Arbejdspapir

Dokumentnummer
2225366

Dato
19.05.2026

Sagsbehandler
MOL

Direkte
+45 36 13 16 05

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Arbejdspapir 2: Effekt af kørselsafgifter på passagerer og køretider i bustrafikken

I Movias mobilitetsplan 2024 besluttede kommuner og regioner, at Movia skulle forberede den kollektive transport på Sjælland til en eventuel statslig indførelse af kørselsafgifter for personbiler i Danmark.

Movia udsendte i april 2026 en orientering til kommuner og regioner om fase 1 i projektet, som omhandlede en basisfremskrivning af bustrafikken med de nuværende rammevilkår, dvs. uden kørselsafgifter. Dette arbejdspapir afrapporterer projektets fase 2, der beskriver, hvordan kørselsafgifter vil påvirke bustrafikken. Indsigterne herfra vil i projektets fase 3, danne baggrund for et oplæg til, hvordan bustrafikken konkret kan tilpasses en mulig situation med kørselsafgifter. Det samlede projekt forventes at blive afrapporteret ultimo 2026.

Kørselsafgifter er grundlæggende en betaling for at køre på vejene. Dette kan være i form af passageafgift (som Storebæltsbroen), km-takst (som for lastbiler i Danmark) eller som betaling for at køre i et bestemt område (f.eks. London). Udover en mulig indførelse af betaling for at køre på vejene, så er der en sandsynlighed for, at der samtidig vil blive ændret på øvrige bilafgifter (ejer- og registreringsafgift), da dette er en del af oplægget til ekspertudvalget for en opdatering af bilafgifterne, som forventes at afrapportere i efteråret 2026.

Arbejdspapiret beskriver forudsætninger og resultater for de scenarier for kørselsafgifter, som er blevet beregnet i trafikmodellen OTM. Forudsætningerne for scenarierne tager udgangspunkt i allerede gennemførte analyser, herunder ”Den tværgående mobilitetsanalyse”, som Københavns Kommune, KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden udgav i 2025.Der er derfor regnet på flg. scenarier:

- Hovedscenarie som i ”Den tværgående mobilitetsanalyse”, hvor kørselsafgifter tilføjes med takster på 0,6-2,8 kr. pr. kørt km. Der differentieres i taksterne, så det er dyrest at køre i centralkommunerne og ringbyen, og hvor taksterne er højere i myldretiderne end øvrige tidspunkter på dagen. Der justeres ikke i øvrige bilafgifter, og dermed falder bilejerskabet med ca. 3 pct. ift. basisfremskrivningen for 2035.
- Følsomhedsscenarie 1, som tager udgangspunkt i Københavns Kommunes analyse fra 2021, hvor taksterne pr. kørt km. svarer til hovedscenariet. Til gengæld fjernes registreringsafgiften og den grønne ejerafgift. Dermed stiger bilejerskabet med op til 17 pct. ift. basisfremskrivningen til 2035, hvor bilejerskabet i forvejen steg kraftigt med ca. 13 pct.
- Følsomhedsscenarie 2, som forsøger at målrette kørselstaksterne til at have effekt på trængsel,

hvorfor der betales dobbelte takster i myldretiden. Dvs. at der i centralkommunerne i myldretiden betales 5,6 kr. pr. kørt km. Registreringsafgiften og den grønne ejerafgift fjernes. Selvom der betales høje takster for at køre på vejene, så stiger bilejerskabet fortsat op til 16 pct. ift. basisfremskrivningen til 2035. Scenariet henter inspiration fra analysen fra DØRS (2021), men har dog ikke helt så høje kørselsafgifter som i DØRS' analyse og dermed heller ikke lige så stor minimering af bilejerskabet.

