

Fjernbusterminal i København

- placering, kapacitet, organisation

Indhold

Indledning	5
Sammenfatning	7
Vurdering af behov for en fjernbusterminal i København	9
Holdepladser i dag i København	9
Vurdering af kapacitetsbehov	13
Krav til indretning af en fjernbusterminal	16
Fysiske placeringsmuligheder for en fjernbusterminal i København	19
Passagerens foretrukne placering af en terminal	19
Passagerens rejsemønstre	21
Samlet vurdering af placeringsmuligheder	22
Anlæg og drift af fjernbusterminal	25
Anlægsudgifter til etablering af en fjernbusterminal	25
Arealet ved Dybbølsbro	25
Terminalløsning ved Dybbølsbro	27
Arealet ved Ny Ellebjerg	29
Terminalløsning ved Ny Ellebjerg	31
Omkostninger og indtjeningspotentiale for en fjernbusterminal	33
Mulig organisation af en fjernbusterminal	37
Organisering af holdsteder i dag i København	37
Eksempler på organisering af fjernbusterminaler andre steder i Danmark	37
Organisering af fjernbusterminaler andre steder i Europa	38
Overvejelser om en juridisk konstruktion til etablering og drift af en fjernbusterminal	40
Overvejelser om en OPP løsning	42
Bilag 1: Præsentation af øvrige placeringsmuligheder	45
København H – "Postgrunden" mv.	45
København H - Ingerslevsgade/DGI-Byen	47
Valby	49
Ørestad	51
Københavns Lufthavn	52
Glostrup	53

Indledning

Analysen af en fjernbusterminal i København blev besluttet gennemført med aftale mellem den daværende regering (S, R), DF, SF og EL om cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområder af 7. maj 2015:

"Fjernbusserne bidrager til at sikre et kollektivt trafiktilbud for lange rejser i Danmark – ikke mindst til områder der ikke er dækket af jernbane – samt for internationale rejser. En stor del af fjernbustrafikken kører til og fra København, og der vurderes at være et forbedringspotentiale for både operatører og passagerer ved etablering af en fjernbusterminal.

I dag holder fjernbusserne forskellige steder i København, bl.a. foran Københavns Hovedbanegård, ved DGI Byen og ved Valby St. Fjernbusoperatørerne har i flere år fremsat ønske om opførelse af en fjernbusterminal i København, så busserne kan holde ét samlet sted, og passagererne kan have bedre ventefaciliteter mv."

Analysen udgør således et beslutningsgrundlag for det videre arbejde med en fjernbusterminal i København. Herunder belyses placeringsmuligheder, kapacitet og økonomi, mv.

Arbejdet har været organiseret med en styregruppe, bestående af repræsentanter for Ministeriets departement og for Center for Kollektiv Trafik i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Foruden styregruppen har der været nedsat en følgegruppe, bestående af følgende repræsentanter for de forskellige interessenter:

- Danske Busvognmænd
- Danske Handicaporganisationer
- Eurolines
- Københavns Kommune
- Movia
- Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Analysearbejdet blev igangsat i efteråret 2015 med forventet gennemførelse indenfor et års tid. Foruden interne ressourcer i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, er eksterne ressourcer inddraget til løsning af specifikke opgaver. Følgende eksterne konsulentfirmaer har været anvendt:

- Wilke, der har bistået med gennemførelsen af en række interviewundersøgelser om brug og placering af fjernbusser og en dertil knyttet fjernbusterminal.
- Sweco, har udarbejdet skitser og anlægsoverslag ved forskellige lokaliseringsmuligheder for en fjernbusterminal i København
- A-2, har arbejdet med den mulige finansiering af driften af en fjernbusterminal, herunder den organiseringen heraf.

Resultaterne fra de eksterne rådgivere inddrages undervejs i rapporten, hvor det giver faglig bedst mening.

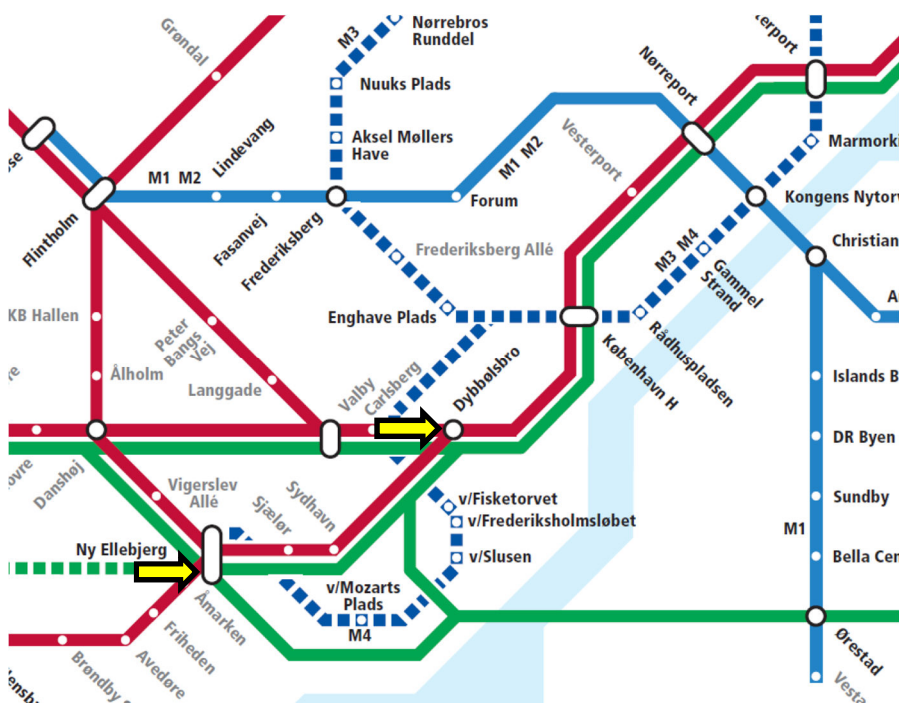
Sammenfatning

Der findes ikke en terminal til fjernbusser i København i dag. Derfor anvender fjernbusserne holdepladser rundt om i byen. Holdepladserne har stort set ingen faciliteter til hverken fjernbuspassagerer eller chauffører. Desuden er der udfordringer med trafiksikkerheden.

En central og stationsnær placering af en fjernbusterminal foretrækkes af de to hovedinteressenter: passagererne og busoperatørerne. På baggrund af de seneste års vækst i antallet af fjernbusruter og -passagerer til og fra København vurderes det, at en terminal skal kunne rumme 12-15 busholdepladser.

Fleere centrale placeringsmuligheder for en fjernbusterminal er blevet identificeret. Særligt to placeringer vurderes at være attraktive: Sydøst for Ny Ellebjerg Station og syd for Dybbølsbro Station. Begge steder er centralt placeret i det fremtidige kollektive trafiknet i Storkøbenhavn (se Figur 1), hvor der særligt ved Ny Ellebjerg investeres ganske betydeligt i etablering af et fremtidigt knudepunkt. Dermed er der god tilgængelighed med kollektiv trafik, som langt de fleste fjernbuspassagerer vil anvende til at komme til og fra busterminalen.

Figur 1. Fremtidigt bane- og metronet centralt i København



Ny Ellebjerg og Dybbølsbro vurderes at være særligt attraktive placeringsmuligheder for en fjernbusterminal i København. Navnene på metrostationerne på de nye linjer er ikke endelige.

For de to lokaliteter er der udarbejdet beslutningsgrundlag, som omfatter skitsetegninger samt anlægsoverslag. Med den forventede fremtidige brug af en fjernbusterminal, og på grundlag af en forventet brugerbetaling fra busselskabernes side, vurderes det, at en fjernbusterminal i København på sigt vil kunne hvile økonomisk i sig selv.

En løsning ved **Dybbølsbro Station** kan etableres relativt hurtigt og nemt. En terminal vil her kunne placeres på et fritliggende areal ved Carsten Niebuhrs Gade syd for Dybbølsbro Station. Arealet er karakteriseret ved en central placering i nærheden af Københavns centrum, hvor mange passagerer skal til og fra, og tæt ved S-tog, København H og kommende metrostationer. Der er gode adgangsforhold i øvrigt fra det overordnede vejnet, og på sigt, er der mulighed for at udvide terminalen på

arealer henholdsvis øst og vest for det foreslåede område. Dette kan ske dels på selve arealet og dels som en del af den kommende bygning på den såkaldte "Postgrund" ved den nuværende postterminal. En opdeling af terminalen i henholdsvis en national og international del kan på sigt overvejes.

Ny Ellebjerg Station karakteriseres især ved på sigt at blive et vigtigt knudepunkt for tog- og metrotrafikken i Storkøbenhavn. En terminal på dette område vil formentlig først give mening omkring 2023 – 2025, når den nye metrolinje står klar, og det virkelige potentiale som trafikknudepunkt kan realiseres. En placering ved Ny Ellebjerg vil næppe blive opfattet som "centralt i byen". Københavns Kommune er ikke interesseret i en fjernbusterminal ved Ny Ellebjerg.

Figur 2. Karakteristika ved de to placeringsmuligheder

	Dybbølsbro Station	Ny Ellebjerg Station
Anlægsoverslag, terminal	54 mio. kr.	46 mio. kr.
Anlægsoverslag, adgangsveje	8 mio. kr.	35 mio. kr.
Forventet åbningsår	2019	2025
Beliggenhed i byen	Meget god	Middel
Tilgængelighed med kollektiv trafik	God	God
Tilgængelighed for fjernbusser	God	God
Antal standpladser	15	13
Udvidelsesmuligheder	Middel	Over middel
Arealet ejes af	Banedanmark	Københavns Kommune

Anlægsoverslaget for terminalerne i de to løsninger er hhv. 54 og 46 mio. kr. (Figur 2). Den skitserede terminal er lidt dyrere ved Dybbølsbro end ved Ny Ellebjerg, hvilket hovedsageligt skyldes, at den kræver en større overdækning af arealet bl.a. fordi der er flere standpladser til busser. Til gengæld er udgifterne til anlægsveje væsentligt dyrere ved Ny Ellebjerg, da der her skal laves en underjordisk gangtunnel til anslået 35 mio. kr.

Anlægsoverslaget for adgangsveje er meget forskelligt for de to løsninger. På Dybbølsbro skal der etableres elevatorer og trapper fra terminalen til Dybbølsbro, mens der ved Ny Ellebjerg skal etableres en gangtunnel fra terminalen til Ny Ellebjerg station. Derudover kan der ved Ny Ellebjerg være udgifter forbundet med flytning af kommunens materielplads, hvis omfang p.t. er ukendte, og ikke er indregnet i ovenstående.

Hvad angår anlæg og drift af en fjernbusterminal anvendes der, både i Danmark og i vores nabolande, i dag mange forskellige finansierings- og organisationsformer. Med henblik på at få etableret en fjernbusterminal, kan forskellige selskabsformer overvejes, med det formål at få rejst den nødvendige indskudskapital. På den baggrund kan yderligere anlægskapital skaffes til anlæg og opstart af terminalen. Parterne i et selskab kunne være Københavns Kommune, Staten ved Transport- og Bygningsministeriet og private fjernbusoperatører. Selve driften af en fjernbusterminal må forventes udbudt til et privat foretagende.

En form for OPP-lignende organisering kan også overvejes. Normalt er vurderingen dog, at OPP-projekter bør have en vis størrelse, før disse iværksættes. På den anden side er der her tale om en investering, som formentlig kan tjene sig selv hjem på sigt. Dette kunne indikere, at fjernbusterminalen kunne være attraktiv som investering for private aktører.

Vurdering af behov for en fjernbusterminal i København

Der findes ikke en fjernbusterminal i København i dag. Fjernbusserne opererer fra flere forskellige holdepladser, som beskrives nærmere nedenfor.

Fjernbusser er privat rutekørsel med bus, som er omfattet af særlige regler og hvortil der skal indhentes tilladelse. Der er både nationale og internationale fjernbusruter til og fra København.

Der er desuden en omfattende trafik til og fra København med turistbusser – som er lejlighedsvis bustrafik. Området omfatter bl.a. busrejsearrangører (af fx skirejser) og trafik hvor en forening, klub, virksomhed e.l. hyrer en bus til forskellige turformål. Trafikken omfatter også udenlandsk turisttrafik med bus til København. Denne del af markedet indgår ikke i den efterfølgende analyse. Dette skyldes primært, at turistbusmarkedet er sæsonbetonet, hvorfor indretning af en terminal til dette formål skulle indrettes med en vis overkapacitet. Trods denne afgrænsning vil der principielt ikke være noget til hinder for at en turistbus kan anløbe en fremtidig fjernbusterminal – en sådan bus vil blot ikke have førsteprioritet, ved anvisning af kapacitet på terminalen.

Placeringen af holdepladser og stoppesteder for fjernbusser er i princippet reguleret af Vejloven. Denne lov giver de pågældende kommuner hjemmel til at anvise egnede lokaliteter til dette formål. Hvis der etableres en fjernbusterminal i København, vil det være Københavns Kommune som skal håndhæve, at fjernbusserne udelukkende benytter anviste pladser (fx på en terminal).

Holdepladser i dag i København

Størstedelen af trafikken med fjernbusser til og fra København afvikles i dag fra tre holdepladser:

- Ingerslevsgade (overfor DGI Byen)
- Bernstorffsgade (på stykket mellem Vesterbrogade og Hovedbanegården)
- Valby station (på Lyshøjgårdsvej)

Desuden er der flere selskaber som også stopper ved Kastrup Lufthavn, ligesom enkelte selskaber i begrænset omfang bruger andre holdepladser end de nævnte. I disse tilfælde er der dog kun tale om enkeltstående stoppesteder.

Ingerslevsgade

Holdepladsen ligger som en lang busbane/parkeringsplads på Ingerslevsgade langs med baneterrænet lige syd for Københavns Hovedbanegård.

Figur 3. Holdepladsen ved Ingerslevsgade/DGI-byen



Der er plads til ca. 15 busser på en gang, og der er opsat 3 små læskure til passagererne.

Holdepladsen er indrettet således, at passagerer stiger ind og ud af busserne fra cykelstien. Adgang til busbagagerum er enten fra cykelstien eller fra vejsiden på Ingerslevsgade, hvor der er en del trafik med både biler, busser og tunge køretøjer.

Der er således, i dag visse trafikale og trafiksikkerhedsmæssige udfordringer med holdepladsen. Dels er der en konflikt mellem passagerer og cyklister, når passagerer skal ind og ud af bussen. Desuden skaber det forvirring for passagerer, som ikke kender stedet, at disse ikke stiger ud på et fortov, en helle eller lignende, men direkte ud på en cykelsti. Der har også været episoder, hvor passagerer har været tæt på at blive kørt ned, idet disse er gået ud på kørebanen for at hente bagage uden at orientere sig først. Ligesom der har været episoder, hvor holdene busser har fået kørt bagageklapperne af, af forbi-kørende trafik.

Endelig, som det ses ovenfor på billedet, vælger flere og flere cyklister ved spidsbelastningstidspunkter, hvor cykelstien reelt er blokeret af passagerer at køre på kørebanen. Hvilket resulterer i en række farlige situationer, når busser og lastbiler også skal passere på kørebanen.

Området er desuden kun belyst med gadelamper fra midten af vejen, og venteområdet er derfor meget dårligt belyst og utrygt at færdes på, når det er mørkt.

