

Ansøgning om VVM-screening af Fjernbusterminal v. Dybbølsbro

Baggrund

Den nationale bustrafik til og fra København er i de seneste år vokset fra ca. 600.000 passagerer/år i 2012 til ca. 1.500.000 passagerer/år i 2016, og er forventeligt steget yderligere i 2017 og 2018. I dag findes ikke en tidssvarende fjernbusterminal og busserne anvender derfor forskellige holdepladser rundt om i København. Særligt Ingerslevsgade ved DGI-byen anvendes, men der er også holdepladser ved Bernstorffsgade og Valby St.

Busserne udgør i dag en trafikal udfordring og trafiksikkerhedsmæssig risiko, da passagererne benytter cykelstien til ind- og udstigning, og adgang til busbagagerum foregår på vejen. Selve holdepladsernes passagerfaciliteter er mangelfulde, og der mangler en koordinering af trafikinformationen.

Der er derfor behov for etablering af en fjernbusterminal med holde- og ventefaciliteter i København.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST) udarbejdede i februar 2017 en analyserapport: *Fjernbusterminal i København - placering, kapacitet, organisation*. En placering af en busterminal på Banedanmarks areal under den sydlige del af Dybbølsbro vurderes i rapporten som særligt attraktiv.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Københavns Kommune har efter rapporten udarbejdet et *Indledende Beslutningsgrundlag – Busholdeplads/busterminal ved Dybbølsbro i Københavns, 12. marts 2018* og nedsat en arbejdsgruppe med det formål at afdække muligheder ved udarbejdelse af en Fase 2-undersøgelse for etablering af en busterminal ved Dybbølsbro. Vejdirektoratet forestår udarbejdelsen af Fase 2-undersøgelsen, og i senere faser selve anlæggelse af fjernbusterminalen, herunder projektering, udbud, entreprenør og tilsyn. Da projektet er angivet på bilag 2 i VVM-direktivets implementering i vejloven (LOV nr. 658 af 08/06/2016), skal Vejdirektoratet i henhold til § 17 a stk. 2 i samme lov foretage en screeningsansøgning hos TBST. TBST forestår høring af relevante myndigheder om projektet, og screening af VVM-anmeldelsens vurdering af påvirkning på miljøet. På baggrund af screeningen træffer TBST afgørelse om, hvorvidt projektet er VVM-pligtigt.

Nærværende notat beskriver de miljøpåvirkninger der kan forekomme ved anlæggelse af fjernbusterminalen under Dybbølsbro, og er dermed en del af baggrundsmaterialet til den officielle ansøgning foretaget via www.virk.dk.

Notatet beskriver kun de forhold som vurderes at kunne have en betydende påvirkning ifm. anlæg og drift af fjernbusterminalen. At et miljøemne ikke er beskrevet, som f.eks. naturforhold, betyder således ikke at det ikke er undersøgt, men derimod at det er vurderet der ikke er nogen påvirkning ved at anlægge fjernbusterminalen.