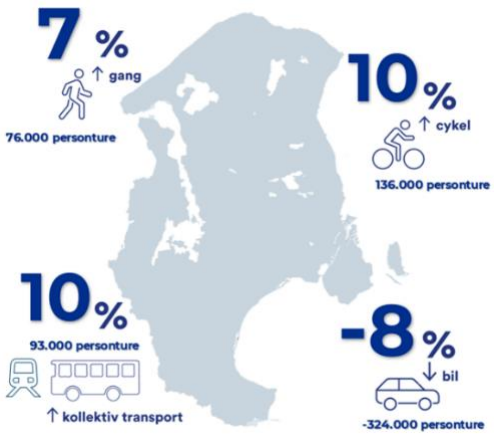
Ændring i kørte km. i bil

Ved indførelse af kørselsafgifter falder det samlede antal kørte bilkilometer per hverdagsdøgn med 11-13 mio. km. i modelområdet svarende til Hovedstadsområdet, men dog med Roskilde og Køge som vestlig afgrænsning. Ændringen svarer til et fald på 20-24 pct. set i forhold til 2035-basisscenariet uden kørselsafgifter (sc. 0). Trafikarbejdet falder procentmæssigt mere end antallet af personbilture, hvilket indikerer, at bilturene i kørselsafgiftsscenarierne er kortere end i 2035-scenariet uden kørselsafgifter og at flere kører sammen. Det ses også ud fra opgørelsen over gennemsnitligt kørte km per personbiltur, som falder i de tre kørselsafgiftsscenarier.

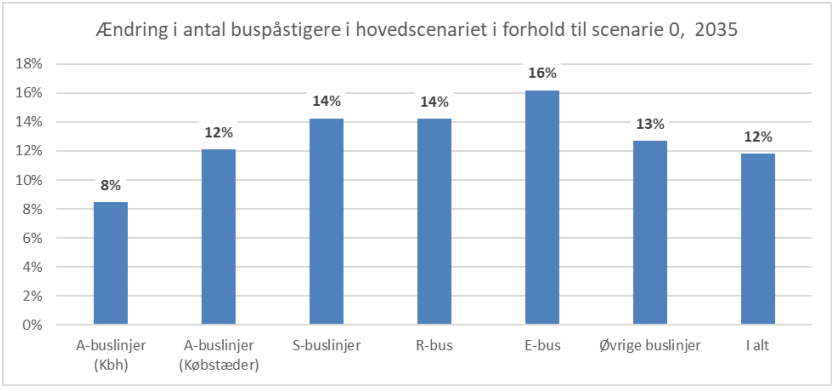
Med indførelsen af kørselsafgifter i hovedscenariet falder trængslen til under niveauet for 2025. Det samlede rejsetidsforbrug for personbiler falder i hovedscenariet med 23 pct. i forhold 2035-basisscenariet uden kørselsafgifter (sc. 0), og med 8 pct. i forhold til 2025. Rejsetiden i trængsel falder med 46 pct. i hovedscenariet i forhold til 2035-scenariet uden kørselsafgifter og med 24 pct. i forhold til 2025, som følge af færre ture og mindre vejtrængsel. Med dette fald i trængsel i hovedscenariet udgør den beregnede andel af rejsetid i trængsel 6 pct. i forhold til den samlede rejsetid.

Ændringer i persontransporten

Hovedscenariet viser, at antallet af bilture falder med ca. 8 pct. på hverdage ift. basisfremskrivningen (sc. 0), mens antallet af kollektive ture stiger med ca. 10 pct. jf. figuren til højre. Der ses ligeledes stigninger i antallet af cykelture og gangture. Stigningen i kollektive ture er fordelt på både tog, metro, letbane og bus. Antallet af buspassagerer stiger med ca. 12 pct. pr. hverdagsdøgn i Hovedstadsområdet, svarende til en stigning på 53.000 daglige påstigere. Ses der på ændringerne for de enkelte bustyper stiger antallet af påstigere på alle linjer dog mest på de buslinjer, som har lange ture (S-, E- og R-buslinjer) jf. Figur 2. Relativt er det S-tog og lokalbanerne, som får den største stigning med ca. 13-15 pct. ekstra passagerer ift. basisfremskrivningen til 2035, hvilket for S-tog betyder en samlet vækst fra 2025 til hovedscenariet på ca. 25 pct. Passagertallet i busserne stiger med ca. 12 pct.



