

Enhed
Rådet for et alders-
venligt Danmark

Dato
06-01-2026

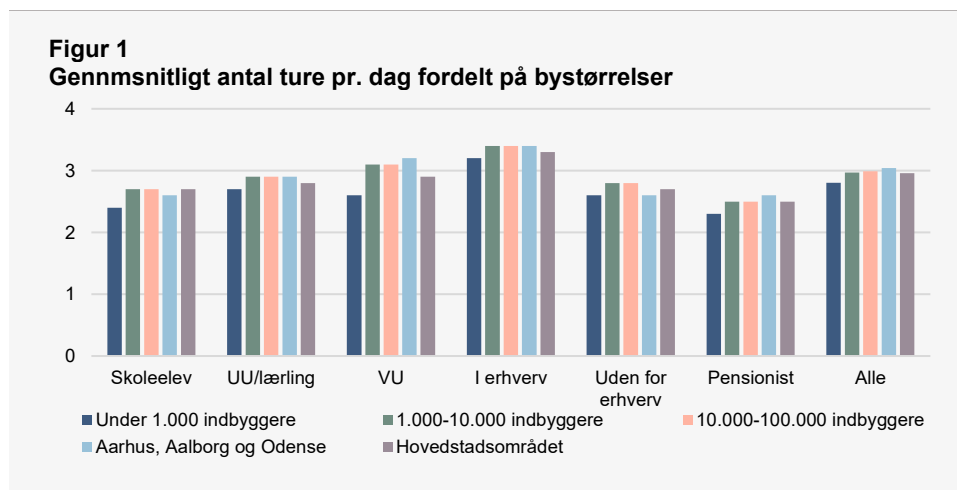
Mobilitet blandt personer over folkepensionsalderen

Pensionister foretager færre ture end den øvrige befolkning

En udfordring for mange ældre kan være en begrænset mobilitet sammenlignet med ens ønsker og tidligere muligheder. Pensionister (alderbestemt pension) foretager i gennemsnit 2,3 til 2,6 ture om dagen afhængigt af geografisk område, *jf. figur 1*. Generelt foretager pensionister færre ture pr. dag end resten af befolkningen og er dermed den befolkningsgruppe, der gennemsnitligt foretager færrest ture.

Det kan skyldes et mindre behov for at foretage ture, og det kan skyldes, at det kan være svært for de ældre at komme afsted – måske fordi man ikke kan køre bil og der ikke er kollektiv transport tilgængeligt i nærområdet.

En anden faktor er omgivelsernes fysiske udformning, fx kan høje kantsten, manglende siddepladser og ujævne belægninger være medvirkende til at begrænse ældres mobilitet og deltagelse i det offentlige rum.



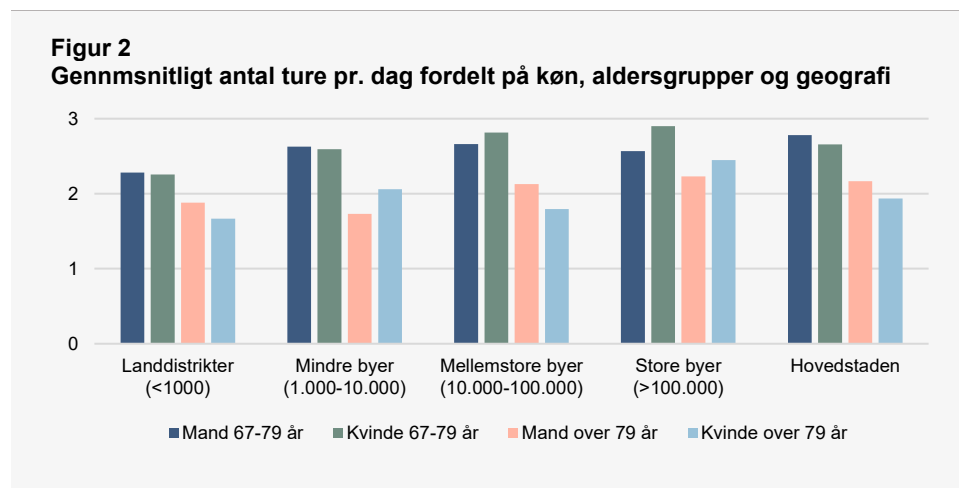
Anm.: UU står for ungdomsuddannelse. VU står for videregående uddannelse.

