



# Busfremkommelighed og trængsel

November 2023

FORBRUGERRÅDET  
▲●▼ **tænk**

# Indhold

<b>Forord .....</b>	<b>3</b>
<b>Konklusioner .....</b>	<b>4</b>
<b>Anbefalinger .....</b>	<b>5</b>
<b>Bilag A: Resultater .....</b>	<b>6</b>
<b>Bilag B: Om undersøgelsen.....</b>	<b>13</b>

# Forord

Der er kommet mere trængsel på de danske veje. Fra 2018 til 2023 er antallet af personbiler i Danmark steget med over ti procent, så der i starten af 2023 var mere end 2,8 mio. personbiler på vejene. Oveni det kommer lastvogne, varevogne mv. Trængslen på vejene har konsekvenser for både bilister og passagererne i busserne.

Det ser ud til at være et voksende problem. Trængslen for busserne er steget med 17 procent fra 2010 til 2018. Det viser en undersøgelse offentliggjort af Movia i august 2019<sup>1</sup>. Den øgede trængsel fører til, at buspassagererne tilsammen forsinkes med 23.400 timer hver dag. Med tanke på væksten i antallet af biler siden 2018 må man forvente, at det tal kun er blevet større.

For at komme problemet til livs, kan man fx prioritere busserne i byerne, så de kan komme hurtigere frem. Derfor beskriver denne rapport danskernes holdninger til busfremkommelighed og andre mulige løsninger for at mindske trængslen.

Rapporten bygger videre på Passagerpulsens undersøgelse fra 2019, som er inspireret af en svensk undersøgelse. Den svenske undersøgelse viser, at cirka halvdelen af svenskerne synes, at bussen skal have mere plads i gadebilledet<sup>2</sup>. Passagerpulsens undersøgelse fra 2019 viser, at lidt over halvdelen af danskerne synes det samme.

Der er nu gået fire år, og danskernes transportvaner har ændret sig en del siden – bl.a. på grund af Covid-19. Denne rapport følger derfor op på, hvordan danskernes holdning til busfremkommelighed og løsning af trængsel på vejene har udviklet sig siden 2019.

Vi håber, at undersøgelsen kan være med til at danne grundlag for beslutninger, som kan øge busfremkommeligheden og reducere trængslen. Fx ved tildeling og udmøntning af nye puljemidler.

God læselyst!

---

<sup>1</sup> [Movia og Dansk Industri, 2019](#)

<sup>2</sup> [Infrastrukturmyndigheder, 2019](#)

# Konklusioner

## Danskernes holdning til bedre busfremkommelighed

### Fortsat stor opbakning til, at busserne bør have mere plads

Der er fortsat stor opbakning til, at busserne bør have mere plads i det offentlige rum, idet halvdelen af danskerne er for, mens lidt over en fjerdedel er imod. Der er tale om et mindre fald i opbakningen sammenlignet med 2019. Opbakningen er, ikke overraskende, størst blandt de, der ikke har bil, og blandt de, der rejser med kollektiv transport mindst én gang om måneden. Det er interessant, at opbakningen også er stor blandt de, der har bil og/eller rejser med kollektiv transport mindre end én gang om måneden.

### Lidt under halvdelen af danskerne mener, at busserne skal prioriteres fremfor bilerne, hvor der er trængsel på vejene

En tilsvarende udvikling ses for holdningen til, at busserne skal prioriteres fremfor bilerne, hvor der er trængsel på vejene. Lidt under halvdelen bakker op, mens to ud af ti er imod. Der er sket et mindre fald i opbakningen på fem procentpoint. Også her er opbakningen størst blandt de, der ikke har bil.

### Fald i opbakning kan skyldes stigende antal bilister

Der er således fortsat bred opbakning til, at busserne skal prioriteres i trafikken fremfor bilerne, også blandt mindre hyppige brugere af den kollektive transport og blandt bilejere. Opbakningen er dog faldet en smule siden 2019. Det kan hænge sammen med, at stadig flere danskere får bil, hvorfor en stigende andel af danskere kan få længere rejsetider, hvis busserne prioriteres, hvor der er trængsel på vejene.

## Danskernes holdning til andre måder at reducere trængsel

### En fjerdedel vil også prioritere biler med fire eller flere i

En fjerdedel mener, at biler skal have lov til at benytte busbanen, hvis fire eller flere kører sammen, mens flere, godt hver tredje, er imod. Opbakningen er faldet med fire procentpoint siden 2019.

### Hver femte ønsker bompenge/trængselsafgifter

Hver femte bakker op om, at det vil være en gode idé at indføre bompeng/trængselsafgifter for biler som et middel til at reducere trængslen på vejene, og godt halvdelen er uenige eller helt uenige. Her er der også sket et fald i opbakningen, igen blandt dem, der rejser med kollektiv transport sjældnere end én gang om måneden.

