



Orientering

Til Økonomiudvalget

Orientering fra Region Hovedstaden om mulige besparelser på den regionale busdrift fra 2027

Resumé

Formanden for Region Hovedstaden har orienteret borgmestrene på Sjælland om, at den kommende Region Østdanmark muligvis skal lave store besparelser på den regionale busdrift medio 2027 som følge af sundhedsreformen. Dette kan medføre behov for mere kommunal busdrift for at dække huller i netværket.

Sagsfremstilling

Formanden for Region Hovedstaden har orienteret borgmestrene på Sjælland om, at Region Østdanmark, som følge af sundhedsreformen, muligvis skal lave store besparelser i den kollektive transport på Sjælland, hvilket vil gå ud over busdriften fra medio 2027. Brevet og medsendt notat og faktaark er vedlagt som bilag 1-3.

De potentielle regionale besparelser på busdriften kan medføre behov for, at kommunerne dækker hullerne i netværket med kommunalt finansieret busdrift. I København kan der både være tale om strækninger, hvor regionale busser i dag er den eneste busdrift, og strækninger, hvor den regionale busdrift supplerer den kommunale busdrift og dermed bidrager med ekstra kapacitet.

Et sparekrav i Region Østdanmark kan derfor medføre merudgifter for kommunerne, herunder København, hvis serviceniveauet ønskes opretholdt. I faktaarket (bilag 3) nævnes to mulige modeller, hvor den ene har fokus på at nedlægge store dele af de mest benyttede buslinjer, og den anden har fokus på at nedlægge buslinjer med færrest passagerer. Den første model vil forventeligt ramme Københavns Kommune hårdest, da mange benytter S- og R-busser i København.

I forbindelse med Københavns Kommunes igangværende analyse af flere metropassagerer undersøges bl.a. effekten af tilpasninger i busbetjeningen i København, herunder på de regionale buslinjer. En reduktion af busdriften i København kan forventeligt bidrage med flere passagerer til metroen. Analysen af flere metropassagerer forventes fremlagt medio 2027.

14-04-2026

Sagsnummer i F2
2026 - 7061

Dokumentnummer i F2
10480878

Sagsnummer eDoc
2026-0119624

Sagsbehandler
Ida Hjerresen Schuppli

Økonomi

Orienteringen har ingen økonomisk konsekvens. Mere kommunal busdrift vil medføre en merudgift for kommunen. Størrelsesordenen afhænger af, i hvor stort omfang det ønskes at erstatte fjernet regional busdrift.

Videre proces

Økonomiudvalget orienteres igen, når der er modtaget ny relevant information om sagen.

Bilag

Bilag 1 - Brev til borgmestrene vedr. besparelser på det regionale udviklingsområde i Region Østdanmark

Bilag 2 - Notat om besparelser på miljø og kollektiv trafik i Region Østdanmark fra 2027

Bilag 3 - Alvorlige konsekvenser af nedskæringer i den regionale kollektive trafik i Østdanmark

Kære borgmestre

Som det har fremgået af pressen, kan Sundhedsreformen i værste fald få den utilsigtede konsekvens, at der skal gennemføres store besparelser på op til 148 mio. kr. på det regionale udviklingsområde i Region Østdanmark, hvis der ikke tilføres midler fra staten i de kommende økonomiforhandlinger.

Det vil ikke være muligt at gennemføre besparelser i det omfang, uden at det vil få alvorlige konsekvenser for den kollektive trafikbetjening og håndteringen af jordforureninger i Region Østdanmark.

Vi har derfor udarbejdet vedlagte faktaark, der beskriver mulige scenarier for, hvad besparelser på fx 100 mio. kr. i den kollektive trafik vil betyde for borgere og tilsvarende, hvad konsekvenserne vil være for drikkevandsbeskyttelsen ved væsentlige reduktioner i budgettet til jordoprensninger. Jeg vedlægger desuden et baggrundsnotat, der nærmere udfolder årsagerne til den økonomiske situation.

Vi vil bl.a. med faktaarkene forsøge at lægge maksimalt pres på staten i de kommende økonomiforhandlinger for at sikre en kompensation, der gør det muligt at opretholde de nuværende servicetilbud til vores borgere i Region Østdanmark.