Kilde: Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark, januar 2024: Udtræk fra transportvaneundersøgelsen, 2015-2022, DTU.

Analyser fra Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark¹ viser, at størstedelen af pensionisternes ture foregår i nærområdet (0-5 kilometer). Turene i nærområdet foregår til fods eller på cykel. I landdistrikter og byer med en befolkningsstørrelse på 1.000-10.000 indbyggere er der en større andel af længere ture (>10 kilometer), end der ses i de andre områder.

¹ [Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark – Maj 2024](#)

Samlet set foretager pensionister færre og kortere ture end resten af befolkningen. Zoomer man ind på de ældre, viser det sig, at antallet af ture falder med alderen og falder yderligere, jo mindre byen de ældre bor i er. Personer i alderen 67-79 år, der bor i Hovedstaden eller i byer med over 100.000 indbyggere, foretager i gennemsnit mellem 2,6 og 2,9 ture pr. dag, mens personer på 80 år og derover, der bor i landdistrikter, i gennemsnit foretager 1,7 og 1,9 ture pr. dag, *jf. figur 2*.



Anm.: Stikprøverne for kategorien "over 79 år", både for mænd og kvinder, er lave, og der skal derfor tages forbehold for eventuelle større udsving. Hovedstaden defineres som byer, der hænger sammen med Hovedstaden samt byer langs S-togsfingrene, samt Kystbanen og Roskilde.

Kilde: Trafikstyrelsen. Udtræk fra transportvaneundersøgelsen, 2023-2025, DTU.

Pensionisters turniveau afhænger i høj grad af, om de har kørekort. Pensionister med kørekort foretager i gennemsnit 2,4-2,8 ture pr. dag, mens pensionister uden kørekort foretager gennemsnitligt 1,3-2,0 ture pr. dag. Andelen af befolkningen med kørekort er lavest blandt kvinder og i de større byer. Blandt kvinder på 80 år og over i hovedstadsområdet har godt 60 pct. kørekort, mens det for mænd i samme aldersgruppe og bystørrelse er godt 80 pct. Det bemærkes, at stikprøverne for kategorien "over 79 år", både for mænd og kvinder, er lave, og der skal derfor tages forbehold for eventuelle større udsving.

Til sammenligning foretager befolkningen med kørekort samlet set gennemsnitligt 3,1 ture pr. dag, mens befolkningen uden kørekort foretager gennemsnitligt 2,4 ture pr. dag.

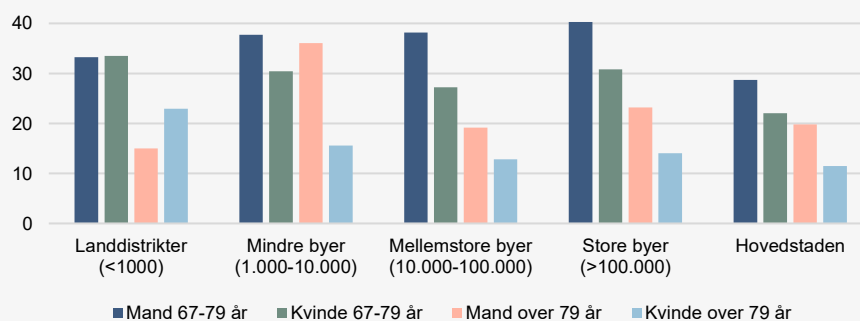
Da den kollektive transport i landdistrikterne ofte har et lavt antal afgange og større afstande mellem transportmulighederne sammenlignet med hovedstadsområdet og de store byer, kan især ældre uden kørekort i disse områder have en særlig udfordring med mobilitet. Overordnet set foretager pensionister i landdistrikter færre ture end pensionister i mindre byer, mellemstore byer og store byer, hvor antallet af ture ligger nogenlunde på samme niveau, *jf. figur 1*.