### Hver femte synes kørselsafgifter er en god idé

Som noget nyt har vi i 2023 spurgt ind til holdningen til kørselsafgifter (roadpricing), hvor man betaler en afgift pr. km i forhold til belastningen på vejnettet samt klima- og miljøpåvirkningen. Godt hver femte er "enig" eller "meget enig" i, at det er en god idé med kørselsafgifter, mens over halvdelen er "uenig" eller "helt uenig". Ikke overraskende er opbakningen lav blandt de, der rejser sjældnere end én gang om måneden med kollektiv transport og blandt dem, der har bil. Det er bemærkelsesværdigt, at opbakningen til bilbegrænsende tiltag blandt de 18-29 årige er markant lavere end gennemsnittet, men kan hænge sammen med at unge generelt er prisfølsomme.

# Anbefalinger

I aftalen "Udmøntning af investeringsmidler i bedre og billigere kollektiv trafik for perioden 2022-2035"<sup>3</sup>, er der afsat 100 millioner kroner til initiativer, der kan gøre det hurtigere og lettere for busserne at komme frem og køre til tiden. Puljen skal udmøntes i 2022 og 2023. Men der er desværre ikke afsat midler i 2024 og frem.

## Undersøg alternativer til krav om medfinansiering

I 2023 blev der ansøgt om 39,9 millioner kroner af kommunerne og de kommunale trafikselskaber til trods for, at der var afsat 52,8 millioner til formålet. Det skyldes formentlig kravet om 50 procent kommunal medfinansiering.

Passagerpulsener mener, at det er ærgerligt, hvis kravet om medfinansiering er med til at stoppe en række projekter, der kan gavne samfundsøkonomien og reducere trængslen for den kollektive trafik. Vi ved nemlig fra tidligere undersøgelser, at netop punktlighed og hyppige afgangene er altafgørende for at gøre den kollektive trafik attraktiv for passagererne<sup>4</sup>.

Passagerpulsener anbefaler derfor at undersøge alternativer til krav om medfinansiering. Det kan bl.a. ske ved:

- at se på, om der kan afsættes yderligere statslige midler, der kan hjælpe kommuner og regioner med at fremskynde projekter. Fx i form af nye puljer fra 2024 og frem.
- at se på om nogen af projekterne bør have mulighed for at afvige kravet om 50 procent medfinansiering, fordi de er så åbenlyst gavnlige for busfremme i trængselsbelastede områder.

## Igangsæt flere forskellige initiativer til at styrke busfremkommeligheden

Mens BRT-løsninger (Bus Rapid Transit – hurtige busser i egne busbaner) nogen steder kan give rigtig god mening i trængselsbelastede områder, mener Passagerpulsener, at midlerne i puljen bør anvendes til at skabe forbedringer for flest mulige passagerer i den kollektive transport fremfor relativt dyre BRT-projekter.

Forskellige typer af trængselsproblemer kræver forskellige typer af løsninger. For at få midlerne til at række længst muligt anbefaler Passagerpulsener derfor, at igangsætte flere forskellige initiativer til at styrke busfremkommeligheden. Fx ved:

- at fokusere på flere forskellige typer af initiativer fx signalprioritering, busbaner, fremrykkede stoppesteder og forbedringer af trafikale knudepunkter.
- at se på at optimere den sammenhængende (bus)rejse ved at optimere skift fra én bus til en anden, samt fra bus til andre former for kollektiv trafik i knudepunkter.
- at etablere nye bus-øer/busterminaler de steder, hvor det kan være med til at forbedre tilgængeligheden for passagererne og hjælpe busserne hurtigt videre i trafikken.

---

<sup>3</sup> [Transportministeriet, 2021](#)

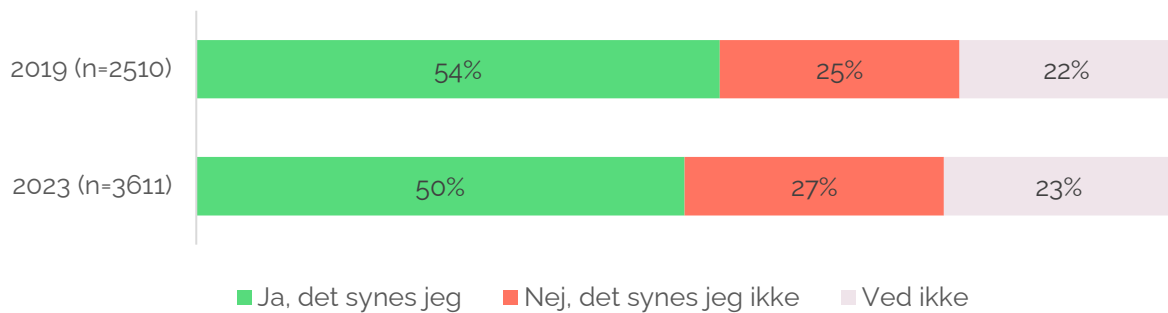
<sup>4</sup> [Passagerpulsener, 2023](#)

# Bilag A: Resultater

På de følgende sider præsenterer vi resultaterne af de spørgsmål om trængsel og busfremkommelighed, der indgik i Passagerpulsens befolkningsundersøgelse fra efteråret 2023. Læs mere om dataindsamlingen i bilag 2.

