

Fra tomme tog på dyre skinner – til mere mobilitet for pengene

Banedanmark vurderer, at flere togstrækninger kun har 1–5 års restlevetid, og at det vil kræve store investeringer at vedligeholde og forny infrastrukturen. Passagertal på flere af disse togstrækninger viser dog, at tog kører med en massiv overkapacitet. Samtidig viser Trafikstyrelsens tal, at tilskudsomkostningerne pr. personkilometer for togpassagererne på flere strækninger er uforsvarligt høje. Tallene taler for sig selv. Men da man f.eks. så sent som i september besluttede at lade DSB overtage driften på visse togstrækninger fra en anden togoperatør, var der ingen nytænkning – selv dér, hvor der oplagt findes bedre og billigere alternativer.

Opsummering

Dansk PersonTransport (DPT) anbefaler, at myndighederne skal undersøge, om busdrift bør erstatte nogle togstrækninger, der har lave passagertal, høje tilskudsomkostninger og infrastruktur med kort restlevetid.

For at inspirere myndighederne til dette har DPT – på baggrund af beslutningen om et operatørskifte til DSB på en række togstrækninger – analyseret driften på de strækninger, som DSB overtager. DPT anbefaler på det grundlag, at **togdriften på Struer–Thisted og Herning–Skjern bør erstattes med busdrift**. På disse strækninger er **passagertallet meget lavt**, og Banedanmark vurderer, at **infrastrukturen kun har en restlevetid på 1–5 år**, hvilket vil kræve massive investeringer at forny.

Trafikstyrelsens tal viser samtidig, at **togdriften på f.eks. Struer–Thisted koster som minimum næsten 9 kroner pr. personkilometer i tilskud og op mod 15 kroner pr. personkilometer**, når man medregner de nødvendige vedligeholdelsesomkostninger. Til sammenligning kan **busdrift leveres for omkring 2 kroner pr. personkilometer i Nordjylland**.

Det giver bedre udnyttelse af ressourcerne og mere grøn mobilitet for borgerne. **I Struer–Thisted kan busser indsættes med op til syv afgang mere** for samme nettotilskud som togene. Derudover **kræver busser ingen dyre investeringer i infrastruktur og kan køre på el med det samme**.

Trafikstyrelsens tal viser, at flere statsbaner har meget høje tilskudsomkostninger pr. personkilometer, selv på de store strækninger med mange passagerer. For eksempel koster en togrejse mellem København og Aarhus det offentlige 192 kroner pr. passager – og hele 303 kroner, når jernbanernes vedligeholdelseefterslæb medregnes. Til sammenligning kan samme tur med fjernbus klares for ned til 96 kroner uden offentligt tilskud.

Eksemplet illustrerer tydeligt, at moderne busdrift ofte kan levere samme service langt billigere og mere fleksibelt. Det betyder ikke, at de store strækninger med mange passagerer skal omlægges til busdrift, men det gør det oplagt at se nærmere på de mindre togstrækninger med få passagerer og høje omkostninger.

Analysen, DPT har udført, tager udgangspunkt i de togstrækninger, som regeringen besluttede at DSB skulle overtage fra en anden togoperatør, som et konkret eksempel. Baggrunden for dette er, at selvom DSB selv har advaret om, at deres drift bliver dyrere end den tidligere togoperatør, så er der for nuværende ingen politisk nytænkning.

Kollektiv transport skal ikke nødvendigvis give overskud, men DPTs holdning er, at danskerne fortjener mest mulig mobilitet for pengene, så alle borgere i hele Danmark kan tilgå professionel kollektiv transport.

Det er derfor tid til at spørge, om det giver mening at køre dyre tog med få passagerer, når busser kan levere samme service billigere og mere effektivt.