Holdepladsen anvendes af de fleste fjernbusruteoperatører (Rødbillet, John's busser, Neptun Bus, Eurolines, Flixbus, Swebus, Nettbuss m.fl.) samt af turistbusser.

Omfanget af turistbusser, der benytter holdepladsen, vurderes at være relativt højt. Samtidig holder turistbusserne ofte parkeret i længere tid på holdepladsen, hvorfor de optager kapaciteten.

Der er ikke nogen formel drift eller koordinering og ingen samlet trafikinformation på stedet. Der er således ingen tavler e.l. med information, så passagererne må selv finde den rigtige bus. Derfor har flere selskaber (på store rejsedage) udstationeret personale på stedet for at guide deres passagerer.

Da mange busselskaber anvender holdepladsen, og der ikke finder nogen koordinering sted, har selskaberne ingen sikkerhed for, at der faktisk er plads til at disse kan afvikle deres planlagte trafik. På spidsbelastningstidspunkter resulterer

dette i, at busser holder helt eller delvist ud på kørebanen i den sydlige ende af Ingerslevsgade, hvor den optrukket busholdebane begynder.

Placeringen af holdepladsen vurderes som optimal på grund af nærheden til Københavns Hovedbanegård, samt forholdsvis god adgang til motorvejsnettet.

Holdepladsen vurderes dog som meget uhensigtsmæssig ud over placeringen, af de ovennævnte årsager. Desuden vurderes kapaciteten at være opbrugt på travle rejsedage, hvilket både skyldes mangel på fælles koordinering, og at holdepladsen anvendes til langtidsparkering af turistbusser.

Bernstorffsgade

Holdepladsen ligger ved fortovskanten på Bernstorffsgade, på stykket mellem Vesterbrogade og Hovedbanegården.

Figur 4. Holdeplads ved Bernstorffsgade



Der er plads til 2-3 busser samtidigt, og der er opsat et standsningsskilt som markering af holdepladsen.

Holdepladsen er indrettet således, at passagererne stiger ind og ud af bussen på fortovet, som på dette sted er meget trafikkeret af andre fodgængere.

Der er store problemer med tyverier af passagerernes bagage, da der er direkte adgang til bagagerummene fra fortovet, der som nævnt er stærkt trafikkeret.

Det er kun Gråhundbus, der har tilladelse til at anvende holdepladsen.

Ligesom holdepladsen på Ingerslevsgade vurderes placeringen at være optimal, mens holdepladsen i øvrigt vurderes som uhensigtsmæssig.

Valby Station

Holdepladsen ligger på Lyshøjgårdsvej, på sydsiden af Valby Station.

Den er inddelt i to områder til hhv. afsætning af passagerer og opsamling/ afgang.

Området til afsætning er placeret ved kantstenen, hvor der er plads til 2 busser ad gangen (Figur 5).

Figur 5. Område til afsætning af passagerer ved Valby station, ved fortovskant på Lyshøjgårdsvej



Området til opsamling/afgang omfatter 8 busholdepladser, og er indrettet med heller og læskure til passagererne (Figur 6).

Figur 6. Holdeplader til opsamling/afgang ved Valby station, længere nede af Lyshøjgårdsvej



Holdepladsen anvendes af Abildskou, bortset fra 2 holdepladser som anvendes af Movia.

Holdepladsen vurderes som nogenlunde velfungerende sammenlignet med holdepladserne ved Ingerslevgade og Bernstorffsgade. Det er dog ikke optimalt, at passagerer, der afsættes, skal hente deres bagage ude fra vejen, men da Lyshøjgårdsvej ikke er så trafikeret, udgør det et mindre problem.

Kapaciteten er begrænset, og der er ikke tidssvarende passagerfaciliteter og tilgængelighed. Desuden vurderes placeringen at være mindre optimal end de to andre holdepladser som ligger mere centralt og har bedre adgang til kollektiv trafik.

Samlet vurdering af holdepladsforholdene

Samlet set vurderes holdepladsforholdene for fjernbusser i København, at være utidssvarende og uhensigtsmæssige. Da der ikke findes en egentlig fjernbusterminal, er der stort set ingen faciliteter, hverken for passagerer eller busoperatører.

Desuden vurderes kapaciteten at være presset på holdepladsen på Ingerslevgade, som er den mest benyttede.

Det vurderes, at de dårlige terminalforhold ikke understøtter yderligere vækst på fjernbusområdet, og at forholdene kan udgøre en egentlig barriere for, at udenlandske busrejsearrangører vil etablere sig i København.

Vurdering af kapacitetsbehov

Kapacitetsbehovet for en ny fjernbusterminal i København, forstået som antallet af busholdepladser, er en væsentlig del af grundlaget for en terminal.

Kapacitetsbehovet afhænger af det forventede antal fjernbusser i spidsbelastningsperioder.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har lavet en analyse af kapacitetsbehovet, som belyser den nuværende trafik med fjernbusruter, og mulige scenarier for vækst.

På den baggrund vurderes det, at en ny fjernbusterminal bør indrettes med 12-15 busholdepladser, som vil kunne betjene op til 250-300 busser pr. dag. I den sammenhæng har det været centralt at sikre en rimelig afvejning mellem behovet for kapacitet på den ene side, og anvendelsen af plads centralt i København på den anden side.

Scenarier for passagerudviklingen for fjernbusruter

Antallet af fjernbuspassagerer på danske ruter indberettes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Passagertallet er samlet set i vækst, og rundede en million i 2015 til/fra København. Udviklingen i perioden 2006 til 2015 viser en vækst på 119 %, med en støt voksende passagemængde fra år til år, bortset fra et fald i perioden fra 2008 til 2010. Dette fald er efterfølgende blevet indhentet, og i de seneste år er der sket en voldsom stigning i antallet af fjernbuspassagerer.

I både Tyskland og Sverige er fjernbusområdet blevet liberaliseret i 2013, og i Danmark pågår også drøftelser om en eventuel liberalisering.

Erfaringerne fra Tyskland og Sverige er imidlertid ikke entydige. I Sverige har man oplevet et fald i antal passagerer i de seneste tre år, mens der i Tyskland har været en eksplosiv vækst¹.

En forklaring på dette kan være, at fjernbusområdet i Sverige allerede var veludviklet inden liberaliseringen, mens det modsatte gjaldt i Tyskland, som derved har haft et langt større potentiale. Liberaliseringen er herudover gennemført på forskellig vis i de to lande.

Ændringer i en række faktorer kan påvirke udviklingen i fjernbustrafikken. Dette kan være i form af en liberalisering af markedet, forbedring af terminalforholdene i København, ændringer i tilskuddet til socialt rabatterede billetter for visse kundegrupper, med videre. Faktorer, som kan forventes henholdsvis at øge eller mindske antallet af fjernbusrejser. Som følge af usikkerhederne ved disse forhold er de ikke medtaget i de efterfølgende vurderinger.

Uanset om der i Danmark gennemføres en liberalisering af fjernbusområdet eller ej, er det meget usikkert, hvordan fjernbustrafikken vil udvikle sig i de kommende år. Dog må det forventes, at området fortsat vil være i vækst.

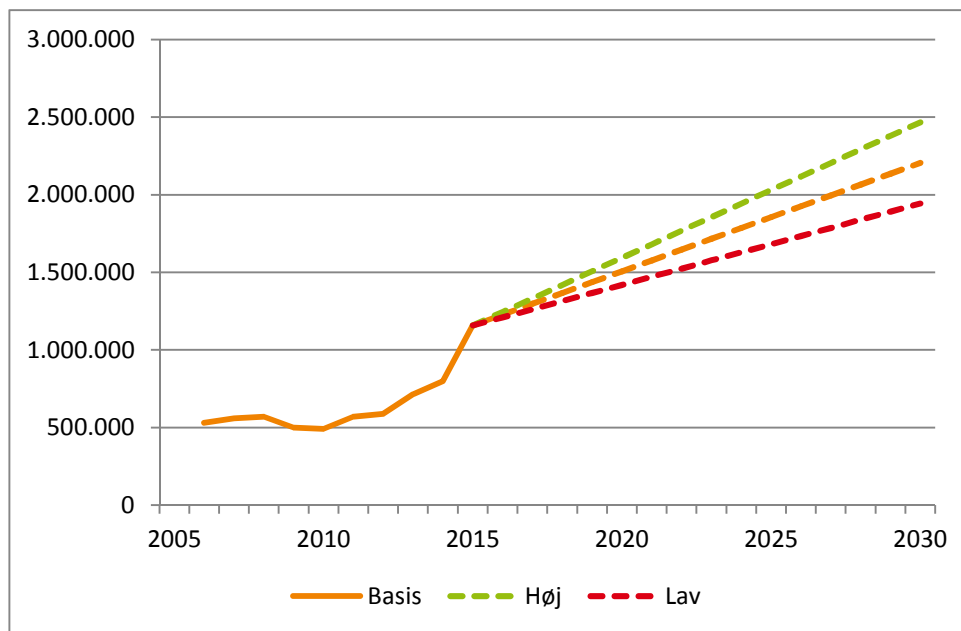
¹ Data for Sverige kan findes ved Statistiska centralbyrån, for Tyskland fra BDO (Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen).

Der opstilles tre mulige scenarier for udviklingen i antallet af passagerer:

- Basis - Fortsat vækst – mekanisk fremskrivning af den gennemsnitlige vækst i perioden 2006-2015
- Høj – Basisscenariet + 25 % i forhold til basisscenariet
- Lav – Basisscenariet – 25 % i forhold til basisscenariet

De tre scenarier og den hidtidige udvikling er illustreret grafisk i Figur 7 nedenfor.

Figur 7. Scenarier for udvikling i nationale fjernbuspassagerer til/fra København



Perioden 2006-2015 er baseret på vognmændenes indberetninger til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Der har ikke været standardiserede krav til indberetningerne gennem hele perioden, hvilket betyder at nogle tal er estimeret.

Trafik med fjernbusruter til og fra København

Fjernbustrafikken til og fra København er opgjort på baggrund af køreplaner fra fjernbusoperatørerne.

Trafikmængden er meget varierende, dels hen over ugen, og dels over høj- og lav sæson.

Den nationale trafik fra København kan groft opdeles på trafik mod vest til Jylland/Fyn, og trafik mod øst til Bornholm. Den internationale fjernbustrafik kan opdeles i ruter over Øresund til Sverige/Norge, ruter til/via Tyskland, samt trafik mellem København og Malmø/Malmø Lufthavn.

I tabellen nedenfor er angivet et overslag over antallet af daglige fjernbusafgange fra København (summen af afgange fra alle holdepladser), i hhv. lav- og højsæsonen (Figur 8).

Figur 8. Estimeret antal daglige fjernbusafgange fra København i hhv. lav- og højsæson

Sæson	Jylland		Bornholm		Tyskland		Sverige		Malmø		I alt	
	Lav	Høj	Lav	Høj	Lav	Høj	Lav	Høj	Lav	Høj	Lav	Høj
Mandag	25	63	3	8	11	28	8	12	16	16	63	126
Fredag	41	103	4	10	14	35	9	14	17	17	85	178
Søndag	43	108	4	10	13	33	10	15	6	6	76	171

Overslaget er lavet på baggrund af køreplaner publiceret på diverse Websider fra selskaber, som kører til/fra København. Opgørelsen er lavet i januar 2016 (lavsæson) og antal afgange for højsæson er estimeret.

Overslaget er behæftet med en del usikkerhed, særligt i forhold til højsæsonen.

På baggrund af det estimerede antal afgående busser i højsæsonen, og de opstillede scenarier for udvikling i trafikken, kan der estimeres et forventet kapacitetsbehov for en fjernbusterminal i København.

Den internationale fjernbustrafik til/fra København, antages at følge udviklingen i den nationale trafik.

I nedenstående tabel er antallet af afgående busser på forskellige ugedage anslået i årene 2020, 2025 og 2030 for de tre scenarier (Figur 9).

Figur 9. Anslået antal afgående busser på forskellige ugedage

	2020			2025			2030		
	B20	H20	L20	B25	H25	L25	B30	H30	L30
Mandag	163	173	154	201	220	182	239	267	211
Fredag	232	245	218	285	312	258	339	379	299
Søndag	223	235	210	274	300	248	326	364	287

B=basis, H=højvækstscenarie, L=lavvækstscenarie

Forventet kapacitetsbehov på en fjernbusterminal

Da der formentlig er begrænset plads på de mest lovende lokationer, vil der være behov for at sikre en meget effektiv afvikling af driften, hvor den tilgængelige kapacitet på fjernbusterminalen udnyttes så optimalt som muligt. Dette indebærer, at tid til afsætning og påstigning holdes på et realistisk men lavt niveau.

Kapacitetsberegningen nedenfor er lavet ud fra følgende antagelser:

- Afsætning tager 12,5 minutter, og påstigning tager 25 minutter.
- Busserne holder ikke parkeret ved en holdeplads, når der ikke afsættes eller påsættes passagerer.
- Et driftsdøgn er 18 timer – fx fra kl. 6-24.
- Antallet af afgange og ankomster skal balancere.

På denne baggrund kan der beregnes en teoretisk kapacitet for indretning med forskellige antal holdepladser, som er gengivet nedenfor (Figur 10).

Figur 10. Teoretisk kapacitet på terminaler

Antal holdepladser	6	9	12	15	18	21	24
Busser pr. time	10	15	20	25	30	35	40
Busser pr. døgn	180	270	360	450	540	630	720

I praksis kan den teoretiske kapacitet ikke udnyttes fuldt ud, da det forudsætter at der kører lige mange busser i alle døgnets timer – hvilket ikke er tilfældet. Timerne om morgenen og eftermiddagen er langt mere attraktive end de øvrige, og derfor klumper busserne sammen på disse tidspunkter.

På baggrund af ovenstående vurderer Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, at en ny fjernbusterminal i København bør indrettes med 12-15 holdepladser. Det vil

formentlig være nok til at afvikle trafikken i 2030 i det lave scenarie, som stadig indeholder en meget betydelig vækst (se Figur 7).

Såfremt væksten bliver højere end det lave scenarie, vil det sandsynligvis være relevant at lade dele af trafikken ankomme og afgang fra andre lokationer i hovedstadsområdet, end fra en centralt placeret terminal. Således kan det på langt sigt være bedre at bygge en eller flere yderligere terminaler.

Da vurderingerne af kapacitetsbehovet for en ny fjernbusterminal i København er behæftet med stor usikkerhed, kan de perspektiveres ved at sammenligne med fjernbusterminaler i udlandet (Figur 11).

Figur 11. Sammenligning af terminaler i Tyskland og Sverige

	Holdepladser	1.000 indbyggere	Brugere
Berlin ZOB	35	3.600	Fjern- og turistbusser
Hamburg ZOB	16	1.750	Fjern- og turistbusser
Hannover ZOB	11	500	Fjern- og turistbusser
Göteborg	24	550	Lokal-, regional-, fjern- og turistbusser
Stockholm	19	1.400	Fjern-, turist- og lufthavnsbusser
København	12-15	1.300	Fjernbusser

Som det fremgår, er der forskel på hvilke brugere der betjenes af terminalerne. Det synes umiddelbart relevant at sammenligne med en by som Hamburg.

Det vurderes, at kapaciteten på terminalerne i hhv. Berlin og Hamburg er presset, efter en markant vækst i den tyske fjernbustrafik i de seneste år.

