

Bussernes rolle i en fremtid med

Kørselsafgifter



Trafikdage 2026
Kollektiv mobilitet –lokale 1

Vi forbereder os til muligheden for **Kørselsafgifter**



Morten Eltved, Trafikselskabet Movia



Impact Economics

Indsatsen er en del af Mobilitetsplanen 2024-2027

Formål med analysen

"Fælles undersøgelse og forståelse af, hvordan og hvor meget busserne kan bidrage og hvad omkostningen vil være"

Output fra analysen

"Fælles oplæg til, hvordan busserne kan understøtte en eventuel indførelse af kørselsafgifter"



Mobilitetsplan 2024

**”Alternativet til bilen
skal være klart inden
implementering af
kørselsafgifter”**

**”Den kollektive transport
skal kunne absorbere en
potentiel overflytning af
bilister”**

Vi undersøger fremtiden med og uden kørselsafgifter

Fase 1

Fremskrivning
med
nuværende
rammevilkår



Fase 2

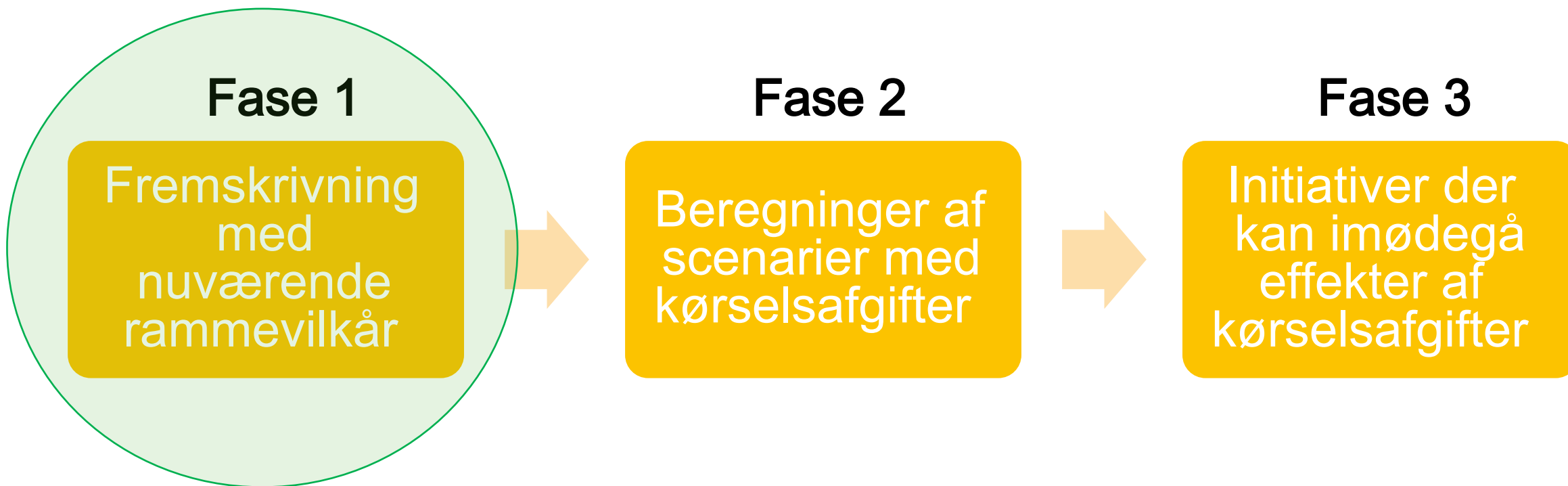
Beregninger af
scenarier med
kørselsafgifter