Projektbeskrivelse

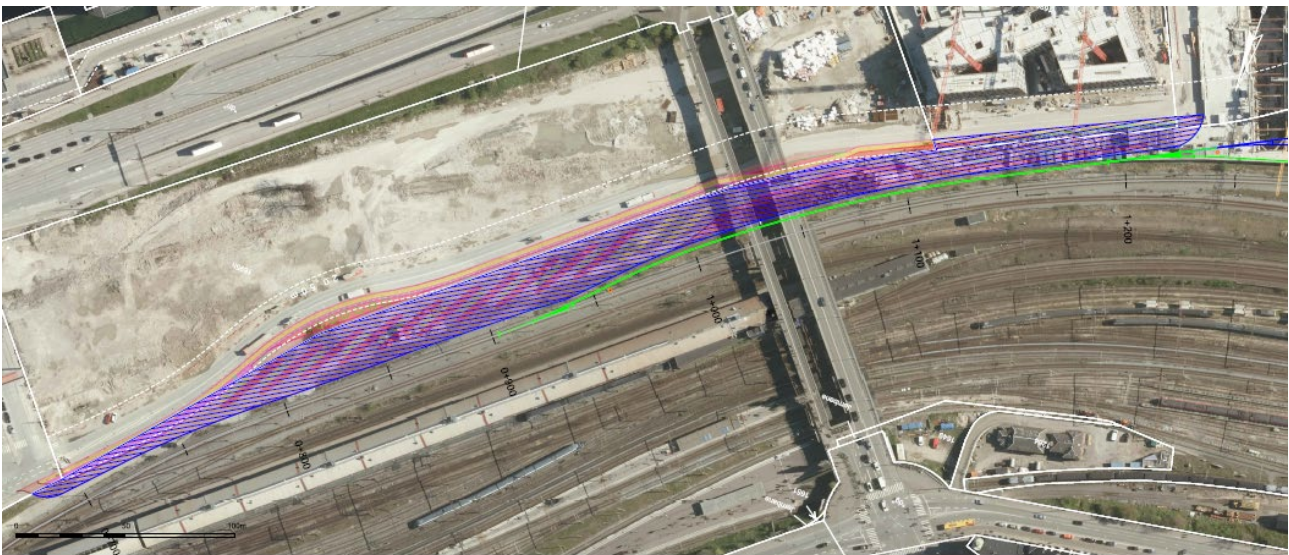
Der er på nuværende tidspunkt i projektet (Fase 2) tale om to mulige projektindretninger på det samme areal ved Dybbølsbro. De to indretninger omtales hhv. som "Hovedforslaget" og "Alternativet". De er beskrevet nedenfor, ligesom de er vedlagt som bilag 1 (Hovedforslag) og bilag 2 (Alternativ).

Placeringen i København af den nye fjernbusterminal under Dybbølsbro fremgår af luftfoto i figur 1. Projektområdet dækker et areal på 11.600 m² under Dybbølsbro. Fjernbusterminalen anlægges med en kapacitet for 12 busser af 15 m og 3 ledbusser af 18 m. Terminalbygningen forventes at få et samlet areal på ca. 400 m².

Hovedforslaget:

En fase 2-skitsetegning for indretning af fjernbusterminal i Hovedforslaget fremgår af vedlagte bilag 1. Der etableres et buskørespor internt på arealet parallelt med Carsten Niebuhrs Gade og der etableres to krydsningspunkter mod nord (indkørsel) og mod syd (udkørsel) med Carsten Niebuhrs Gade. Busserne får adgang til arealet ved Tivoli Hotel via Carsten Niebuhrs Gade fra nordøst med ensrettet kørsel på terminalområdet med retning mod sydvest.

I Hovedforslaget er alle perroner udformet således at der kan køres uafhængigt til og fra de enkelte perroner, som gør afsætning og opsamling af passagerer kan foregå i varierende tempo med bagagehåndtering, af- og påsætning, mv. Der vil der være adgang til de 12 nordlige busholdepladser for fodgængere og afsatte passagerer via det fælles indre "fortov", som overdækkes, hvor passagerer kan bevæge sig og via trafikinformation orientere sig. Det forventes, at der etableres bænke og trafikinformation på perronområderne. Terminalbygningen, cykelstativer og adgangsforhold placeres ud mod banearealet med et større fælles areal foran.



Figur 1: Området, som planlægges til placering af den nye fjernbusterminal i København, er et langt smalt areal afgrænset af hhv. Carsten Niebuhrs Gade og Banedanmarks banearealer under Dybbølsbro.

Alternativet:

En fase 2-skitsetegning for indretning af fjernbusterminal i alternativet fremgår af vedlagte bilag 2. I forhold til hovedforslaget, bibeholdes de vinklede busholdepladser, men afgrænses af et hævet fodgængerareal langs

Carsten Niebuhr Gade, således at passagerne kan færdes på et fælles perronområde foran busserne. Løsningen betyder, at busserne skal bakke ud af perronerne.

