

# Bedre Terminaler i Hovedstadsområdet

## - Organisering, finansiering og resultater

*Ved Terminalsamarbejdet mellem HUR, DSB, DSB S-tog og Banestyrelsen.  
Oplægsholdere HA, HD Brian Haapanen og Civilingeniør Betina Kjerulf.*

Formålet med det følgende er at synliggøre de erfaringer Trafikselskaberne har med terminalprojektet i Hovedstadsområdet. I paperet præsenteres organiseringen af arbejdet, den fælles finansieringsmodel og de resultater, der er opnået. Paperet afsluttes med en perspektivering, hvor Trafikselskaberne giver deres bud på fremtidens terminalprojekter.

### **Baggrund**

Trafikselskabernes fælles arbejde for bedre terminaler i hovedstadsområdet blev etableret ud fra et ønske herom i Kollektiv Trafikplan 1993. Forud herfor havde HUR (dengang HT), DSB, DSB S-tog og Banestyrelsen (dengang en del af DSB) hver især løbende arbejdet med forbedringer af trafikterminalerne.

Arbejdet styres ud fra det fælles grundlag – ”Masterplanen for bus og togterminaler i Hovedstadsområdet” fra 1997. Heri er der udpeget 33 trafikknudepunkter i hovedstadsområdet, hvor der skulle ske forbedringer, navnlig af skifteforholdene mellem bus og tog.

Samarbejdet er over flere omgange blevet trimmet til dét, der i dag er et velfungerende, samarbejdende organ, der består af en fælles styregruppe og et projektsekretariat. Programledelsen er fastlagt ud fra følgende overordnede vision:

- *Fremtidens terminaler i hovedstadsområdet skal medvirke til, at den kollektive trafik fremstår som et attraktivt alternativ til privatbilismen. Det er således målet, at både eksisterende og fremtidige passagerer oplever terminalerne som moderne og i stand til at bidrage til, at rejsen mellem især hjem og arbejde kan foregå på en konkurrencedygtig måde. Terminalerne skal i den sammenhæng være i stand til at tilbyde en bred vifte af tilbud til de rejsende, idet et højt serviceniveau er et særligt mål for fremtidens terminalområder.*

Med udgangspunkt i ovenstående vision for terminalsamarbejdet er der opstillet følgende strategiske fokusområder:

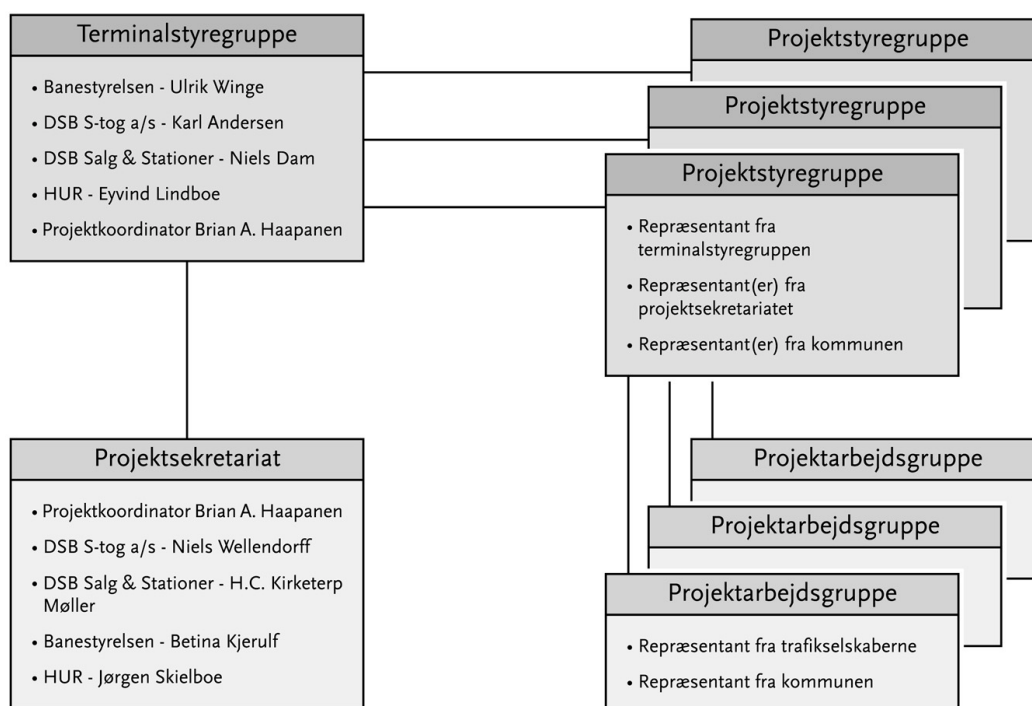
- *Udgangspunktet for samarbejdet om forbedrede terminaler i hovedstadsområdet, er fortsat ”Masterplanen for bus – togterminaler i Hovedstadsområdet” fra 1997. Derfor skal kommende projekter understøtte målsætningen om, at terminalens skifte- og adgangsforhold (tilbringerfaciliteter) skal forbedres. Optagelsen af nye projekter kan dog også ske*