## Spørgsmål: Syner du, at busserne skal have mere plads i trafikken/gaderummet, eller synes du ikke?

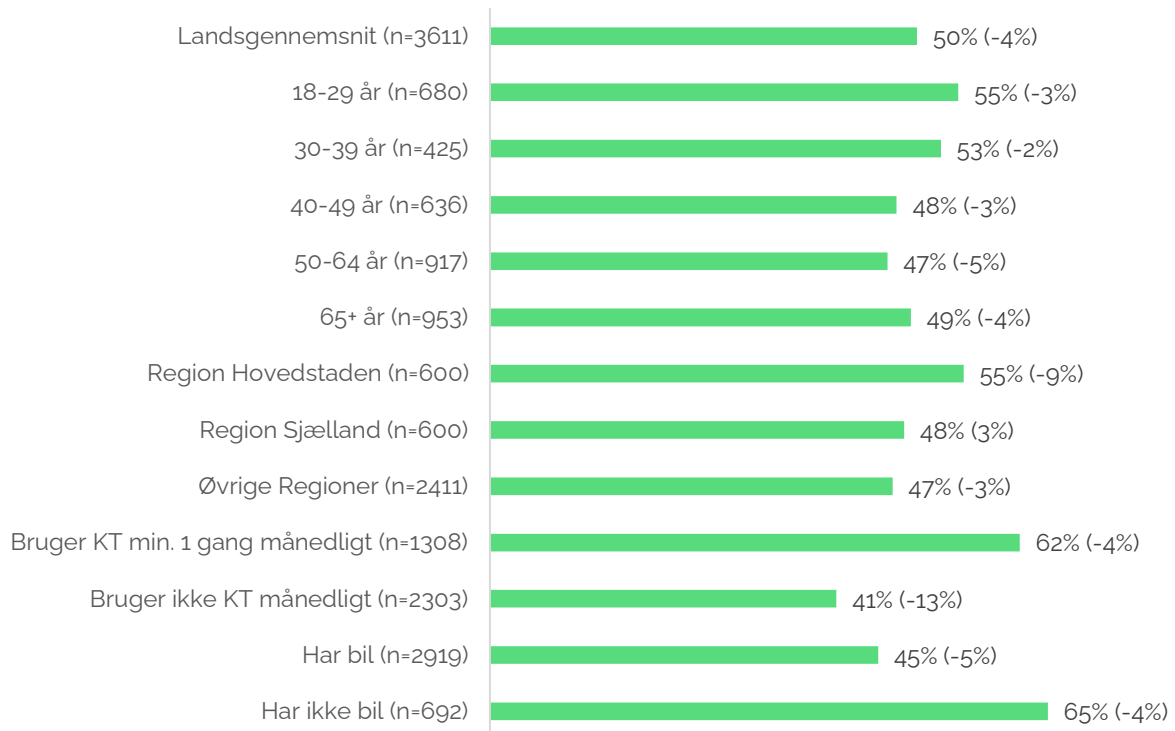
Ca. halvdelen af danskerne mener, at busserne skal have mere plads i trafikken/gaderummet, men opbakningen er faldet en smule i forhold til 2019.



Figur 1: Udvikling i generel holdning til busfremkommelighed.

Opbakningen til, at busserne skal have mere plads i trafikken/gaderummet er størst blandt dem, der rejser med kollektiv transport mindst én gang om måneden, og blandt dem der ikke har bil.

Opbakningen er faldet på tværs af alle målgrupper, men mest i Region hovedstaden, og blandt dem, der bruger kollektiv transport sjældnere end én gang om måneden.

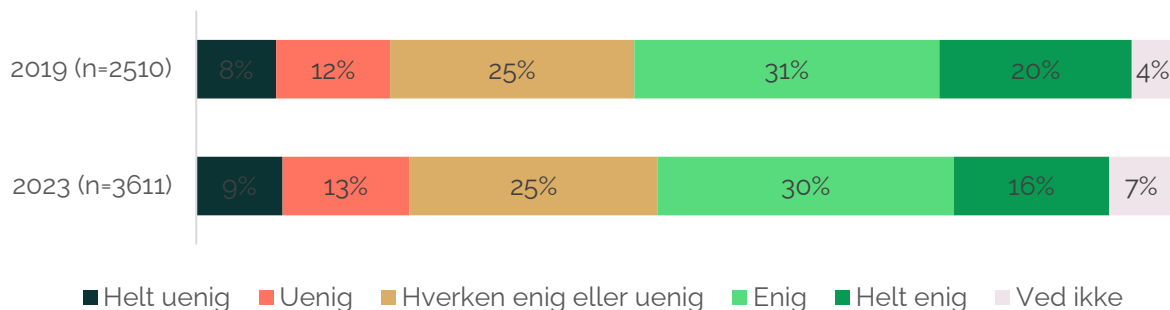


Figur 2: Andel der har svaret "ja" til, at busserne skal have mere plads i trafikken / gaderummet - opdelt på målgruppe.