Der etableres et bredt perronområde (ca. 3,5 m), hvor passagerer kan opholde sig foran busserne og har overblik over perronerne. Det er muligt at placere bænke og trafikinformation på perronområdet. Terminalbygningen, cykelstativer og adgangsforhold placeres ud mod Carsten Niebuhrs Gade. Derved vil der være direkte adgang til de 12 nordlige busholdepladser for fodgængere, cyklister og afsatte passagerer. Den indre busvej skal krydses såfremt man skal over til de tre 18 m busperroner mod syd. Behov for støjskærme i skel mod Carsten Niebuhrs Gade afklares endeligt i samarbejde med Københavns Kommune i Fase 3.

Kapaciteten i både Hovedforslaget og Alternativet er den samme.

Trafikale påvirkninger

Forholdene i dag, hvor fjernbusserne benytter Ingerslevsgade ved DGI-byen og Bernstorffsgade, er ikke optimale da det skaber konflikter med anden trafik og farlige situationer både for cyklister og fodgængere, samt bilister især ved afsætning og opsamling af buspassager. Ved placeringen ved Carsten Niebuhrs Gade flyttes af- og påstigning, samt til- og frakørende bustrafikken, væk fra trafikerede gader, og forbindelsen til O2 forbedres. I forhold til den nuværende placering ved Ingerslevsgade, forværres buspassagerernes adgang til anden kollektiv trafik, da der ikke er direkte forbindelse til en kommende metrostation eller regional- eller fjerntog fra Dybbølsbro station. Der vil til gengæld være god forbindelse til alle S-togslinjer, undtagen S-ringbanen. A-busser, og de nye Metro M3 og M4 vil være indenfor forholdsvis kort gåafstand. Placeringen ved Dybbølsbro må dog generelt opfattes som centralt placeret i forhold til størstedelen af passagerernes rejsemål- eller rejsestartlokalitet.

TBST har i estimeret antallet af afgående busser i forskellige ugedage i årene 2020, 2025 og 2030. Tallene er gengivet i tabel 1. Som det fremgår kan der forventes omkring 200 busser pr. døgn i 2025.

Tabel 1: Forventede daglige afgående busser i forskellige år

Justeret prognose	År 2021	År 2025	År 2030
Busanløb pr. dag (gennemsnit)	135	160	195

TBST har desuden estimeret at der på få særligt travle dage i løbet af året som fx lillejuleaften, vil kunne ankomme helt op mod 330 busser om dagen.

I forhold til de nuværende fjernbuspladser, vil den direkte konflikt med bløde trafikanter og motorkøretøjer umiddelbart blive reduceret ved placeringen under Dybbølsbro. Busserne vil ikke komme i konflikt med gående og cyklende over Dybbølsbro til Fisketorvet/cykelslangen til Islands Brygge, og påsætning og afsætning af passagerer vil heller ikke være i konflikt med biltrafikken på O2. Der forventes dog en relativ høj trafikmængde på Carsten Niebuhrs Gade, til og fra den kommende IKEAs parkeringspladser og varelevering (som nu er udsat på ubestemt tid). Lokalplanen for Kalvebod Brygge vest beskriver en beregnet trafikmængde i størrelsesordenen 4.000 bilture på hverdage og 5.000 bilture på lørdage, samt ca. 10 lastbiler i døgnet og et mindre antal varevogne under 3,5 t. Af den grund anlægges der en parallel vej til busser langs med Carsten Niebuhrs Gade, så udkørsel for busser fra perronerne direkte ud på Carsten Niebuhrs Gade undgås. Denne løsning gør også at cyklister kan køre uhindret langs Carsten Niebuhrs Gade, forbi busterminalen uden konflikter med udkørende busser. Der vil således kun være krydsningspunkter med andre trafikanter ved ind- og udkørsel til selve arealet markeret på bilag 1 og 2.

I øjeblikket er Københavns Kommune i gang med at udvide Dybbølsbro, for at forbedre kapaciteten for cyklister og gående. Kapacitetsudvidelsen foretages af hensyn til udvidelsen af Fisketorvet, Kaktustårnene og den kommende IKEA (som på nuværende tidspunkt er udsat på ubestemt tid), men vil følgelig også forbedre forbindelsen til fjernbusterminalen. Der vil i samme ombæring blive anlagt en elevator og trappe fra Dybbølsbro og ned til fjernbusterminalen. Dermed forbedres buspassagerernes adgang til Vesterbro og det øvrige København væsentligt.