Figur 2 – Turændring for hovedscenariet



Figur 1 - Ændring i antal buspåstigere i hovedscenariet, med kørselsafgifter, ift. basisfremskrivningen uden kørselsafgifter

I alle tre scenarier ses, at den absolutte stigning i antallet af påstigere er størst for bus i forhold til de øvrige kollektive transportmidler, da bustransporten har en stor fladedækning og derfor er et alternativ til bilen i mange områder. Antallet af buspåstigere i følsomhedsscenarierne stiger med hhv. 16.000 og 35.000 som følge af indførelse af kørselsafgifter, hvilket svarer til en stigning på 3 pct. og 7 pct.

Mobiliteten (målt i det samlede antal af persontur) falder i hovedscenariet primært mellem "fingrene", på Avedøre Holme og delvist det sydlige Amager. Der ses ikke nogen forringelse af mobiliteten i tyndere befolkede områder i OTM-området (svarende til det såkaldte HT-område). Resten af modelområdet (både København, Frederiksberg og udenfor ringbyen) ligger stabilt. I nogle områder stiger antallet af ture med 5-10 pct.

Samlet set stiger antallet af kollektive påstigere i de to følsomhedsscenarier med hhv. 45.000 og 180.000 påstigere per hverdagsdøgn (mod 93.000 i hovedscenariet) svarende til en stigning på hhv. 3 pct. og 6 pct. i forhold til en situation uden kørselsafgifter i 2035.

Ændringer i køretiderne for busserne
De gennemsnitlige procentvise ændringer i buskøretiden for de enkelte bustyper ligger i morgenmyldretiden mellem -1 pct. og -2 pct., mens de for eftermiddagsmyldretiden ligger mellem -1 pct. og -3 pct. Der er anvendt samme justering af buskøretider i de tre kørselsafgiftsscenarier. Generelt falder køretiderne i kørselsafgiftsscenarier til et niveau der er tæt eller lige under de nuværende køretider i 2025 og mest i de områder, hvor kørselstaksterne er højest.

Ændringer for busserne i den øvrige del af Movias område
Det kollektive udbud i Movias område udenfor modelområdet (Hovedstadsområdet til og med Roskilde og Køge) er lavere, og kørselsafgifter vil derfor ramme en større del, som ikke har noget alternativ til bilen. Taksten i området vil dog svare til den lave takst på 0,6 kr./km (2025-prisniveau) og kørselsafgifter vil forventeligt medføre mindre trængsel på vejnettet i området, men dog med en væsentlig lavere effekt end andre områder med højere takster.

Effekterne af kørselsafgifter er overført til ændringer i buskøretid og antal buspåstigere i Movias område udenfor modelområdet. Dette er gjort ud fra udvalgte referencebuslinjer i modellen, som kører i de dele af modelområdet, hvor der er en takst på 0,6 kr./km (2025-prisniveau) og som tilnærmelsesvis servicerer tilsvarende områder.

Ud fra disse referencebuslinjer fra modelområdet vurderes det, at buslinjerne som følge af mindre trængsel på vejene med kørselsafgifter vil få reduceret deres køretid med 1 pct. i både morgenmyldretiden og eftermiddagsmyldretiden i forhold til et 2035-scenarie uden kørselsafgifter. Overflytningen fra bil til bus, som følge af at kørselsafgifter gør det dyrere at køre, vil medføre en stigning på hverdage på 14 pct. i antallet af buspåstigere for alle buslinjer i området. Den lidt højere relative stigning i passagertallet i disse områder skyldes primært, at bussen i disse områder er det primære alternativ til bilen, hvorimod cyklen f.eks. er et oplagt alternativ i de større byer.