Krav til indretning af en fjernbusterminal

En ny terminal skal etableres, så den opfylder krav til tilgængelighed og giver mulighed for assistance til handicappede og bevægelseshæmmede, i overensstemmelse med EU forordning 181/2011 om buspassagerers rettigheder.

Terminalen skal indrettes så den er tilgængelig for alle, herunder personer med funktionsnedsættelser. Dette indebærer, at der allerede i den indledende projektering indarbejdes krav til tilgængelighed for personer med handicap, herunder bl.a. niveauforskelle, ruter, belysning, information, akustik, taktile markeringer og adgang til assistance.

Der er udarbejdet en vejledning "Færdselsarealer for alle", som bør følges i en senere projektering, og bygningsreglementet stiller også krav til indretning, som skal følges. Der kan desuden med fordel anvendes et brugerpanel, som kan konsulteres omkring tilgængelighed for personer med handicap, hvilket Danske Handicaporganisationer har gode erfaringer med ved byggeriet af bl.a. metro og letbane

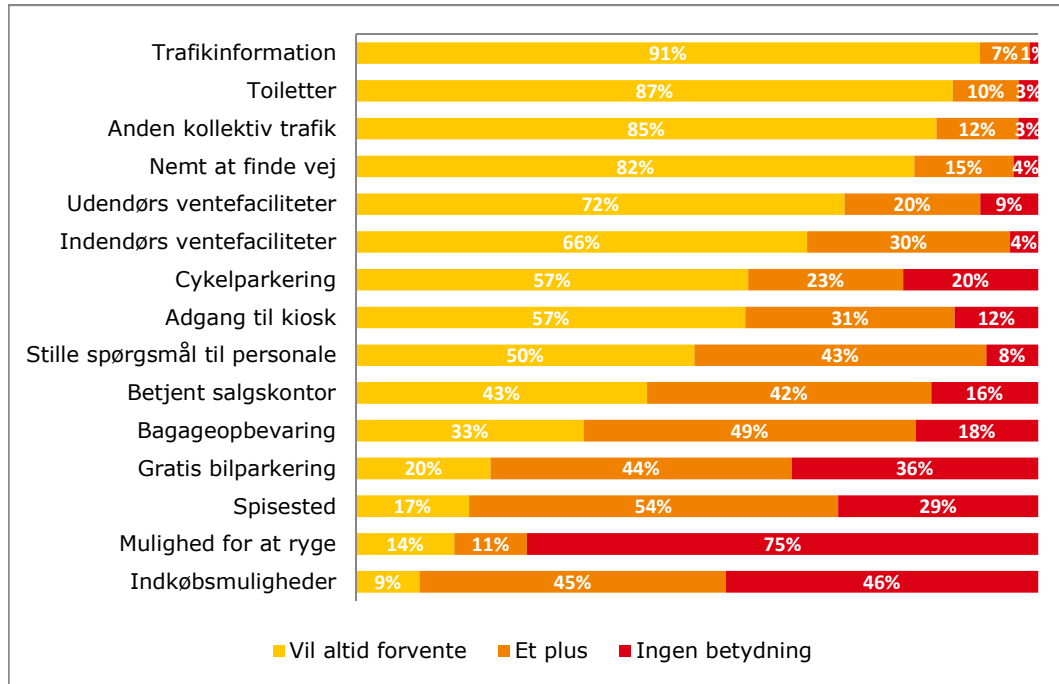
En ny terminal kan desuden indrettes med forskellige niveauer af kundevedtede faciliteter, såsom:

- Trafikinformation – gerne i realtid, så man let kan orientere sig om hvor man finder sin bus, samt om eventuelle forsinkelser for ankomst og afgang.
- Toiletfaciliteter.
- Ventefaciliteter inden og udendørs.
- Kiosk/betjent billetsalg, med personale, som kan besvare spørgsmål og holde opsyn med terminalen – hvilket øger trygheden.
- Cykelparkering, mv.

Disse faciliteter er inkluderet i de skitserede løsninger.

Som en del af analysen, har analysefirmaet Wilke gennemført en undersøgelse gennem et internetpanel. Her er fjernbuspassagerer fra Hovedstadsregionen blevet spurgt, om deres forventninger til forskellige typer faciliteter på en fjernbusterminal i København. Resultaterne fremgår af Figur 12.

Figur 12. Passagerernes forventninger til faciliteter på en fjernbusterminal



Kilde: Wilke

Ud over ønsker til indretningen af en fjernbusterminal, har Wilke også spurgt de interviewede, om de er villige til at betale for en forbedret service ved etablering af en egentlig terminal. Generelt finder de interviewede, at en prisstigning på 5 kr. for en billet vil være acceptabelt, såfremt der er ordnede forhold på terminalen.

Faciliteter til vognmænd

I forbindelse med drift af fjernbusser har busselskaberne et ønske om, at chaufførerne har mulighed for at holde pauser jf. reglerne for køre-/hviletid. Da København naturligt er endestation eller udgangspunkt for fjernbusrejser til mange af de destinationer der køres til, vil der ofte være behov for at afholde disse pauser i København.

Derfor er der et behov for at kunne parkere og afholde pause på, eller i nærheden af, en ny fjernbusterminal. Mange terminaler både i Danmark og udlandet er da også indrettet med tilhørende parkerings-, depot- og chaufførfaciliteter.

Indeværende analyse af en fjernbusterminal omfatter ikke disse faciliteter, da der er meget begrænset plads til at etablere yderligere busparkeringspladser, og faciliteter i øvrigt, ved de undersøgte lokaliteter.

Fysiske placeringsmuligheder for en fjernbusterminal i København

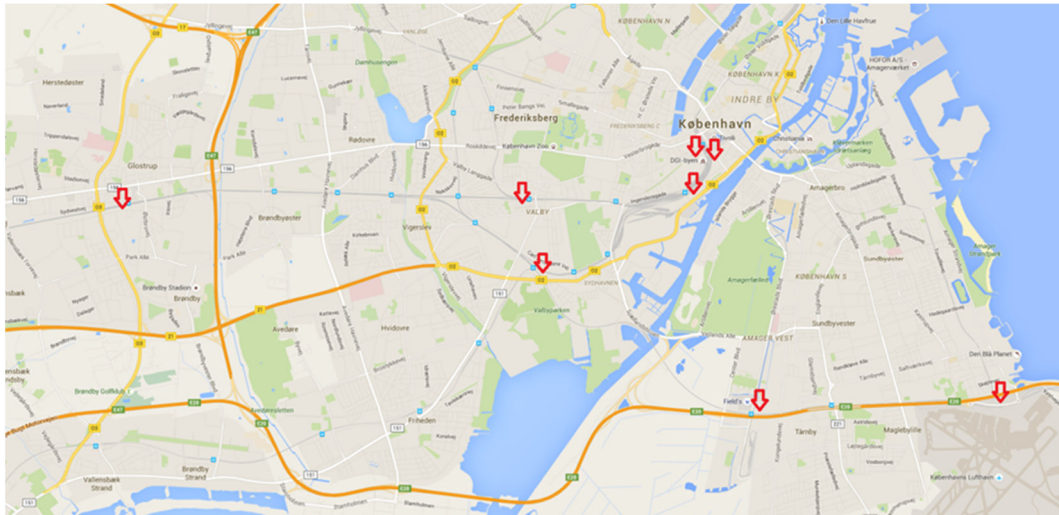
Den geografiske placering af en fjernbusterminal i København er vigtig. Først og fremmest af hensyn til passagerernes endelige rejsemål i Københavnsområdet. Det skal være nemt at komme videre rundt i byen med kollektiv trafik.

Dertil kommer, at vejtilgængeligheden for busserne skal være i orden. Og så skal der naturligvis også være tilstrækkelig plads til selve fjernbusterminalen. En grov vurdering af arealbehovet til en fjernbusterminal med 12-15 holdepladser er, at det skal være i størrelsesordenen 10.000 kvm., inkl. alle faciliteter, cykelparkering mv.

På baggrund af en overordnet vurdering af passagerernes rejsemønstre sammenholdt med tilgængelighed til kollektiv trafik og det overordnede vejnet, kan der peges på følgende placeringsmuligheder for en fjernbusterminal i Københavnsområdet, som alle ligger ved kollektive knudepunkter (Figur 13):

- København H - Postgrunden mv.
- København H - Ingerslevsgade/DGI-Byen
- Dybbølsbro
- Ny Ellebjerg
- Valby
- Ørestad
- Københavns Lufthavn
- Glostrup

Figur 13. Mulige placeringer af en fjernbusterminal i København



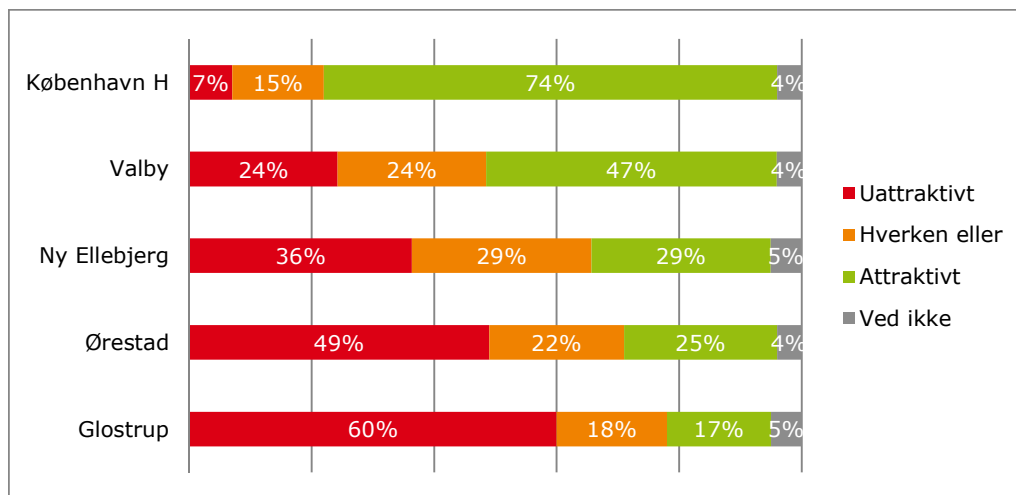
Passagerernes foretrukne placering af en terminal

De nuværende fjernbuspassagerer angiver i Wilkes undersøgelser, at en placering tæt på København H vil være mest attraktiv. Langt mere attraktiv end Valby, som kommer ind på andenpladsen. Ny Ellebjerg vurderes noget mindre attraktiv end Valby, men langt bedre end Ørestad og Glostrup (se Figur 14).

Svarene er naturligvis påvirket af, at København H og Valby er de mest anvendte fjernbusstoppesteder i dag, og at passagererne har svært ved at forholde sig til

placeringer, som de ikke kender særlig godt. Ikke mindst for Ny Ellebjerg som placering gælder det, at denne bliver væsentlig mere attraktiv i årene fremover, efter etablering af bl.a. Metrocityringen.

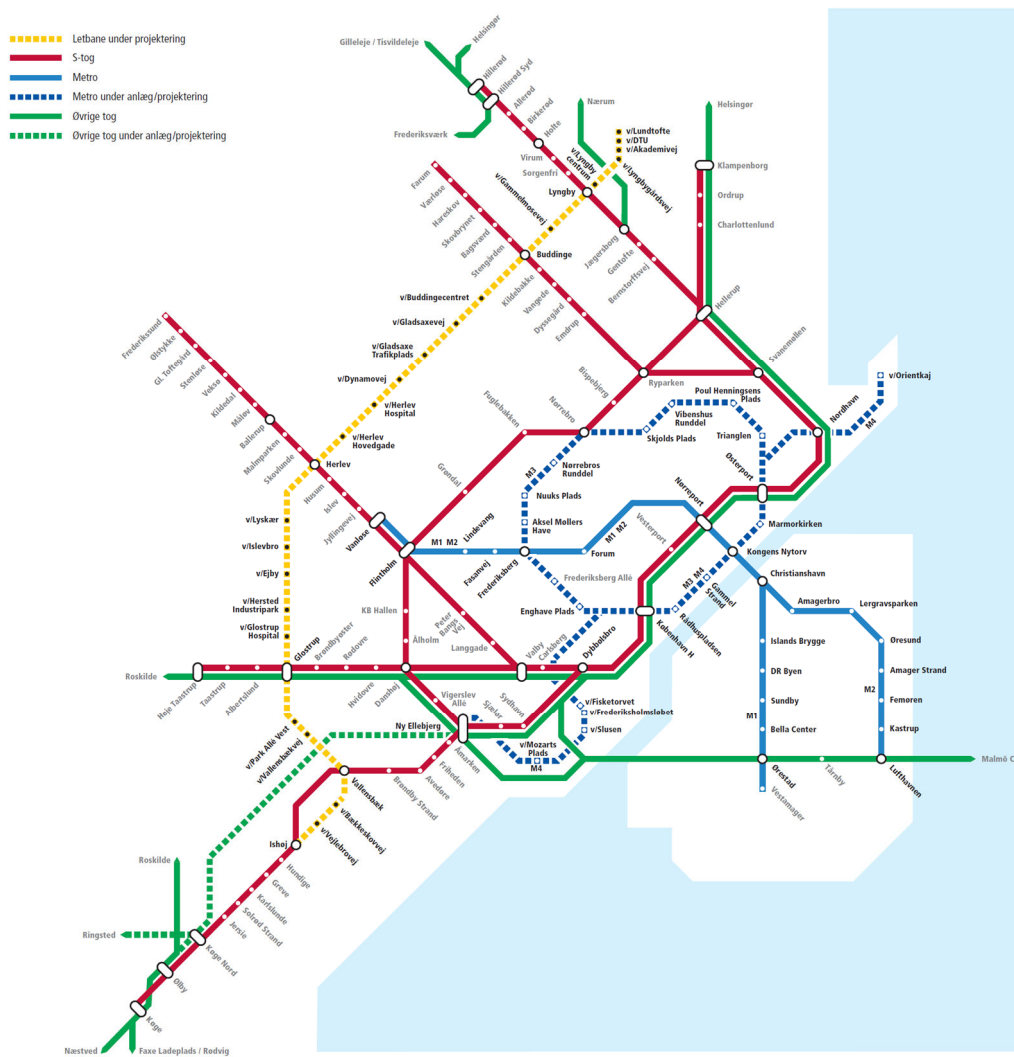
Figur 14. Vurdering af forskellige placeringer af en fjernbusterminal



849 paneldeltageres svar på spørgsmålet "Hvor attraktiv er følgende lokation af en fjernbusterminal for dig?". Deltagerne er både brugere og ikke-brugere af fjernbus. Kilde: Wilke for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Kortet nedenfor viser eksisterende og planlagte (stiplede) tog- og letbanelinjer i Storkøbenhavn (Figur 15). En fjernbusterminal skal gerne være koblet ordentligt til banenettet i Storkøbenhavn, så fjernbuspassagererne har gode muligheder for at komme videre med kollektiv trafik.

Figur 15. Eksisterende og planlagte (stiplede) tog- og letbanelinjer i Storkøbenhavn. Det skal bemærkes, at navnene på de nye metrolinjer ikke er endelige.