ud fra andre hensyn, idet samarbejdet vil være åbent over for nye transportformer og samtidig indbygge større fleksibilitet i projekterne.

- Den kollektive transport i hovedstadsområdet har stagnerende eller ligefrem faldende passagertilslutning. Derfor vil projekter, som kan have potentiale til at forøge passagertal og markedsandele blive prioriteret højt.
- Hovedstadsområdets kollektiv trafik bliver stadig mere kompleks med nye aktører og transportformer på markedet, og det kan gøre projektmodningen mere kompliceret. I den forbindelse vil Terminalsamarbejdet være åbent over for potentielle partnere, f.eks. private investorer og andre offentlige institutioner.

## Organisering

Arbejdet med at finansiere og styre Terminalsamarbejdet sker i et ligeværdigt samspil mellem trafikselskaberne og de involverede kommuner. Øverste myndighed for samarbejdet er Terminalstyregruppen, hvor Banestyrelsen pt. har formandskabet. Terminalstyregruppen har desuden tilknyttet et Projektsekretariat. Begge organer består af repræsentanter fra trafikselskaberne. Hvert enkelt projekt ledes af en lokal styregruppe med repræsentanter fra Terminalstyregruppen, Projektsekretariatet samt den involverede kommune. Den lokale styregruppe har desuden tilknyttet en lokal arbejdsgruppe, hvor alle parter ligeledes er repræsenteret. Det skal dog bemærkes, at der for Københavns kommune er oprettet en permanent "Styregruppe for terminaler i Københavns kommune".



Terminalsamarbejdet har gennemgået en mærkbar udvikling. I starten var det et fælles forum, hvor trafikselskaberne primært selv samarbejdede om at forbedre skifteforholdene på trafikterminalerne i hovedstadsområdet. I dag fungerer Terminalsamarbejdet i fællesskab med kommunerne, samtidig med at udviklingen er gået i retning af mere bredt formulerede helhedsplaner for trafikterminalerne og deres samspil med de bymæssige omgivelser.

Organisationen har i samme tidsrum udviklet sig fra at være en lille uformel gruppe over et mere bureaukratisk forum med mange deltagere og uklar ansvarsfordeling til den nuværende mindre, men mere funktionelle organisation med et klart institutionelt præg.

Det måske væsentligste aktiv for Terminalsamarbejdet, er det faktum, at der samarbejdes på baggrund af en på forhånd aftalt fælles finansieringsmodel. På den måde kan trafikselskaberne nedbryde væsentlige myndighedsbarrierer i forbindelse med terminalprojekterne. Det er tydeligt, at kommunerne også opfatter samarbejdet som en fordel for udviklingen af trafikale projekter. Ofte får projektforslagene en vis tyngde i den kommunale behandling, når alle væsentlige interessenter er repræsenteret fra starten. Et velfungerende samarbejde er ofte også katalysator for følgeinvesteringer i terminalerne, hvilket forøger terminalprojekternes effekt over for passagererne.