Bruttoprovenu fra kørselsafgifter
Bruttoprovenuet uden justering for tilbageløb samt omkostninger til anlæg, drift og vedligehold af kørselsafgiftssystemet er beregnet. Ud fra modelberegningerne vil bruttoprovenuet ligge mellem 11 og 13 mia. kr. pr. år i 2025 prisniveau. Det højeste provenu som følge af kørselsafgifter opnås i følsomhedsscenarie 2, hvor taksterne i centralkommunerne og ringbyen er højere end i de to andre kørselsafgiftsscenarier. I følsomhedsscenarierne, hvor registrering- og ejerafgifter fjernes, forventes udgifterne til dette at være ca. 7-9 mia. årligt i modelområdet.

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

Betydning for tilskudsbehovet til busdrift

I første fase af Movias projekt om kørselsafgifter blev det beregnet, at tilskudsbehovet fra kommuner og region generelt vil stige med ca. 2-4 pct frem mod 2035. Det er ikke på samme måde muligt at beregne den forventede ændring i tilskudsbehovet som følge af kørselsafgifter. Dette skyldes, at der vil skulle ske justeringer af busnettet som følge af den stigende efterspørgsel af kollektiv trafik, især i myldretiderne. Således vil der sandsynligvis være behov for yderligere kapacitet (ekstra busser), og der vil også potentielt være behov for nye buslinjer, der kan sikre en attraktiv kollektiv transport for de bilister, som vælger at skifte til den kollektive transport. De enkelte forventede effekter som følge af basisfremskrivningen og kørselsafgiftsscenariet kan ses af tabel 1 nedenfor.

Tabel 1 - Oversigt over skøn for ændringer i bustrafikken frem til 2035 i forskellige scenarier

	2035 0-scenarie, fremskrivning med kendte rammevilkår	**2035 scenarie 1 med kørselsafgifter**
Køretid for busserne i myldretiden	+ 2 pct. ift. i dag	Samme niveau som i dag
Driftsomkostninger til busdrift	+ 1 pct. ift. i dag	Afhænger af behov for ekstra kapacitet (fase 3)
Passagerindtægter	- 1 pct. ift. i dag	Ca. 10 pct. ekstra ift. i dag
Tilskudsbehov fra kommuner og regioner	+ 2-4 pct. ift. i dag	Afhænger af behov for ekstra kapacitet (fase 3)

Konklusioner

Overordnet viser analysen af kørselsafgiftsscenarierne:

- At kørselsafgifter har en stor effekt på antal buspåstigere, men kun en lille effekt på buskøretider.
- At den ændrede trængsel på vejnetværket, i de undersøgte kørselsafgiftsscenarier, giver en gennemsnitlig reduktion i buskøretiderne på mellem -1 pct. og -2 pct. i myldretiderne.
- At i forhold til en 2035-situation uden kørselsafgifter stiger antallet af kollektive ture ved indførelse af kørselsafgifter med 25-93.000 ture per hverdagsdøgn svarende til en stigning på 3-10 pct. Derudover falder antallet af daglige bilture med 145-324.000, hvilket svarer til et fald på 4-8 pct.
- Antallet af daglige buspåstigere stiger med 16.000-56.000, hvilket svarer til en stigning på 3-12 pct. i forhold til en 2035-situation uden kørselsafgifter.
- Ved indførelse af kørselsafgifter vil det daglige trafikarbejde (kørte kilometer) falde med 11-13 mio. km for personbiler, svarende til et fald på 20-24 pct. sammenlignet med en 2035-situation uden kørselsafgifter. Faldet skyldes både færre og gennemsnitligt kortere ture samt mere samkørsel.
- Bruttoprovenuet fra kørselsafgifter vil ifølge beregningerne ligge på mellem 11 og 13 mia. kr. pr. år (2025 prisniveau).

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