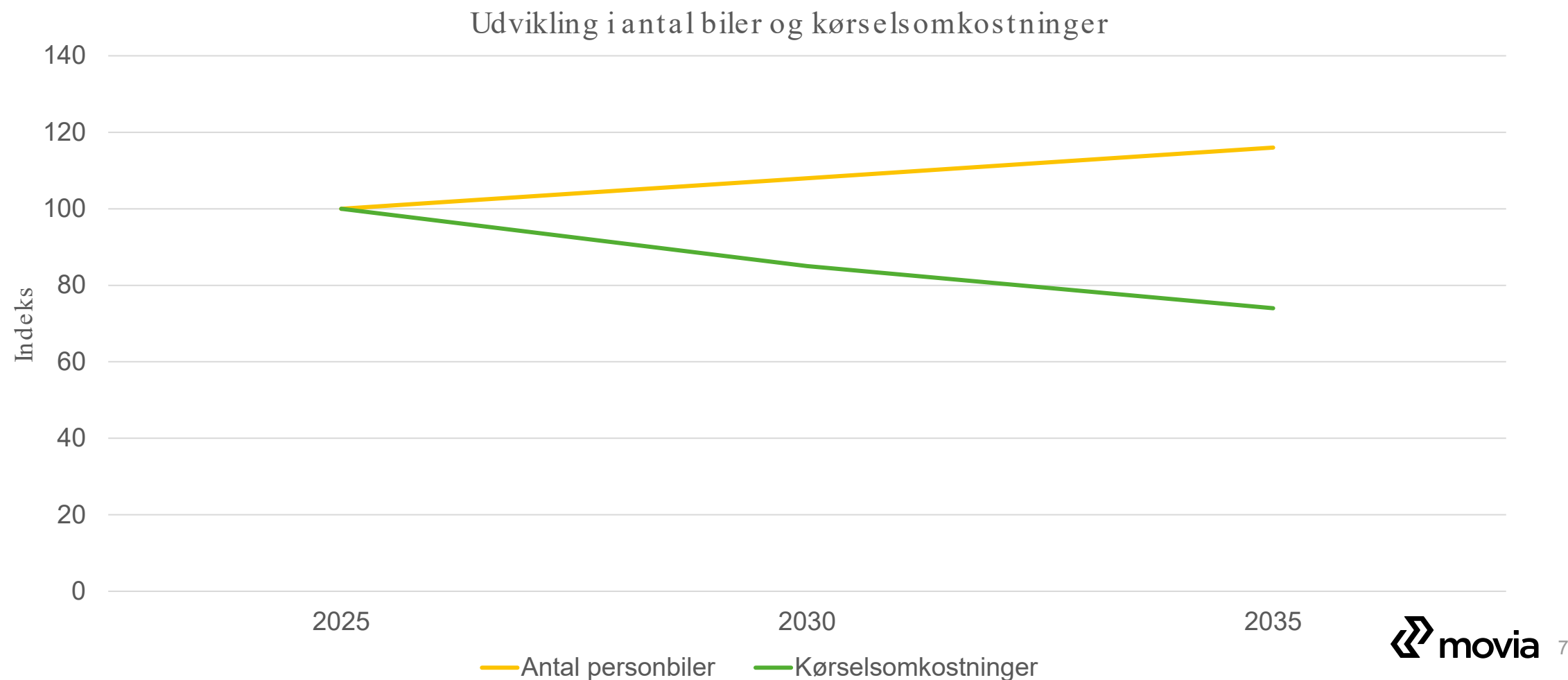
Fase 3

Initiativer der
kan imødegå
effekter af
kørselsafgifter

Vi undersøger fremtiden med og uden kørselsafgifter

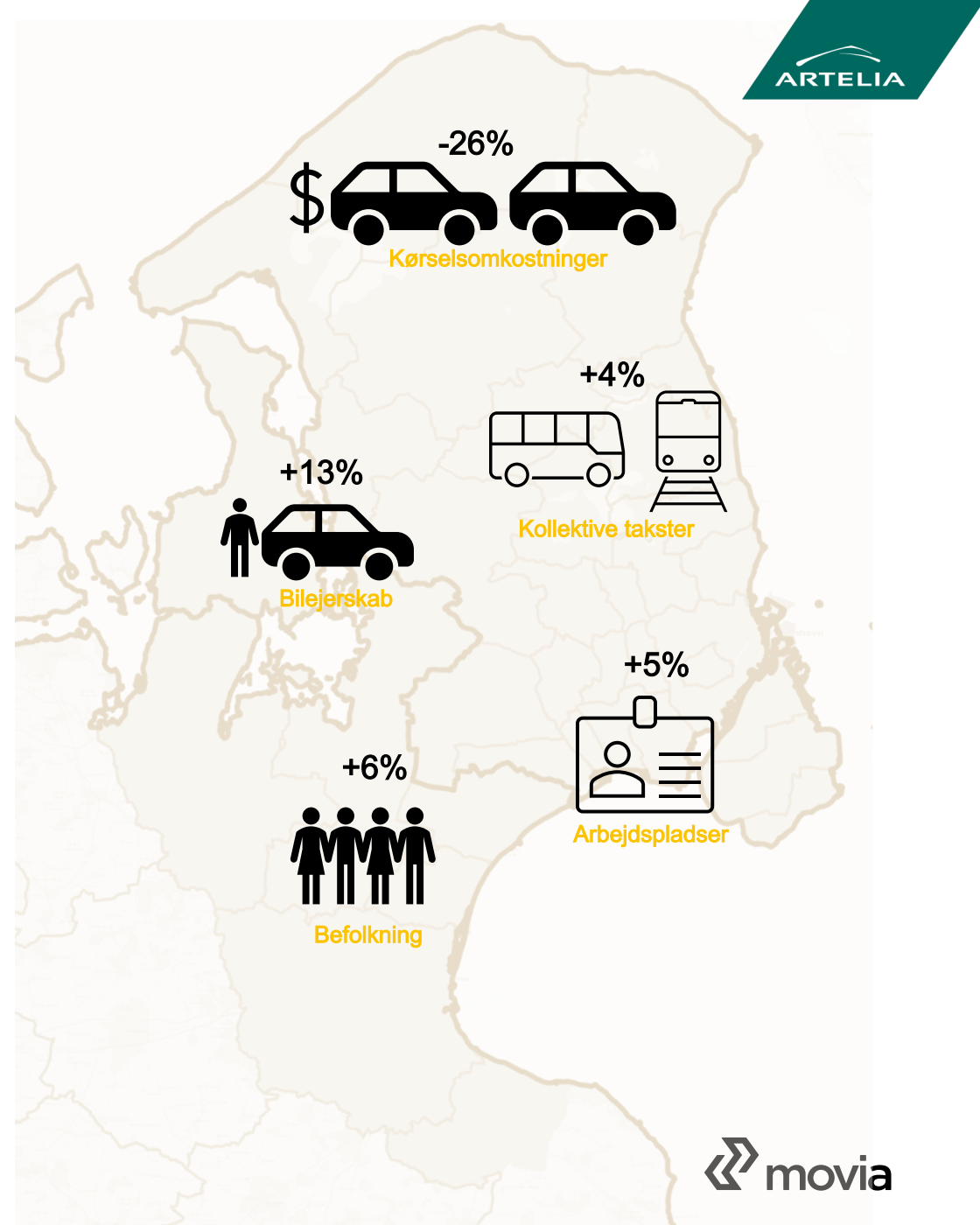


Bilerne bliver en større konkurrent til kollektiv trafik

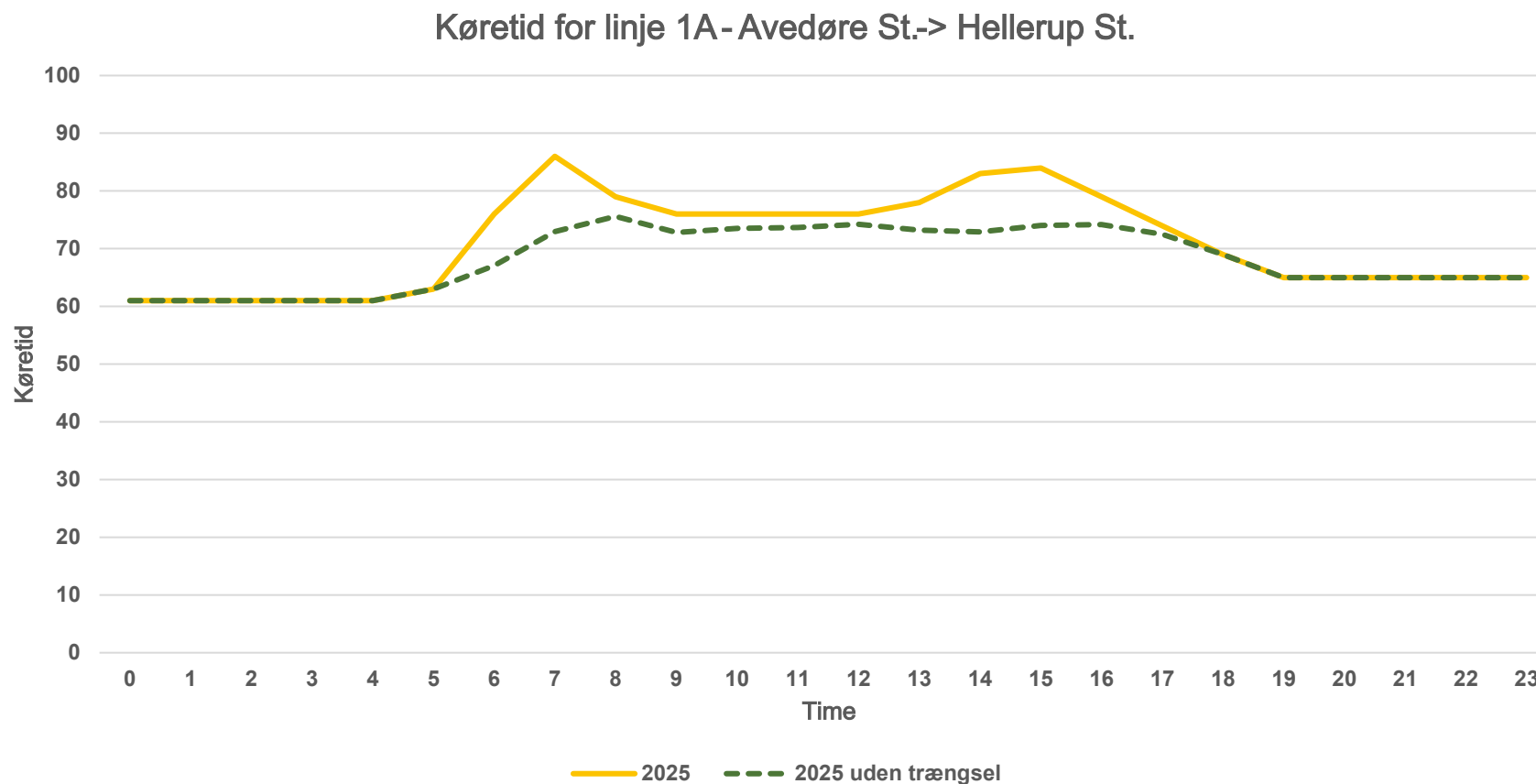


Hvad er de øvrige rammer for bustrafikken i 2035?

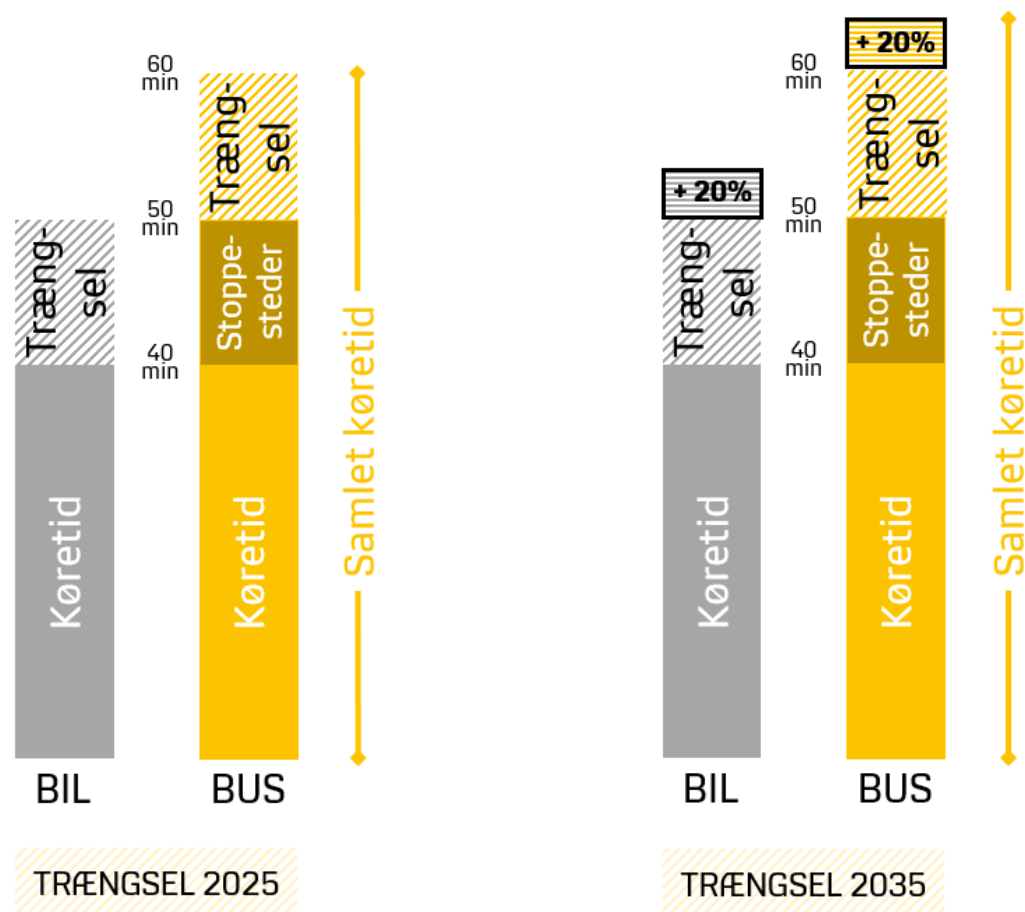
- Udvidelser på S-banen med førerløse tog og S-tog til Roskilde samt udbygning af metro i Nordhavnen
- Udvidelser af motorvejene omkring København som del af IP35
- Kollektive takster stiger frem til 2035
- Befolkning og antal arbejdspladser forventes at stige frem til 2035



Hvordan påvirker trængsel busserne i dag?