Note: 2023 resultater med udviklinger ift. 2019. Tal i parenteser angiver udvikling ift. 2019.

**Spørgsmål: Hvor enig eller uenig er du i, at busserne bør prioriteres fremfor bilerne, hvor der er trængsel på vejene?**

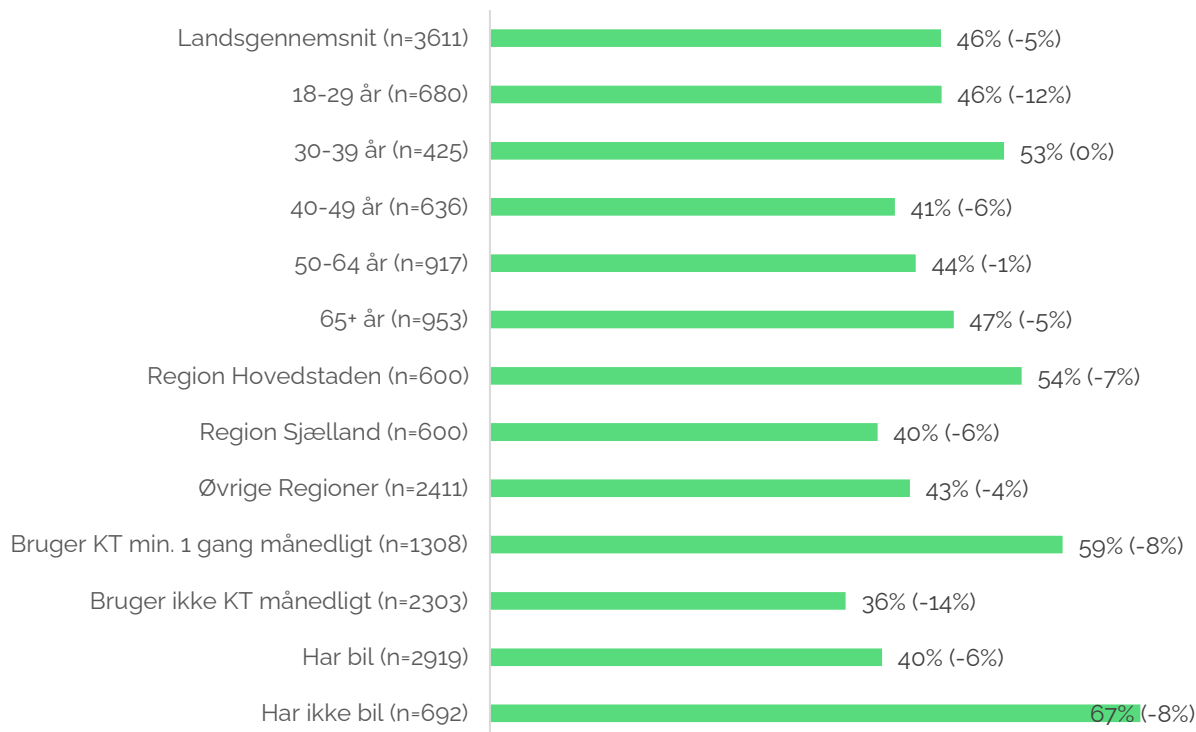
Knap halvdelen af danskerne mener, at busserne skal prioriteres fremfor biler, hvor der er trængsel på vejen, mens hver femte er imod. Opbakningen er faldet en smule siden 2019.



Figur 3: Udvikling i holdning til, at busserne skal prioriteres fremfor biler, hvor der er trængsel på vejene.

Opbakningen til, at busserne bør prioriteres fremfor bilerne, hvor der er trængsel på vejene, er størst blandt dem, der rejser med kollektiv transport mindst én gang om måneden, og blandt dem der ikke har bil.

Opbakningen er faldet på tværs af målgrupper, men mest blandt de 18-29 årige og blandt dem, der bruger kollektiv transport sjældnere end én gang om måneden.



