



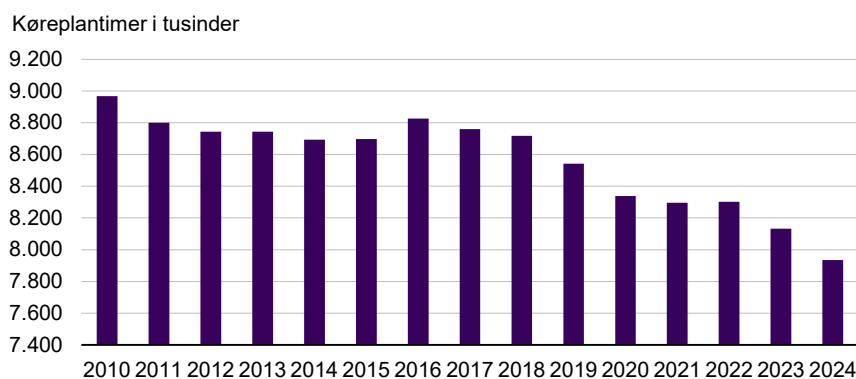
Færre busser i store dele af landet

Siden 2010 er der blevet skåret i busafgangene stort set hvert år, så der i dag er 12 pct. færre køreplantimer. Det betyder, at danskernes mobilitetsmuligheder er blevet forringet. Tilbagegangen i busforbindelser og afgang er sket jævnt over hele perioden og over store dele af landet.

Det viser en gennemgang af buskøreplandata fra de regionale trafikselskaber og Trafikstyrelsen over perioden 2010-2024, som DI Transport har foretaget.¹

Køreplantimer beskåret med 12 pct. siden 2010

Figur 1: Udvikling af buskøreplanstimer for regionale og kommunale ruter



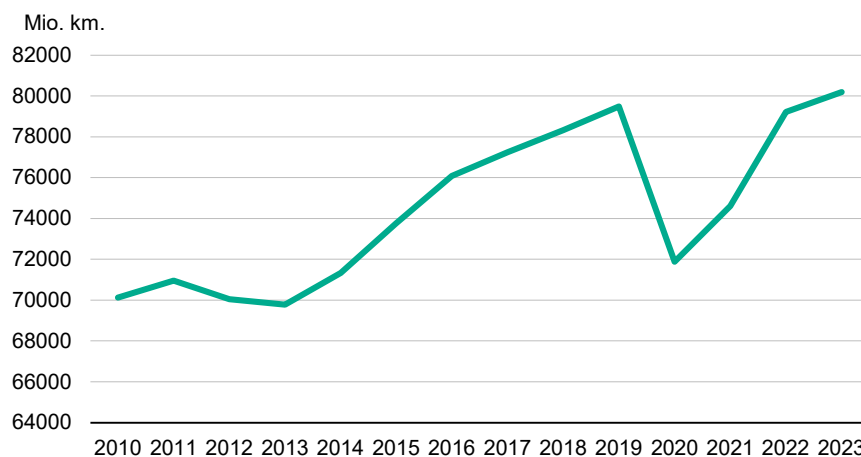
Kilde: Trafikstyrelsen og Trafikselskaberne i Danmark, samt Danmarks Statistik

Mens bussernes køreplaner beskæres, stiger behovet for transport

I 2010 kørte rutebusserne 400.000 flere timer på de danske landeveje sammenlignet med i dag. Det er et markant fald, og det kan mærkes hos passagererne. Faldet er sket i en periode, hvor persontransportkilometer² er steget med 14,5 pct. frem til 2023, som nedenstående figur 2 viser. Det vil sige, der er flere, der skal transportere sig, og færre muligheder for at gøre det med bussen.

Behovet for transport er stigende

Figur 2: Det samlede persontransportarbejde fra 2010 til 2024, målt i persontransportkm.