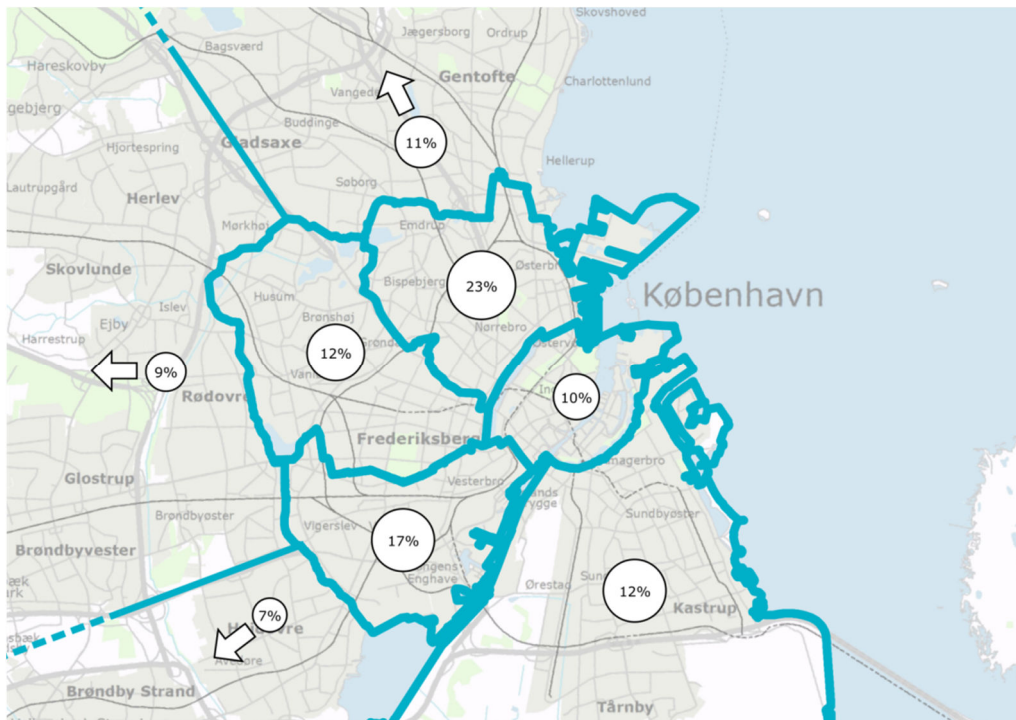
Passagerernes rejsemønstre

Fjernbuspassagerernes rejsemål er i dag helt overvejende indenfor de indre dele af Hovedstadsområdet. Se passagerfordelingen på kortet nedenfor (Figur 16).

Omkring 70 % af passagererne skal til områder i Københavns og Frederiksberg Kommuner. Hovedparten skal til Østerbro/Nørrebro og Vesterbro/Sydvest/Valby, hvor der bl.a. bor mange studerende. De øvrige passagerer fordeler sig nogenlunde ligeligt mellem rejsemål nord, vest og syd for Københavns centrum.

Det giver med dette udgangspunkt bedst mening at arbejde hen mod en placering, der ikke ligger alt for langt væk fra de centrale dele af byen, herunder ikke mindst brokvartererne.

Figur 16. Fjernbuspassagerernes rejsemål



Kortet viser hvor de nuværende fjernbuspassagerer skal til eller fra i Storkøbenhavn. Vist som andel af fjernbusrejser til/fra København.

Kilde: Interviewundersøgelse af 857 fjernbuspassagerer foretaget af Wilke for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Samlet vurdering af placeringsmuligheder

Samlet set vurderes Dybbølsbro, København H ("Postgrunden") og Ny Ellebjerg at udgøre de bedste lokaliseringer for en fjernbusterminal. De forskellige placeringsmuligheder er vurderet på kriterierne:

- Arealforhold: Vurdering af arealets egnethed til fjernbusterminal samt mulighed og tidshorisont for at anvende arealet til en fjernbusterminal.
- Placering ift. passagerernes rejsemål: Vurdering af lokalitetens placering i forhold til, hvor i byen fjernbuspassagererne skal hen eller kommer fra.
- Fremtidig kollektiv betjening: Vurdering af den fremtidige kollektive trafikbetjening inklusive alle besluttede projekter.
- Vejadgang for fjernbusser: Vurdering af nærheden til det overordnede vejnet, de lokale tilkørselsforhold samt køretiden.

Den samlede vurdering af lokaliteterne fremgår af skemaet nedenfor (Figur 17).

Figur 17. Samlet vurdering af lokaliteter

	Areal- forhold	Placering	Fremtidig betjening	Vejadgang	Samlet karakter
København H, "Postgrunden"	2	5	5	3	15
København H, Ingerslevsgade	1	5	5	2	13
Dybbølsbro	4	5	4	3	16
Ny Ellebjerg	3	3	4	4	14
Valby	2	4	3	3	12
Ørestad	1	2	3	5	11
Københavns Lufthavn	1	3	3	5	12
Glostrup	1	1	2	2	6

Vurdering af tilgængeligheden for fem mulige placeringer af en fjernbusterminal. Karakterskala 1-5, hvor 5 er bedst.

Selvom en placering på "Postgrunden" opnår en høj samlet karakter, er en række planlægningsmæssige forudsætninger for en fjernbusterminal her p.t. så usikre, at det vurderes, at der for nærværende ikke er grundlag for at arbejde videre med denne løsning. Disse forhold omtales nærmere ved præsentationen af de enkelte lokaliteter i bilag 1.

For nærmere at illustrere løsningsmulighederne ved Dybbølsbro og Ny Ellebjerg, er disse arealer beskrevet nærmere i det efterfølgende kapitel, ligesom der for disse er udarbejdet beslutningsgrundlag, bestående af skitser og anlægsoverslag.

Fordele og ulemper ved de øvrige placeringsmuligheder er præsenteret i bilag 1.

Anlæg og drift af fjernbusterminal

Anlægsudgifter til etablering af en fjernbusterminal

SWECO har tegnet skitser og anslået anlægsudgifterne ved de to foretrukne placeringer af en fjernbusterminal i København, nemlig Dybbølsbro og Ny Ellebjerg. Anlægsudgifterne er anslået ved brug af principperne for ny anlægsbudgettering i staten på fase 1 niveau, hvilket betyder, at der til det indledende basisoverslag er tillagt et korrektionstillæg på 50 %.

Anlægsudgifterne er ved begge anlæg opdelt på følgende tre kategorier:

1. Anlæg af selve terminalen, herunder etablering af pladsen, p-båse, cykelparkering, terminalbygning og tilhørende overdækning.
2. Trafikstyringsanlæg og passagerinformation.
3. Adgangsforhold/tilkobling til eksisterende vejnet for køretøjer, værende busser, taxaer og personbiler (kiss & ride), samt sikre og trygge adgangsveje for fodgængere og cyklister.

Opdelingen på disse tre kategorier gør det muligt at arbejde med forskellige finansieringsmuligheder for hver af disse kategorier.

Ved både Dybbølsbro og Ny Ellebjerg forventes der etableret en terminalbygning på ca. 500 m² med ventefaciliteter, toiletter, mulighed for kiosk med lagerfacilitet, vindfang, gangarealer, mv.

Arealet ved Dybbølsbro

Figur 18. Areal ved Dybbølsbro



Det ledige areal der kan anvendes til en fjernbusterminal er markeret med rødt.

Arealforhold

Under Dybbølsbro er der et areal på omkring 25.000 kvm, som vil kunne rumme en fjernbusterminal (markeret med rødt på Figur 18). Terminalen kan placeres på den halvdel af arealet som ligger nærmest Dybbølsbro og Dybbølsbro S-togsstation. Resten af arealet kan evt. anvendes til bussernes langtidsparkering mv, men giver også mulighed for evt. senere kapacitetsudvidelse.

Ifølge lokalplanen er arealet ved Dybbølsbro i dag udlagt som teknisk areal, og derved bør der ikke være problemer ift. anvendelse af arealet til fjernbusterminal. Som en del af de strategiske analyser under Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (daværende Transportministeriet), indstillede Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen (daværende Trafikstyrelsen) i december 2013 i rapporten "Stationskapaciteten ved København H", at arealet ved Dybbølsbro kunne blive relevant at inddrage på lang sigt, hvis København H skulle udvides. Det kunne fx være tilfældet hvis omfanget af banebetjening udvides yderligere i forhold til den betjening, som er lagt til grund i de pt. besluttede jernbaneprojekter, som København-Ringsted, Femern og Timemodellen.

Det vurderes dog, at en re-analyse af mulighederne for udbygning af København H, vil pege på, at de nuværende DSB klagøringsarealer til IC 3, der optager to spor og ligger langs med det foreslåede areal til fjernbusterminalen, kan anvendes til andre jernbaneformål efter udfasning af IC 3-togene. Der kan således være andre muligheder for udbygning af København H, end det foreslåede areal til fjernbusterminalen.

Arealet ved Dybbølsbro ejes i dag af Banedanmark. I forbindelse med analysen af muligheden for at kunne etablere en fjernbusterminal på området, har der været afholdt en række møder med Banedanmarks arealanvendelseskontor. På denne baggrund har Direktionen i Banedanmark bekræftet, at man er indstillet på at leje arealet ud. Den årlige lejeudgift er foreslået af Banedanmark til at udgøre 150 kr. pr. m² p.a. med en årlig regulering på minimum 3 %.

Kapaciteten på en fjernbusterminal under Dybbølsbro kan på sigt udbygges med en evt. (mindre) terminal på "Postgrunden". "Postgrunden" ligger i umiddelbar forlængelse af arealet under Dybbølsbro. Mulighederne for at etablere en fjernbusterminal ved "Postgrunden" beskrives nærmere i bilag 1.

Placering ift. passagerernes rejsemål

En fjernbusterminal ved Dybbølsbro vil opleves som centralt placeret i forhold til en stor del af passagerernes rejsemål i forskellige dele af København. Dels fordi det herfra er nemt at komme videre med kollektiv trafik, særligt med S-toget, dels fordi det er attraktivt for mange passagerer at ankomme "midt i byen".

Kollektiv trafikbetjening

Dybbølsbro Station har i dag adgang til alle S-togslinjer, bortset fra S-Ringbanen. Der er dermed mulighed for at komme direkte videre til langt de fleste områder i Storkøbenhavn. Der er desuden betjening med S-bus. I 2023 bliver der også adgang til Metrostation ved Fisketorvet, inden for ca. 10 min. gangafstand, ligesom at Metrostationen ved København H vil kunne nås indenfor 10 minutter med S-toget.

Den kollektive trafik på Dybbølsbro vil omfatte:

- Alle S-togslinjer – på nær S-Ringbanen
- Metro M3 og M4 (Cityringen og Nord-Sydhavnsmetroen) ved hhv. København H og Fisketorvet inden for ca. 10 min. gang
- A-bus

Vejadgang for fjernbusser

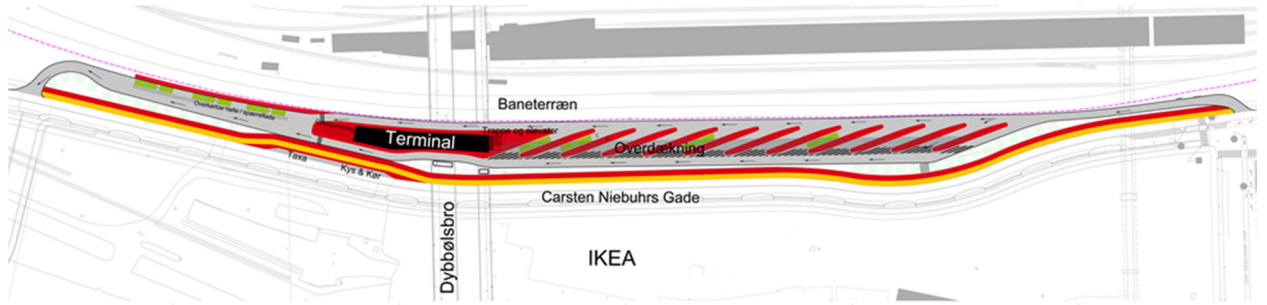
Vejadgangen til en fjernbusterminal under Dybbølsbro vurderes at være rimelig god, idet der kan etableres god adgang til det overordnede vejnet i Vasbygade. Umiddelbart er det tanken, at busserne skal køre ind ved Tivoli Hotel i den østlige ende, og køre ud i den vestlige ende ved Trafiktårnet.

Køretid fra Køge er 30-45 minutter (Kilde: Google, ankomst fredag kl. 16).

Terminalløsning ved Dybbølsbro

I den skitserede løsning etableres 15 busholdepladser på terminalen.

Figur 19. Skitse for fjernbusterminal under Dybbølsbro.



Rød er fodgængerarealer inkl. busperroner. Gul er cykelsti. Grøn er holdende fjernbusser.

Overordnet disponering af arealet

Indkørslen til terminalen sker fra områdets østlige ende, hvor det østlige område anvendes til perroner for busserne. Midt i terminalområdet (under Dybbølsbro) placeres terminalbygning og cykelparkering, samt trapper og elevator til Dybbølsbro. Den vestlige del af terminalen benyttes til standpladser i længdeopstilling, som kan benyttes af ledbusser, hvorefter udkørslen til Carsten Niebuhrs Gade er placeret. Terminalen dækker samlet set et areal på ca. 10.300 m².

Forhold for busser

Busser kører ind i terminalens østlige ende fra Arni Magnussons Gade ved Tivoli Hotel & Congress Center, hvor det signalregulerede kryds ved Carsten Niebuhrs Gade udbygges med et ekstra ben forbeholdt indkørende busser. Busserne kører til de enkelte standpladser og fortsætter ligefrem og gennem terminalen med udkørsel til Carsten Niebuhrs Gade, som leder videre til Kalvebod Brygge, hvor busserne kan køre i begge retninger. Som følge af de snævre pladsforhold må en bus, som efter udkørsel ønsker at køre tilbage til terminalen, anvende ruten via Kalvebod Brygge. Det er ikke muligt, ved udkørsel, at svinge til venstre ad Carsten Niebuhrs Gade eller fra Carsten Niebuhrs Gade at svinge ind på terminalen ved Arni Magnussons Gade.

Terminalen øst for terminalbygningen udformes med 12 standpladser til 15 m busser i 20 graders lamelopstilling. Alle standpladser har uafhængig til- og frakørsel. Dette opstillingsprincip er valgt, da fjernbusser, sammenlignet med busser i almindelige terminaler, har længere opholdstid i terminalen, bl.a. på grund af mere bagagehåndtering. Dette vanskeliggør opstilling af flere busser i forlængelse af hinanden ved den samme standplads (telematikstyret trafikafvikling). Der er ikke etableret pladser til busser i depot, da det forudsættes, at terminalen kun benyttes af busser i drift. Busser, som ikke er i drift, henvises til andre lokaliteter.

Med den foreslåede opstilling har alle busser en perron på hver side af bussen. Herved er det muligt at åbne bagagelemme i begge sider af bussen uden risiko for påkørsel af bagage, bagagelemme eller passagerer.

Udover de 12 standpladser til 15 m busser etableres der standpladser i længdeopstilling for 18 m ledbusser vest for terminalbygningen. Disse standpladser kan naturligvis også benyttes af andre typer busser. Såfremt standpladserne udelukkende anvendes til 18 m busser er der plads til 3 busser, som vil kunne ankomme og afgå uafhængigt af hinanden. Af hensyn til håndtering af bagagelemme på bussernes venstre side etableres en overkørbar helle, som kan beskytte buspassagerer mod forbigående busser.