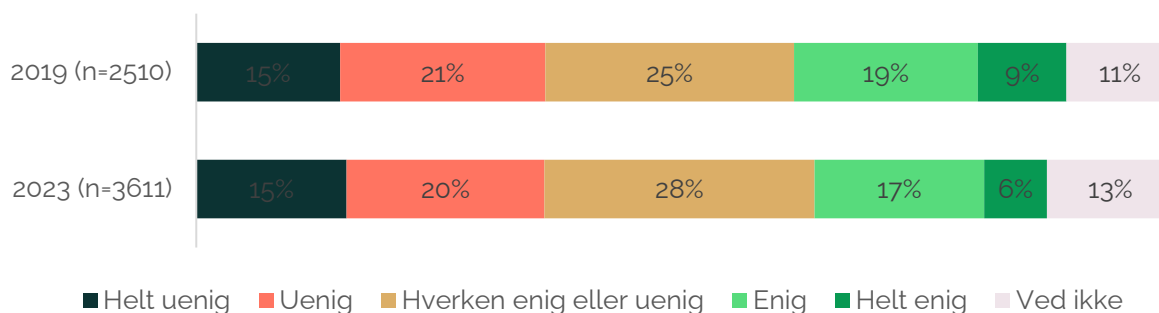
Figur 4: Andel, der er "enig" eller "helt enig" i, at busserne bør prioriteres fremfor bilerne, hvor der er trængsel på vejene - opdelt på målgrupper.

Note: 2023 resultater med udviklinger ift. 2019. Tal i parenteser angiver udvikling ift. 2019.



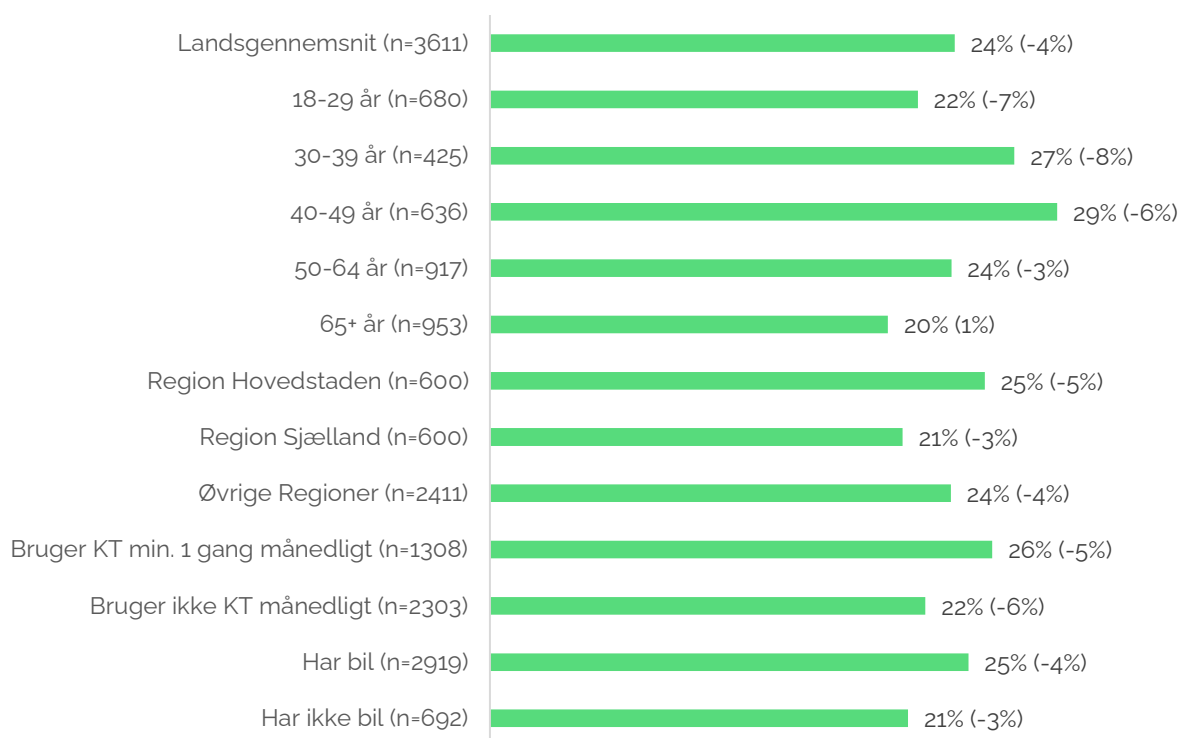
**Spørgsmål: Hvor enig eller uenig er du i, at biler skal kunne benytte busbanerne, hvis 4 eller flere kører sammen?**

Knap hver fjerde er "enig" eller "helt enig" i, at biler skal kunne benytte busbanerne, hvis fire eller flere kører sammen, mens godt hver tredje er "uenig" eller "helt uenig". Opbakningen er faldet siden 2019.



Figur 5: Udvikling i holdning til, at biler skal kunne benytte busbanerne, hvis fire eller flere kører sammen.

Opbakningen til, at biler skal kunne bruge busbanerne, hvis fire eller flere kører sammen, er størst blandt de 40-49 årige. Opbakningen er faldet på tværs af målgrupper, men mest blandt de 18-29 årige og de 30-39 årige.