Den manglende finansiering skyldes dels, at regionen skal spare ca. 77 mio. kr. fra 2027, fordi sundhedsreformen indebærer en rammereduktion, der er større end de udgifter, som Region Sjælland og Region Hovedstaden hidtil har brugt på de regionale udviklingsopgaver, som falder bort med reformen.

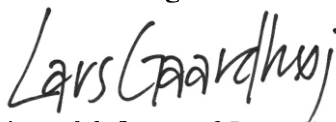
Dels vil fordelingen af statens bloktilskud til Region Østdanmark efter gældende regler alt andet lige føre til en afledt fordelingsmæssig forskydning mellem de tre regioner i Vestdanmark og Region Østdanmark, der indebærer et årligt tab for Region Østdanmark på ca. 71 mio. kr.

Det er naturligvis ikke rimeligt, at finansieringen af sundhedsreformen og bloktilskudsteknik skal føre til mulige besparelser på især den kollektive trafik, som er afgørende for at sikre sammenhæng og lige adgang til sundhed, uddannelse mv. Vi vil derfor i første omgang forsøge at skabe debat om de skævheder, der kan blive en afledt følge af sundhedsreformen.

Dette er først og fremmest til jeres orientering, men jeg håber også, at I sammen med os vil medvirke til at lægge pres på staten for, at vi kan få rimelige økonomiske rammer til at løse de vigtige samfundsopgaver, som kollektiv trafik og sikring af rent drikkevand er.

Hvis status efter økonomiforhandlingerne viser, at der skal findes større besparelser på især den kollektive trafik, vil kommunerne naturligvis blive inddraget bl.a. for at sikre koordination ift. den kommunale trafikbestilling.

Venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, reading 'Lars Gaardhøj'. The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Regionsrådsformand Lars Gaardhøj

Økonomiske udfordringer på det regionale udviklingsområde i 2027

Der er alvorlige samfundsmæssige konsekvenser ved, at jordforurening og kollektiv trafik i Region Østjylland fra 2027 bliver ramt af besparelser på op til 148 mio. kr. afledt af sundhedsreformen.

Der er vedlagt to faktaark, der beskriver, hvordan besparelser på grundvandsbeskyttelse og særligt busforbindelser rammer geografisk skævt og kommer til at påvirke mange borgere i hele Østjylland.

Hvis Region Østjylland ikke i den kommende økonomiaftale for 2027 kompenseres økonomisk, skal regionsrådet til efteråret beslutte besparelserne som del af budgetprocessen.

Årsager til besparelser på kollektiv trafik og jordforurening

Med Sundhedsreformen vil den kommende Region Østjylland skulle spare ca. 77 mio. kr. i 2027 på den regionale udviklingsøkonomi. Besparelserne skyldes udelukkende, at reformen indebærer en rammereduktion, der for Region Hovedstadens og Regions Sjællands vedkommende er større end de udgifter, de to regioner faktisk har brugt på bl.a. klima- og kulturopgaver, som falder bort med reformen. For de øvrige to regioner medfører bloktilskudsnøglen omvendt en rammeforøgelse.

Fordelingen af statens bloktilskud vil desuden føre til en afledt fordelingsmæssig forskydning mellem regionerne. For Region Østjylland vil der være et tab på ca. 71 mio. kr. på udviklingsområdet, der forskydes til de vstdanske regioner.

Kommer der ikke et aftaleløft i økonomiaftalen for 2027 eller en ændring i modellen for fordeling af bloktilskuddet, skal Regional Udvikling i Region Østjylland på baggrund af ovenstående spare 147,8 mio. kr. fra 2027 og frem. Med afsæt i den nuværende budgetfordeling i de to nuværende regioner svarer det til følgende fordeling af besparelsen:

- Kollektiv Trafik med 72 pct. af besparelsen, svarende til 106,4 mio. kr.
- Miljø (råstoffer og jordforurening) med 15 pct. af besparelsen, svarende til 22,2 mio. kr.
- Øvrige (herunder løn) med 13 pct. af besparelsen, svarende til 19,2 mio. kr.