Forhold for cyklister

Cyklister antages primært at ankomme fra Dybbølsbro, hvor der på broen allerede i dag er cykelparkering. Derudover vil der blive etableret en elevator fra broen ned til terminalområdet, hvor der yderligere placeres 2-etagers cykelparkering med i alt 120 pladser.

Det vil også være muligt at komme frem til cykelparkeringen via Carstens Niebuhrs Gade.

En evt. senere udvidelse af cykelparkeringen vil skulle ske på bekostning af andre elementer på den centrale del af terminalområdet.

Forhold for fodgængere

Det forventes, at størstedelen af fodgængerne ankommer til terminalen fra Dybbølsbro via den etablerede trappe og elevator. Dette leder fodgængerne direkte ned til terminalbygningen.

Fra terminalbygningen er alle busperroner forbundet med et langsgående fodgængerfelt. Derudover er terminalbygningen forbundet med fortovet langs standpladserne i længdeopstillingen samt med fortovet på Carsten Niebuhrs Gade.

For handicappede vil alle fodgængerforbindelser, herunder de enkelte busperroner være forsynet med ledelinjer og opmærksomhedsfelter, ligesom kantstenslysninger vil være udformet i henhold til kravene for tilgængelighed for bl.a. kørestolsbrugere.

Forhold for individuel biltrafik

Terminalen vil ikke være tilgængelig for individuel biltrafik. Da mange fjernbuspassagerer medbringer større mængder bagage i forhold til by- og regionalbuspassagerer, må det forventes, at en del passagerer ankommer eller afhentes i bil. Der er derfor foreslået etableret Kiss & Ride (6 pladser) samt Taxa holdepladser (2 pladser) langs Carsten Niebuhrs Gade.

Overdækning

Med henblik på at forbedre komforten for gående passagerer, når de i regn- og snevejr enten bevæger sig mellem terminalbygningen og de enkelte busperroner eller opholder sig på perronerne, overdækkes den centrale gangforbindelse mellem perronerne. Det er kun den forreste halvdel af perronerne, som overdækkes. Der er tale om en simpel overdækningsløsning, der primært tjener praktiske formål.

Anlægsoverslag

Figur 20. Anlægsoverslag for Dybbølsbro

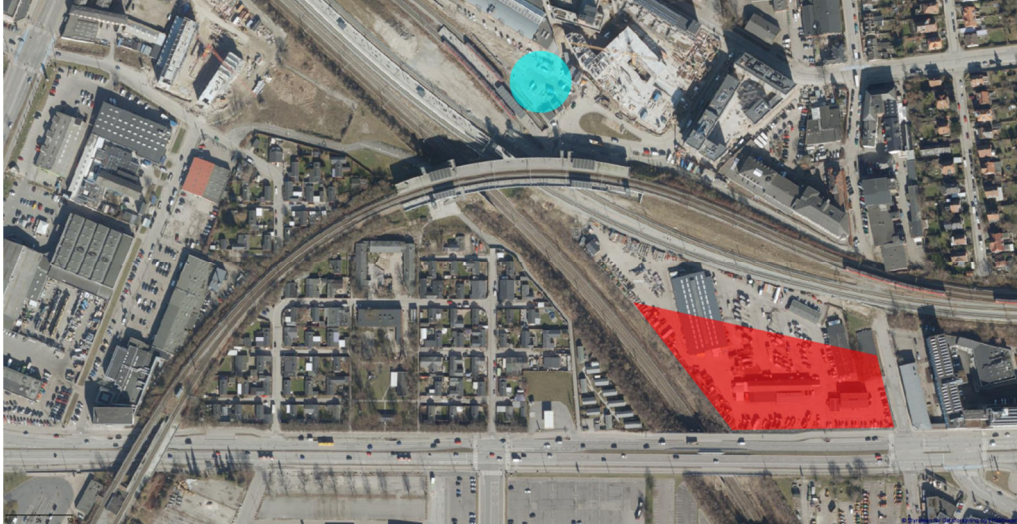
Dybbølsbro		
Selve terminalen	50,1	mio. kr.
Trafikstyring	3,8	mio. kr.
Adgangsvej mv.	8,1	mio. kr.
I alt	62,0	mio. kr.

Anlægsoverslaget for selve terminalen er ca. 8,5 mio. kr. dyrere end løsningen på Ny Ellebjerg, som skitseres nedenfor. Årsagen til det højere overslag er hovedsageligt, at der anlægges 2 yderligere standpladser og det overdækkede areal derfor er større. Samtlige beløb i anlægsoverslaget er inklusiv et 50 % korrektionstillæg, jf. principperne for ny anlægsbudgettering i staten.

Som en del af adgangsvejene m.v. er der i overslaget medtaget omkostninger til etablering af elevator- og trappeforbindelse til Dybbølsbro.

Arealet ved Ny Ellebjerg

Figur 21. Areal ved Ny Ellebjerg



Den røde markering angiver en mulig placering af en fjernbusterminal på den kommunale materielplads "Strømmen". Den blå prik markerer den forventede placering af underjordisk metrostation.

Arealforhold

En placering af en fjernbusterminal ved Ny Ellebjerg vil utvivlsomt styrke områdets fremtidige funktion, som et centralt passagerknudepunkt for en lang række forskellige kollektive transportformer.

Igennem analysen af en mulig placering af en fjernbusterminal ved Ny Ellebjerg, har to forskellige placeringer af den kommende metrostation været i spil, afhængig af hvorvidt stationen skulle etableres i overfladeniveau, eller som en underjordisk station. I oktober 2016 indgik parterne i Metroselskabet (Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, Københavns og Frederiksberg kommuner) en aftale om at anlægge metrostationen som en underjordisk station. Metrostationens forventede placering er vist med en blå prik på kortet ovenfor (Figur 21).

Uagtet den nøjagtige placering af metrostationen, vil der ikke også være plads til en fjernbusterminal nord for Ny Ellebjerg station, i direkte sammenhæng med stationsforpladsen. Samtidig ville en terminal på dette område betyde, at fjernbusserne skulle benytte Carl Jacobsens vej som adgangsvej, hvilket ikke er en hensigtsmæssig løsning i forhold til trafiksikkerhed og støj for naboerne.

Det vil imidlertid være oplagt at placere en fjernbusterminal på området sydøst for Ny Ellebjerg. Der tænkes her på en placering på den nuværende kommunale materielplads "Strømmen", markeret med rødt på kortet ovenfor (Figur 21). Her vil der være gode adgangs- og arealforhold til formålet.

Københavns Kommune ejer arealet ved "Strømmen", og der er p.t. ikke planlagt ændringer i anvendelsen. Mht. anvendelsen af dette areal til fjernbusterminal skal det nævnes, at der mellem banen og den foreslåede placering for en fjernbusterminal er udlagt et areal til diverse rørføringer. Derfor kan et stykke af arealet ikke bebygges, da der tidsbegrænset skal være adgang til disse. Der vil dog stadig være et tilgængeligt areal på ca. 10.000 kvm, hvilket er tilstrækkeligt til etablering af en fjernbusterminal.

Arealet ved "Strømmen" vurderes på sigt at udgøre en attraktiv byggegrund, og en fjernbusterminal kan på sigt placeres som en del af et erhvervsbyggeri på grunden og derved indgå som en positiv del af området.

Københavns Kommune ønsker ikke umiddelbart, at der etableres en fjernbusterminal på Ny Ellebjerg, og det er usikkert, hvorvidt kommunen vil være interesseret i at sælge eller udleje arealet. Lejeudgiften kendes derfor ikke. Dertil kommer ukendte udgifter til flytning af kommunens materielplads.

Fra en fjernbusterminal på "Strømmen" vil Ny Ellebjerg station kunne nås ved enten at gå udenom banerne eller ved etablering af en underjordisk gangtunnel. Vejen uden om banerne vil følge stikvejen kaldet Strømmen, hvor en eksisterende gang- og cykeltunnel kan anvendes, og derefter kan man gå langs med banen af en mindre sti, som ender ved stationsforpladsen. Dette anslås at ville tage 10-15 minutter. Som alternativ hertil kan der etableres en direkte gangtunnel mellem terminalen og stationen, der kan forbindes med trappe og elevator til de forskellige baner, regionalbaner, S-tog og den kommende metro. Sidstnævnte vurderes at udgøre en langt mere attraktiv, om end dyrere, løsning. Gåafstanden vil herved kunne bringes ned til under 5 minutter.

Gåturen under den eksisterende gang- og cykeltunnel og langs med banen, vil formentlig blive opfattet af de kommende brugere som værende utryk og unødigt besværlig. Omvendt må det forventes, at byudviklingen på sigt, på en af de mest stationsnære placeringer i København, på det nuværende areal på Strømmen, kun for alvor vil blive opfattet som attraktiv, såfremt der etableres en direkte gangtunnel mellem stationen og et kommende byggeri, herunder en eventuel fjernbusterminal.

Den nye metrolinje ved Ny Ellebjerg station forventes færdig i 2023-25. Først på det tidspunkt vil det egentlige potentiale som trafikknudepunkt ved Ny Ellebjerg kunne realiseres. Formentlig vil det også tidligst være på det tidspunkt, at potentialet til at udnytte arealet ved "Strømmen" til evt. erhvervsbyggeri, med en tilhørende fjernbusterminal, for alvor vil være til stede.

Placering ift. passagerernes rejsemål

En placering ved Ny Ellebjerg ligger et stykke fra centrum og fra destinationerne i København, som de fleste fjernbuspassagerer har. Men dog med gode muligheder for at komme til og fra med kollektiv trafik.

Kollektiv trafikbetjening

Ny Ellebjerg Station er under udvikling som et af Københavns stærkeste kollektive trafikknudepunkter med adgang til næsten alle togsystemer. Placeringen i byområdet er attraktiv for en stor del af de nuværende fjernbuspassagerer. Kendskabet til stationen og dens muligheder er dog ikke så stort – endnu.

Den kollektive trafik på Ny Ellebjerg Station vil omfatte:

- IC- og Re-tog
- S-tog (Køgebugtbanen og Ringbanen)
- Nord-Sydhavnsmetroen
- Mulighed for direkte tog til lufthavnen (kræver etablering af perroner på Øresundsbanen)
- Begrænset busbetjening af stationen, men adgang til A-bus fra Gl. Køge Landevej.

Vejadgang for fjernbusser

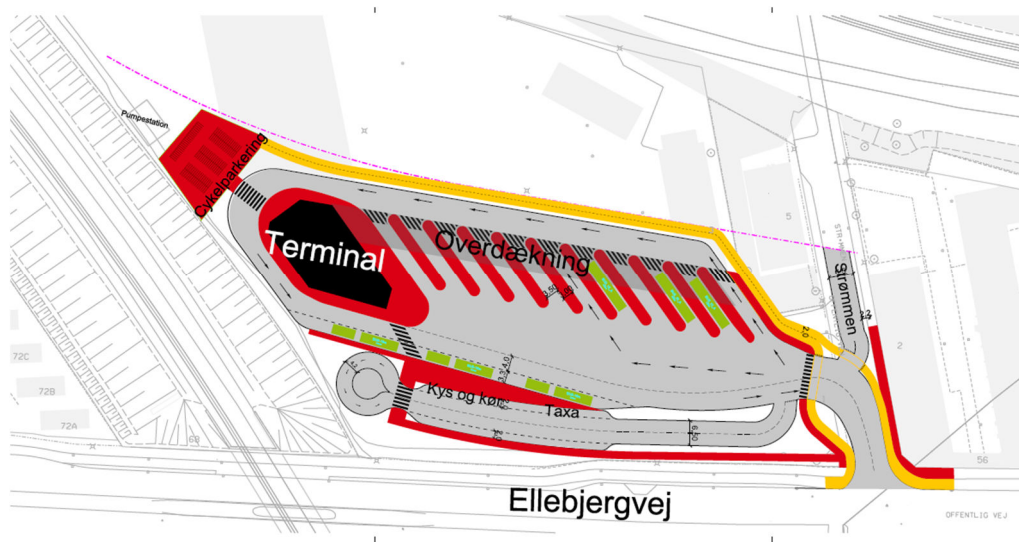
Placeringen ligger tæt ved motorvejens afslutning ved Folehaven, og dermed med ca. 5-10 minutters kortere køretid end til København H.

Køretid fra Køge er 26-35 minutter (Kilde: Google, ankomst fredag kl. 16).

Terminalløsning ved Ny Ellebjerg

I den skitserede løsning etableres 13 busholdepladser på terminalen.

Figur 22. Skitse for fjernbusterminal ved Ny Ellebjerg.



Rød er fodgængerarealer inkl. busperroner. Gul er cykelsti. Grøn er holdende fjernbusser.

Overordnet disponering af arealet

Ind- og udkørsel til terminalområdet sker fra krydset mellem Ellebjergvej og Strømmen². Det foreslås dog at føre indkørslen til terminalen direkte ud i krydset ved at lade Strømmen blive en sidevej til indkørslen. Selve terminalområdet består af en række perroner samt en terminalbygning. Samlet set dækker terminalen et område på ca. 10.400 m².

Arealet mellem fjernbusterminalen og jernbanen skulle anvendes til metrobyggezone og -station, såfremt metroen blev anlagt i overfladeniveau. Dette er lagt til grund i den skitserede løsning.

Forhold for busser

Busserne kører ind på terminalen fra krydset ved Ellebjergvej, hvor de har mulighed for at køre ind til standpladserne midt på terminalen, eller køre rundt om terminalbygningen for derved at komme til standpladserne i længdeopstilling. Busserne, som holder ved standpladserne midt på terminalen, vil ligeledes køre rundt om terminalbygningen for at kunne køre ud af terminalen. Ved at have en gennemkørselsvej langs med banen, sikres det samtidig, at der fortsat er en adgangsvej til Ny Ellebjerg station for udrykningskøretøjer med videre.

Terminalen er udformet med 10 standpladser (15 m busser), der alle har uafhængig til- og frakørsel. Dette princip er valgt, da fjernbusser, sammenlignet med busser på andre terminaler, har længere opholdstid i terminalen på grund af bl.a. en større bagagehåndtering. Dette vanskeliggør opstilling af flere busser i forlængelse af hinanden ved den samme perron (telematikstyret trafikafvikling). Der er ikke etableret pladser til busser i depot, da det forudsættes, at terminalen kun benyttes af busser i drift. Busser, som ikke er i drift, henvises til andre lokaliteter.

² "Strømmen" er dels den Kommunale materielplads, men også den vej materielpladsen ligger på.

Med den foreslåede opstilling har alle busser en perron på hver side af bussen. Herved er det muligt at åbne bagagelemme i begge sider af bussen, uden risiko for påkørsel af bagage, bagagelemme eller passagerer.

Udover de 10 standpladser til 15 m busser etableres der 3 standpladser i længdeopstilling for 18 m busser. Disse kan naturligvis også benyttes af andre typer busser. Såfremt standpladserne udelukkende anvendes til 18 m busser, er der plads til 3 busser, som vil kunne køre uafhængigt af hinanden.

Forhold for cyklister

Der etableres cykelparkering i det nordvestlige hjørne af terminalen. Denne placering er valgt, da det ønskes at cykelparkeringen ligger tæt på en mulig kommende gangtunnel mellem fjernbusterminalen og stationen. Der etableres cykelsti fra krydset ved Ellebjergvej, som leder cyklisterne om til cykelparkeringen.

Skitseforslaget viser cykelparkering med 112 pladser, hvilket nemt kan fordobles ved etablering af cykelparkering i 2 etager.