Når der er færre muligheder for at tage bussen i hverdagen, så reduceres mobiliteten for rigtig mange danskere. Det bliver vanskeligt at komme til og fra arbejde eller uddannelse, til stationen eller fritidsaktiviteter. Det påvirker i høj grad de 38 pct. af de danske familier, der ikke har bil til rådighed, men også de 44 pct., der kun har én bil i husstanden, hvis der ikke er mulighed for at kunne tage bussen eller toget i hverdagen.³

¹ Se bilag 1 for en opgørelse over køreplantimer over tid i alle kommuner. Det har ikke været muligt at få sammenlignelige data længere tilbage i tiden. Movia har sammenlignelige kommunale data tilbage til 2016, mens de øvrige trafikselskaber har tilbage til 2010.

² Persontransportarbejdet dækker over den samlede persontransport på nationalt plan, dvs. antal passagerer gange distance transporteret, og opgøres i mio. personkilometer.

³ Danmarks Statistik, BIL811.

Selvom der er forskelle på tværs af landet, så er den overordnede tendens med færre busser gældende for hele landet.

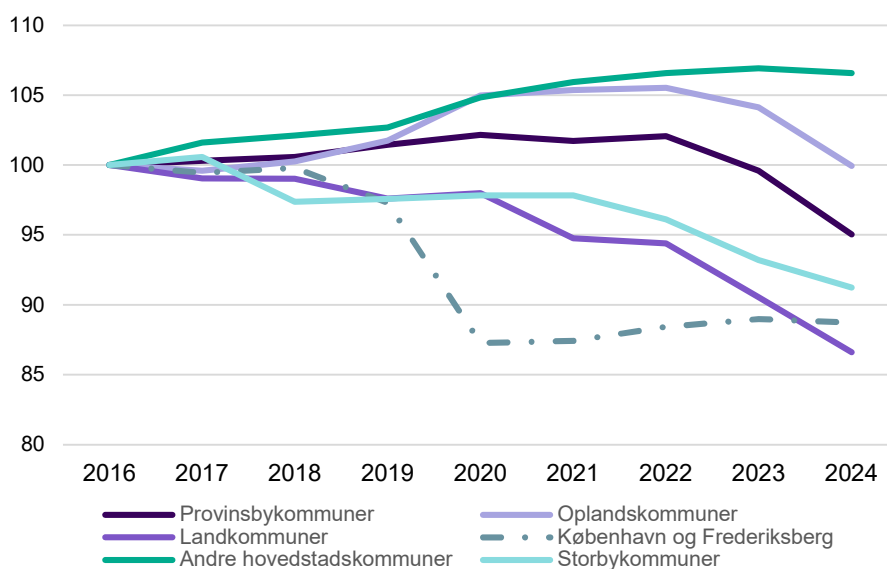
I dag har kommunerne det største ansvar for offentlige rutebuskørsel, og derfor har vi i denne analyse fokus på deres ansvar og prioritering af busdriften. Det vil fremgå af teksten, om tallene alene omfatter kommunernes andel, eller om regionernes andel også er indarbejdet.

Stort fald i køreplantimer på næsten alle kommunegrupper

De fleste danskere bor i provinskommuner som f.eks. Esbjerg, Silkeborg og Roskilde.⁴ Samlet set er det derfor også her, der kører flest busser. I trafikselskabernes 2024-budgetter var der planlagt 1,2 millioner køreplantimer i provinsbykommunerne. Det er en tilbagegang på 83.000 timer siden 2019, svarende til en tilbagegang på 5 pct.

Der kører særligt færre busser i landkommunerne

Figur 3: Udviklingen i køreplantimer fra 2016 til 2024 fordelt på kommunegrupper



Anm.: 2024 er budgettal. Tallene omfatter ikke letbaner, metro, lokalbaner, regionale busser mv.
Kilde: Trafikstyrelsen og Trafikselskaberne i Danmark. Kilden til kommunegruppeopdelingen er Danmarks Statistik.