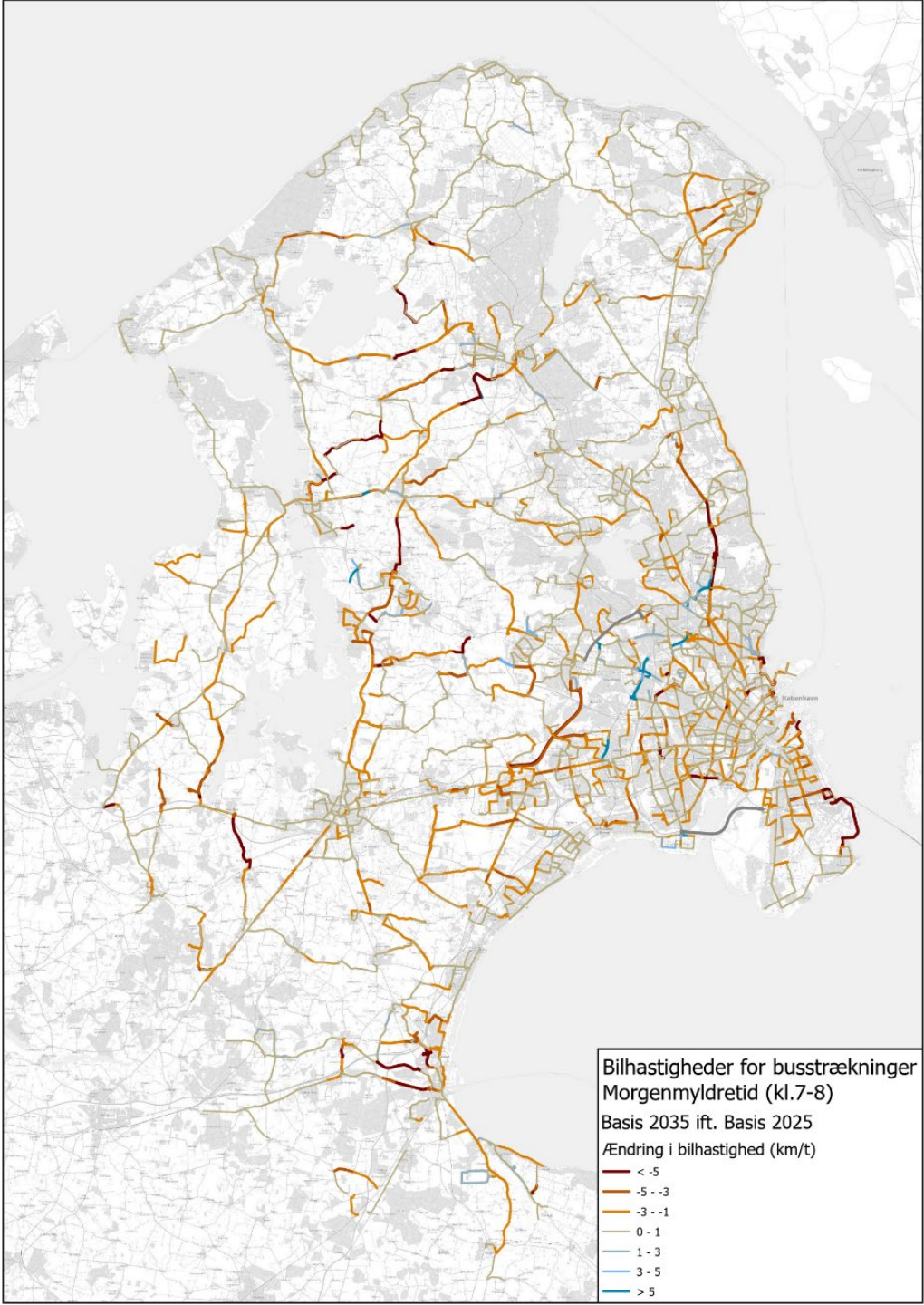


Trængslen for biler har vi overført til bussernes køretider

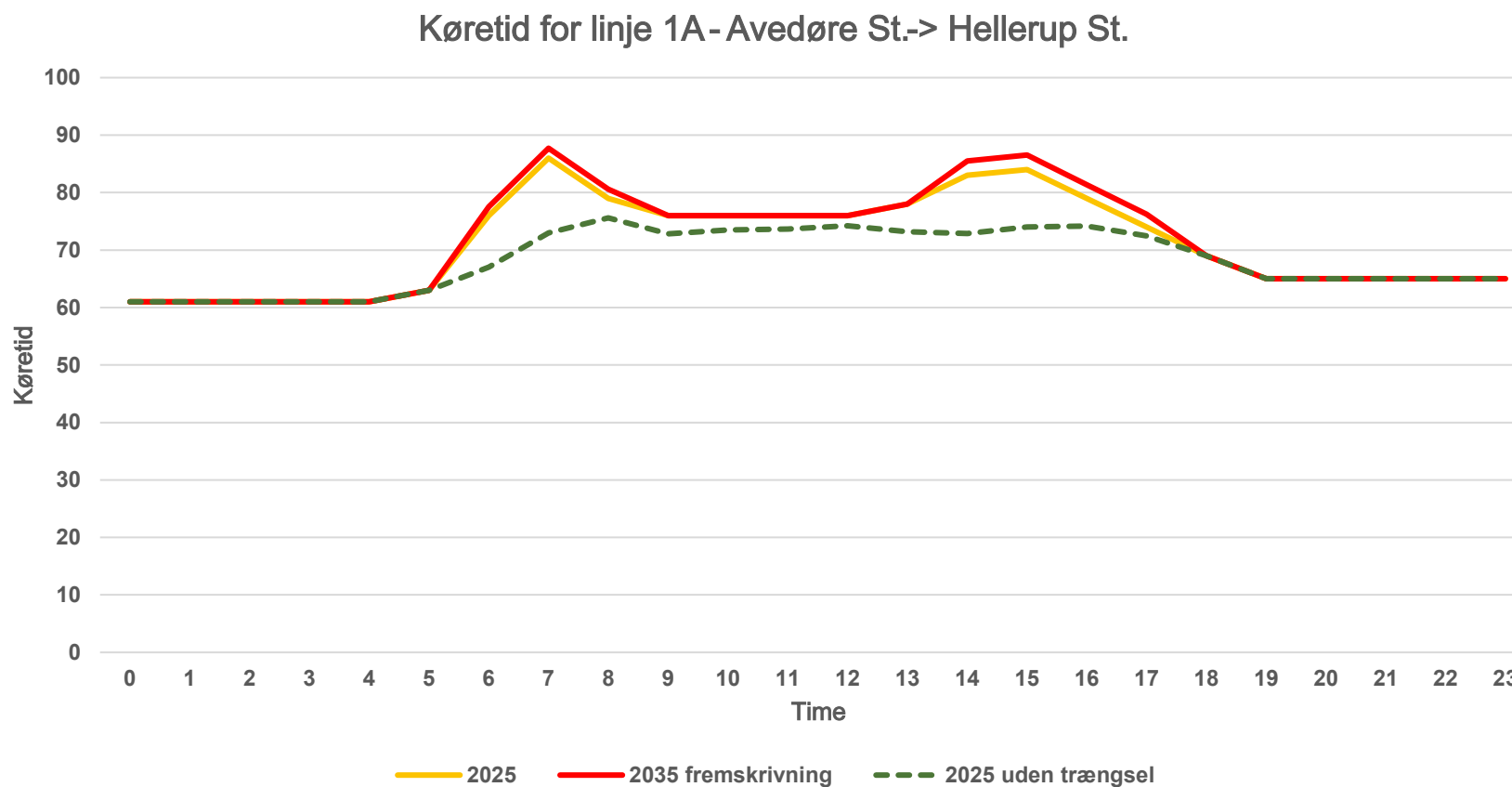


Mere trængsel på vejene i 2035 giver forøgede omkostninger til busdriften

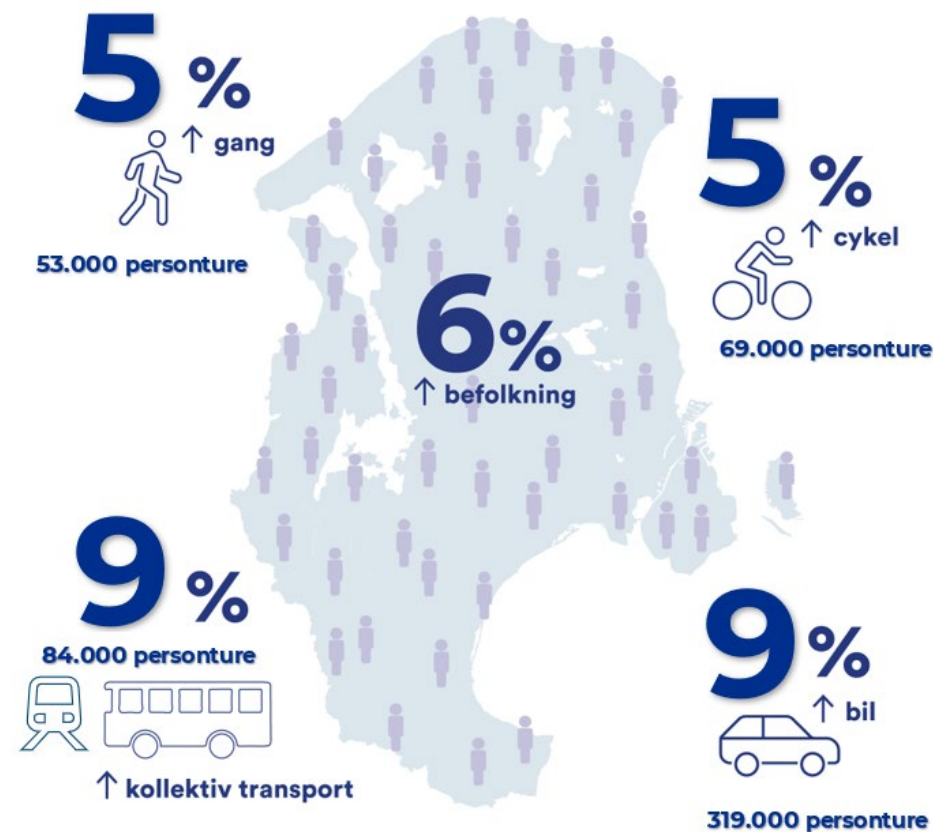
	Gns ændring i buskøretid som følge af stigende vejtrafik fra 2025 -2035	
Busprodukt	Morgenmyldretid	Eftermiddagsmyldretid
A-bus (Kbh.)	2%	3%
A-bus (købstæder)	2%	2%
S-bus	1%	2%
R-bus	1%	1%
E-bus	1%	1%
Øvrige busser	1%	2%
I alt	1%	2%