### ***Finansiering:***

Udgangspunktet for terminalprojekterne er, at de involverede kommuner er villige til selvstændigt at finansiere en tredjedel af projektomkostningerne, mod at trafikselskaberne finansierer de resterende to tredjedele i fællesskab.

Udover den tredelte finansieringsmodel, som i praksis svarer til 2/9 til hvert trafikselskab, er det værd at bemærke, at terminalprojekter ofte ledsages af betydelige supplerende anlægsinvesteringer fra DSB, Banestyrelsen og kommunerne. Som eksempel kan nævnes at alene på Hundige, Kokkedal og Valby stationer, har DSB og Banestyrelsen tilsammen foretaget supplerende anlægsinvesteringer for op mod 50,- mio. kr., hvortil skal tillægges de kommunale følgeinvesteringer i vej- og stianlæg.

Hovedparten af disse supplerende følgeinvesteringer har været opgaver, som trafikselskaber og kommuner skulle løse under alle omstændigheder, men de aktuelle terminalprojekter har imidlertid virket som katalysator for disse infrastrukturinvesteringer i kollektive trafik anlæg.

Med til den tredelte finansieringsmodel hører også, at trafikselskaberne og kommuner ved projektstart indgår en "musketeraftale". Aftalen indebærer, at alle parter er forpligtet til at indestå for udgifterne til det konkrete anlægsarbejde – også selv om der senere skulle opstå fordyrelser. Eventuelle fordyrelser finansieres efter samme fordelingsnøgle som for terminalprojektet.

Omdrejningspunktet for den økonomiske håndtering af terminalprojektet reguleres af en såkaldt "Samfinansieringsaftale". I denne aftale skriver alle parter under på at ville medfinansiere terminalprojektet med de fordyrelser der måtte opstå. Derudover regulerer aftalen hvilken part der skal være bygherre, medlemmer af lokal styre- og arbejdsgruppe, rapporteringskrav, tidsplan mm.

## **Resultater**

Siden terminalsamarbejdets opstart i 1997 er der gennemført følgende terminalprojekter i Hovedstadsområdet:

- Bagsværd
- Bernstorffsgade / Hovedbanegården
- Buddinge
- Friheden
- Fuglebakken
- Herlev (trapper)
- Hundige
- Kokkedal
- Valby
- Vesterport (trapper)
- Mindre terminalforbedringer i Allerød, Vedbæk, Jyllingevej, Ishøj m.fl.

Et grundelement i forbedringerne har været at skabe funktionelle trafikterminaler med nemt skift mellem bus og tog, der har gjort det mere attraktivt at bruge den kollektive trafik. I arbejdet med terminalerne har der også været fokuseret på trafiksikkerhed, adgangsveje til terminalen, parkeringsforhold, ventefaciliteter, information, tryghed og æstetik.

Udover de gennemførte projekter er følgende terminalprojekter igangsat med forventet gennemførelse frem til år 2004:

- Glostrup
- Lyngby
- Nordhavn
- Snekkersten
- Svanemøllen
- Østerport

## **Det typiske projektforsløb**

Ingen terminalprojekter har været ens, idet de har været underlagt meget forskellige rammer og forudsætninger. For de gennemførte projekter kan alligevel opsummeres visse fællestræk, idet de alle har gennemløbet et forløb som følger:

1. *Kontakt mellem Trafikselskaberne og kommunen*

Projektideer er drøftet ud fra Masterplanen og ønsker i kommunen om planlægning af stationsområdet.

2. *Tættere samarbejde og planerne er sat i gang.*

Der er nedsat en Styregruppe og en Arbejdsgruppe med deltagere fra kommunen og trafikselskaberne, hvor kommunen typisk har haft formandskabet. Perspektivet for planarbejdet er defineret sammen med kravspecifikation og tidsplan for arbejdet.

3. *Projekteringen er startet*

Ved enighed mellem parterne er planerne blevet konkretiseret ved udarbejdelse af en helhedsplan, afgrænsning af et terminalprojekt og igangsættelse af en egentlig projektering. Terminalprojektet er i denne fase gjort klar til udbud.