Fald på 13,4 pct. i landkommunerne

Næsten alle kommunegrupper undtagen kommunerne i Storkøbenhavn og oplandskommunerne har oplevet en tilbagegang i køreplantimer fra 2016 til 2024. I landkommunerne har tilbagegangen

⁴ Oversigten over kommunegruffordelingen kan ses af bilagsmaterialet, jf. bilag 1 til nærværende materiale.

været størst. Her er køreplantimerne faldet fra lige knap 925.000 timer i 2016 til kun lige over 800.000 timer i 2024. Det svarer til et fald på 13,4 pct.

Den største relative tilbagegang i køreplanerne er i de seneste år sket i Holstebro Kommune, hvor der i 2024-budgettet var planlagt knapt 16.000 timer mod knapt 43.600 timer i 2010, hvilket svarer til et fald på 66 pct. siden 2010. I mindre kommuner som Frederikshavn og Struer er køreplanen mere end halveret siden 2010.

Store variationer på Sjælland

På Sjælland er billedet noget anderledes end vest for Storebælt. Dog er der skåret en del køreplantimer i Vest- og Sydsjælland og i København og Frederiksberg. Som eksempel er der skåret 31 pct. af køreplantimerne i Slagelse Kommune fra 2016, hvor der var 83.600 køreplantimer til i 2024, hvor der var planlagt omkring 57.500 timer.

I nogle af hovedstadskommunerne omkring København er der til gengæld kommet lidt flere timer i køreplanen over de senere år. I figur 2 ser man, at antallet af køreplantimer i gruppen af *Andre hovedstadskommuner* er steget med 6,5 pct. fra 2016 til 2024. Fremgangen er foregået jævnt over perioden.

Det gælder blandt andet Hvidovre Kommune, hvor køreplantimerne er gået frem med 14,8 pct. siden 2016, hvor antallet var på lidt over 64.000 timer, til i dag at være på knap 74.000 køreplantimer. Gladsaxe Kommunes køreplantimer er steget med 35 pct. fra omtrent 66.000 timer i 2016 til lige under 90.000 timer i 2024.

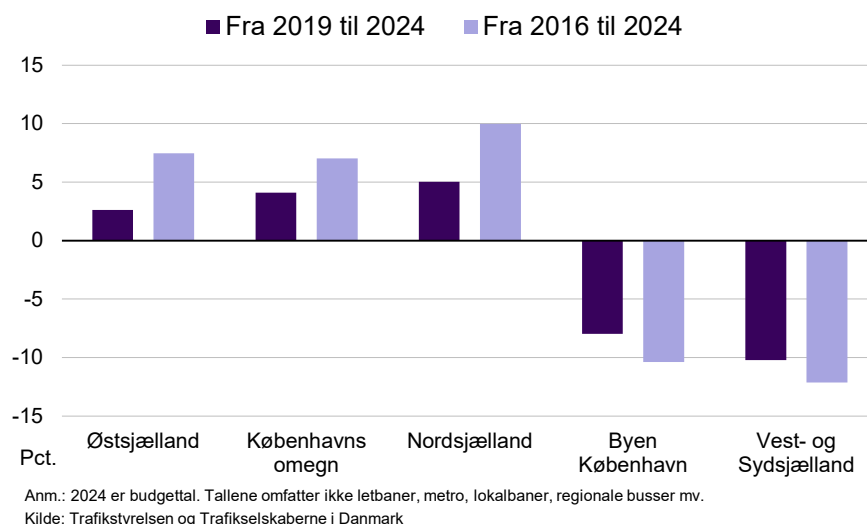
Fald på 11 pct. i København og på Frederiksberg

I Københavns og Frederiksberg Kommune har der derimod været et betydeligt fald på over 11 pct. fra 2016 til 2024. Københavns og Frederiksberg Kommune havde i 2016 cirka 1,3 millioner køreplantimer. I 2024 er tallet faldet med 144.000 timer til 1,1 millioner køreplantimer. Udviklingen skyldes til dels udbygningen af den københavnske metro, men ifølge Ekspertudvalget for kollektiv mobilitet kan hele tilbagegangen ikke tilskrives åbningen af Metroen.⁵