Forhold for fodgængere

Der etableres fortov fra krydset ved Ellebjergvej, som leder fodgængerne hen til terminalbygningen eller direkte til busperronerne. Fra terminalbygningen er alle busperroner forbundet med et langsgående fodgængerfelt. Derudover er terminalbygningen ligeledes forbundet med fortovet langs standpladserne i længdeopstillingen, Kiss & Ride og taxaholdepladserne.

For handicappede vil alle fodgængerforbindelser, herunder de enkelte busperroner være forsynet med ledelinjer og opmærksomhedsfelter, ligesom kantstenslysninger vil være udformet i henhold til kravene for tilgængelighed for bl.a. kørestolsbrugere.

Forhold for individuel biltrafik

Da mange fjernbuspassagerer medbringer større mængder bagage i forhold til by- og regionalbuspassagerer, må det forventes, at en del passagerer ankommer eller afhentes i bil. Derfor er der i løsningen etableret Kiss & Ride (12 pladser) og taxaholdepladser (4 pladser).

Adgangen til Kiss & Ride samt taxaholdepladser sker ved samme indkørsel, som busserne benytter, umiddelbart efter indkørsel er der dog etableret en vej syd for busstandpladserne, hvorpå holdepladserne er etableret. Vejen ender blindt, hvor der i enden er etableret en lille rundkørsel. Det er således nemt for bilister at komme tilbage til Ellebjergvej.

Overdækning

Med henblik på at forbedre komforten for gående passagerer, når de i regn- og snevejr enten bevæger sig mellem terminalbygningen og de enkelte busperroner eller opholder sig på perronerne, overdækkes den centrale gangforbindelse mellem perronerne. Det er kun den forreste halvdel af perronerne, som overdækkes. Der er tale om en simpel overdækningsløsning, der primært tjener praktiske formål.

Anlægsoverslag

Figur 23. Anlægsoverslag for Ny Ellebjerg

Ny Ellebjerg		
Selve terminalen	41,7	mio. kr.
Trafikstyring	3,8	mio. kr.
Adgangsvej mv.	35,0	mio. kr.
I alt	80,5	mio. kr.

Selve terminalen forventes at kunne etableres lidt billigere end terminalen ved Dybbølsbro, da der er tale om lidt færre standpladser og derved mindre behov for overdækning mv.

I det samlede anlægsoverslag er medtaget en udgift til etablering af adgangsveje mv. på 35 mio. kr. Dette dækker over mindre udgifter til etablering af den ændrede vejadgang fra "Strømmen" og dels et væsentligt større beløb til etablering af en gangtunnel mellem terminalen og stationsområdet. Beløbet til etablering af en gangtunnel er anslået af Metroselskabet, i sammenhæng med tidligere projektering af en metrostation i overfladeniveau sydøst for Ny Ellebjerg. De mere præcise forudsætninger for placering, kapacitet mv. for denne tunnel er ukendte og bør nærmere analyseres.

I anlægsoverslaget er medtaget udgifter til byggeledelse samt et 50 % korrektionstillæg, jf. principperne for ny anlægsbudgettering i staten. Dette gælder dog ikke for etableringen af den omtalte gangtunnel, hvor overslaget som nævnt er udarbejdet af Metroskabet og fortsat er forbundet med en vis usikkerhed hvad angår placering og dimensionering.

Omkostninger og indtjeningspotentiale for en fjernbusterminal

På baggrund af anlægsoverslagene og scenarierne for fremtidig trafik, kan der opstilles et beregningseksempel over omkostninger og indtægter for en ny fjernbusterminal i København. Det er valgt at gøre dette for udvalgte år: 2020, 2025 og 2030.

I beregningseksemplet skelnes ikke mellem om en terminal placeres ved Ny Ellebjerg eller ved Dybbølsbro. Forskellen i årene 2020, 2025 og 2030 er alene antallet af forventede busanløb. Det resulterer i følgende anslåede driftsøkonomi for fjernbusterminalen:

Figur 24. Beregningseksempel på årlige indtægter og omkostninger ved drift af en fjernbusterminal (de anslåede udgifter til anlægsveje er ikke medtaget i eksemplet):

Mio. kr.: Alle tal i faste 2016 priser	År 2020	År 2025	År 2030
Gennemsnitligt antal busanløb pr. dag	118	145	172
Takstindtægter for anløb af busser	6,5	7,9	9,4
Lejeindtægter fra kiosk mv.	0,4	0,4	0,4
Indtægter i alt	6,8	8,3	9,8
Løn til terminalens bemanning og ledelse	2,7	2,7	2,7
Renholdelse	0,5	0,5	0,5
Løbende udgifter til drift, vedligehold mv.	1,0	1,0	1,0
Vedligehold af tekniske anlæg	0,2	0,2	0,2
Leje af areal	1,5	1,5	1,5
Afskrivninger (30 år)	2,3	2,3	2,3
Finansielle omkostninger (gns. rente)	1,1	1,1	1,1
Udgifter i alt	9,2	9,2	9,2
Netto	-2,3	-0,9	0,6

Indtægter

På baggrund af basisscenariet for udvikling af trafikken, som er opstillet i vurdering af kapacitetsbehovet ovenfor, er beregnet et gennemsnitligt antal busanløb pr. dag hhv. 118 (i 2020), 145 (i 2025) og 172 (i 2030).

Det antages at operatørerne betaler for at anløbe terminalen, hvilket er normal praksis andre steder i Danmark og i udlandet. Det sker dog med meget forskellige satser, mængderabatter og satser for spidsbelastningsperioder.

På baggrund af drøftelser med enkelte operatører i branchen, ligges til grund, at der er en gennemsnitlig takstbetaling på 150 kr. pr afgang fra terminalen. Det vurderes dog at være i overkanten af det rimelige, men den endelige vurdering vil blandt andet afhænge af de faciliteter, som kan tilbydes på terminalen, samt de rabatter, der kan opnås ved mange anløb fra den samme operatør.

I udgangspunktet forventes der kun opkrævet en afgift ved afgang fra terminalen med passagerer, og således ikke ved ankomst eller afsætning af passagerer. Dette udgangspunkt er valgt for at sikre, at terminalen benyttes til såvel afsætning som optagelse af passagerer. Den mere præcise udformning af reglerne og procedurerne for dette, herunder mulighederne for at opnå rabatter, må dog vurderes nøjere, som en del af overvejelserne om organiseringen af terminalen.

Baseret på disse forudsætninger, samt forventede indtægter for udlejning af lokaler i terminalen til 3. mand, anslås der årlige indtægter på mellem 6,8 og 9,8 mio. kr.

Omkostninger

Det er forudsat, at terminalen er bemandedet i 14 timer af åbningstiden af 2 personer. Det svarer til samlet 6,5 fuldtidsansatte. Baseret på erfaringer fra andre terminaler anvendes terminalerne primært i tidsrummet 8.00-22.00 både i weekender og på hverdage.

Omkostninger til renholdelse, løbende drift og vedligehold mv. er skønsmæssigt fastsat ud fra, hvad niveauet er på tilsvarende terminaler.

Anlægsprisen for selve terminalen er i beregningseksemplet fastsat til 45 mio. kr. hvilket ligger mellem anlægspriserne for løsningerne for hhv. Dybbølsbro (50,1 mio. kr.) og Ny Ellebjerg (41,7 mio. kr.).

Prisen for trafikstyringsanlægget er i beregningseksemplet sat til 3,8 mio. kr.

Der er indregnet udgifter svarende til 5 % af anskaffelsessummen til løbende vedligeholdelse af trafikstyringsanlæg, informationstavler mv.

Udgifter til etablering af adgangsveje er ikke indregnet i beregningseksemplet, da disse antages at blive finansieret særskilt, som en del af overdragelsen af et givet areal til terminalformål.

Der forudsættes finansielle omkostninger på godt 1,1 mio. kr. årligt til forrentning (gennemsnitlig rente på 4 %), og et årlig beløb på godt 2,3 mio. kr. til afskrivninger. Afskrivningerne er opdelt på hhv. anlægsudgifter til selve terminalen, som afskrives over 30 år med 1,5 mio. kr. årligt, samt afskrivninger på trafikstyringsanlægget, som afskrives over 5 år, med 0,8 mio. kr. årligt.

Der er indregnet en årlig leje på 1,5 mio. kr. til leje af areal. Det svarer til 150 pr. m², som er den pris der er oplyst af Banedanmark for leje af arealet ved Dybbølsbro.

Samlet økonomi

Med de anslåede indtægter og udgifter anslås en terminal at kunne balancere med et minus på godt 2,3 mio. kr. i etableringsåret (2020), et mindre underskud i 2025 på 0,9 mio. kr., og et mindre årligt overskud på 0,6 mio. kr. i 2030.

Det skal understreges, at ovenstående beregninger er relativt følsomme overfor ændringer i forudsætningerne, herunder prognosetal for anvendelse, størrelse af benyttelsesafgift, bemandingsbehov, afskrivningsperiode, udgifter til trafikstyringsanlæg, anlægsoverslag mv.

De anslåede driftsomkostninger for en fjernbusterminal er relativt faste, givet at der er den anførte bemanning i den anførte åbningstid.

Mulig organisation af en fjernbusterminal

Organisering af holdsteder i dag i København

Der er ingen formel organisering af holdstederne i København i dag. Holdepladserne ved Bernstorffsgade og Ingerslevsgade ligger på offentlig vej, og her søger selskaberne tilladelse til at holde hos Københavns Kommune. Holdepladsen ved Valby ligger på et areal som ejes af DSB.

Holdestedet ved Bernstorffsgade anvendes kun af Gråhundbus, som er den eneste operatør, der har tilladelse til at holde der.

Holdestedet ved Valby anvendes hovedsageligt af Abildskou og Movia, hvor Abildskou råder over 6 holdepladser, mens Movia råder over 2 holdepladser. Derudover er der to afsætningspladser ved indkørslen til området.

Holdestedet ved Ingerslevsgade anvendes af de fleste andre selskaber, samt af turistbusser.

På holdstederne ved hhv. Bernstorffsgade og Valby station, har den manglende organisering begrænset betydning for driften, da der ikke er behov for koordinering mellem brugerne.

På holdstedet ved Ingerslevsgade er der mange brugere og ingen formel organisering. Kapaciteten udnyttes derfor ikke optimalt. Der er umiddelbart ingen fælles koordinering af, hvilke selskaber der holder hvor på pladsen, og i hvilke tidsrum. Dog er pladserne nærmest Hovedbanegården, hvor der er opstillet 3 læskure, forbeholdt de internationale fjernbusser.

Ud over fjernbusserne, anvendes holdepladsen ved Ingerslevsgade også af turistbusser som både bruger pladsen til afsætning/opsamling af passagerer og til parkering. Derved har fjernbusoperatørerne ingen sikkerhed for, at der er ledig plads til at holde med de busser, som de planlægger.

Eksempler på organisering af fjernbusterminaler andre steder i Danmark

Organiseringen af busterminaler andre steder i Danmark varierer. Samtidig er terminalerne karakteriseret ved, at de ud over at betjene fjernbusser, også betjener regionale og/eller lokale busser. Derfor er trafikselskaberne typisk involveret i organisering og drift af terminalerne.

Aarhus rutebilstation

Aarhus rutebilstation anvendes til en del forskellig trafik. Dels er det en stor station for Midttrafik (MT) der anvender den til både by- og regionalbusser. Dels anvendes den til x-busser samt danske og internationale fjernbusser.

Rutebilstationen er organiseret som andelsselskab, hvor MT ejer størstedelen af andelene, mens Abildskou og Eurolines ejer 2 andele hver. Den blev oprindeligt etableret som aktieselskab, men overgik til andelsselskab for ca. 25 år siden.

Bestyrelsen består af repræsentanter fra MT, Abildskou, Arriva og Grønne busser. Kommunen ejer stationspladsen og stiller denne til rådighed for andelsselskabet. Driften af terminalen omfatter også MT's kunde- og callcenter hvor der er omkring 20 fuldtidsansatte.

Der er en benyttelsesafgift på 18 kr. for anløb på rutebilstationen.

Terminalen drives med tilskud fra MT, og har desuden lejeindtægter fra udlejning af lokaler til pizzeria/café.

Ikke alle fjernbusser som kører til/fra Aarhus benytter terminalen. Terminalen bruges som udgangspunkt ikke af turistbusser – men der kommer ind imellem forespørgsler som bliver forsøgt passet ind.

Terminalen har 30 holdepladser. Som udgangspunkt er der faste holdepladser, hvor nogle holdepladser bruges af flere linjer.

Aalborg rutebilstation

Rutebilstationen i Aalborg er bygget i 2004, og er indrettet med en del til bybusser og en del til andre busser, som regional-, X-, fjern- og turistbusser.

Terminal og bygninger er anlagt på kommunens areal, hvor der også tidligere har været rutebilstation. Terminalbygningen huser både en butiksarkade og ventefaciliteter mv.

Bygningerne ejes af et ejendomsselskab som udlejer ventefaciliteter og lokaler til kundecenter mv. til Nordjyllands Trafikselskab (NT). NT lejer også lokaler til café/kiosk som de forpagter ud. Ejendomsselskabet udlejer de øvrige lokaler til butikker o.l.

Aalborg kommune driver og vedligeholder bybusterminaldelen, mens NT driver og vedligeholder den øvrige del af terminalområdet, herunder arealet til fjernbusser.

Der er en benyttelsesafgift for fjernbusserne på 50 kr. for anløb af terminalen.

Øvrige terminaler i Danmark

I flere større provinsbyer rundt om i landet er der trafikterminaler som også anvendes af fjern- og turistbusser.

Holdepladserne indgår som regel som en del af en stationsforplads, eller på anden måde i forbindelse med en station.

De er typisk indrettet med henblik på at betjene lokale og regionale busser, men de anvendes også i nogen grad af fjern- og turistbusser.

Terminalerne er som oftest etableret i et samarbejde mellem DSB og kommune/trafikselskab, da DSB ejer stationsarealerne, mens vejarealerne op til stationen typisk ejes af kommunen.

Normalt afkræves der ikke benyttelsesafgift fra fjern- og turistbusserne for at anvende terminalerne.

Organisering af fjernbusterminaler andre steder i Europa

I forhold til organisering af en fjernbusterminal i København, kunne det også være relevant at undersøge hvordan lignende anlæg er etableret og drevet i udlandet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har således indhentet oplysninger om terminalerne i hhv. Hamborg og Göteborg.

Der kan dog ikke laves direkte sammenligninger mellem organisering af en fjernbusterminal i Danmark hhv. Sverige og Tyskland. Lovgivning og organisering af både den offentlige sektor og den kollektive trafik er ikke ens i de tre lande.

Hamborg ZOB

Hamborgs fjernbusterminal, Hamburg ZOB, blev etableret i 2003. Formålet med at etablere terminalen var bl.a. at skabe mere ordnede forhold for fjernbusserne, så disse belaster vejnettet mindst muligt.

Terminalen betjener kun fjern- og turistbusser – dog er der også et bybusstoppested ved terminalen.

Figur 25. Hamborg ZOB



Terminalen kostede 16 mio. EUR (svarende til 119 mio. DKK) at etablere i 2003, og anlægget blev finansieret af Hamborg delstat (44%), Hamborg forsyningsselskab (28%) og den tyske stat (28%).