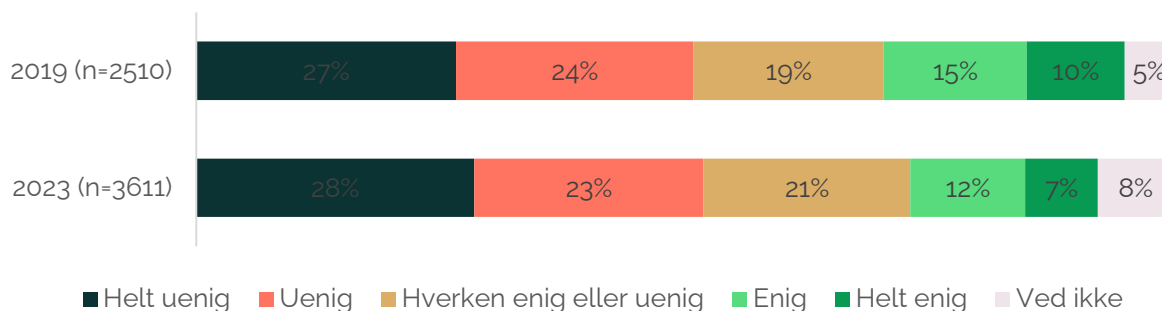


Figur 6: Andel, der er "enig" eller "helt enig" i, at biler skal kunne benytte busbanerne, hvis fire eller flere kører sammen - opdelt på målgrupper.

Note: 2023 resultater med udviklinger ift. 2019. Tal i parenteser angiver udvikling ift. 2019.

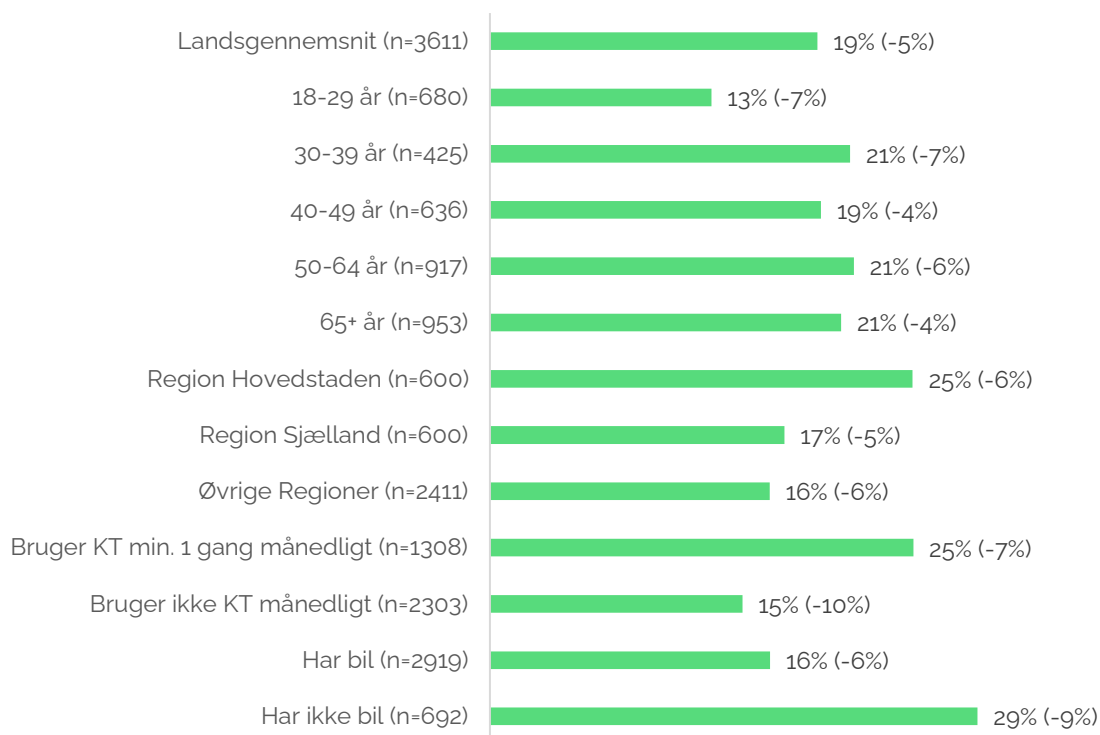
**Spørgsmål: Hvor enig eller uenig er du i, at det vil være en god idé at indføre bompenge for biler som et middel til at reducere trængslen på vejene?**

Knap hver femte er "enig" eller "helt enig" i, at det vil være en god idé at indføre bompenge for biler som et middel til at reducere trængslen på vejene, mens godt halvdelen er "uenig" eller "helt uenig". Opbakningen er faldet siden 2019.



Figur 7: Udvikling i holdning til bompenge som middel til at reducere trængsel på vejene.