⁵ Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark - Afrapportering af fase 1, 2024: s. 23

Stor tilbagegang i Vest- og Sydsjælland, men fremgang i nord

Figur 4: Ændring i køreplantimer på kommunale ruter fra 2016 og 2019 til 2024



Stigning på 10 pct. i Nordsjælland

Ser vi samlet set på landsdelen Nordsjælland, så har der været en fremgang i køreplantimerne på 10 pct. fra 2016 til 2024, svarende til, at der er kommet 41.000 flere timer i køreplanen.

Nogle steder skyldes stigningen, at kommunerne har prioriteret et bedre tilbud til borgerne. Det kan dog også skyldes, at nogle kommuner har overtaget finansieringen af kørsel fra regionen, hvorfor tilbuddet til borgerne ikke nødvendigvis er forbedret.

Der er dog også eksempler på kommuner som Helsingør Kommune, der har investeret i et helt nyt busnet med flere bybusser, og der kan her konstateres en stigning i køreplantimer på 28 pct. fra 2016 til 2024.

Fald i køreplantimer i alle dele af Jylland

Vestjyllands køreplantimer er faldet med 27 pct. fra 2010 til 2024

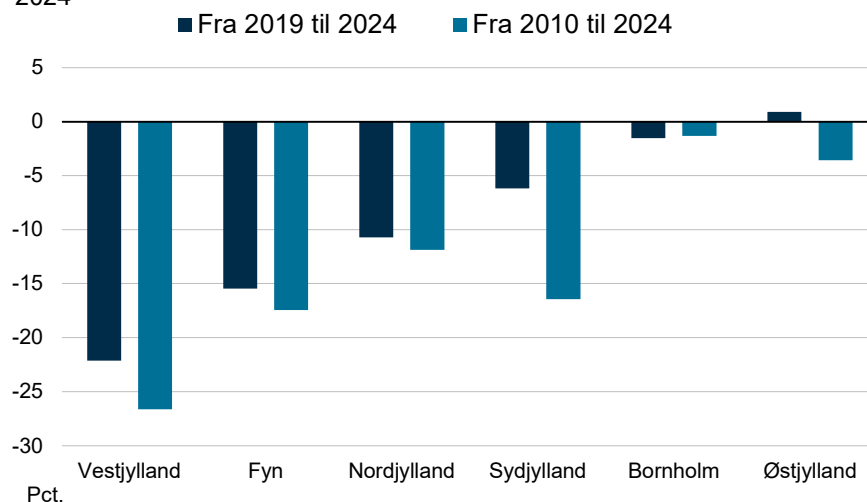
Selvom der generelt er sket en nedgang i køreplantimer, så er der store geografiske forskelle. Særligt vest for Storebælt har borgerne fået færre busafgange. Over de seneste fem år er det i Vestjylland, at antallet af køreplantimer relativt set er faldet mest. Antallet af køreplantimer i kommunerne i Vestjylland er faldet med 27 pct. i gennemsnit fra 2010 til 2024.

I Østjylland har der som det eneste sted vest for Storebælt været en mindre fremgang på 1 pct. i køreplantimerne i perioden 2019-

2024. Siden 2010 er der dog overordnet set tale om en tilbagegang. Der kan også konstateres en tilbagegang for både Fyn og Bornholm.

