



ØK29 Finansiering af en lavere takststigning ved Københavns Busterminal

Resume

Budgetnotatet beskriver den strukturelle ubalance i Københavns Busterminals økonomi og indeholder forslag til at hæve entrétaksten med 25 pct. fra 2027 (fra 80 til 100 kr.) fremfor at hæve entrétaksten til 210 kr. som forudsat i budgetforslaget, da det vurderes at risikere at reducere anvendelsen af busterminalen markant. Dermed finansieres 4,2 mio. kr. af afdraget på 6,3 mio. kr. i 2027. Det samlede interne lån er på 87,5 mio. kr. i 2027 og frem.

Beslutning

Service:

- Der skal træffes beslutning om at fastsætte busterminalens entrétakst til 100 kr. fra 2027, hvilket svarer til en takststigning på 25 pct. i forhold niveauet i 2026. Minuttaksten på 4,0 kr. fastholdes.
- Der skal træffes beslutning om at afsætte i alt 4,2 mio. kr. på service i 2027 til finansiering af en lavere takststigning på Københavns Busterminals entrétakst end forudsat i budgetforslaget.

Indhold

I overførelsessagen 2019-2020 godkendte Borgerrepræsentationen medfinansiering vedr. anlæg af Københavns Busterminal til en estimeret anlægspris på 80 mio. kr. Kommunen bidrog med 60,2 mio. kr., mens staten bidrog med 20 mio. kr. samt stillede arealet gratis til rådighed i en 30-årig periode. Det blev videre besluttet, at Vejdirektoratet er bygherre og at Trafikselskabet Movia skal drifte terminalen på vegne af kommunen.

Den generelle prisudvikling i samfundet, Corona-perioden og krigen i Ukraine har medført væsentligt højere anlægspriser, og den endelige anlægspris er endt på ca. 165,7 mio. kr. Københavns Kommune mellemfinansierer heraf ca. 87,5 mio. kr. som busoperatørerne skal betale via de takster, Movia fakturerer operatørerne i forhold til den tid som de opholder sig i busterminalen. Busterminalen blev ibrugtaget juni 2024.

Ifølge Movia faktureres der imidlertid gennemsnitligt ca. 2.500 min. pr. dag, hvilket er halvdelen af det nødvendige behov (5.000 min.) for at kunne finansiere afvikling af Københavns Kommunes mellemfinansiering på 87,5 mio. kr. af anlægsudgiften og Movias løbende drift af busterminalen. Det lavere antal fakturerede minutter skyldes særligt færre busser, men også færre solgte minutter pr. bus, end forventet og budgetteret.

Økonomiudvalget blev i forbindelse med regnskabet for 2024 gjort opmærksom på, at der er en strukturel ubalance i busterminalens økonomi. Det blev således besluttet i overførelsessagen 2024-2025 1) at udskyde afdraget på det interne lån, 2) at der pr. 1.

Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	X
Bestilt af fagudvalg	
Bestilling af politisk parti	
Bevillingsudløb	
Tilpasset bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilling fra borgmesterforum eller tværgående pakke	
Bestilt administrativt	

september 2025 indføres en entrétakst på 80 kr., og 3) at minuttaksten samtidig ændres fra 8,16 kr. til 4 kr. pr. minut, hvilket indebar en samlet takstforhøjelse på ca. 20 pct.

Movia, som drifter busterminalen på vegne af kommunen, har overfor Økonomiforvaltningen oplyst data for busterminalens anvendelse, der viser, at indførelsen af entrétaksten og ændret minuttakst ikke har medført nævneværdige ændringer i bussernes brug af terminalen.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har vurderet, at forvaltningen har begrænsede muligheder for at mindske langtursbussernes mulighed for at parkere udenfor busterminalen, da evt. forbudszoner vil ramme alle busser (ikke kun langtursbusser, som har busterminalen som alternativ), samt at initiativer, der begrænser busparkering i København, vil være i modstrid med intentionerne i den udarbejdede Handlingsplan for transport af turister, da skiltning om busparkering ikke kan skelne mellem bussernes formål (almindelige turistbusser vs. langtursbusser). Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningens vurdering fremgår af vedlagte bilag 1.

Med takststrukturen i 2026, og forventningerne til anvendelsen, vil der mangle finansiering til at afdrage på det interne lån. For at sikre et budget i balance blev busterminalens entrétakst hævet fra 80 kr. til 210 kr. i forbindelse med andenbehandlingen af Økonomiudvalgets budgetbidrag for 2027. Dette svarer til en stigning på 162,5 pct. En takststigning af denne størrelsesorden risikerer at reducere anvendelsen af busterminalen markant.

Der foreslås på den baggrund en stigning i entrétaksten til 100 kr. fra 2026 til 2027 (svarende til en stigning på 25 pct.), mens minuttaksten fastholdes.