Hvordan påvirker trængsel busserne i dag?



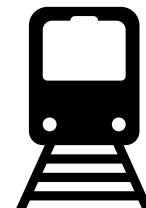
Der kommer både flere bilture og kollektive ture i 2035, men...



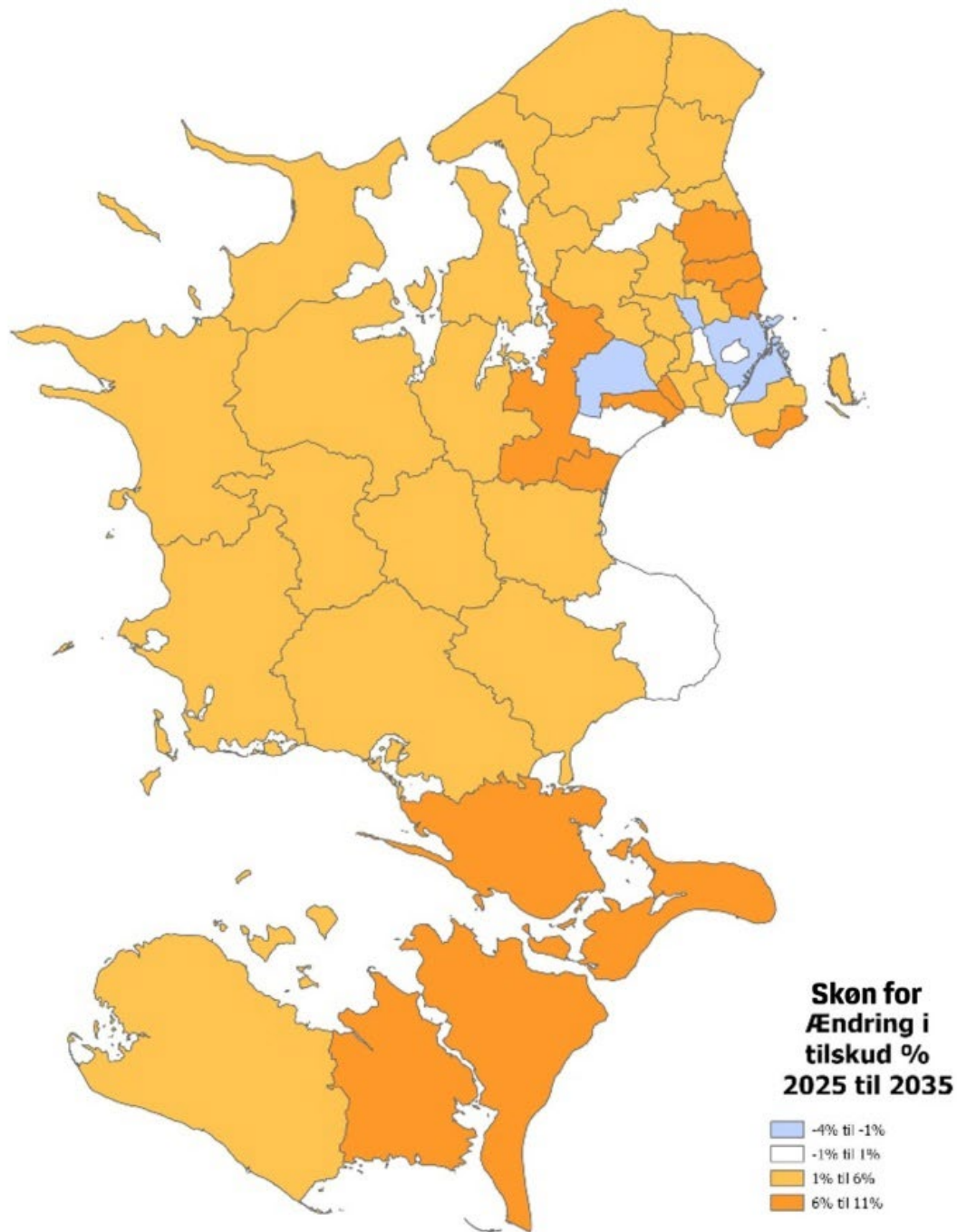
... væksten i kollektiv transport sker på banerne og ikke i bustrafikken



-4%



+16 %



Højere køretider og færre passagerer fører til øget tilskudsbehov

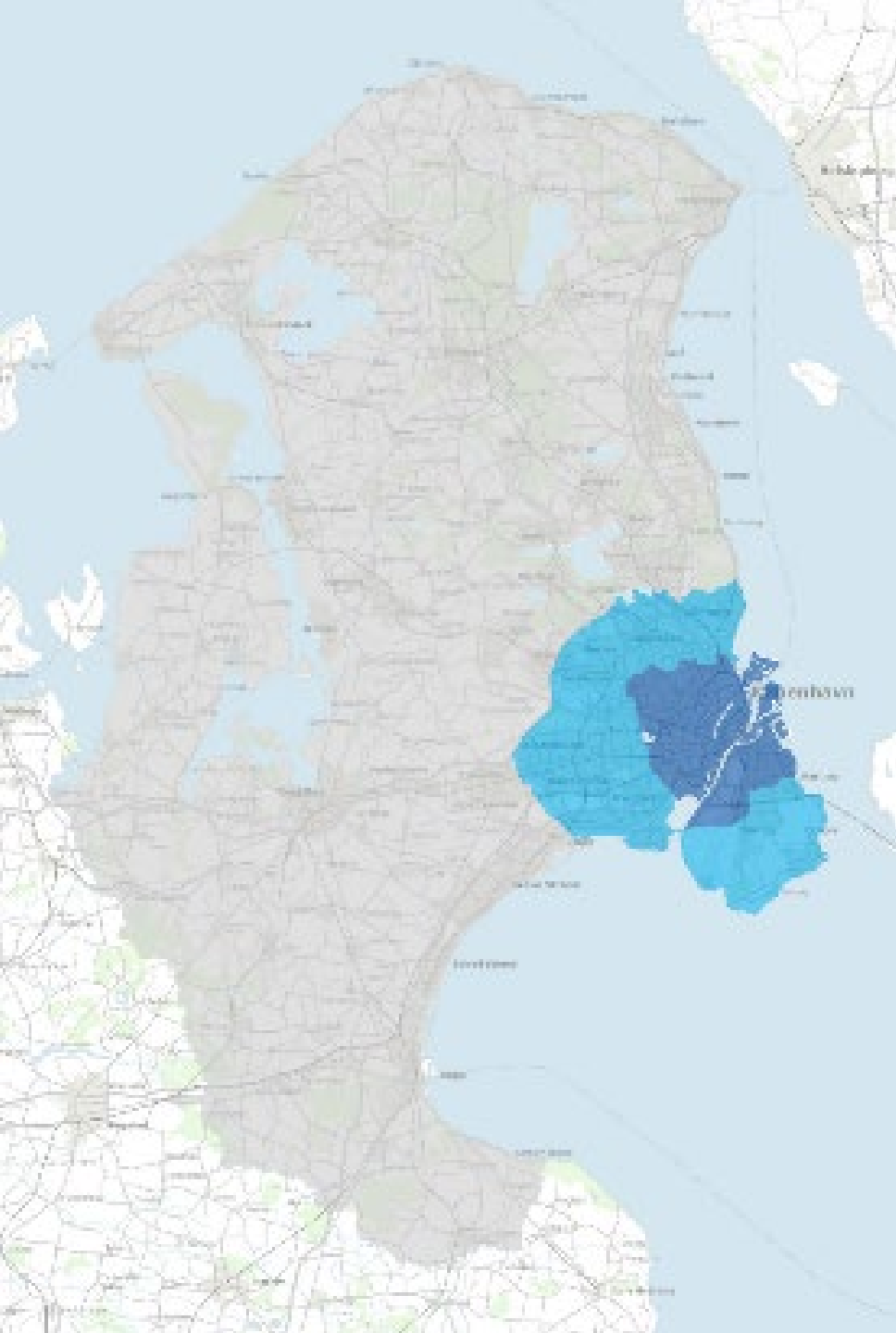
- Samlet tilskud stiger med 2 -4%
- Regionens tilskud stiger med 7 -11%

Så skal vi regne på betydningen af kørselsafgifter, men...