Et dyrt valg uden nytænkning

I DPTs analyse "Tid til at prioritere – Færre togstop, bedre mobilitet" om nedlæggelse af togstop på 16 statslige togstrækninger, betjente en anden togoperatør end DSB otte af disse. I denne analyse vurderes potentialet for at erstatte togdrift med busdrift på disse strækninger på baggrund af tre kriterier:

1. at samtlige togstop undervejs på strækningerne har lave påstigningstal (< 100 daglige påstigninger)
2. at økonomien for togdriften er dårligere end bus ved høje tilskudsomkostninger pr. passagerkilometer
3. at busdrift har realistisk kapacitet til at kunne løfte transportopgaven på strækningen

Disse kriterier sikrer, at omlægning kun foreslås dér, hvor busser realistisk kan levere en bedre og mere omkostningseffektiv service – uden at borgerne mister adgang til kollektiv transport. Fokus er på de togstrækninger, som DSB skal overtage, men analysen kunne sagtens – og burde – udbredes til resten af det danske jernbanelnet.

Påstigningstal tager udgangspunkt i Trafikstyrelsens egne tal, som kan findes på www.passagertal.dk. Ligeledes anvendes Trafikstyrelsens egne tal for tilskudsbehovet pr. personkilometer på de statslige jernbanestrækninger fra styrelsens rapport om *Stræknings- og togsystemøkonomi 2023* fra 2025.

For at sammenligne Trafikstyrelsens tal for tilskudsbehovet pr. personkilometer hos tog, har DPT udregnet tilsvarende tal for busdriften i de danske trafikselskaber. Tallene er med udgangspunkt i Trafikstyrelsens rapport om *Nøgletal for offentlig buskørsel ekskl. flextrafik, regnskab 2024* fra 2025. Beregningerne er ikke mulige på strækningsbasis i Trafikstyrelsens tal for busser, hvormed de giver et indblik i de gennemsnitlige tilskudsomkostninger pr. personkilometer for busdriften hos trafikselskaberne. Tallene viser dog, at selv hvis busdrift var dobbelt så dyrt, vil det stadig være billigere end togdrift.

Tallene taler for sig selv – op til syv afgang mere med busser end med togdrift

Analysen viser, at to strækninger – Struer–Thisted og Herning–Skjern – med klar fordel kan omlægges til busdrift. Begge strækninger vurderes ifølge Banedanmark til kun at have mellem 1 og 5 år restlevetid. Omlægning til busdrift vil kunne give store økonomiske besparelser og/eller bedre lokal mobilitet i form af flere afgang.

Det kan opsummeres i følgende tabel:

Nettotilskud pr. personkm. (kr.)	Bus	Tog uden efterslæb	Tog med efterslæb	Difference i nettotilskud pr. personkilometer ml. tog og bus: Uden og med efterslæb	Faktor: Mængde busdrift fremfor togdrift
Struer – Thisted	2,0	8,5	14,8	6,5 – 12,8	4,2 – 7,4
Herning – Skjern	2,0	5,3	9,4	3,3 – 7,4	2,6 – 4,7

Struer – Thisted

Strækningen mellem Struer og Thisted har 11 togstop imellem endestationerne, hvor antallet af påstigninger på stoppene undervejs er mellem 2 og 60 pr. dag. Trafikstyrelsens egne tal viser, at togdriften her koster 8,5 kroner i tilskud pr. personkilometer, og når Banedanmarks udgifter til infrastruktur medregnes, stiger tilskuddet til 14,8 kroner pr. personkilometer. Til sammenligning koster busdrift hos Nordjyllands Trafikselskab 2,0 kroner i tilskud pr. personkilometer.

Nordjyllands Trafikselskab kunne med andre ord for det samme nettotilskudsbeløb, som bruges på togdriften på denne strækning, indsætte minimum fire og op til syv busafgange mere end antallet af togaftage for det samme nettotilskudsbeløb – eller spare differencen til flere mobilitetstilbud andetsteds.

Herning – Skjern

Strækningen Herning – Skjern er en kortere strækning med fem stationer, hvor antallet af påstigninger ligger mellem 13 og 68 pr. dag. Her koster togdriften som minimum 5,3 kroner pr. personkilometer og op til 9,4 kroner pr. personkilometer, hvis man inkluderer infrastrukturudgifter. Hos Midttrafik koster busdrift – ligesom hos Nordjyllands Trafikselskab – 2,0 kroner i tilskud pr. personkilometer. Det betyder, at to ekspresbusser i timen kan erstatte én togaftage – og stadig være billigere på trods af flere afgang.