Konsekvenser

Besparelser i den kollektive trafik på ca. 100 mio. kr. svarer til 1/3 af tilskud til busdriften i det kommende Region Østjylland. Det vil betyde nedlæggelse af hele buslinjer og dermed en anseelig forringelse af busnettet. Afhængig af løsning vil besparelserne påvirke yderområdets tilgængelighed til kollektiv trafik, skabe markante huller i det sammenhængende kollektive net eller ramme de største passagerstrømme og linjer med bedst økonomi.

På jordforureningsområdet vil en større besparelse på fx 30 mio. kr. kunne betyde, at målet om beskyttelse af 85% af grundvandet inden 2030 i Region Hovedstaden ikke kan nås. I Region Sjælland kan grundvandet i de prioriterede indsatsområder ikke beskyttes inden 2030. Der henvises til de to vedlagte faktaark, der uddyber konsekvenser for besparelser på de to områder.

Alvorlige konsekvenser af nedskæringer i den regionale kollektive trafik i Østdanmark

Hovedbudskaber

1. De regionale buslinjer binder Østdanmark sammen.

De regionale busser forbinder købstæder, uddannelsessteder, hospitaler og arbejdspladser – også i de trafikkorridorer hvor der ikke er tog. De sikrer mobilitet for borgere uden bil og skaber sammenhæng mellem land og by.

2. En besparelse på 100 mio. kr. vil få meget store konsekvenser for mobiliteten på Sjælland.

- I praksis svarer det til at nedlægge alle S-busser i byerne, hvilket vil betyde flere biler på vejene, der vil føre til **mere biltrafik, øget trængsel** og dårligere livskvalitet – særligt i myldretiden.

- Besparelsen svarer til at nedlægge alle R-busser, hvilket vil betyde, at det regionale kollektive net vil blive så stormasket, at unge i store dele af vores geografi vil stå uden mulighed for at komme til f.eks. ungdomsuddannelse.

- Sammenhængen mellem land og by blive ødelagt. I store dele af geografien uden for hovedstadsområdet risikerer borgere helt at miste adgang til kollektiv transport.

- En besparelse på **100 mio. kr.** svarer til at reducere en tredjedel af busdriften. Det kan betyde, at op mod **22 mio. årlige passagerer** vil miste deres buslinje.

Sammenfatning

Den regionale kollektive trafik er en central del af infrastrukturen i Østdanmark. De regionale busser og tog forbinder byer, uddannelser, hospitaler og arbejdspladser på tværs af kommuner.

En besparelse på **100 mio. kr.** på den regionale kollektive trafik vil få meget store konsekvenser. Da størstedelen af regionernes trafikbudget er bundet til faste udgifter til lokalbaner, letbane og lovbestemte betalinger, vil besparelsen primært skulle findes på busdriften.

Det vil i praksis betyde nedlæggelse af en betydelig del af de regionale buslinjer. Op til 22 mio. passagerer om året kan miste deres busforbindelse, og op til 34 kommuner kan blive berørt.

Konsekvenserne vil være mærkbare både i byerne og i landdistrikterne: flere biler på vejene, øget trængsel og dårligere adgang til arbejde, uddannelse og hospitaler.

Store besparelser vil ramme både by og land

En besparelse på **100 mio. kr.** svarer til omkring **en tredjedel af regionens budget til busdrift.**

Det kræver markante tilpasninger at finde besparelser i denne størrelse. Nedenfor er to eksempler på hvordan omfanget af besparelserne kan se ud:

1. Nedlægge store dele af de mest benyttede linjer

Det kan fx ske ved at nedlægge alle S-busser eller alle R-busser. Det vil ramme millioner af passagerer og skabe markant dårligere mobilitet i de store trafikkorridorer.

2. Nedlægge linjer med færrest passagerer

Det vil især ramme tyndt befolkede områder på Sjælland og øerne. Her risikerer borgere helt at miste adgang til kollektiv transport og forbindelser til uddannelse og knudepunkter.

Uanset hvordan besparelserne gennemføres vil det få store konsekvenser.

I byerne vil færre busser føre til mere biltrafik og øget trængsel, særligt i myldretiden.