Arealet blev stillet til rådighed af det offentlige.

Det er Hamborgs forsyningsselskab som ejer terminalen, men den drives af Hamborgs trafiksselskab (Hamburger Hochbahn AG), som lejer den af forsyningsselskabet.

Driften af terminalen giver et mindre overskud. Indtægterne kommer dels fra udlejning af lokaler i terminalbygningen, og dels fra benyttelsesafgifter for anløb af terminalen. Benyttelsesafgiften for anløb af terminalen varierer efter hvor mange anløb et selskab har pr. måned – der gives således store mængderabatter. Desuden opkræves særskilte afgifter for fx langtidsparkering og toilettømning.

Nils Ericson Terminalen (Göteborg)

Göteborgs busterminal, Nils Ericson Terminalen, blev taget i brug i 1996.

Terminalen betjener både lokale og regionale busser, fjernbusser og turistbusser.

Figur 26. Nils Ericson Terminal



Anlægget kostede 130 mio. SEK (svarende til 100 mio. DKK) at etablere, heraf udgjorde statslige og regionale bidrag 116 mio. SEK, mens resten blev finansieret af kommunen. Dertil kostede arealet 12 mio. SEK, hvortil der blev givet tilskud på 11 mio. SEK. Västtrafik var bygherre på projektet.

Bygningen og arealet ejes af det regionale trafikselskab Västtrafik AB, mens de omkringliggende arealer ejes af kommunen og udlejes til Västtrafik.

Terminalen drives af Västtrafik som outsourcer alle drifts- og vedligeholdelsesopgaver til private aktører.

Västtrafik bestemmer hvilke offentlige linjer, der må benytte terminalen. Dette indgår i de trafikaftaler, som de laver med operatørerne. Gennem tilskud fra kommunerne til driften af de offentlige busser, betales der via de subsidierede billetter for brugen af terminalen.

Eksterne operatører betaler benyttelsesafgifter for anløb af terminalen, hvor priserne afhænger af hvor meget terminalen anvendes.

Der er desuden indtægter fra udlejning af lokaler til kiosk, café mv.

Overvejelser om en juridisk konstruktion til etablering og drift af en fjernbusterminal

På baggrund af ovenstående gennemgang af de forskellige måder at organisere en fjernbusterminal på, i såvel dansk som europæisk kontekst, er konklusionen umiddelbart, at der ikke er nogen entydig måde at gøre dette på. Det bemærkes også, at der er forskellige kommunale, regionale og statslige aktører, som spiller sammen ved de forskellige modeller.

Som følge af de økonomiske usikkerheder forbundet med etableringen og driften af en fjernbusterminal i København, må det forventes, at et vist offentligt engagement formentlig er nødvendigt, særligt ved etablering og opstart af terminalen.

Statslig deltagelse vil være naturlig da hovedformålet er at sikre en ligestilling af den skinnearbejds og vejbaserede kollektive trafik i landets absolut største fjernbusknudepunkt. Terminalen vil ydermere benyttes af både turister og borgere i hovedstadsområdet. Det er derfor en relevant statslig opgave at støtte formålet, herunder ydelse af et statsligt bidrag hertil.

Fra kommunal side vil argumenter i relation til trafikbelastning, trafiksikkerhed, miljø og turisme kunne begrunde et kommunalt bidrag samt involvering ved

etablering og drift af en fjernbusterminal. Hertil kommer, at det primært er borgere i København, som vil få glæde og gavn af en terminal, hvorfor kommunen har en interesse i at fjernbusrejserne afvikles under ordnede forhold.

Afhængig af det offentliges involvering i en fjernbusterminal, skal der sandsynligvis forinden gennemføres en EU-udbudsproces, der kan dokumentere, at etableringen og driften af en fjernbusterminal ikke kan realiseres på kommerciel vis. Herefter skal den relevante offentlige myndighed træffe beslutning om etablering og drift under hensyntagen til lige vilkår og fravær af ulovlig statsstøtte.

Blandt de danske erfaringer med at drive en busterminal, skal særligt Aarhus Rutebilstation nævnes som et eksempel. Aarhus Rutebilstation er organiseret som et andelsselskab, ejet af en blanding af både offentlige og private interessenter, med hver deres interesser og fordele ved at være andelshaver i selskabet.

Formålet med en given juridisk konstruktion omkring fjernbusterminalen, skulle være at etablere et selskab, der kan stå for følgende:

1. At etablere en passende selskabsform med tilstrækkelig indskyderkapital, for evt. at kunne stille med en bankgaranti eller lignende, med henblik på at kunne rejse den nødvendige anlægskapital.
2. At stå for ledelse og koordination af etableringen, formentlig gennem et turn-key udbud for så vidt angår selve terminalarealet, med tilhørende terminalbygninger.
3. At lede den efterfølgende driftsfase, herunder formentlig definere og stå for udbuddet af selve driften til en privat aktør. Hvorvidt driften skal udliciteres er i sidste ende op til selskabet. Det vurderes imidlertid, at en privat aktør formentlig vil have større erfaring med dette, hvorfor denne vil kunne gøre dette billigere og mere effektivt.
4. At sikre en fri og lige adgang for de forskellige danske og udenlandske fjernbusoperatører, og eventuelle turistbusaktører, hvis kapaciteten tillader dette. En vis koordination med relevante myndigheder, der udsteder tilladelse til fjernbuskørsel vil være nødvendig.
5. At fastsætte betingelser, takster, rabatter med videre for brugen af terminalen og dens faciliteter. Dette gælder primært for fjernbusserne, men kunne også vedrøre forhold vedr. lokaleudlejning, Kiss & Ride plads, cykelparkering, mv.
6. At sikre, at selskabet drives juridisk og økonomisk set forsvarligt.

De efterfølgende overvejelser om et forslag til juridisk konstruktion bygger på en selskabsform, hvor:

1. Man kan tiltrække forskellige juridiske personer i en og samme konstruktion, dvs. både offentlige og private aktører, som kan indskyde kapital i selskabet.
2. Indskydere skal kunne indskyde forskellig størrelse kapital, afhængig af deres finansielle formåen og interesse i selskabet.
3. Det formodes, at de offentlige parter vil stille med den største indskudskapital, hvorfor disse parter også skal have den tilsvarende indflydelse
4. Det skal kunne lade sig gøre at få nye parter ind i selskabet, ligesom eksisterende parter skal have mulighed at trække sig ud af dette. Da det forventes, at forskellige private aktører, formentlig fra fjernbusbranchen, vil deltage i selskabet, og da der er tale om en dynamisk branche, kan det have stor betydning, at den juridiske konstruktion tillader dette.
5. Beskatningsform af eventuelt overskud bør overvejes, da selskabet formodes at genere et vist overskud på sigt, som det skal være muligt at trække ud af selskabet.

Parterne i et givet selskab vil formentlig kunne bestå af.

1. Københavns Kommune.
2. Staten, repræsenteret ved Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.
3. Private investorer, typisk med interesse i sektoren, som fx busoperatører.

Det skal nævnes, at selvom nogle busoperatører vælger at medfinansiere terminalens anlæg og drift, vil alle operatører, der har tilladelse til at køre med fjernbus, skulle have lige adgang til terminalen. Et ejerskab vil således kun give indflydelse på større strategiske beslutninger.

Der er fordele og ulemper ved forskellige selskabsformer. Afhængigt af afgrænsningen af ejerkredsen, må de juridiske forhold nærmere undersøges. En selskabsform skal dog vælges blandt de almindeligt kendte former, som kan være:

- Et interessentskab (I/S), hvor ejerne hæfter personligt og solidarisk, hvilket kan være problematisk, hvis ejerkredsens deltagere, er af meget forskellige baggrund.
- Et anpartsselskab (APS), hvor ejerne kun hæfter med den indskudte kapital, som samlet minimum blot skal være på 125.000 kr. I betragtning af omfanget og karakteren af opgaven med at etablere og drive en fjernbusterminal i København, er denne selskabsform formentlig ikke troværdig og sikker nok.
- Et aktieselskab (A/S). Her hæftes også kun for den indskudte kapital, og der er et kapitalkrav på minimum 500.000 kr. Denne selskabsform vil formentlig være den mest oplagte, hvis man både ønsker at tiltrække offentlige og private aktører. Det skal være relativt nemt at træde ind og ud af selskabet, hvilket kan danne grundlag for at rejse yderligere kapital til etableringen af en terminal.
- Andelsselskab, som i dag anvendes ved Aarhus rutebilstation. Ved denne selskabsform er der begrænset ansvar, og der er ikke krav om noget minimumsindskud. Denne selskabsform bør dog have et kooperativt sigte, hvilket er tilfældet i Aarhus, hvor alle parter har en fælles interesse i at udvikle busdriften. I tilfældet København, vil stat, kommune og eventuelle private aktører, dog ikke nødvendigvis, og snævert set, have den samme interesse i udviklingen af bustrafikken, omend man godt kunne finde sammen om en fælles interesse i at etablere og vedligeholde en fjernbusterminal.

Overvejelser om en OPP løsning

OPP er organisationsform, der anvendes til at løse offentlige bygge- og anlægsopgaver. I et OPP-projekt sammentænkes finansiering, etablering og løbende drift og vedligehold i ét og samme udbud af et OPP-projekt.

Et privat firma eller konsortium kan realistisk set alene tænkes at etablere, finansiere og drive en fjernbusterminal på privatøkonomiske vilkår på en given lokalitet, der er stillet til rådighed af det offentlige. Det offentlige kan vælge at støtte projektet ved at give et initialt bidrag i form af en passende grund som et led i et OPP-udbud.

Der kan lægges et mere eller mindre omfattende sæt af vilkår til grund for anlæg og drift af anlægget, ligesom opdragsgiveren kan vælge at overlade den kommercielle risiko fuldt ud til den private operatør, eller i stedet vælge selv at tage den kommercielle risiko, mens operatøren gives en betaling baseret på et sæt af kendte vilkår.

Hele modellen skal konkurrenceudsættes gennem et udbud. Kontraktperioden bør være mindst 10 år og op til maksimalt 30 år, som anses for at være anlæggets økonomiske levetid. Eventuel honorering kan være med en årlig fast betaling til

kontrakthaver, indtil denne hviler økonomisk i sig selv. Derudover kan honoreringen suppleres med incitamentsbetalinger baseret på KPI'er og kapacitetsudnyttelsen.

Der er flest erfaringer med OPP-udbud i situationer, hvor det offentlige ønsker at etablere ejendomsfaciliteter som f.eks. skoler eller kontorejendomme. Det vurderes derfor, at der i relation til etablering og drift af en fjernbusterminal er tale om et umodent marked, hvor det er usikkert, hvor stor interessen vil være fra private aktører.

Det bemærkes, at Bygningsstyrelsen peger på, at det offentlige bør overveje OPP-modellen i projekter, hvor budgettet for anlægget ligger over 100 mio. kr., hvilket ikke er tilfældet med en fjernbusterminal i København.

Hvad angår samspillet mellem ejer og brugere, vurderes en OPP-model at gøre det vanskeligere for ejerne at have en løbende dialog med brugerne, da det typisk vil skulle ske gennem et OPP-konsortium, der kan have mere fokus på ejeren, der er kontraktholder og betaler, end brugerne af terminalen. Mulighederne for at fleksibelt at kunne justerer løbende i en 30-årig kontrakt vurderes vanskelige eller dyrt i en OPP-model.

Bilag 1: Præsentation af øvrige placeringsmuligheder

København H – "Postgrunden" mv.



Arealforhold

Ved København H overvejes muligheden for at placere en fjernbusterminal i forbindelse med byudviklingen af det areal, hvor postterminalen ligger i dag, den såkaldte "Postgrund". Hele arealet er i størrelsesordenen 35.000 kvm. Det vil dog kun være en lille del af arealet, som evt. skulle anvendes til fjernbusterminal.

Ved den røde markering på ovenstående kort, forventes den firkantede del af arealet overtaget af en privat investor, mens den mere trekantede del ejes af DSB og en mindre del af Banedanmark. Bygningerne på DSB-arealet bliver overflødige, når det nye signalprogram på jernbanen er fuldt implementeret, dvs. inden for 5-8 år. Det er denne del af "Postgrunden", som umiddelbart er mest relevant at overveje en placering af en fjernbusterminal på.

Det er ikke afklaret, hvorvidt en kommende investor i et højhusbyggeri på "Postgrunden" også er interesseret i en fjernbusterminal på området. Københavns Kommune er i dialog med projektudvikleren, og kommunen overvejer at medtage i lokalplanen, at der skal være mulighed for at etablere en fjernbusterminal i stueetagen.

Tidshorizonten for etablering af en fjernbusterminal på "Postgrunden" er formentlig 5-8 år. Der er flere forhold, der skal afklares først. Arealet kan ses i sammenhæng med placeringsmuligheden ved Dybbølsbro, da de to lokaliteter ligger ret tæt på hinanden. "Postgrunden" kan fx være en langsigtet udvidelsesmulighed i forlængelse af en Dybbølsbro-terminal.

Placering ift. passagerernes rejsemål

"Postgrunden" ved København H ligger centralt i forhold til en stor del af fjernbuspassagerernes rejsemål i København. Ikke mindst fordi det herfra er nemt at komme videre med kollektiv trafik. Men også fordi det er attraktivt for mange passagerer at ankomme "midt i byen".

Kollektiv trafikbetjening

København H udmærker sig ved at have den bedste mulige adgang til kollektiv trafik, med både fjerntog, Re-tog, Øresundstog og alle S-togslinjer – på nær S-ringbanen. I 2019 kobles København H på metronettet med åbningen af

Metrocityringen. Der er tillige et større antal buslinjer, som kører til mange dele af byen.

Der er forholdsvis lang gangafstand (10 min.) fra en terminal ved postterminalen til tog - især den kommende Metro.

Den kollektive trafik på København H vil omfatte:

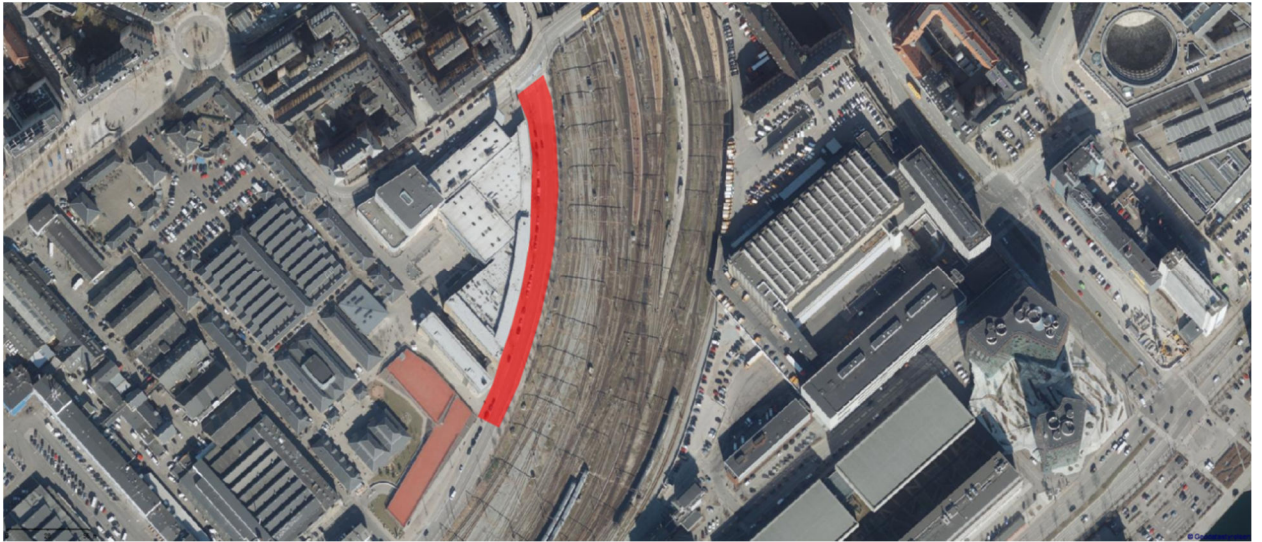
- Lyn, IC- og Re-tog
- Alle S-togslinjer – på nær S-Ringbanen
- Metrocityringen og Nord-Sydhavnsmetroen
- Kystbanen og Øresundstog
- Mange buslinjer

Vejadgang for fjernbusser

Vejadgangen til området er rimelig god, med kort afstand til den overordnede vej Vasbygade, som er en del af Ring 2. Køretiden til København H er dog længere end til de øvrige lokaliteter, hvilket bl.a. skyldes den tætte trafik i de indre dele af byen.