Opbakningen til bompenge som et middel til at bekæmpe trængsel er størst blandt dem, der ikke har bil, dem der rejser med kollektiv transport mindst én gang og måneden, og dem der bor i Region hovedstaden. Opbakningen er faldet på tværs af målgrupper, men mest blandt dem, der rejser sjældnere en én gang om måneden, og dem der ikke har bil.

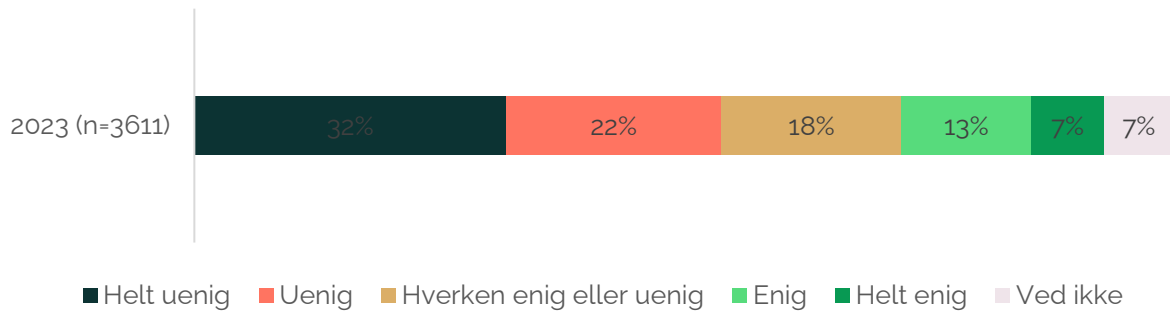


Figur 8: Andel der er "enig" eller "helt enig" i, at det vil være en god idé at indføre bompenge for biler som et middel til at reducere trængslen på vejene - opdelt på målgrupper.

Note: 2023 resultater med udviklinger ift. 2019. Tal i parenteser angiver udvikling ift. 2019.

**Spørgsmål: Hvor enig eller uenig er du i, at det vil være en god idé at indføre kørselsafgifter for personbiler (roadpricing), så man betaler en afgift pr. km i forhold til belastningen på vejnettet?**

Hver femte er "enig" eller "helt enig" i, at det vil være en god idé at indføre roadpricing for at bekæmpe trængslen, mens knap seks ud af ti er "uenig" eller "helt uenig".

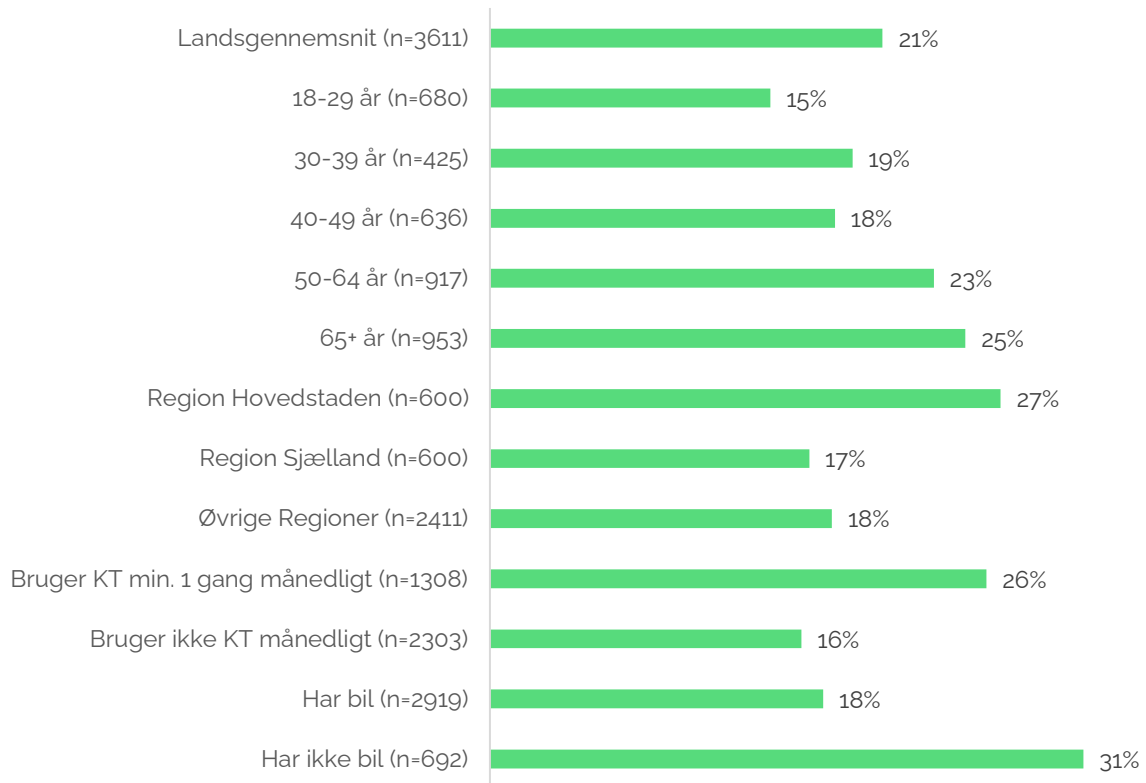


Figur 9: Holdning til kørselsafgifter (roadpricing) som et middel til at bekæmpe trængsel på vejene.