Analysen viser også, at busser bedre matcher det reelle passagergrundlag på begge strækninger. Togkapaciteten er langt højere end efterspørgslen, hvilket betyder, at ressourcer anvendes ineffektivt. Busser kan i stedet tilpasses efter behov, hvilket giver mere fleksible afgang efter behov og generel højere frekvens.

Selvom analysen udelukkende har fokuseret på de togstrækninger, som DSB skal overtage fra en anden operatør, er det sandsynligt, at der findes andre statslige strækninger og privatbaner, hvor økonomien og passagergrundlaget taler endnu stærkere for omlægning til busdrift, hvilket derfor burde undersøges nærmere af beslutningstagerne.

Et generelt problem for toget...

Tog er grundlæggende dyrere i både materiel, anlæg og vedligeholdelse end busser. Når tog kører på strækninger med få passagerer, koster det samfundet dyrt ifølge Trafikstyrelsens egne tal – og når man medregner de store vedligeholdelsesomkostninger til toginfrastruktur, bliver resultatet endnu værre.

Vedligeholdelsesomkostningerne på infrastrukturen, der skaber de store omkostningsefterslæb på togstrækningerne, kan desuden aldrig blive et problem ved busløsninger. Det er den private busoperatørs eget ansvar og økonomiske risiko at stå for vedligeholdelse af busserne i den kontrakt, som operatøren har indgået med trafikselskabet, og infrastrukturen i form af veje kan benyttes af alle. Det betyder, at samfundet ikke alene betaler dyrt for selve togdriften, men også for infrastrukturen omkring den – en dobbeltomkostning, som busløsninger helt undgår.

... og en politisk mulighed for bussen

Kollektiv transport er og bliver en vigtig del af dansk velfærd. Som med al anden velfærd handler det om at få så meget for pengene som muligt. Det gør man ikke, når millioner af skattekrone bruges på næsten tomme tog. De penge kan bruges på flere og bedre busløsninger for de passagerer, som lige nu bruger de dyre tog.

Beslutningen om at lade DSB videreføre driften på de omtalte togstrækninger indtil de senere skal udbydes, er derfor en anledning til at tænke nyt. Hvis vi tør se realistisk på tallene, kan vi skabe bedre mobilitet for færre penge, mindske CO₂-udledningen med elektriske busser og give danskerne et mere sammenhængende kollektivt system.

Kilder

Banedanmark. *Vedligehold og fornyelse af jernbanen*. (2025).

<https://legacy.altinget.dk/misc/vedligehold-og-fornyelse-af-jernbanen-forligskredsmodede-25juni2025.pdf>

Trafikstyrelsen. *Passagertal.dk*. (2024).

<https://passagertal.dk/Embed#vfs://Global/passagertal.dk/Statsbanen/Af-%20og%20p%C3%A5stiger%20-%20FR.xview>

Trafikstyrelsen. *Strækings- og togsystemøkonomi 2023*. (2025).

https://www.trafikstyrelsen.dk/Media/638914609146157624/Str%C3%A6knings-%20og%20togsystem%C3%B8konomi_final.pdf

Trafikstyrelsen. *Nøgletal for offentlig buskørsel ekskl. flextrafik, regnskab 2024*. (2025).

<https://www.trafikstyrelsen.dk/Media/638926545484049182/N%c3%b8gletal%20for%20offentlig%20busk%c3%b8rsel,%20regnskab%202024.pdf>

Dansk PersonTransport. *Tid til at prioritere – Færre togstop, bedre mobilitet*. (2025).

https://www.dansktopersontransport.dk/wp-content/uploads/2025/07/Tid-til-at-prioritere-%E2%80%93-Faerre-togstop-bedre-mobilitet_PDF.pdf

Figur 1. Banedanmarks oversigt over jernbanestrækningernes restlevetid ved investeringsstop.



