



## ØK30 Håndtering af økonomiske udfordringer i Københavns Busterminal

### Baggrund

Der er en økonomisk udfordring på Københavns Busterminal ved Dybbølsbro på 4,1 mio. kr. i 2025 og 8,0 mio. kr. i 2026 og frem. Med de nuværende aktiviteter og takster kan busterminalen hverken opretholde driften eller skabe overskud til afdragene på de interne lån. Der er bestilt et budgetnotat med forslag til håndtering af de økonomiske udfordringer.

### Indhold

I budgettet for 2025 er der fastsat en takst på 8,16 kr. pr. minut, hvilket bygger på en forudsætning om en gennemsnitlig anvendelse af terminalen, der svarer til 5.000 minutter per dag. Efter åbningen af busterminalen i juni 2024 har det vist sig, at det daglige salg i gennemsnit kun udgør ca. 2.100 minutter, og i de sidste fire måneder er der i gennemsnit kun solgt ca. 1.950 minutter pr. dag. Dette skyldes færre busanløb og kortere anløbstid pr. bus end forventet. Med de nuværende takster og den nuværende efterspørgsel giver det indtægter på 4,7 mio. kr.

Nedenstående tabel 1 giver et overblik over busterminalens driftsøkonomi for 2025 og 2026. Driftsudgifterne til busterminalen i 2025 udgør 6,5 mio. kr., hvoraf 3,5 mio. kr. går til drifts- og serviceaftaler, 2,3 mio. kr. går til lønudgifter i Movia og de resterende 1,5 mio. kr. går til IT-omkostninger, reparationer og vedligeholdelse mv. Når der også medregnes afdrag på det interne lån, betyder der, at busterminalen har et årligt indtægtskrav på 8,7 mio. kr. i 2025 og 12,6 mio. kr. i 2026 og frem.

**Tabel 1. Driftsøkonomien for Københavns Busterminal**

1.000 kr.	Budget 2025 (2025 p/l)	Budget 2026 (2026 p/l)
Reparation og vedligeholdelse	200	205
Drift og serviceaftaler	3.473	3.563
IT-omkostninger	560	575
Advokat, revision og konsulent	25	26
Udgifter uden moms	25	26
Lønomkostninger Movia	2.278	2.335
<b>Udgifter i alt</b>	<b>6.561</b>	<b>6.729</b>
Indtægtskrav i ØKFs budget til afdrag på internt lån	2.225	5.984
<b>Samlet behov for indtægter</b>	<b>8.786</b>	<b>12.713</b>
<b>Forventede indtægter med nuværende takstmodel</b>	<b>-4.664</b>	<b>-4.664</b>
<b>Økonomisk ubalance</b>	<b>4.122</b>	<b>8.049</b>

\* Indtægtskravet til afdrag på det interne lån blev midlertidigt nedskrevet i 2025. Derfor stiger det til 5,9 mio. kr. i 2026 og frem. Det betyder, at den samlede udfordring i 2026 er større end i 2025.

Kategorisering	
Need to	
Rettidig omhu	
Henvist sag	X
Bestilling fra politisk parti	
Bestilling fra borgermesterforum eller tværgående pakke	
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Med de nuværende forventede indtægter fra driften af busterminalen og de årlige afdrag på internt lån er der en økonomisk ubalance på 4,1 mio. kr. i 2025 og 8,0 mio. kr. i 2026 og frem.

Såfremt den økonomiske ubalance skal håndteres uden annullering eller udskydelse af afdrag på internt lån er der behov for stigninger i efterspørgslen eller takster på 280 procent. Det er ikke realistisk, at efterspørgslen stiger med 280 procent, og en meget høj takststigning risikerer at betyde en markant lavere anvendelse af busterminalen. I økonomiafsnittet nedenfor antages en stigning i efterspørgslen på 5 procent.

### Ændring af takstmodel - indførelse af entré

Der foreslås en omlægning af takststrukturen, så der indføres en entré takst. Baggrunden for dette er, at værdien af anvendelsen busterminalen for busoperatørerne sker ved indgangen, hvor der er gode faciliteter for både busser og passagerer.

Der foreslås to modeller for taksterne, der skal gælde i både 2025 og 2026. I den ene model holdes takststigningerne under 10 procent af hensyn til at fastholde anvendelse af terminalen. I den anden model hæves priserne med 20 procent, hvilket stadig burde give en hensigtsmæssig anvendelse af terminalen.

Med en entré-takst på 65 kr. og en halvering af minuttaksten til 4 kr. per minut vil den gennemsnitlige pris for et busanløb være på 120 kr. Den gennemsnitlige pris for nuværende anløb er 112 kr. Takstændringen svarer til en stigning på cirka 7 procent. Til sammenligning er der i Oslo en entre-takst på 59 kr. og en minuttakst på 4,7 kr.

Med en entré-takst på 80 kr. og en minutpris på 4 kr. bliver prisen for et gennemsnitligt busanløb 135 kr., hvilket er en stigning på 20 procent, jf. tabel 2.

**Tabel 2. Forslag til takstændring**

	Entré-takst	Minutpris	Pris for et gennemsnitligt busanløb	Forventet indtægt
Taksten hæves med 7 procent	65 kr.	4 kr.	120 kr.	5,1 mio. kr.
Taksten hæves med 20 procent	80 kr.	4 kr.	135 kr.	5,7 mio. kr.
Nuværende takst	0 kr.	8,16 kr.	112 kr.	4,9 mio. kr.

### Økonomi

Det foreslås, at afdraget på internt lån i 2025 og 2026 enten annulleres eller udskydes. Annullering af internt lån vil kræve både servicemåltal og finansiering på 2,2 mio. kr. i 2025 og 5,9 mio. kr. i 2026, mens udskydelse af afdrag på internt lån kun kræver servicemåltal på samme beløb.

Der er årligt afsat 1,0 mio. kr. på Økonomiudvalgets ramme til håndtering af eventuelle underskud. Det betyder, at valget af takststigningen på 7 procent kræver yderligere finansiering på 0,5 mio. kr., som afregnes med Movia efter der er aflagt revisionspåtegnet regnskab for busterminalen. Altså skal der med den lave takststigning afsættes 0,5 mio. kr. i 2026 og 2027.

Hvis man vælger at hæve taksterne med 20 procent, kræves der ikke yderligere finansiering udover håndteringen afdrag på det interne lån, jf. tabel 3.

**Tabel 3. Udgifter til service for fire scenarier - afhængigt af valg af håndtering af hhv. internt lån og takststigning**

1.000 kr., 2025 p/l	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	2029- 2037	I alt
1. Annullering af internt lån og taksten hæves med 7 procent	Service	2.225	6.484	500	0	0	<b>9.209</b>
2. Annullering af internt lån og taksten hæves med 20 procent	Service	2.225	5.984	0	0	0	<b>8.209</b>
3. Udskydelse af afdrag på internt lån og taksten hæves med 7 procent	Service	2.225	6.484	500	0	-8.209	<b>1.000</b>
4. Udskydelse af afdrag på internt lån og taksten hæves med 20 procent	Service	2.225	5.984	0	0	-8.209	<b>0</b>