Det samlede antal rejste kilometer målt i km pr. dag falder med alderen. For mænd i alderen 67-79 år, der bor i en storby, har en gennemsnitlig rejselængde på 40 km pr. dag, mens mænd på 80 år og derover i samme bystørrelse har en rejselængde på 23 km pr. dag, *jf. figur 2*.

Det samme mønstre gør sig gældende for kvinder. Kvinder i alderen 67-79 år, der bor i en mindre by, rejser i gennemsnit 30 km pr. dag, mens kvinder på 80 år og derover i samme bystørrelse, har en gennemsnitlige rejse længde på 16 km pr. dag.

Overordnet set har mænd et større transportarbejde end kvinder på tværs af aldersgrupper og bystørrelser. Eksempelvis har mænd i alderen 67-79 år, der bor i mellemstore byer, en gennemsnitlig rejse længde på 38 km pr. dag, mens kvinder i samme aldersgruppe og bystørrelse har en rejse længde på 27 km pr. dag. Tilsvarende ses blandt personer på 80 år og derover i hovedstadsområdet, hvor mænd i gennemsnit rejser 20 km pr. dag, rejser kvinder 12 km pr. dag.

Figur 3
Gennemsnitligt transportarbejde i km pr. dag fordelt på køn, aldersgrupper og geografi



Anm.: Stikprøverne for kategorien "over 79 år", både for mænd og kvinder, er lave, og der skal derfor tages forbehold for eventuelle større udsving. Hovedstaden defineres som byer, der hænger sammen med Hovedstaden samt byer langs S-togsfingrene, samt Kystbanen og Roskilde.

Kilde: Trafikstyrelsen. Udtræk fra transportvaneundersøgelsen, 2023-2025, DTU.

Kollektiv transport

For borgere, herunder ældre borgere, uden kørekort eller adgang til bil kan kollektiv transport tæt på deres bopæl være afgørende for deres mobilitet, adgang til arbejdsmarked, sociale aktiviteter, indkøb og sundhedsydelser.

Ekspertudvalget om kollektiv mobilitet i hele Danmark² peger på, at et faldende passagergrundlag og spredt beboelse i landdistrikter og mindre byer gør det økonomisk og klimamæssigt udfordrende at drive den kollektive transport med tog og bus. I nogle landdistrikter findes fx ingen rutebunden kollektiv transportbetjening udover de busser, der kører i forbindelse med skoletransport om morgenen og om eftermiddagen. Når den kollektive transport planlægges på denne måde, vil den naturligt blive mindre attraktiv for andre befolkningsgrupper, som fx ældre, hvis rejsebehov kan ligge i andre tidsrum. Det bemærkes, at elever på skoler og ungdomsuddannelser udgør mere end 60 pct. af passagerne i den kollektive transport i landdistrikter.

² [Anbefalinger om den lokale kollektive transport i Danmark](#)

Andelen af den ældre befolkning med periodekort er højest blandt kvinder og i de større byer. Blandt kvinder på 80 år og derover i byer med over 100.000 indbyggere har ca. 30 pct. et periodekort til kollektiv transport, mens andelen af mænd i samme aldersgruppe og bystørrelse er lavere og udgør knap 15 pct. I landdistrikterne og i de mindre byer, hvor afstandene til den kollektive transport kan være længere end i de større byer, er andelen med periodekort noget lavere. Her ligger andelen på omkring 5-10 pct. for både mænd og kvinder. Det bemærkes, at stikprøverne for kategorien "over 79 år", både for mænd og kvinder, er lave, og der skal derfor tages forbehold for eventuelle større udsving.

Langt de fleste kommuner tilbyder åben flextrafik (flextur og plustur) som et fleksibelt alternativ. Det sikrer betjening af alle borgere, men tilbuddene er ofte dyrere for brugeren end den rutebundne kollektive transport, og turen skal bestilles i forvejen. Ekspertudvalget har i sine anbefalinger peget på perspektiverne i en række mere fleksible transportløsninger, der er særligt relevante i landdistrikterne og i de mindre byer, herunder frivilligbusser og bus på bestilling.