..., hvordan regner man på noget der er så komplekst?

		Kørselsafgifter målrettet trængsel	
		Moderat niveau	Højt niveau
Afgifter for at købe/eje bil	Ingen afgifter	 (Følsomhedsanalyse)	De Økonomiske Råd  (Følsomhedsanalyse)
	Forventet afgifts - niveau i 2035	 (Hovedscenarie)	Ikke relevant



Det forudsættes, at det koster mere
at køre i byen og i myldretiden

Takster, kr./km
(2025-prisniveau)

Hovedscenarie og
følsomhedsscenario 1

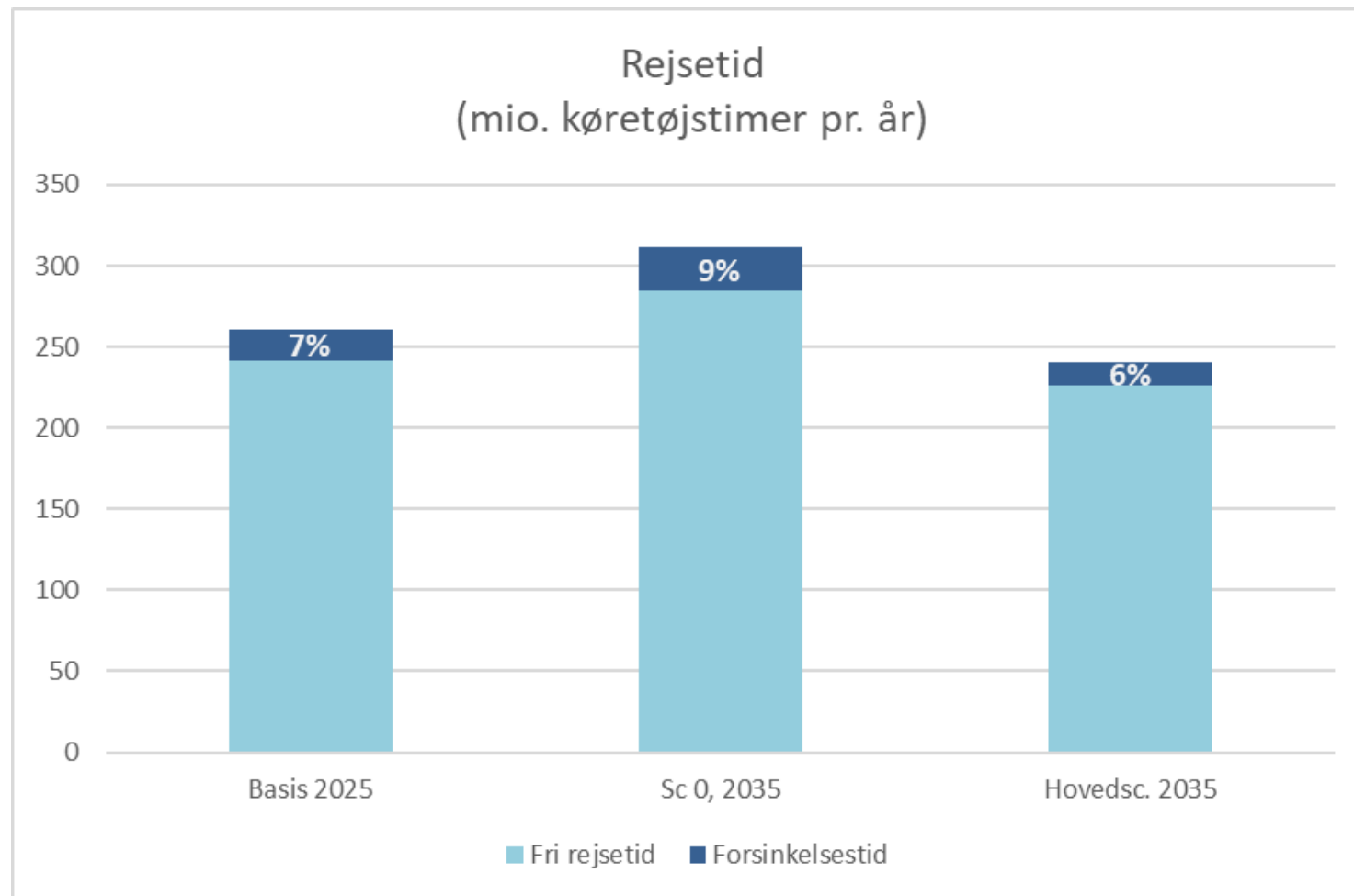
Myldretid Uden for
myldretid

	Hovedscenarie og følsomhedsscenario 1	
	Myldretid	Uden for myldretid
Centralkommunerne	2,8	1,6
Ringbyen	2,2	1,1
Øvrig hovedstadsområde	0,6	0,6

Kørselsafgifter og bilafgifter påvirker bilejerskabet forskelligt

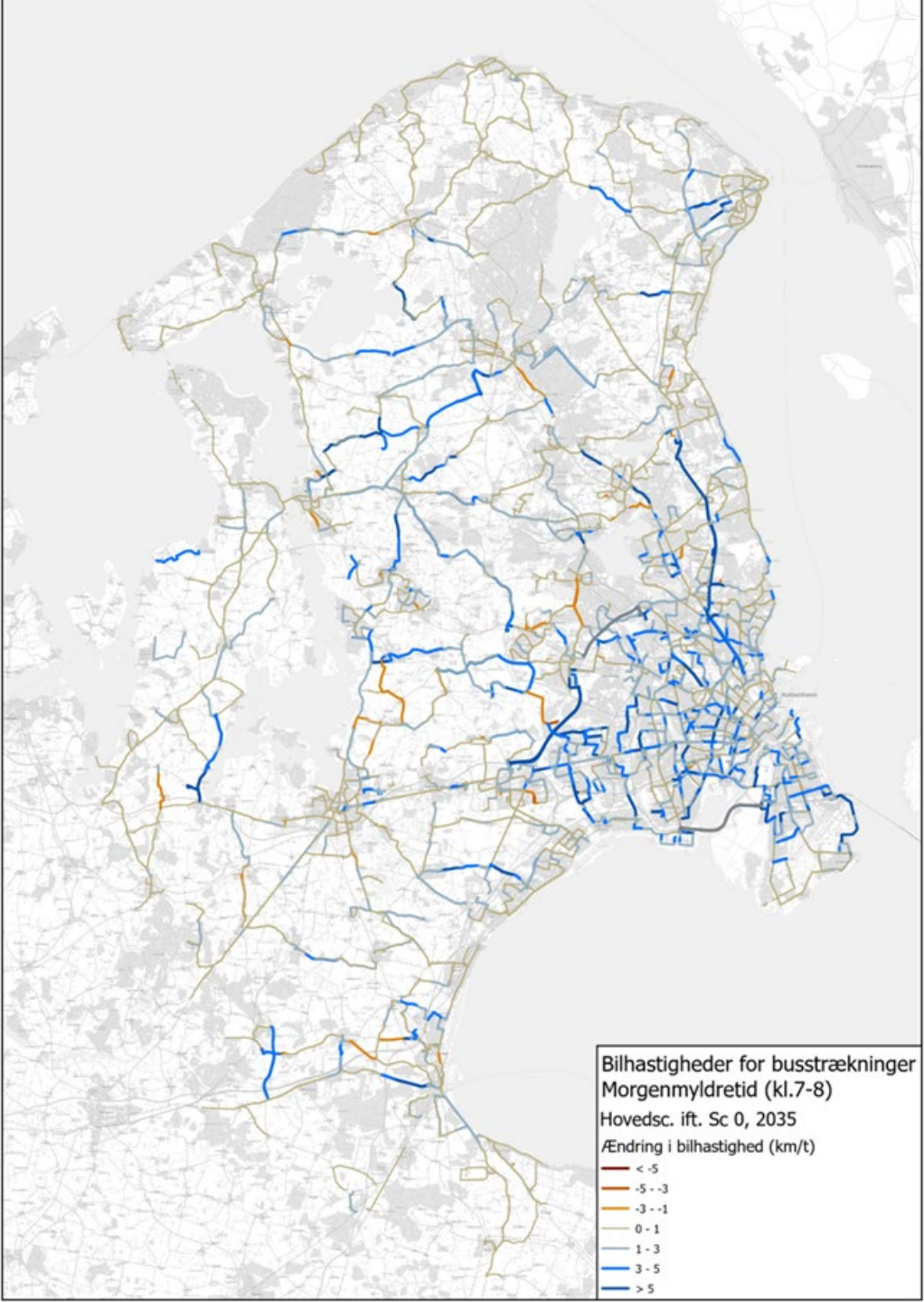
Tre scenarier	Takster og bilafgifter	Bilejerskab
1 Hovedscenarie	Takster som i Tværgående Mobilitetsanalyser. Bilafgifter uændrede.	-3% (-5% i centralkommunerne)
2 Følsomhedsscenario 1	Takster som hovedscenarie. Bilafgifter sænkes.	+17 % (5% i centralkommunerne)
3 Følsomhedsscenario 2	Myldretidstakster indenfor Ringbyen dobbelt så høje som i hovedscenarie. Andre takster er de samme. Bilafgifter sænkes.	+16% (3% i centralkommunerne)