Vestjylland står for det største relative fald de senere år

Figur 5: Ændring i køreplantimer på kommunale ruter fra 2010 og 2019 til 2024



Anm.: 2024 er budgettal. Tallene omfatter ikke letbaner, metro, lokalbaner, regionale busser mv.
 Kilde: Trafikstyrelsen og Trafikselskaberne i Danmark

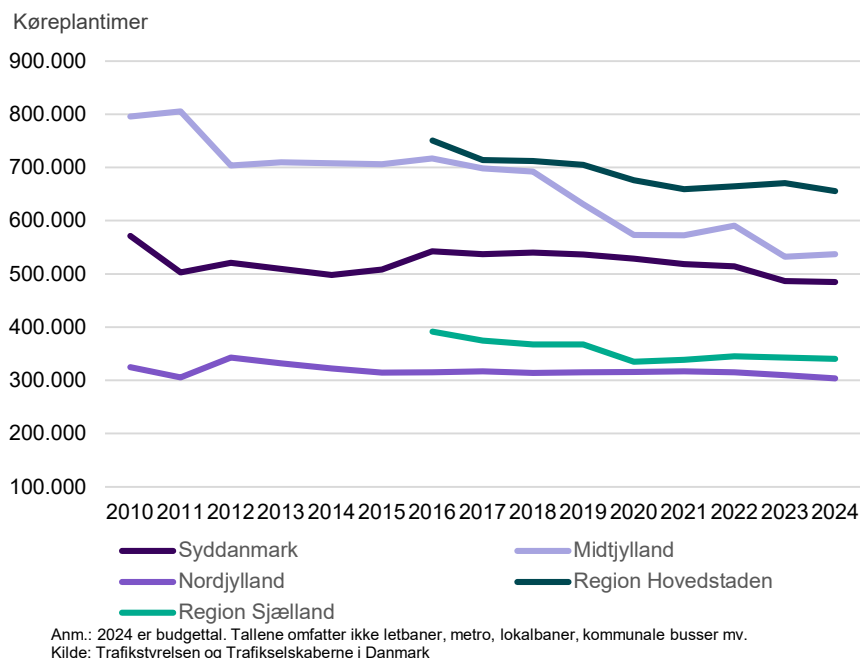
Regionernes ansvar

Kommunerne er ansvarlige for cirka 2/3 af de offentlige rutebusser, men regionerne har ansvaret for resten. For at vurdere, hvilken service borgerne oplever, er det derfor nødvendigt også at forholde sig til udviklingen på de regionale ruter. Her er der sket en tilsvarende nedgang.

I 2016 var der 2,7 millioner regionale køreplantimer, mens der er i 2024-budgettet var 2,3 millioner køreplantimer i regionerne. Det svarer til et fald i køreplantimer på godt 14,5 pct. Faldet går igen i alle dele af landet.

Færre køreplanstimer for samtlige regioner

Figur 6: Regional udvikling af køreplanstimer 2010-2024



Det største relative fald i den regionale busstrafik er sket i Region Midtjylland, hvor køreplantimerne er faldet med 25 pct. fra knap 800.000 timer i 2010 til 530.000 timer i 2024-budgettet. Region Nordjylland har haft den relativt mindste reduktion i køreplantimer på 6,5 pct. fra 2010 til 2024.

Når regioner har gennemført besparelser på busområdet, er der eksempler på, at kommuner har overtaget finansieringen af busforbindelser for at kunne fastholde den eksisterende service til borgerne. Det betyder samtidig, at kommuner kan øge deres udgifter til buskørsel uden, at passagererne får et bedre tilbud.

Hvad sker der med busserne, når man får metro og letbaner

En af årsagerne til færre køreplantimer i Aarhus, Odense og København er ændringer i buskøreplanen som følge af tilpasninger i forbindelse med åbningen af metro og letbaner. Dette har ført til store ændringer i planlægningen af bybusnettet for alle tre byer. Dog udnyttes potentialet ved metro og letbaner ikke fuldt ud, hvis de ikke understøttes af en sammenhængende busstrafik.⁶

⁶ COWI: Hvem tænker på bussen, når der planlægges skinner?, 2018

Flere kommuner har kun skolebuskørsel

Reduktion af afgang og hjemtagning af skolebuskørsel

Flere kommuner har skåret alt anden buskørsel end skolebusserne væk. Det gælder blandt andet Tønder Kommune. Kommunerne er lovmæssigt forpligtet til at tilbyde kørsel til skole til elever, der har lang skolevej eller til elever, hvor skolevejen udgør en risiko for skoleelever. Skolebuskørslen er samtidig i mange kommuner skåret ind til minimum, hvilket betyder at elever f.eks. ikke kan blive lidt længere, hvis der er sociale aktiviteter eller tage senere afsted om morgenen, hvis de f.eks. først møder kl. 10.