Note: Spørgsmålet er ikke stillet i 2019.

Opbakningen til kørselsafgifter er størst blandt dem, der ikke har bil, dem, der rejser mindst én gang om måneden med kollektiv transport og dem, der bor i Region Hovedstaden.

Opbakningen er lavest blandt 18-29 årige, dem der har bil, dem der rejser med kollektiv transport sjældnere end én gang om måneden, og dem der er bosat udenfor Region Hovedstaden.



Figur 10: Andel der er "enig" eller "helt enig" i, at det vil være en god idé at indføre kørselsafgifter (roadpricing) som et middel til at reducere trængslen på vejene - opdelt på målgrupper.

# Bilag B: Om undersøgelsen

## Datagrundlag:

Resultaterne i denne undersøgelse bygger på tal fra Passagerpulsens befolkningsundersøgelser for hhv. 2019 og 2023:

- **2019:** 2.510 besvarelser
- **2023:** 3.611 besvarelser

## Dataindsamlingsmetode:

Dataindsamlingen har i 2023 fundet sted 25. september – 6. oktober. Begge undersøgelser er gennemført ved brug af spørgeskemaer udsendt via e-mail.

Spørgeskemaerne er blevet sendt ud af analyseinstituttet Norstat Danmark A/S til et repræsentativt udsnit af deres webbaserede befolkningspanel. Stikprøven er udtrukket, så den er repræsentativ for den danske befolkning over 18 år i forhold til køn, alder og geografi.

Metoden blev valgt, fordi ønsket har været at lave en kvantificerbar undersøgelse, der på en økonomisk forsvarlig måde nåede ud til et bredt udsnit af målgruppen. Samtidig sikrer metoden, at svarpersonerne kan deltage fuldstændigt anonymt, og at besvarelserne ikke påvirkes af, at svarpersonen eventuelt ønsker at være politisk korrekt overfor en interviewer.

Bemærk at web-paneler typisk vil have en lavere andel af svage ældre, af personer med lavfrekvent brug af internettet og af danskere med en anden etnisk baggrund end dansk. Undersøgelsen kan derfor ikke med sikkerhed siges at være fuldstændig repræsentativ for hele den danske befolkning.

## Vejning af stikprøven:

Stikprøverne er vejnet på køn, alder og regionsniveau.

## Datarens og -kontrol:

Efter afslutningen af dataindsamlingen har Norstat foretaget en kvalitetskontrol af de indsamlede besvarelser med udgangspunkt i følgende kriterier:

- Dubletter
- Svartider
- Svarmønstre
- Logiske tjek

## Spørgeskema:

Følgende spørgsmål om busfremkommelighed blev stillet i begge undersøgelser:

**Spm. 1: I de større byer i Danmark er der stigende trængsel på kørebanerne. Det betyder blandt andet, at busserne har sværere ved at komme frem og overholde deres køreplaner.**

**Synes du, at busserne skal have mere plads i trafikken/gaderummet, eller synes du ikke?**

Ja, det synes jeg

Nej, det synes jeg ikke

Ved ikke

**[Batteri]**

**Spm.2: Trængsel på vejene kan bekæmpes på mange forskellige måder.**

**Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn?**

**Svarmuligheder:**

Busserne bør prioriteres fremfor bilerne, hvor der er trængsel på vejene, fx ved at inddrage ét eller flere spor til separate busbaner eller helt forbyde bilkørsel

Biler skal kunne benytte busbanerne, hvis 4 eller flere kører sammen

Det vil være en gode idé at indføre bompeng for biler som et middel til at reducere trængslen på vejene

Det vil være en god idé at indføre kørselsafgifter for personbiler (roadpricing), så man betaler en afgift pr. km i forhold til belastningen på vejnettet (**Obs! kun stillet i 2023!**)

**Skala:**

Helt uenig

Uenig

Hverken enig eller uenig

Enig

Helt enig

Ved ikke

**© Forbrugerrådet Tænk København 2023**

**Rapporten er udarbejdet af:  
Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk**

Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk  
Ryesgade 3A, 2. th, 2200 København K.  
Telefon: +45 77 41 77 41  
E-mail: [passagerpulsens@fbr.dk](mailto:passagerpulsens@fbr.dk)  
Hjemmeside: [www.passagerpulsens.taenk.dk](http://www.passagerpulsens.taenk.dk)