Det foreslås samtidig, at muligheden for yderligere takststigninger vurderes i forbindelse med budget 2028 på baggrund af den observerede adfærd i forlængelse af takststigningen i 2027.

Som bilag 2 er vedlagt notat om 2026-taksterne i busterminaler i Oslo, Berlin, Hamburg, München og Stockholm.

Økonomi

I budgetforslaget for 2027 er der forudsat et provenu fra busterminalen på 6,0 mio. kr., som skal anvendes til afdrag på det interne lån til anlæg af busterminalen. Hvis man antager en uændret anvendelse af busterminalen, kræves en markant stigning i taksterne for at opnå et provenu på 6,0 mio. kr. På den baggrund er der indarbejdet en stigning i entrétaksten fra 80 kr. til 210 kr. i budgetforslaget for 2027.

Det foreslås at afsætte 4,2 mio. kr. til at begrænse stigningen i entrétaksten til 100 kr. (svarende til en stigning på 25 pct.), mens minuttaksten fastholdes. Dermed forventes et provenu på 1,8 mio. kr. i 2027, hvilket bygger på opdaterede budgetter fra Movia, hvor skønnet for driftsudgifter er nedsat med 0,3 mio. kr.

Tabel 1. Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

1.000 kr., 2027 p/l	Styrings- område	2026	2027	2028	2029	2030	I alt
Finansiering af en lavere takststigning på Københavns Busterminals entrétakst	Service	0	4.200	0	0	0	4.200

Udgifter i alt (netto)		0	4.200	0	0	0	4.200
-------------------------------	--	----------	--------------	----------	----------	----------	--------------

Betydningen af takststigningen for brugen af busterminalen er ikke kendt, derfor vil Økonomiforvaltningen i forbindelse med indkaldelsescirkulæret for budget 2028 foreslå en periodisering af afdragene på det interne lån til busterminalen, der bygger på de seneste data for anvendelsen af busterminalen og en opdateret vurdering af størrelsen af årlige overskud på driften af terminalen.

I forbindelse med budgettet for 2028 vil Økonomiforvaltningen vurdere muligheden for yderligere takststigninger på baggrund af den observerede adfærd.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler, men ifm. overførselssagen 2025-2026 blev parterne enige om at udskyde afdrag på internt lån til anlæg af Københavns Busterminal med det formål, at taksterne ikke stiger med mere end 20 procent. Samtidig blev parterne enige om, at der i budgetforslaget for 2026 indarbejdes en udskydelse af afdrag på internt lån på 6,0 mio. kr.

Bilag

1. KTF-notat 16. marts 2026: Muligheden for at tiltrække langtursbusser til busrejser med afgang/ankomst i København til den nye busterminal.
2. ØKF-notat 2. juni 2026: Andre busterminalers 2026-takster

Administrativt bilag

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter til service

1.000 kr., 2027 p/l	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ udgift	p/l ja/nej	2026	2027	2028	2029	2030	I alt
Finansiering af en lavere takststigning på Københavns Bustransports entrétakst	ØU	ØKF, service	U	Ja	0	4.200	0	0	0	4.200
Overførsler mv. i alt					0	4.200	0	0	0	4.200

Øvrige tekniske oplysninger

Bydele

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☒	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse											



Notat

Muligheden for at tiltrække langtursbusser til busrejser med afgang/ankomst i København til den nye busterminal.

Resume

Notatet orienterer om langtursbussers muligheder for at parkere udenfor Københavns Busterminal ved Dybbølsbro og forvaltningens muligheder for at begrænse dem. Det kan f.eks. begrænses ved at etablere skiltede forbudszoner, men dette ville ramme alle busser. Forvaltningen har været i dialog med Dansk Person Transport og Dansk Rejsebureau Forening om muligheder for at flytte langtursbusser til busterminalen.

Sagsfremstilling

Københavns Busterminal ved Dybbølsbro er anlagt for at øge trafiksikkerheden, samt skabe bedre og mere nutidige forhold for fjernbusser og deres passagerer i København.

Busterminalen kan i dag håndtere fjernbusser (der kører på rutetilladelse fra Færdselsstyrelsen) og turistbusser, som kører mellem landdelene, til og fra København.

Busoperatørerne betaler en entré-takst for at køre ind i terminalområdet, samt minuttakst ift. hvor lang tid de opholder sig i busterminalen, for at finansiere en del af anlægsomkostningerne.

Det første års drift viser, at der er færre fjernbusser og at de opholder sig kortere tid, end Trafikstyrelsen estimerede forud for beslutning om anlæg af busterminalen. Hertil er det indtil videre få turistbusser, som benytter busterminalen. Samlet set betyder det, at der ikke er de forudsatte indtægter.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har undersøgt, om der er busser, der kan flyttes til busterminalen ved at ændre på eksisterende parkeringsmuligheder.