Kilde: Banedanmark. Vedligehold og fornyelse af jernbanen. (2025).

Figur 2. Trafikstyrelsens oversigt for strækningsøkonomi for togdrift *uden* efterslæb.

Figur 3.1 – Strækningsekonomi: Tilskudsbehovet per personkm på de statslige jernbanestrækninger (2023)



Amn. (1): Godstogenes andel af omkostningerne til infrastruktur er trukket fra, så der alene ses på tilskud til persontogtrafikken

Anm. (2): For regionernes kørsel på statslige strækninger afspejler omkostningerne til togdrift statens tilskud til regionerne og ikke regionernes driftsøkonomi

Kilde: Trafikstyrelsen. *Stræknings- og togsystemøkonomi 2023*. (2025).

Figur 3. Trafikstyrelsens oversigt for strækningsøkonomi for togdrift *med* efterslæb.

Figur 3.2 – Strækningsøkonomi: Tilskudsbehovet per personkm på de statslige jernbanestrækninger med Banedanmarks estimerede bruttobehov



Amn. (1): Godstogenes andel af omkostningerne til infrastruktur er trukket fra, så der alene ses på tilskud til persontogtrafikken

Amn. (2): For regionernes kørsel på statslige strækninger afspejler omkostningerne til togdrift statens tilskud til regionerne og ikke regionernes driftsøkonomi

Kilde: Trafikstyrelsen. *Stræknings- og togsystemøkonomi 2023*. (2025).

Tabel 1. Udregning af nettotilskud til busdrift for NT og Midttrafik

NT	
Samlet tilskud pr. indbygger (kr.)	890,6
Personkm. pr. indbygger (km.)	443,6
Nettotilskud pr. personkm. (kr.)	2,0

Midttrafik	
Samlet tilskud pr. indbygger (kr.)	677,2
Personkm. pr. indbygger (km.)	338,3
Nettotilskud pr. personkm. (kr.)	2,0

Det er vigtigt at bemærke, at ovenstående tal giver en generel indikator for nettotilskudsomkostningerne for NTs og Midttrafiks samlede busdrift, fordi der ikke findes tal for nettotilskudsomkostninger på trafikselskabernes enkelte busruter.

Tabellen er lavet med udgangspunkt i Trafikstyrelsens *Nøgletal for offentlig buskørsel ekskl. flextrafik, regnskab 2024*. Se nedenstående.

Tabel 13. Køreplantimer, påstigninger, rejser og tilskud pr. indbygger, regnskab 2024

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Alle
Antal 1.000 indbyggere (1)	2.746,6	39,1	501,5	729,9	1.373,8	592,8	5,9	3,3	5.992,7
Antal påstignere (i mio.)	162,1	1,3	11,3	12,4	48,8	18,3	0,3	0,0	254,5
Antal rejser (i mio.)	137,6	1,1	9,9	10,7	41,5	15,1	0,3	0,0	216,2
Transportarbejde (i mio. personkm)	789,0	18,4	176,3	133,5	464,7	262,9	3,9	0,4	1.849,2
<i>Pr. indbygger</i>									
Køreplantimer	1,5	2,1	1,1	1,1	1,2	1,4	1,8	1,0	1,3
Køreplankm.	38,7	47,1	34,4	36,3	36,9	50,4	66,8	45,2	38,9
Påstigninger	59,0	32,3	22,5	16,9	35,5	30,8	47,9	11,2	42,5
Rejser	50,1	28,6	19,7	14,6	30,2	25,5	42,7	11,2	36,1
Personkm	287,3	471,6	351,6	182,9	338,3	443,6	665,8	128,4	308,6
<i>Tilskud pr. indbygger (kr.)</i>									
Regionalt tilskud	206,1	0,0	302,1	170,2	156,3	284,8	0,0	0,0	204,5
Kommunalt tilskud	572,3	1.031,0	587,6	479,1	520,9	605,7	1.543,3	1.223,0	558,0
Samlet tilskud pr.	778,4	1.031,0	889,7	649,4	677,2	890,6	1.543,3	1.223,0	762,5

(1) Indbyggertal for 1. kvartal 2025.