Meget forskellig håndtering på tværs af kommuner

Der er meget forskellige modeller for håndteringen af skolebuskørsel på tværs af kommuner og trafikselskaber. Nogle kommuner står selv for skolebuskørslen.⁷ Nogle steder er skolebusserne lukkede og medtager kun elever, mens de i andre kommuner kan bruges af alle og findes ved opslag i Rejseplanen.

Kommunerne kan visitere borgere, herunder skoleelever, til f.eks. flextrafik, hvis deres kørselsbehov ikke kan dækkes af de almindelige kollektive trafikløsninger. Visiteret kørsel af skoleelever koordineres sjældent med almindelig skolebuskørsel, da ansvaret ofte er delt mellem forskellige forvaltninger. Dette gør det svært at få overblik og effektivisere kørslen.

Nogle kommuner har en samlet afdeling for al kørsel, som i Frederikshavn Kommune. Ved at koordinere visiteret kørsel og kollektiv trafik kan busserne udnyttes bedre. Flere kommuner har også gode erfaringer med bustræningsordninger, som kan integreres i planlægningen af skolebuskørsel.

Udgiftsstigning på køreplanstimer på gennemsnitligt 2,4 pct. pr. år for perioden 2010 til 2024

Årsager til reduktioner i køreplantimer

Ifølge Trafikstyrelsen er prisen for en køreplantime steget med i gennemsnit 2,4 pct. pr. år i perioden 2010-2024 blandt andet som følge af energiprisstigningerne og generelt øgede driftsudgifter i

⁷ Der findes intet overordnet regnskab for kommunernes skolebuskørsel. Ruter som er hjemtaget til kommunerne er ikke med i de samlede opgørelser fra trafikselskaberne, og derfor har det heller ikke været muligt at inkludere disse køreplantimer i denne opgørelse.

forbindelse med stigende lønudgifter.⁸ Det har presset omkostningerne til rutebuskørsel.

Rutebuskørsel finansieres dels gennem billetindtægter og dels af offentligt tilskud fra kommuner og regioner. Når udgifterne stiger kan kommuner og regioner i dag enten sikre sig flere indtægter f.eks. gennem øget salg af billetter eller øge det offentlige tilskud, så der ikke skal skæres i driften.

Kommunerne prioriterer den kollektive transport forskelligt

Som denne analyse viser, er der stor forskel i, hvordan kommunerne prioriterer kollektiv transport. Flere kommuner har reduceret i buskørslen mere end stigningerne i omkostninger til drift, hvor enkelte kommuner har fastholdt kørslen på trods af det stigende omkostningsniveau.

Som tallene fra Trafikstyrelsen og trafikselskaberne viser, har der overordnet set gradvist gennem 15 år været reduktioner i rutebussernes køreplantimer. Under Corona-pandemien blev alt buskørsel opretholdt og anset som en del af den samfundskritiske infrastruktur. Det skete samtidig med, at flere passagerer ændrede transportvaner og i stigende grad valgte bussen fra. En del kommuner har efterfølgende valgt at skære betydeligt i driften frem for at investere i bedre busforbindelser og vinde passagererne tilbage.

Bussernes andel af den samlede persontransport er faldet fra 3 pct. i 2015 til 2 pct. i 2022

Dette kan være en del af forklaringen bag, at bussernes andel af den samlede persontransport på landsplan er faldet fra 3 pct. til 2 pct. fra 2015 til 2022.⁹ Dette hænger sammen med, at det er blevet sværere at finde en relevant busforbindelse, og passagerne derfor vælger den kollektive trafik fra.