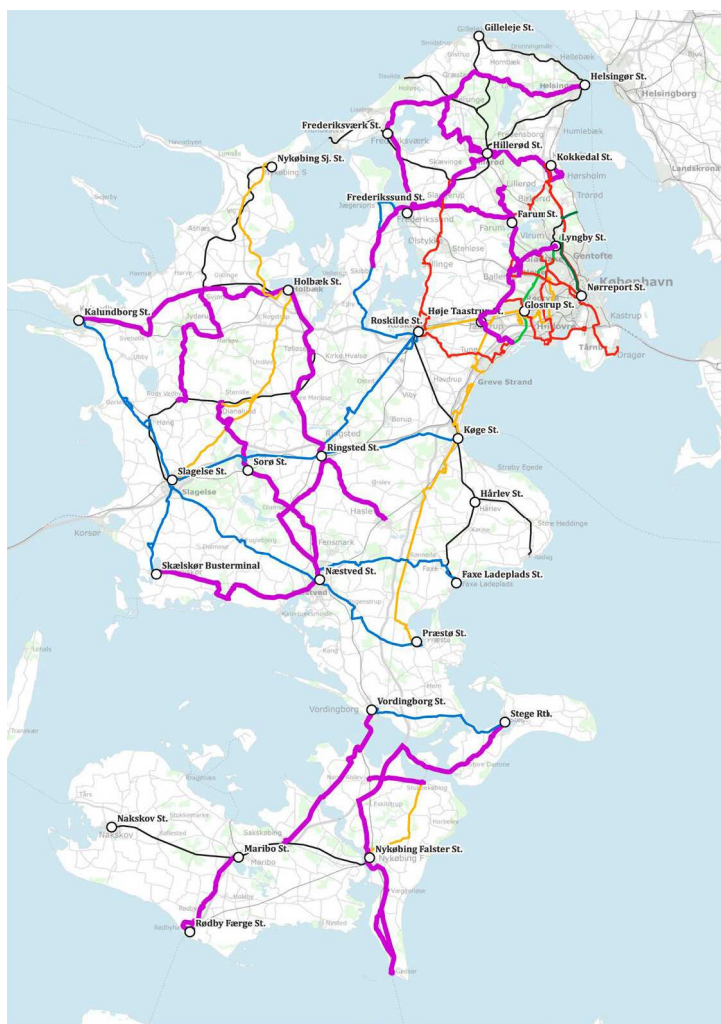
I geografien udenfor Hovedstadsområdet vil besparelserne skabe **store huller i busnettet**, hvor unge og borgere uden bil mister muligheden for at komme til uddannelse, arbejde og offentlige tilbud.

Fakta om regional kollektiv trafik i Østdanmark

Region Hovedstaden og Region Sjælland har i dag ansvaret for 59 buslinjer, 9 lokalbaner og ejer 43 pct. af Hovedstadens Letbane.

Der kører regional kollektiv trafik i samtlige 45 kommuner på Sjælland og øerne. De regionale busser og -tog transporterer ca. 40 mio. passagerer i 2025. To tredjedele af passagererne sidder i S-busserne. 17 % af passagererne sidder i R-busserne. 12 % benytter lokaltog og 6 % benytter de øvrige buslinjer. Dertil forventes op mod 14 mio. passagerer årligt på Hovedstadens Letbane i løbet af de næste 5 år.

De to regioner bruger i dag ca. 69 pct. af det samlede budget til regional udvikling på kollektiv trafik.



En stor del af budgettet dækker udgifter til lokalbanernes infrastruktur, afbetaling på anlæg af Hovedstadens Letbane, pension til tidligere tjenstemandsansatte ved lokalbanerne og en fast, lovbestemt andel af Movias administrationsomkostninger.

Kun ca. 28 % af budgettet til kollektiv trafik er direkte busdriftsudgifter, hvor det er muligt at lave nedskæringer.

Grundet bindinger i bloktilskuddet og investeringstilskuddet, er det kun i meget begrænset omfang muligt at skære i driften på lokalbanerne eller helt at nedlægge banestrækninger og samtidig opnå en besparelse.

Figur 2: Buslinjer markeret med lilla nedlægges ved mulige besparelser på 100 mio. kr. Linjerne er med størst tilskudsbehov pr. passager.