Forvaltningens muligheder for at begrænse uregulerede bussers mulighed for at parkere uden for terminalen

Flytning af de uregulerede langtursbusser til busterminalen vil både forbedre de trafikale forhold, der hvor de flyttes fra, og give de rejsende

Opdateret den 16-03-2026

Sagsnummer I F2
2026-5229

Dokumentnummer i F2

Sagsnummer eDoc
2026-0091221

Rådhussekretariatet
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009809452

en bedre betjening og oplevelse af rejsen og kontakten til byen København.

Lovgivningsmæssigt er en bus en færdselsart og kan ikke kategoriseres i fjernbus, langtursbus, turistbus, børnehavebus m.v. som er de i daglig tale benyttede betegnelser.

Turistbusser transporterer besøgende rundt i København til byens mange attraktioner. Passagererne ankommer typisk med bus fra andre dele af landet eller kommer fra hoteller og krydstogtskibe. Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har undersøgt, om langtursbusserne kan flyttes ind i busterminalen ved at begrænse mulighederne på steder, som i dag kan benyttes af busser til ind- og udstigning fx ved at etablere skiltede forbudszoner for standsning og parkering af busser. Denne type af begrænsninger rammer alle busser, og vil derfor også begrænse muligheden for, at chaufførerne kan overholde deres lovpligtige hviletid.

Potentielt kan langtursbusser (skirejser, tysklandsture, Ullerød (Sverige) m.v.) være brugere af busterminalen, samt DSB Skolerejser (som kører skolebørn til de egne af landet der ikke har togforbindelse).

Vejafmærkningsbekendtgørelsen giver mulighed for, at et forbud mod standsning har en undertavle med "ind- og udstigning tilladt". Men det er omvendt ikke en mulighed at forbyde ind- og udstigning. Forvaltningen vil i dialog med Vejdirektoratet undersøge, om der kan etableres busparkering, hvor det med skiltning ikke er muligt at bruge pladsen til ind- og udstigning af passagerer. Hvis dette er muligt, vil der kunne etableres parkering for busser, som ikke lovligt kan bruges som opsamlingssted for passagerer.

Etableringen af skiltede forbudszoner kræver politiets samtykke på de enkelte steder. Samtykket kan opnås, hvis forbuddet tilgodeser et væsentligt trafikalt formål og er i overensstemmelse med færdselsloven og afmærkningsbekendtgørelserne. Det vurderes, at der flere steder kan opnås samtykke til et forbud, men at det vil være i modstrid med kommunens handlingsplan for turistbusser.

Ingerslevsgade

Det er som udgangspunkt muligt at nedlægge parkeringspladserne for busser på Ingerslevsgade.

Inden busterminalen blev færdig, havde en stor del af busserne stoppested på Ingerslevsgade. På Ingerslevsgade kan der i dag principielt stadig være af- og påstigning, da der er 3 timers parkering for busser. Siden busterminalen blev åbnet, har der dog ikke været klager om af- og påstigning på Ingerslevsgade.

Hvis 3 timers parkeringen for busser på Ingerslevsgade fjernes, vil det imidlertid betyde, at der vil være mangel på steder, hvor buschauffører kan parkere, for at overholde deres køre- hviletidsbestemmelser.

Manglen på parkeringssteder for busser i København kan betyde, at busserne bliver nødsaget til at køre til nærliggende kommuner, hvilket betyder øget CO2 udledning.

Handlingsplan for Transport af Turister

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har udarbejdet Handlingsplan for Transport af Turister, der indeholder en række konkrete parkeringsinitiativer for turistbusser (busser, der transporterer turister rundt i byen), der forventeligt kan implementeres på kort sigt (2026/2027), og en række andre initiativer, der kan implementeres løbende over en længere periode. Planen begrænser muligheden for at tiltrække langtursbusser til busrejser med afgang/ankomst i København til den nye busterminal.

Initiativer, der iværksættes for at begrænse parkeringen af busser i København, vil gå imod formålet med handlingsplanen. Planen omfatter danske og udenlandske turistbusser med destination i København, men parkeringsinitiativerne i handlingsplanen kan ikke færdselsmæssigt reserveres til denne type busser. Parkeringsmulighederne kan bruges af alle busser og dermed modvirke øget brug af busterminalen.

Kommunen har mulighed for at begrænse både kørsel med bus og parkering og sikre, at det kun er muligt at parkere ved busterminalen. Hvis chaufførerne skal have mulighed for at overholde deres køre- hviletidsbestemmelser bør det dog sikres, at dette er en mulighed indenfor kommunegrænsen.