Samlet set forventes fjernbusterminalen at forbedre forholdene for fjernbusserne, deres passagerer og byens øvrige trafikanter væsentligt i forhold til de nuværende forhold – og fremtidige forhold hvis ikke fjernbusterminalen anlægges.

Lufforurening

Dybbølsbro er indenfor Københavns miljøzone, og der vil derfor ikke være mulighed for at busser uden miljøzonemærke kan benytte busterminalen. Udledninger af partikler og andre skadelige stoffer, kan forventes at stige i fremtiden, idet flere benytter sig af fjernbusser. Trafikken forventes dog ikke at stige betydeligt i forhold til hvis der ikke opføres en fjernbusterminalen. Placeringen ved Dybbølsbro flytter kilden til luftforureningen fra områder ved Ingerslevsgade, Valby Station og Hovedbanegården i dag, til Dybbølsbro lige op ad Bannedanmarks banearreal og fremtidige værksted, hvor der ikke er boliger tæt ved. Fjernbusterminalen forventes ikke at betyde en betydende forværring af luftkvaliteten, som i dag allerede er kraftigt påvirket af emissioner fra byens generelle udledninger og nærkilder, som dieseltog og vejtrafik på O2.

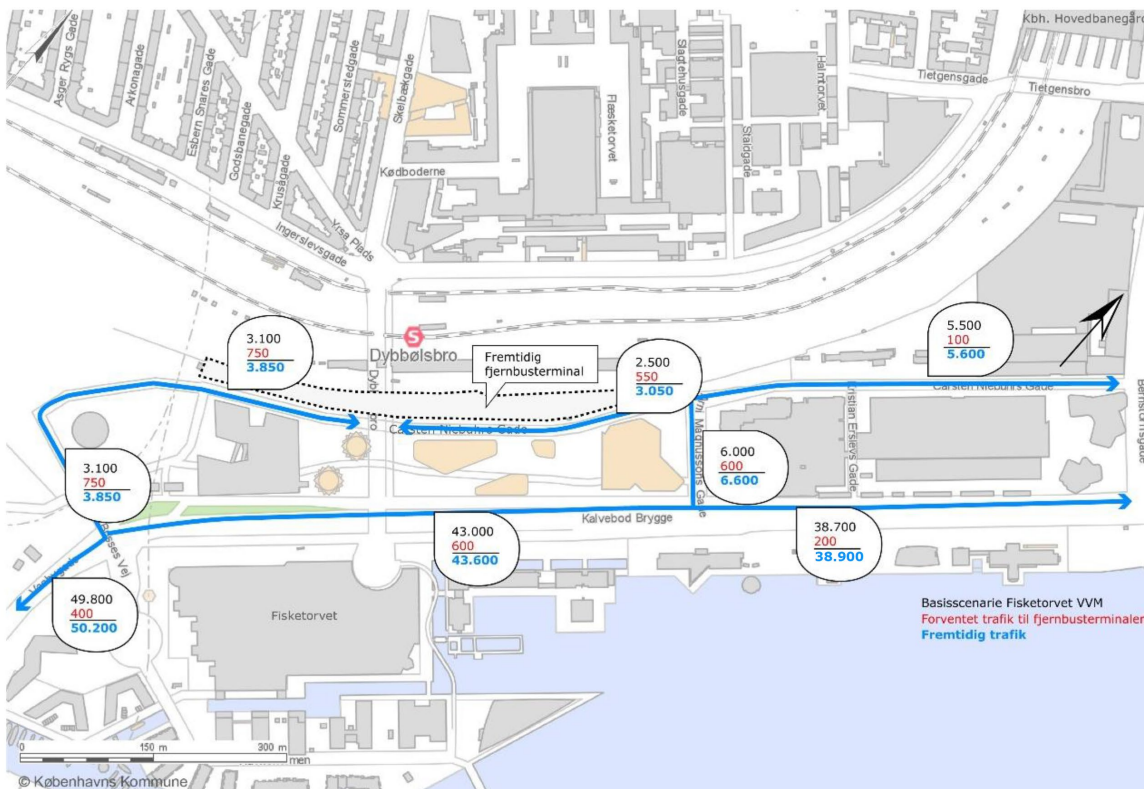
Støj

Der er foretaget vurdering af ændringen af trafikstøjniveau i området på baggrund af forventet trafikstigning som følge af etablering af fjernbusterminalen. Det er alene ændringen i støjbelastning fra vejtrafik der er vurderet. Når busserne kører på fjern-busterminalens område, betegnes dette som virksomhedsstøj, hvorfor dette ikke indgår i denne vurdering af vejtrafikstøjen.

Til vurdering er anvendt trafiktallene vist i tabel 1. Busserne ankommer antages af ankomme via Kalvebod Brygge og Arni Magnusson Gade. Det antages at ca. 1/5 af busserne ankommer fra nordøst, fx via Bernstorffsgade, mens de resterende busser ankommer fra sydvest.

På baggrund af ovenstående antagelser, vurderes det at fjernbusterminalen resulterer i en forøgelse af trafikstøjen med ca. 1 dB på Arni Magnusson Gade. Støjbidraget fra Carsten Niebuhrs Gade vurderes at blive forøget i størrelsesordenen 3 dB som følge af mertrafik til og fra busterminalen. Der er ikke foretaget nærmere vurderinger af forøgelsen af støjniveauet ved eksempelvis Kaktustårnenes boligfacader (7. etage og op), da støjniveauet her også vil være bestemt af støjbidrag fra andre veje i området, herunder Dybbølsbro som forløber i samme niveau som nederste boliger i Kaktustårnene, og hvor støjudsendelsen fra vejen er væsentlig højere end for Carsten Niebuhrs Gade.