Samfundsmæssige konsekvenser ved reduktioner i køreplantimer
Når der igennem mange år er blevet nedlagt busafgange, og kollektiv transport derfor ikke længere er en reel løsning i hverdagen, så har det konsekvenser for mobiliteten.

38 pct. af familierne i Danmark har ikke en bil til rådighed og mange har kun én bil, selvom der er mindst 2 voksne, som skal på arbejde

⁸ Takststigningsloft (trafikstyrelsen.dk)

⁹ Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark - Afrapportering af fase 1, 2024: 56

38 pct. af familierne har ikke en bil til rådighed. Bussen er altså i mange tilfælde deres eneste mobilitetsmulighed

Når 10 pct. vælger bussen fra, koster det samfundet 2 mia. kr. om året

eller til uddannelse. Deres mobilitet bliver begrænset, når busforbindelserne forringes. Desuden er der flere, som får behov for bil, og det øger både trængslen på vejnettet og behovet for parkeringspladser.

En rundspørge blandt DI's medlemmer viste i 2023, at adgang til kollektiv transport har betydning for 7 ud af 10 virksomheder, når de skal rekruttere arbejdskraft¹⁰. Gode og forskellige mobilitetsløsninger har særlig stor betydning i en tid, hvor virksomhederne har svært ved at rekruttere den nødvendige arbejdskraft.

Men det er ikke kun virksomhederne, som får gavn af bedre kollektiv transport. Det er også en fordel for den samlede samfundsøkonomi, hvis den kollektive trafik er et reelt alternativ til bilen i hverdagen. En samfundsøkonomisk analyse viste i 2020, at når blot 10 pct. af passagererne vælger bussen og toget fra og tager bilen i stedet, så koster det samfundet 2 mia. kr. hvert år blandt andet i form af udgifter til trængsel på vejnettet.¹¹

Som supplement til den traditionelle samfundsøkonomiske beregningsmetode har DI Transport i 2024 fået analyseret den kollektive trafiks bredere samfundsmæssige betydning. Formålet er at nuancere debatten, der ofte fokuserer på direkte indtægter og udgifter.¹²

Analysen konkluderer, at når kollektiv transport ikke er en reel mulighed i hverdagen og mobiliteten forringes, så har det store samfundsmæssige omkostninger. Et eksempel er, at når ældre, ensomme borgere i landdistrikterne ikke har bil til rådighed, så øges sundheds- og plejeudgifterne. Beregningerne viser, at hvis der var et bedre kollektiv mobilitetstilbud, så kunne der spares flere hundrede millioner kroner årligt på sundheds- og plejeudgifter relateret til ensomhed og mistrivsel blandt ældre.

¹⁰ DI Analyse 2023: Adgang til kollektiv transport har betydning for mange virksomheders rekruttering. Analysen baserer sig på 667 svar fra virksomheder over hele landet.

¹¹ COWI 2020: Samfundsøkonomisk analyse af færre passagerer i den kollektive transport som følge af Coronakrisen

¹² Analysen er lavet af COWI og Urban Creators og offentliggøres i foråret 2025

Analysen viser desuden, at der er meget store årlige samfundsmæssige besparelser, hvis flere unge får en uddannelse. Unge som vokser op i familier uden bil i landdistrikterne har ringe mobilitet og derfor også dårligere forudsætninger for at gennemføre en uddannelse.

Flere afgang vil få flere passagerer

Regelmæssig frekvens har betydning

Befolkningsundersøgelser fra Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk har vist, at danskerne gerne vil bruge den kollektive transport mere, hvis der var bedre forbindelser og flere afgang. 29 pct. af passagererne siger, at de vil øge deres brug af kollektiv transport, hvis der var flere afgang.¹³

Tallene fra Passagerpuls understøttes af både danske og internationale erfaringer. Undersøgelser viser blandt andet, at man kan opnå betydelig fremgang i passagerandelen, hvis driften er regelmæssig og hyppig i løbet af hele dagen og ikke kun i morgen- og eftermiddagstimerne.¹⁴ En stor andel af vores ture er fritidsture eller ture, hvor vi har ærinder, og de behov skal også kunne klares med kollektiv transport, hvis det skal være en reel mulighed i hverdagen.