Kørselsafgifter dæmper trængslen

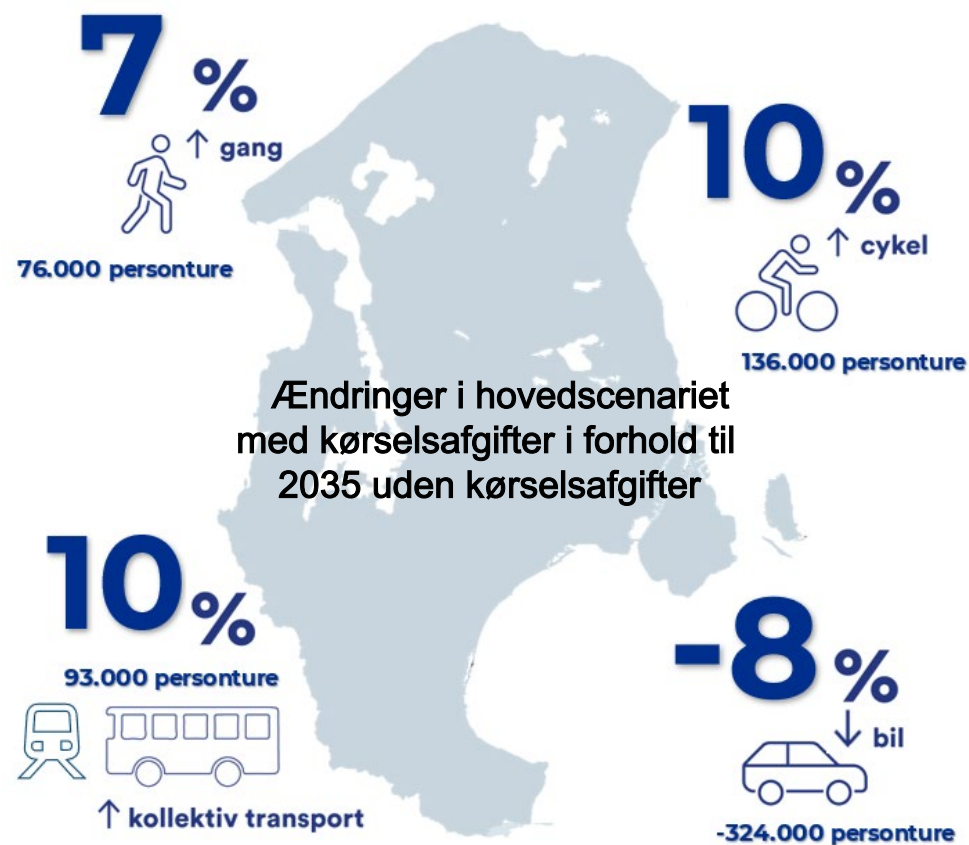


Busserne kommer hurtigere frem med kørselsafgifter

	Gns ændring i buskøretid som følge af faldende vejtrafik fra sc. 0 2035 til hovedscenarie	
Bustype	Morgenmyldretid	Eftermiddagsmyldretid
A-bus (Kbh.)	-2%	-3%
A-bus (købstæder)	-1%	-1%
S-bus	-2%	-2%
R-bus	-1%	-1%
E-bus	-2%	-2%
Øvrige busser	-1%	-1%
I alt	-1%	-2%



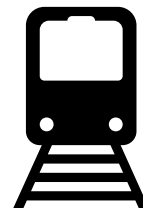
Kørselsafgifter flytter bilister til det kollektive og cyklen