Store dele af Kaktustårnenes facader vil have støjniveauer over 58 dB, som følge af støjbidrag fra eksisterende veje. Det vurderes umiddelbart kun at være den vestlige facade af det nordligste punkt, hvor der er risiko for at støjniveauet kan komme til at overskride 58 dB, som følge af trafikstigningen på Carsten Niebuhrs Gade.



Figur 2: Trafikmængder før og efter etablering af busterminal til vurdering af trafikstøj

På baggrund af ovenstående vurderes trafikstøjen alene at medføre en marginal ændring i støjforholdene for støjfølsomme funktioner som ungdomsboligerne i Kaktustårnene, Tivoli-hotellet og hotellet under opførelse.

Støjen fra selve busterminalen skal vurderes i henhold til Miljøstyrelsens vejledninger om ekstern støj fra virksomheder. Det vurderes, at der vil være overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier, medmindre der træffes foranstaltninger med henblik på at mindske støjen. Det er Københavns Kommune der er tilsynsmyndighed og som dermed kan stille vilkår for overholdelse af støjgrænser. Vejdirektoratet har været i dialog med kommunen om dette spørgsmål. Der er bl.a. drøftet tiltag som støjskærme langs hele terminalområdet, delvis overdækning af busterminalen samt krav til indretning og drift, med henblik på at reducere støjen. Nærmere støjvilkår og afhjælpende foranstaltninger forudsættes afklaret i en senere fase af projektet.

I anlægsfasen vil der højst sandsynligt ikke skulle udføres særligt støjende arbejder, da busterminalen anlægges på et ubefæstet areal og der derfor ikke skal etableres spuns, opbrydes befæstning eller nedbrydes eksisterende bygninger. Der vil forekomme støj fra almindeligt anvendt entreprenørmateriel som gravemaskiner, lastbiler, dumpere og mindre kraner. Anlægsarbejderne vil kun foregå i en begrænset periode, men det må forventes at de nærliggende hoteller på Carsten Niebuhrs gade og Arni Magnussons gade kan blive kortvarigt plaget af anlægsstøj i dagtimerne. Området præges allerede i dag i høj grad af anlægsarbejder på Kalvebod brygge, Arni Magnussons Gade og Carsten Niebuhrs Gade. Anlægsarbejderne af fjernbusterminalen vurderes derfor ikke at påvirke området nævneværdigt i forhold til nuværende forhold, og anlægsarbejdet forventes ikke medføre, at Københavns Kommunes støjgrænse for anlægsarbejder i dagtimerne på hverdage på 70 dB(A) overskrides.