Køretid fra Køge er 30-45 minutter (Kilde: Google, ankomst fredag kl. 16).

København H - Ingerslevsgade/DGI-Byen



Arealforhold

Ingerslevsgade er den nuværende placering for langt de fleste fjernbusser. Arealet er dog ikke særlig velegnet til formålet. Der er ikke ordentlig plads til hverken busser, passagerer eller bagagehåndtering. Dertil kommer, at de øvrige trafikanter presses af fjernbusserne, hvilket forringer trafiksikkerheden væsentligt.

Arealet (dvs. vejen) er ca. 5.000 kvm og grundlæggende ikke egnet til fjernbusterminal, med mindre der gennemføres en større trafiksanering, hvor vejen fx gøres ensrettet, der etableres dobbeltrettet cykelsti mv. Der kan også arbejdes med bedre forhold for fodgængere.

I en kortsigtet forbedring af forholdene i Ingerslevsgade kan benyttelsen af DGI-Byens faciliteter (toilet, café mv.) komme på tale. Tidshorizonten er de næste 2-3 år indtil en evt. fjernbusterminal ved Dybbølsbro kan stå færdig. På længere sigt planlægger DGI-byen større ændringer i anvendelsen af bygningerne.

Placeringen af fodgængerovergange i området, herunder udfor en eventuel café ved DGI byen, kan med fordel trafikrevideres med henblik på at skabe forbedrede trafiksikre løsninger, for relativt få penge.

Placering ift. passagerernes rejsemål

Ingerslevsgade ligger centralt i forhold til en stor del af fjernbuspassagerernes rejsemål i København. Ikke mindst fordi det er nemt at komme videre herfra med kollektiv trafik. Men også fordi det er attraktivt for mange passagerer at ankomme "midt i byen".

Kollektiv trafikbetjening

København H udmærker sig ved at have den bedst mulige adgang til kollektiv trafik. Her er adgang til både fjerntog, Re-tog, Øresundstog samt alle S-togslinjer - på nær S-ringbanen. I 2019 kobles København H på metronettet med åbningen af Metrocityringen. Der er tillige et større antal buslinjer, som kører til mange dele af byen.

Den kollektive trafik på København H vil omfatte:

- Lyn, IC- og Re-tog
- Alle S-togslinjer - på nær S-Ringbanen
- Metrocityringen og Nord-Sydhavnsmetroen
- Kystbanen og Øresundstog
- Mange buslinjer

Vejadgang for fjernbusser

Vejadgangen til området vurderes som nogenlunde acceptabel, med kort afstand til den overordnede vej Vasbygade, som er en del af Ring 2. Køretiden til København H er dog længere end til de øvrige lokaliteter, hvilket bl.a. skyldes den tætte trafik i de indre dele af byen.

Køretid fra Køge er 30-45 minutter (Kilde: Google, ankomst fredag kl. 16).

Valby



Arealforhold

Valby Station anvendes i dag som terminal af flere fjernbusselskaber, især Abildskous busser. Den nuværende busterminal på sydsiden af stationen er den eneste mulige lokalitet for en fjernbusterminal ved Valby Station. Arealet er i størrelsesordenen 5.000 kvm, hvilket er i underkanten til at rumme en fjernbusterminal. Desuden er arealet meget smalt og beliggende lige ud til en lokal vej, og derfor ikke optimalt.

Arealet ejes af DSB, som har et ønske om bl.a. at udvide cykelparkering og stationsforplads på sydsiden af stationen. DSB vil derfor gerne bruge en del af den nuværende busholdeplads til dette formål. Mere cykelparkering mv. vil skubbe en evt. fjernbusterminal længere vestpå, og formentlig gøre det nødvendigt at fjerne et par bygninger vest for den røde markering på kortet. Bygningerne har dog næppe den store værdi.

Lokalplanen vil godt kunne rumme en fjernbusterminal. Men en fjernbusterminal midt i et tætbeholdt boligområde kan møde lokal modstand. Det kan overvejes at "indkapsle" terminalen, så den ikke generer omgivelserne så meget med støj fra busser og passagerer. Men det kan være vanskeligt på grund af mangel på plads.

I forhold til trafiksikkerhed vil der være nogle konflikter mellem fjernbusser og cyklister, der skal til og fra Valby station.

Placering ift. passagerernes rejsemål

Placeringen i byområdet er udmærket for en stor del af fjernbuspassagererne, og Valby er et kendt sted for mange mennesker.

Kollektiv trafikbetjening

Valby har ikke samme høje tilgængelighed til lokal/regional kollektiv trafik som København H, Dybbølsbro og Ny Ellebjerg. Der er adgang til visse Re-tog og fjerntog samt to S-togslinjer, men ikke adgang til hverken Metro, S-ringbane eller Øresundstog. Valby busbetjenes af flere vigtige, højfrekvente buslinjer, som udgør et væsentligt supplement til togbetjeningen.

Den kollektive trafik på Valby Station omfatter:

- IC- og Re-tog
- S-tog (Frederikssund- og Høje Tåstruplinjen)
- A-bus og andre busser

Vejadgang for fjernbusser

Nærheden til motorvej/overordnet vejnet er ikke helt så god som til Ny Ellebjerg, idet der skal køres et stykke ad Gl. Køge Landevej og gennem det centrale Valby, hvor der er forholdsvis tæt trafik.

Køretid fra Køge er 30-40 minutter (Kilde: Google, ankomst fredag kl. 16).

Ørestad



Arealforhold

Der findes ikke umiddelbart en oplagt lokalitet til en fjernbusterminal i Ørestad. En placering på Kay Fiskers Plads lige nord for Ørestad Station, er den eneste lokalitet tæt på stationen, der endnu ikke er bebygget. Det markerede areal er i størrelsesordenen 10.000 kvm, og kan således godt rumme en fjernbusterminal. Det påtænkes imidlertid at opføre et kontorbyggeri på arealet i 2017. Planerne for arealet er således så langt fremme, at det ikke er realistisk at indtænke en fjernbusterminal.

Placering ift. passagerernes rejsemål

Ørestad ligger ikke optimalt ift. passagerernes rejsemål. De fleste vil få en længere rejsetid sammenlignet med de mere centrale placeringer i byen.

Kollektiv trafikbetjening

Der er adgang til Øresundstog og Metro. Der mangler imidlertid direkte adgang til S-tog, og Ørestad ligger langt fra de fleste passagerers endelige rejsemål i Storkøbenhavn. Der er rimelig god busbetjening.

Den kollektive trafik på Ørestad Station omfatter:

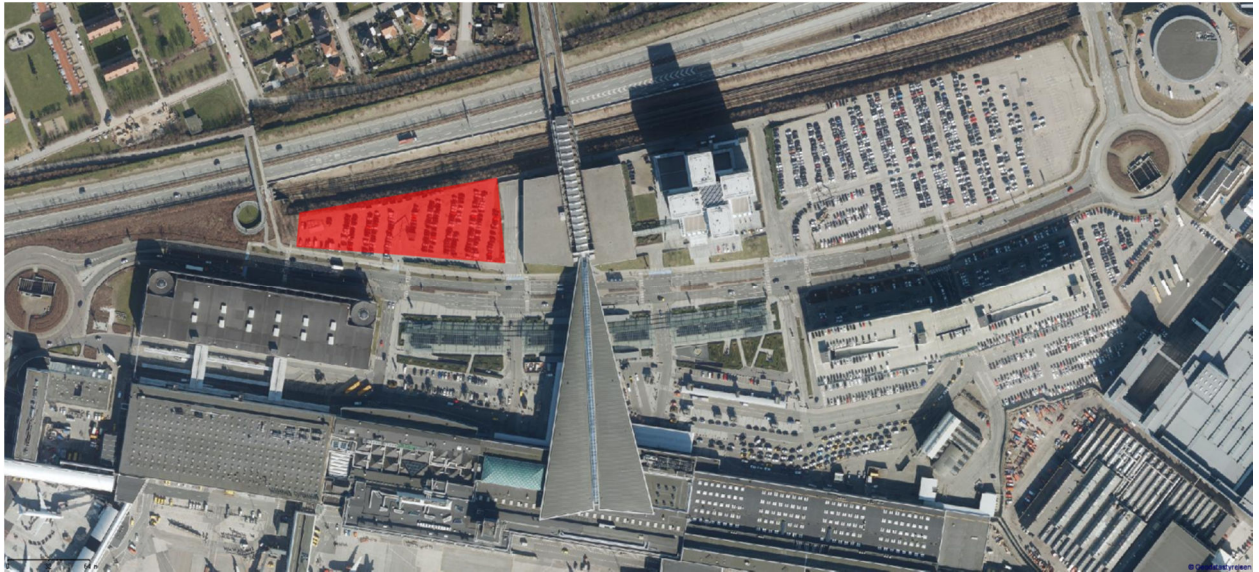
- Re-tog
- Metro
- A-bus og andre busser

Vejadgang for fjernbusser

Ørestad Station har optimal vejadgang, da den ligger lige ved motorvejsafkørslen.

Køretid fra Køge er 28-35 minutter (Kilde: Google, ankomst fredag kl. 16).

Københavns Lufthavn



Arealforhold

Der findes ikke umiddelbart en oplagt lokalitet til en fjernbusterminal i Lufthavnen i nærheden af tog og bus. Det vil kræve, at et større parkeringsareal inddrages til fjernbusterminal, som fx vist på kortet vest for metrostationen ved Hotel Hilton. Arealet er omkring 7-8.000 kvm.

Placering ift. passagerernes rejsemål

Lufthavnen ligger ikke optimalt ift. passagerernes rejsemål, langt fra de fleste passagerers endelige rejsemål i Storkøbenhavn. For en del af fjernbuspassagererne er lufthavnen dog et rejsemål i sig selv, hvilket kompenserer noget for den afsides beliggenhed.

Kollektiv trafikbetjening

Lufthavnen betjenes med IC-, Øresundstog og Metro. Der mangler imidlertid direkte adgang til S-tog. Der er rimelig god busbetjening.

Den kollektive trafik i lufthavnen omfatter:

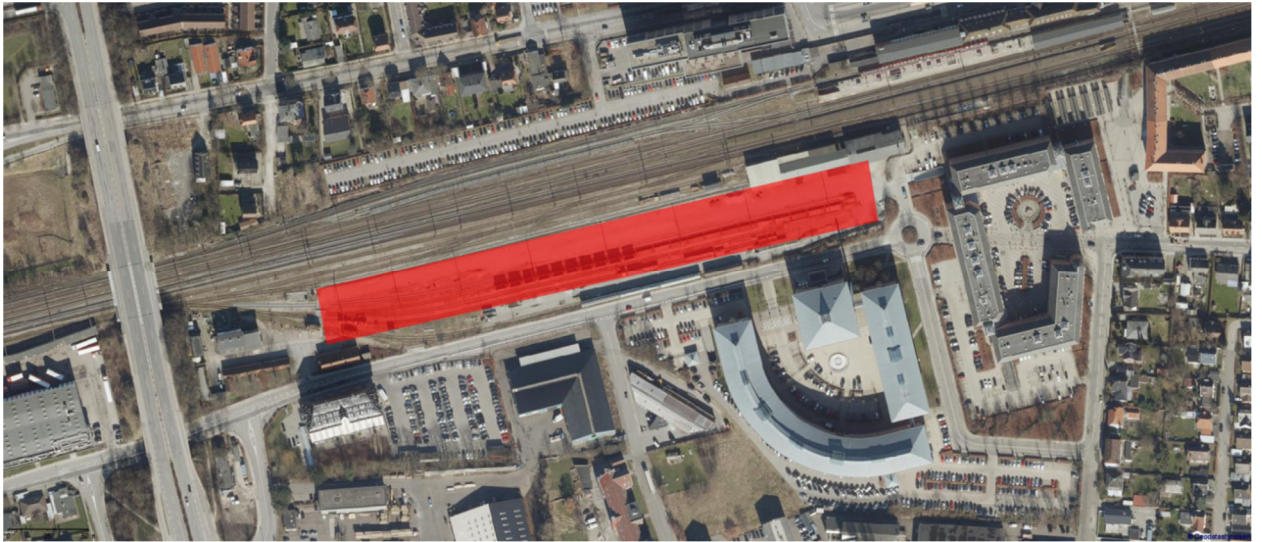
- IC- og Re-tog
- Metro
- A-bus og andre busser

Vejadgang for fjernbusser

Københavns Lufthavn har optimal vejadgang, da den ligger lige ved motorvejsafkørslen.

Køretid fra Køge er 28-35 minutter (Kilde: Google, ankomst fredag kl. 16).

Glostrup



Arealforhold

Der findes ikke umiddelbart en oplagt lokalitet til en fjernbusterminal ved Glostrup Station. Terminalen vil i givet fald skulle indpasses i den planlagte byudvikling lige syd for stationen. Arealet er 10-15.000 kvm, og vil derfor principielt godt kunne rumme en fjernbusterminal. Det ejes af DSB/Banedanmark.

Placering ift. passagerernes rejsemål

Glostrup Station ligger ikke særlig godt ift. fjernbuspassagerernes rejsemål i Københavnsområdet. De fleste vil mene, at man bliver sat af alt for langt fra bestemmelsesstedet.

Kollektiv trafikbetjening

Glostrup Station er tiltænkt rollen som vestegnens nye kollektive trafikknudepunkt med både S-tog, og letbane på tværs i Ring 3 fra 2023. Desuden undersøges mulighederne for at køre tog direkte fra Sjælland/Roskilde til Lufthavnen med stop i Glostrup. Der er både betydelig lokal og regional busbetjening.


Den kollektive trafik i Glostrup vil omfatte:

- S-tog (Høje Tåstrup-linjen)
- Letbane Ishøj-Lyngby (fra 2023)
- Muligvis IC- og Re-tog
- A-bus og andre busser

Vejadgang for fjernbusser

Adgangen til motorvejen er rimelig, dog skal der køres et stykke fra motorvejen nordpå ad Ring 3.

Køretid fra Køge er 22-28 minutter (Kilde: Google, ankomst fredag kl. 16).



*Trafik-, Bygge- og
Boligstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
DK-2300 København S*

*info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk*

**Fjernbusterminal i
København**