Kørselsafgifter giver flere passagerer i alle kollektive transportmidler

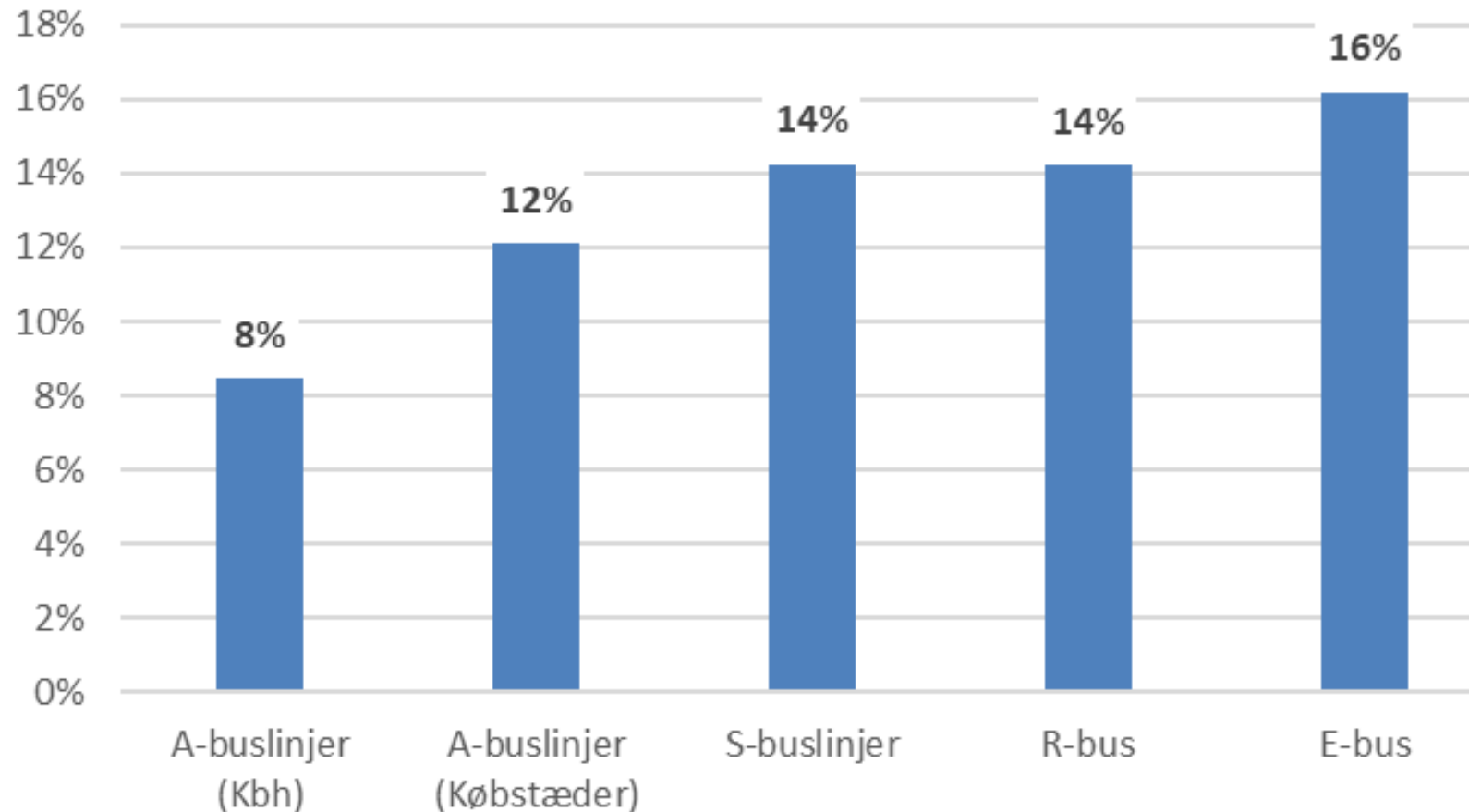


+12%



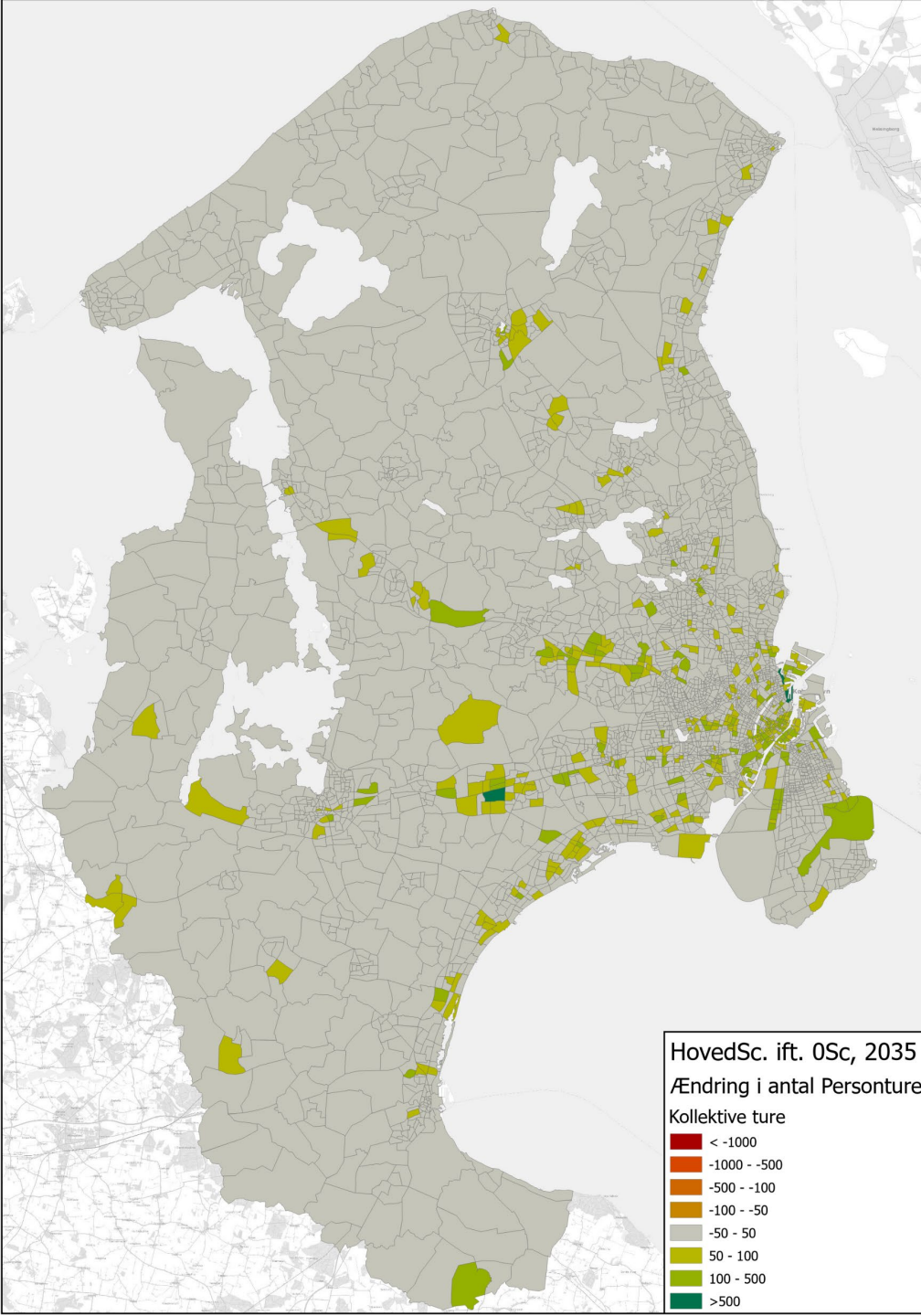
+9 %

Busserne får relativt set flest passagerer på busser udenfor Kbh.



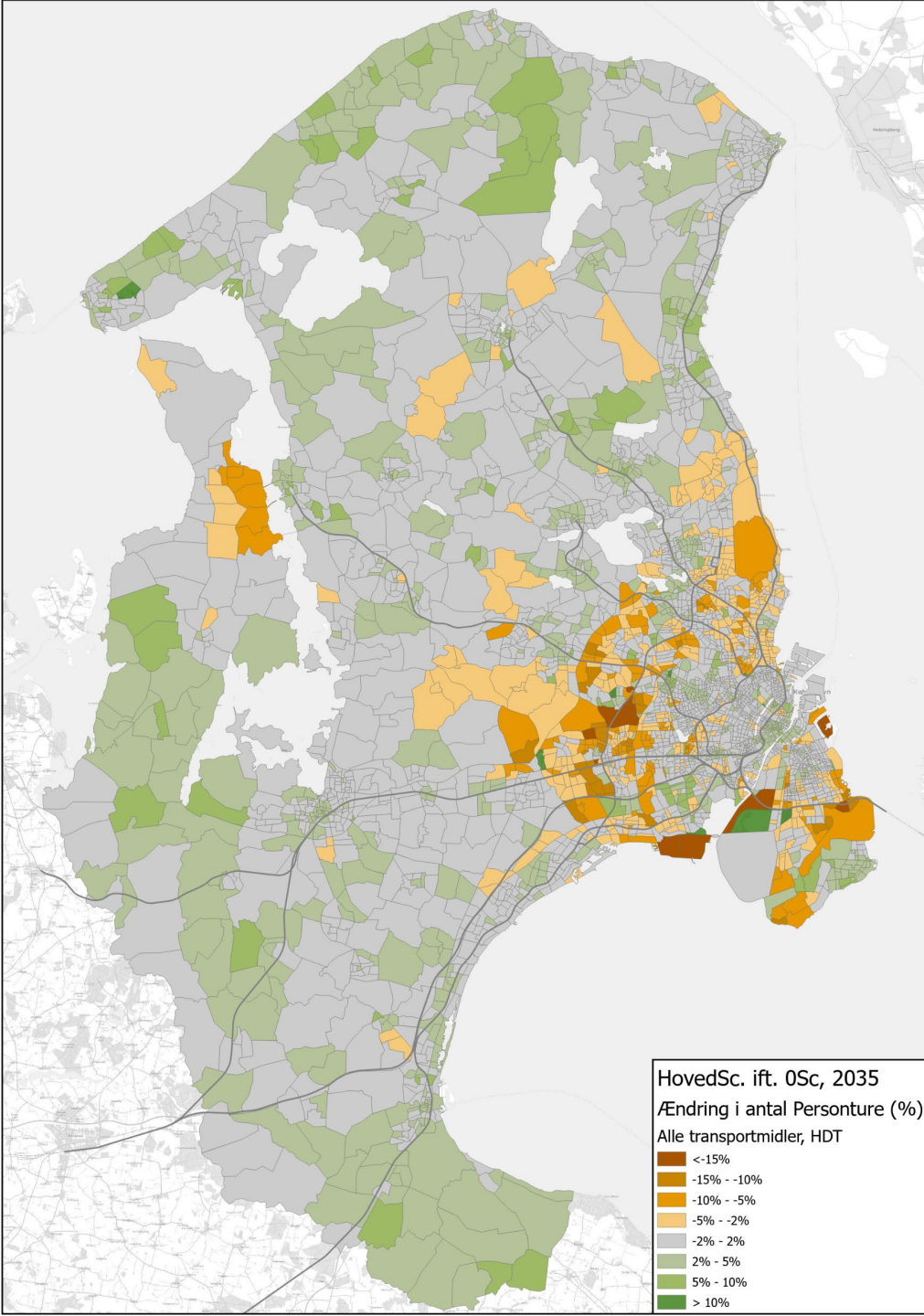
Bilisterne skifter til kollektiv transport, når det er et godt alternativ

- Med kørselsafgifter skabes der mange nye kollektive ture
- De nye kollektive ture skabes primært langs fingrene, hvor S-togene giver et godt alternativ



Ikke alle kan skifte bilen ud med kollektiv transport, hvis der kommer kørselsafgifter

- Et mobilitetsmål kunne være antallet af personture uanset transportmiddel
- Antallet af personture falder i forstæderne, Avedøre Holme og i nogle områder af det sydlige Amager
- Antallet af ture fastholdes i de landlige områder



Hvordan ser fremtiden for bussernes økonomi ud?

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

Fokus på næste skridt

Fase 1

Fremskrivning
med
nuværende
rammevilkår



Fase 2

Beregninger af
scenarier med
kørselsafgifter



Fase 3

Initiativer der
kan imødegå
effekter af
kørselsafgifter

Vi arbejder med løsninger i fase 3



Sikre kapacitet i
busserne

Skabe nye rejseveje fra
forstæderne

Forøge kapacitet i det
samlede kollektive
system

Sikre gode forbindelser
på landet

Vi forbereder os til muligheden for **Kørselsafgifter**





Kommune/Region ▾

Busoperatør ▾

Flexvognmand ▾

Flexkunde ▾

Erhverv ▾

Om os ▾

Mobilitet

Mobilitet og virksomheder

Mobilitet og ungdomsuddannelser

Mobilitet og livet uden for de større byer

Mobilitet i planlægningen

Kørselsafgifter

Knudepunkter

Green Mobility Shift

Vi forbereder os til muligheden for kørselsafgifter

Hvis der indføres kørselsafgifter, vil det have væsentlig betydning for den samlede mobilitet i Movias område – og dermed også for bustrafikkens fremkommelighed, attraktivitet og økonomi. Det blev derfor i Movias [Mobilitetsplan 2024](#), med tilslutning fra kommuner og regioner, besluttet at gennemføre en analyse af betydningen af en mulig statslig indførelse af kørselsafgifter for personbiler og konsekvenserne for den kollektive transport.

Allerede i dag har trængsel stor betydning for bussernes køretider og for den service, passagererne oplever. I de mest trængselsramte områder bruger passagererne op til 25 pct. længere tid i bussen i myldretiden sammenlignet med perioder uden trængsel.