Jordforurening

Hele arealet for fjernbusterminalen er kortlagt på vidensniveau 2 (V2) af Region Hovedstaden pga. arealets brug som jernbaneterræn. Da arealet er kortlagt, vil der skulle indhentes en §8-tilladelse forud for bygge- eller anlægsprojekter på lokaliteten. Københavns Kommune er myndighed, og vil stille vilkår i en §8-tilladelse der vil sikre, at bygge- og anlægsarbejderne ikke medfører en uacceptabel påvirkning af miljøet.

Forud for de planlagte jordarbejder på arealet, udføres en forudgående forureningskortlægning (forklassificering) af al jord som skal håndteres i projektet. Forklassificeringen og en jordhåndteringsplan vil typisk indgå i en ansøgning om § 8-tilladelse. Forklassificeringen består i en jordprøve pr. 30 ton, jordprøverne udtages som en blandeprøve, af fem nedstik, som analyseres hos et akkrediteret analyselaboratorium for miljøforurenende stoffer der jf. lokalitetens historik vurderes at kunne være i jorden. Med forklassificeringen kan der udarbejdes en detaljeret graveplan samt en jordhåndteringsplan, og der vil således foreligge en plan for hvert jordparti (30 ton) frem til endelige placering. Al forurenede jord, vil som udgangspunkt, køres til rensning eller nyttiggørelse hos en myndighedsgodkendt jordmodtager. Alle gravearbejder vil ske under fuldt miljøtilsyn, og efter indhentning af evt. myndighedsgodkendelser og efter vilkår i myndighedstilladelser er opfyldt. Hvert jordparti vil have tilknyttet en køreseddel så destinationen af hvert jordparti er kendt, og det afrapporteres at jordhåndteringsplanen er overholdt.

Ovenstående procedurer vil sikre, at der ikke vil ske en uacceptabel påvirkning af miljøet i forbindelse med projektet. Der vurderes ikke at være behov for at udføre grundvandssænkning eller anden oppumpning af grundvand i forbindelse med projektet.

Natura 2000 og fredninger

Projektets arealinddragelse ligger ikke inden for et Natura 2000-område. Nærmeste Natura 2000 område er "Vestamager og havet syd for" beliggende ca. 2,5 km syd for projektområdet. Projektet vurderes hverken direkte eller indirekte at påvirke Natura 2000-området.

Projektet ligger ikke inden for fredede område. Nærmeste fredning er Enghaven, beliggende ca. 1 km nordvest for projektområdet. Projektet vurderes ikke at have nogen påvirkning på dette fredede område.

Arkæologisk, historisk eller kulturel betydning

Der er ikke arkæologiske interesser i området. Området for busterminalen er tidligere baneterræn, men den kulturhistoriske betydning af baneterrænet vil ikke blive påvirket, da baneterrænet fortsat vil være den dominerende arealanvendelse i området.

Visuelle forhold

Området for fjernbusterminalen ligger centralt i København helt tæt på jernbaneterrænet mellem Københavns Hovedbanegård og Dybbølsbro Station, tæt på shopping centret Fisketorvet og ud til den trafikerede Kalvebod Brygge. Området er kendetegnet af en bymæssig stor skala, der adskiller sig markant fra indre by og Vesterbros skala. Oplevelsen af byrummet lokalt er præget af den trafikerede Kalvebod Brygge, det travle menneskemylder på Dybbølsbro og ved Fisketorvet, cyklisters transport til og fra Amager samt igangværende anlægsarbejder på begge sider af Dybbølsbro.