Individuel handicapkørsel er et transporttilbud til borgere, der er svært bevægelseshæmmede, blinde eller er stærkt svagsynede. Kommunerne er forpligtet til at tilbyde individuel handicapkørsel, og den enkelte visiterede har som minimum krav på 104 enkelture årligt. En tur med individuel handicapkørsel foretages mellem to adresser, som den rejsende selv bestemmer. I 2024 udgjorde borgere over 65 år ca. 80 pct. af brugerne af ordningen (Trafikstyrelsen³).

Der findes i dag aldersbetingede rabatprodukter i den kollektive transport. Ældre (67 år eller derover eller personer på førtids- eller seniorpension) kan få rabat ved køb af et Pensionistkort eller ved rejser på Rejsekort og enkeltbilletter. Derudover betaler staten trafikvirksomhederne for at yde takstnedsættelser for pensionistprodukter i den kollektive transport.

Tidligere iværksatte regeringsinitiativer

Med udgangspunkt i regeringsgrundlaget "Ansvar for Danmark" besluttede regeringen af nedsætte et ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark. Udvalget har afdækket transportmønstre og -behov i forskellige befolkningsgrupper, herunder pensionister (aldersbestemt pension og til 84 år) samt mobilitetsbehov i både landdistrikter og i større byer. Udvalget har også analyseret, hvordan nye kollektive transportløsninger kan understøtte mobiliteten i særligt landdistrikter og mindre byer.

Ekspertudvalgets samlede anbefalinger blev offentliggjort i juni 2025. Blandt andet peger udvalget på, at der skal være et sammenhængende strategisk hovednet af busser og tog til at betjene trafikken i de store transportkorridorer mellem de større byer samt trafikken ind og ud af byerne. Og at der i landdistrikterne skal tænkes i mere fleksible og behovsstyrede løsninger.

³ [Nøgletal for lukket flextrafik, regnskab 2023](#)

I den første delrapport præsenterede udvalget et mobilitetskatalog med fleksible og brugerdrevne løsninger, herunder frivilligbusser og bus på bestilling. Regeringen valgte efterfølgende at afsætte midler til projekter med disse to løsninger.

I regeringens Landdistriktsudspil fra 2024 er der etableret en pulje på i alt 20 mio. kr. i 2024-2025 til frivilligbusser, fx. minibusser der stilles til rådighed for lokalsamfund, og som kan være med til at skabe bedre mobilitet i de mindre samfund. Her er det lokale frivillige og ildsjæle, der sidder bag rattet. I den første ansøgningsrunde blev der udmøntet 3 mio. kr. og i anden runde 8,7 mio. kr.

I samme udspil er der etableret en pulje på 50 mio. kr. i alt i 2024-2027 til behovstyret transport. Midlerne kan gå til driftsomkostninger til busser og konceptudvikling af behovstyret transport. Der kan søges om tilskud til projekter som bus på bestilling, hvor borgere kan bestille transport med bus mellem udvalgte busstoppesteder direkte via telefon eller app, eller andre lignende løsninger i landdistrikterne. I både første og anden ansøgningsrunde er der udmøntet 20 mio. kr.

Begge initiativer er skræddersyet til de steder, hvor der er langt mellem husene, og skal medvirke til bedre mobilitet i landdistrikterne, herunder også ældre.

Derudover indgår der flere initiativer i Aftale om Infrastrukturplan 2035 som bidrager til at gøre den kollektive transport attraktiv for flere danskere. Fx er der afsat en pulje på samlet ca. 300 mio. kr. i perioden 2022-2026 til grønne busser og grøn flextrafik, som skal gøre den regionale bus- og flextrafik mere attraktiv. Dertil findes der i aftalen også en række konkrete projekter samt øvrige puljer, som skal gøre togstationer i hele landet mere attraktive og øge tilgængeligheden for alle personer uanset behov.