4. *Terminalprojektet er godkendt*

Kommunen og Terminalstyregruppen har behandlet og godkendt planerne for terminalprojektet. Der er desuden indgået en samfinansieringsaftale om projektets præmisser og en aftale om den efterfølgende drift- og vedligehold.

5. *Terminalprojektet er blevet anlagt*

Bygherren – oftest kommunen – har startet selve byggearbejdet med anlæg af terminalforbedringerne. Det har typisk været op til et år, og herefter er terminalen blevet indviet.

6. *Terminalprojektet er evalueret*

Der er – i de fleste projekter - foretaget interviews med brugere og nøglepersoner hos trafikselskaber og kommune, hvor det er vurderet om forløb og resultat af terminalforbedringen lever op til målsætningerne.

Ovennævnte faser er typisk gennemført indenfor 1½-3 år.

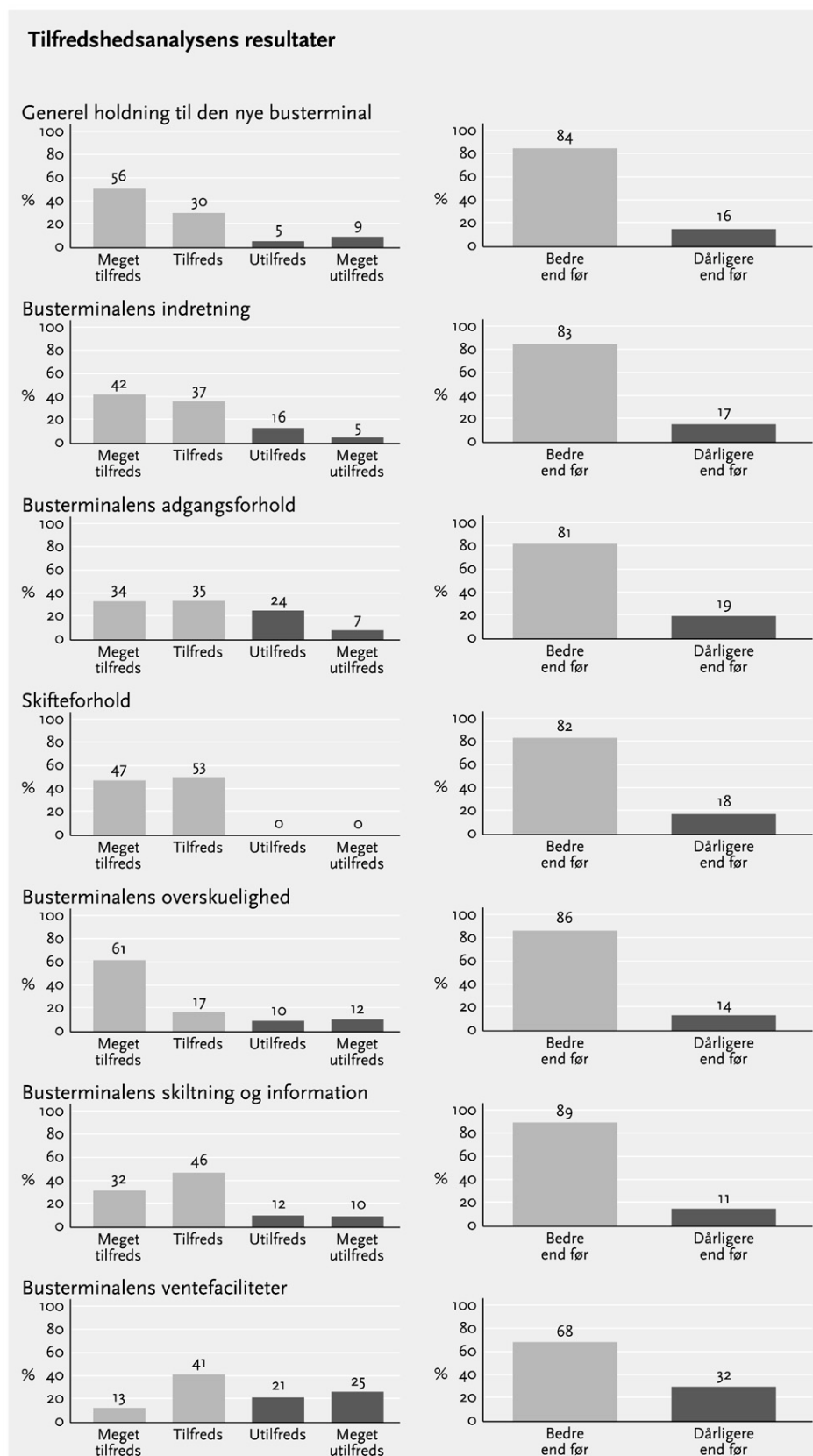
## **Projektevalueringer**

For projekterne på Bernstorffsgade, Friheden, Buddinge, Valby, Kokkedal, Hundige og Bagsværd station er der gennemført uafhængige projektevalueringer. Heri er belyst brugernes holdninger, terminalens funktionalitet og sikkerhed samt terminalens æstetiske udtryk. For at skabe bred debat om projekternes kvaliteter og svagheder er der for hver terminal offentliggjort en illustreret folder med evalueringens hovedresultater.

Som eksempel kan nævnes Bernstorffsgade ved Hovedbanegården, der blev ombygget i år 2000 med samling af busstoppestederne omkring en bus-ø ved indgangen til Hovedbanegår-

den og med nye cykelstativer, cykelstier, fortove og opmarchbaner til taxi. Terminalen benyttes af knap 30.000 busrejsende, hvor de 19.000 skifter mellem bus og tog.

I evalueringen af terminalprojektet blev der foretaget en tilfredshedsanalyse blandt brugerne samt en videoregistrering, der skulle medvirke til at dokumentere terminalens funktionalitet efter ombygningen. Udvalgte resultater fra evalueringen er angivet i det følgende:



Evalueringen fra Bernstorffsgade afspejler de typiske effekter af terminalprojekterne. Evalueringen er sammen med videoregistreringerne blevet anvendt til planlægning af mindre forbedringer på de steder, hvor brugerne har angivet, at der er problemer.