En undersøgelse fra Lunds Universitet viser, at man også i landområder kan opnå en betydelig passagerforøgelse ved at investere i køreplantimer uden for myldretiden og afgang hver time.¹⁵ Denne passagervækst gælder endda også inden for myldretiden på trods af uændrede myldretidsfrekvenser.

Det tager tid at ændre transportvaner

Det er samtidig vigtigt at huske, at det tager tid at ændre transportvaner, og at nye indsatser med forbedret drift skal fastholdes i en årrække, før man kan se den fulde effekt, og samtidig samtænkes med andre indsatser, som kan styrke kendskabet og adgangen til den kollektive trafik.

¹³ Passagerpuls 2023, 57. Befolkningsundersøgelsen er udarbejdet via Norstats webbaserede befolkningspanel med en nettostikprøve på 3.611 respondenter

¹⁴ Loader & Stanley, 2009

¹⁵ Hansson et al., 2022

Ambitiøse mål

I Sverige har der i mange år været nationale mål for den kollektive transport, og igennem en styrket indsats med blandt andet bedre forbindelser er det lykket at øge den kollektive transports markedsandel.

I Sverige har den kollektive transport en markedsandel på 31 pct. I Danmark er den 8 pct.

I Sverige vedtog man i 2008 et nationalt mål om, at antallet af rejsende skulle fordobles i 2020, og markedsandelen skulle fordobles inden 2030. Indsatsen virkede, og Sverige nåede i mål med en stigning i antal rejsende på 67 pct. i 2019. Samtidig er den kollektive transports markedsandel af de motoriserede køretøjer oppe på 31 pct. i 2023. Til sammenligning er der ingen nationale mål for den kollektive transport i Danmark, og markedsandelen er på 8 pct.

Anbefalinger fra DI

Siden 2010 er der blevet skåret i busafgangene stort set hvert år, så der i dag er 12 pct. færre køreplantimer. Det betyder, at danskernes mobilitetsmuligheder er blevet forringet. Det gør det både vanskeligere at få den rette arbejdskraft ud til virksomhederne, men også vanskeligere for de unge og andre uden adgang til bil at leve et aktivt liv med uddannelse, job og fritidsaktiviteter.

Tilbagegangen i busforbindelser og afgang er sket jævnt over hele perioden og i store dele af landet. Busforbindelserne er mange steder blevet for få og lavfrekvente til, at det er muligt at planlægge både hverdag og fritid efter det. Det får færre og færre til at vælge bussen, og bussers andel af den samlede persontransport er således støt faldende.

Tilbagegangen i køreplantimer er sket både på de ruter, som er finansieret af kommunerne, men også på ruter finansieret af regionerne.

DI anbefaler, der afsættes i alt 7,5 mia. kr. til den kollektive transport frem mod 2033

DI anbefaler på baggrund af denne analyse at investere i et velfungerende og attraktivt kollektiv trafiksystem. Det kræver både nationale mål samt investeringer. DI anbefaler derfor, at kommuner og regioner fremadrettet afsætter flere midler til at styrke den lokale og regionale busbetjening, eksempelvis i form af højere frekvenser i myldretiderne og øget drift i dag- og aftentimer samt i weekenden.

Endvidere anbefaler DI, at regeringen sætter et mål om, at andelen af ture med kollektiv transport skal fordobles frem mod 2035. For at nå målet er der behov for investeringer. Konkret anbefaler DI, at der frem mod 2033 afsættes i alt 7,5 mia. kr. fra nationalt hold, til blandt andet at understøtte flere og hyppigere busforbindelser samt andre indsatser, som gør den samlede kollektive transport mere attraktiv.