I [Arbejdspapir 1: Fremskrivning af bustrafikken til 2035](#) præsenteres resultaterne af fremskrivningen af bustrafikken frem mod 2035 under de nuværende rammevilkår – det vil sige uden indførelse af kørselsafgifter. I baggrundsnotatet, som er udarbejdet for Movia, gives en generel beskrivelse af kørselsafgifter for personbiler, herunder forskellige typer af afgifter, centrale effekter, status for arbejdet i Danmark samt udvalgte erfaringer fra udlandet.

I [Arbejdspapir 2: Effekt af kørselsafgifter på passagerer og køretider i bustrafikken](#) præsenteres forskellige scenarier for, hvordan mulig indførelse af kørselsafgifter vil påvirke busdriften

Vi håber, at materialet kan bidrage til et fælles vidensgrundlag for kommuner og regioner i planlægningen af fremtidens kollektive trafik.

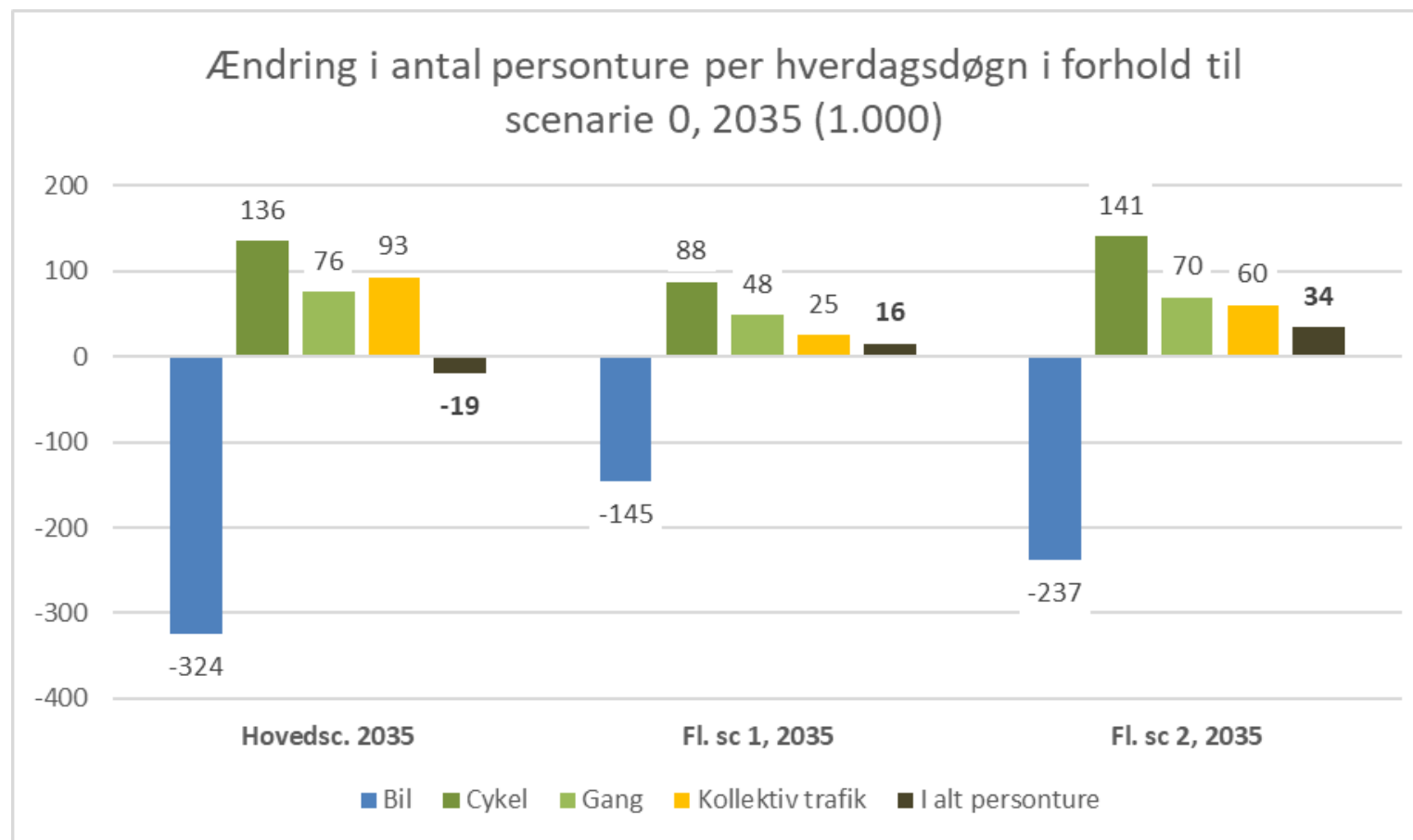
Materiale om Movia og kørselsafgifter

Klik på linksene herunder og læs mere om Movias forberedende arbejde om mulighed for kørselsafgifter.

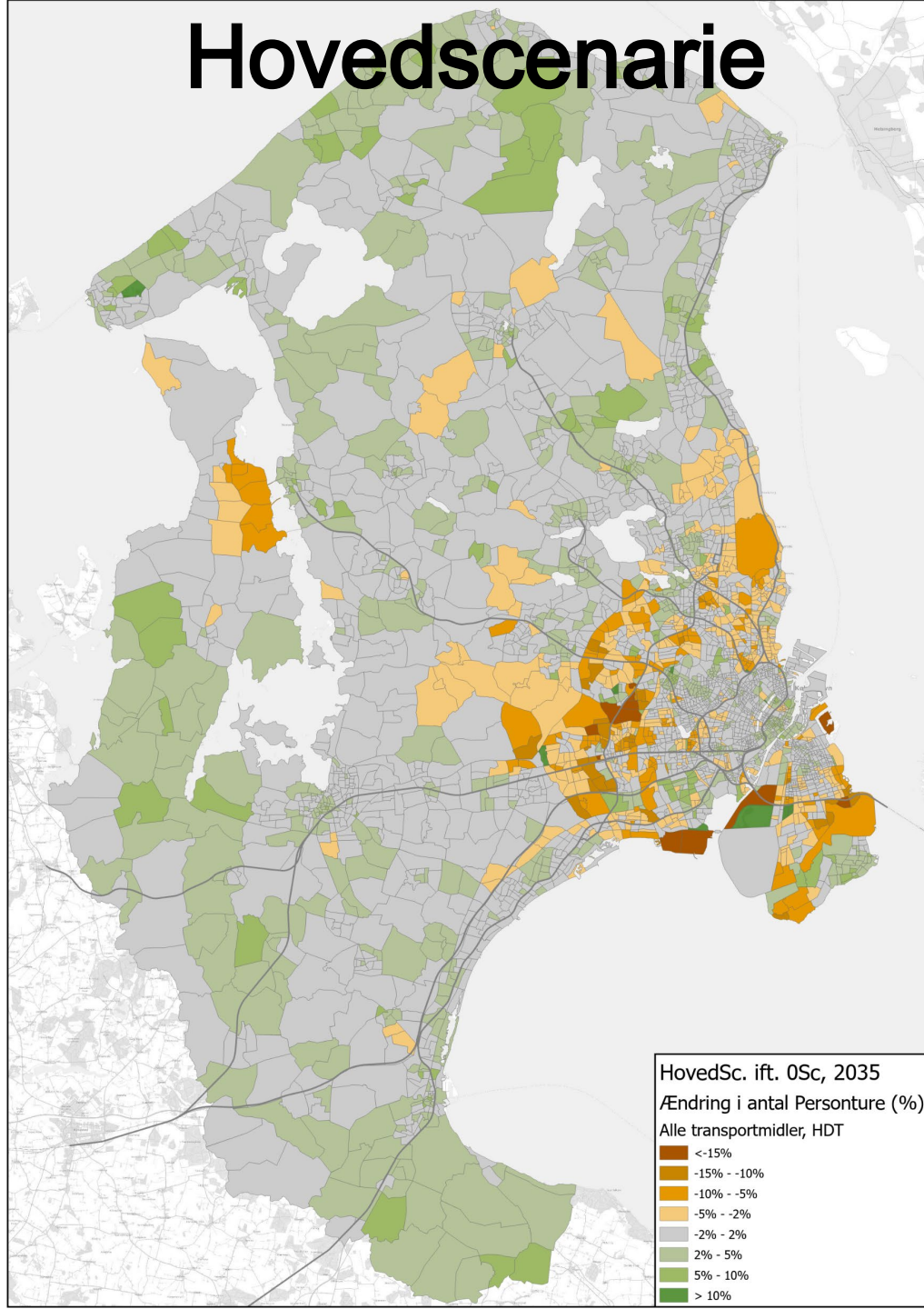
Mere information kan findes på moviatrafik.dk

- Arbejdspapir for hver fase (1 og 2)
- Notat om status på kørselsafgifter i Danmark
- <https://moviatrafik.dk/kommune-region/videncenter/mobilitet/kørselsafgifter>

Resultater for følsomhedsscenarier



Hovedscenarie



Følsomhed 2