## **Forventninger til fremtiden**

De kvaliteter, der er i Terminalsamarbejdet og dets unikke natur gør, at der er god grund til at holde fast i Terminalsamarbejdet ved planlægning af de kommende års forbedringer af stationer i Hovedstadsområdet.

Som situationen ser ud i dag er der kun penge til gennemførelse af terminalprojekter ved Østerport, Lyngby og Snekkersten stationer og til projektmodning på terminalerne i Glostrup og Svanemøllen. Det er Terminalsamarbejdets håb, at de politiske forhandlinger om en Trafikinvesteringsplan i efteråret vil skabe grundlaget for yderligere bevillinger til samarbejdet i hovedstadsområdet.

Som optakt til de kommende års investeringer i terminaler arbejder Terminalsamarbejdet på en revision af Masterplanen fra 1997, der skal give det fulde overblik over omfanget af terminaler i Hovedstadsområdet, som skal reoveres. Den foreløbige screening viser et sandsynligt omfang på 30-35 terminaler.

### **Terminalprojekt på landsplan?**

Udover projekter i Hovedstadsområdet har DSB og Banestyrelsen deltaget i en arbejdsgruppe under ledelse af Vejdirektoratet, hvor der er foretaget en helt indledende og overordnet screening af potentialet for terminalforbedringer udenfor Hovedstadsområdet. Her er foretaget en foreløbig kortlægning af mulighederne for forbedring af grundlaget for kombinationsrejser.

Selvom der ikke er tale om en tilbundsgående analyse, har arbejdet anvist, at der også på landsplan er grundlag for en forbedring af funktionalitet på terminalerne, som kunne udgøre udgangspunktet for et fremtidigt samarbejde.

Samlet set står Trafikselskaberne og kommunerne både i og udenfor Hovedstadsområdet således overfor en stor udfordring når det gælder forbedringer af trafikterminaler. Det er Terminalsamarbejdets anbefaling, at den nuværende indsats i Hovedstadsområdet styrkes og at de erfaringer, der er draget i samarbejdet, udnyttes til fordel for et fremtidigt samarbejde om terminaler på landsplan.