Det aktuelle areal ved Carsten Niebuhrs Gade benyttes i dag kun til midlertidigt oplag for materiel på små områder, og fremstår i høj grad som ubenyttet. Anlægsarbejderne vurderes ikke at ville påvirke de omkringliggende områder, som i dag er præget af anlægsarbejder i forbindelse med byudvikling.

Den færdige fjernbusterminal vil formentlig endeligt kun fremstå, som et mindre ikke-forstyrrende element mellem banerangerterrænet og den kommende store IKEA, eller andet erhverv, på grunden mellem Carsten Niebuhrs Gade og Kalvebod Brygge. Busstationen vil virke hjemmehørende i området, som domineres af togskiner, tog-servicebygninger og S-togsstationen Dybbølsbro. Selve terminalbygningen vil være placeret under Dybbølsbro og vil dermed være delvist skjæret for udsyn oppe fra Kalvebod Brygge og Ingerslevgade. Den mest synlige del vil derfor være de op til 15 busser, som kan opholde sig på busstationen på samme tid. Udsynet til busserne vil dog blive blokeret når grundene mellem Carsten Niebuhrs Gade og Kalvebod Brygge er fuldt udbygget. Set fra Ingerslevgade vil udsynet til busserne være afskærmet af den lange tog-servicebygning umiddelbart nord for terminalen.

Planforhold og byudvikling

Banedanmark/DSB planlægger at anlægge et ekstra banespor til fremtidens værksted ind mod arealet til fjernbusterminalen. Projektet bevirker, at busterminalen er flyttet en smule mod syd i forhold til det først planlagte, for at opnå en respektafstand til de nye spor på 2,8 m.

Projektområdet er placeret nordvest for Carsten Niebuhrs Gade, og er dermed delvist omfattet af tillæg nr. 6 til Kommuneplan 2015 angående planrammer for S3* (IKEA, som nu er udsat på ubestemt tid). Projektområdet er også omfattet af Københavns Kommunes Kommuneplanstrategi 2018 og området er udlagt til byudviklingsområde i 2015-2020. Kommuneplanrammerne fastlægger, at projektområdet er udlagt til tekniske anlæg (planrammer T1), som et anlæg som en fjernbusterminal formentlig vil høre ind under.

Lokalplan nr. 551 dækker bl.a. hele Carsten Niebuhrs Gade, og overlapper også en del af det område der skal bruges til fjernbusterminalen. Lokalplanen foreskriver et tværprofil med bl.a. fortov i begge sider, hvilket hovedforslaget for fjernbusterminalen i København ikke kan imødekomme. Der skal derfor gennemføres en visitationsprocess. Visitationen afgør om der er lokalplanpligt, om projektet kan løses inden for eksisterende lokalplan eller om der ikke er krav om lokalplan og projektet kan håndteres i en byggesag. Københavns kommune gennemfører visitationen, og behandler lokalplanen eller byggesagen.

Andre forhold

Tidsplan indsættes og beskrives.

Følgende forhold er undersøgt, uden nærmere uddybning i nærværende notat idet, de ikke er har en negativ konsekvens for projektet.

- Natur
- Materielle goder
- Friluftsliv og rekreativitet
- Vibrationer
- Lys
- Klima
- Grundvand
- Overfladevand
- Råstoffer
- Affald

Overordnet tidsplan

2019			2020		2021	2022
Maj	Juli - august	Sept. - december	Januar - april	April - oktober	Januar	Januar -
Aflevering af fase 2: Undersøgelse inkl. afklaring på ansøgning om VVM-screening						
	Politisk beslutning om etablering af anlæg					
		Opstart af fase 3+4: Detailprojektering, udbud og kontraktindgåelse med entreprenør				
		Myndighedsbehandling				
		Lokalplan el. byggetilladelse (sept. 19 – sept. 2020)				
			Indhentning af myndighedstilladelser			
					Fase 5: Opstart af anlæg	Anlægstidsplan mangler.

Bilagsliste

Tegning - Hovedforslag

Tegning - Alternativet