Tiltag for at undersøge, hvilke busser, der kan benytte terminalen

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen er bekendt med, at der fra Hovedbanegården (Banegårdspladsen), Sjælør Station og Valby Station (Lysbjerggårdsvej) er afgang for ture med langtursbusser. Banegårdspladsen på Hovedbanegården er ikke kommunalt vejareal, men privat fællesvej ejet af blandt andet Banedanmark. Kommunen må gerne foretage ændringer ved en privat fællesvejs indretning med henblik på regulering af færdslen, men tiltag for at forhindre busparkering vil også medføre begrænsninger for f.eks. DSB-busser. Pladsen ved Sjælør Station har over en længere periode været byggepladsareal. På Valby Station er der 1 times parkering af hensyn til chaufførskift for Movia-busserne.

Disse områder er ikke med i Handlingsplan for Transport af Turister, som primært er fokuseret om korttids parkering for turistbusser ved de store turistattraktioner.

Område for Parkering har over en periode på 6 uger haft til opgave at indrapportere busparkering, som kunne være potentielle nye kunder til busterminalen. Opgaven har været at registrere alle parkerede busser med placering og firmanavn. Denne tilsynsopgave har desværre ikke bragt brugbare oplysninger med sig.

Forvaltningen har derudover haft en dialog med de relevante foreninger på området.

Dansk Person Transport melder retur, at de har lavet en rundspørge blandt deres medlemmer i forhold til brug af busterminalen. Der er ikke oplyst konkrete selskaber.

9 ud af 46 besvarelser ønsker ikke at benytte busterminalen.

Dette begrundes i hovedtræk med prisfastsættelsen for at benytte busterminalen, samt logistik i forhold til passagerens destinationer. Undersøgelse kan ses i vedlagte bilag.

Dansk Rejsebureau Forening i samarbejde med Dansk Erhverv Transport formoder, men har ikke data på formodningen, at følgende selskaber er relevante for busterminalen på Dybbølsbro - Skan Rejser, Gislev Rejser, Riis Rejser, Egons Rejser, Albatros Rejser og Vitus Rejser. Disse holder i dag på Hovedbanegården, Valby station, og Sjælør Station.

Konklusion

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har undersøgt muligheden for at tiltrække flere busrejser til Københavns Busterminal ved Dybbølsbro for at styrke terminalens økonomi. Det vurderes dog, at forvaltningens muligheder for at begrænse langtursbussernes parkering uden for terminalen er begrænsede, da eventuelle forbudszoner vil ramme alle busser.

Samtidig vil initiativer, der begrænser busparkering i København, være i modstrid med intentionerne i den udarbejdede Handlingsplan for transport af turister, som har fokus på at forbedre vilkårene for turistbusser, hvilket defineres som busser, der transporterer turister rundt i København. Busterminalen betjener busser, som kører til og fra København, men skiltningen, der håndterer parkering, kan ikke skelne mellem bussernes formål.

Der kan tages kontakt til Skan Rejser, Gislev Rejser, Riis Rejser, Egons Rejser, Albatros Rejser og Vitus Rejser for at undersøge villigheden til at benytte busterminalen ved Dybbølsbro.

Peter Højer
Vicedirektør



Notat

Andre busterminalers 2026-takster

Trafikselskabet Movia har oplyst 2026-data ift. andre busterminalers takster for brug af respektive busterminaler jf. nedenstående tabel.

Takstmodeller	2025	2026
København modellen		
Entrépris	80 kr.	
Pris pr. minut	4 kr.	
Oslo modellen		
Entrépris	59 kr.	-
Entre og 20 min. ophold	-	154 kr.
Pris pr. minut	4,7 kr.	5 kr.
Berlin modellen		
Fastpris (inkl. 15 minutter)	94 kr.	126 kr.
Tillæg i peak-perioder	+19 kr.	+19 kr.
Tillæg for uanmeldt anløb	+31kr.	+31 kr.
Hamburg modellen		
0-20 minutter	97 kr.	105 kr.
20-40 minutter	194 kr.	-
Efterfølgende 20 minutters periode	+97 kr.	105 kr.
München modellen		
Op til 15 minutter	75 kr.	75 kr.
>15 >30 minutter	150 kr.	150 kr.
>31<61 minutter	224 kr.	224 kr.
Efterfølgende timer	+75 kr.	75 kr.
Dagsrate op til 24 timer	-	673 kr.
Stockholm modellen - Afgange pr. måned		
0 - 100	194 kr.	225 kr.
101 - 200	185 kr.	215 kr.
201 -500	142 kr.	166 kr.
501 -800	110 kr.	128 kr.
801 -	90 kr.	105 kr.

02-06-2026

Sagsnummer i F2
2026 - 8717

Dokumentnummer i F2
11024261

Sagsnummer eDoc
2026-0143646

Sagsbehandler
Jarl Zinn

Gennemsnitspris for 2.800 afgange	104 kr.	122 kr.
Gennemsnitspris for 1.000 afgange	130 kr.	153 kr.