Kilde: Trafikstyrelsen. *Nøgletal for offentlig buskørsel ekskl. flextrafik, regnskab 2024*. (2025).

Tabel 2. Påstigningstal, rejserelationer og anslået tidskonsekvenser for omlægning til busdrift på strækningerne.

Strækning	Daglige påstigninger*	Rejserelation til trafikknudepunkt 1		Rejserelation til trafikknudepunkt 2		Rejsetid med tog til trafikknudepunkt 1	Rejsetid med tog til trafikknudepunkt 2	Rejsetid med bus til trafikknudepunkt 1**	Rejsetid med bus til trafikknudepunkt 2**
		Struer		Thisted		Struer	Thisted	Struer	Thisted
		Pct.	Dag. pax.	Pct.	Dag. pax.				
Struer - Thisted									
Struer	822			3%	25		78 min.		99 min.
Humlum	12	64%	8	3%	0	6 min.	68 min.	8 min.	89 min.
Oddesund Nord	2	45%	1	2%	0	12 min.	62 min.	15 min.	82 min.
Uglev	8	55%	4	2%	0	16 min.	57 min.	22 min.	75 min.
Hvidbjerg	42	62%	26	2%	1	22 min.	52 min.	29 min.	68 min.
Lyngs	9	55%	5	3%	0	28 min.	46 min.	36 min.	61 min.
Ydby	8	7%	1	40%	3	36 min.	38 min.	46 min.	51 min.
Hurup Thy	60	9%	5	56%	33	41 min.	34 min.	52 min.	45 min.
Bedsted Thy	25	3%	1	56%	14	48 min.	27 min.	59 min.	38 min.
Hørdum	14	3%	0	46%	7	56 min.	19 min.	67 min.	30 min.
Snedsted	32	60%	19	3%	1	62 min.	13 min.	73 min.	24 min.
Sjørring	15	5%	1	31%	5	70 min.	5 min.	86 min.	11 min.
Thisted	135	5%	7			78 min.		99 min.	
Strækning	Daglige påstigninger*	Rejserelation til trafikknudepunkt 1		Rejserelation til trafikknudepunkt 2		Rejsetid med tog til trafikknudepunkt 1	Rejsetid med tog til trafikknudepunkt 2	Rejsetid med ekspresbus til trafikknudepunkt 1**	Rejsetid med ekspresbus til trafikknudepunkt 2**
		Herning		Skjern		Herning	Skjern	Herning	Skjern
		Pct.	Dag. pax.	Pct.	Dag. pax.				
Herning - Skjern									
Herning	1.805			5%	90		34 min.		53 min.
Herning									
Messecenter	13	33%	4	8%	1	2 min.	32 min.	7 min.	46 min.
Studsgård	16	88%	14	2%	0	6 min.	28 min.	12 min.	41 min.
Kibæk	68	75%	51	7%	5	13 min.	22 min.	21 min.	32 min.
Troldhede	34	48%	16	38%	13	20 min.	15 min.	31 min.	22 min.
Borris	33	32%	10	45%	15	25 min.	8 min.	41 min.	12 min.
Skjern	261	17%	44			34 min.		53 min.	

Kilde: Trafikstyrelsen. *Passagertal.dk*. (2024). Stationsrejserelationer i procent er med udgangspunkt i 2019-tal, som er de nyeste på hjemmesiden.

* Antal daglige påstigninger omfatter samtlige påstigninger på stationen desuagtet af rejsedestination. Derfor er tallet højt for trafikknudepunkter som f.eks. Herning, fordi mange passagerer generelt påstiger tog på stationen, men ikke nødvendigvis kører med tog på f.eks. Herning-Skjern-strækningen, hvilket rejserelationerne viser.

** Udregning af rejsetid med bus er lavet med udgangspunkt i busruten på Google Maps + 1 min. ekstra rejsetid pr. busstop. Denne metodik matcher den rejsetid, som Rejseplanen selv angiver for togbus mellem Struer – Thisted.