

Høringssvar til kommuneplanstrategi 2023

Vedr. busanlægget i Sibeliusgade på Ydre Østerbro

(nævnt i Forslag til Kommuneplanstrategi 2023, side 54 om Behov for nye arealer)

I den nuværende Kommuneplan 2019 er grunden i Sibeliusgade nr. 84-86 defineret til at blive anvendt som "teknisk anlæg". Siden 19. oktober 1969 har der været busanlæg på grunden. Det blev opført af det offentligt ejede Københavns Sporveje, da man erstattede sporvognene med busser. I 1974 indgik Københavns Sporveje i det nyetablerede HT (Hovedstadsområdets Trafikselskab).

Det har gennem årene været benævnt som Ryvang-anlægget.

Efter loven om privatisering af busdriften (fra 1990) overgik det i første omgang til det offentligt ejede Busdivisionen og Bus Danmark.

I 1999 valgte de 5 amtskommunale enheder at sælge selskabet til det engelske tog- og busselskab Arriva.

I 2010 blev Arriva købt af det tyske selskab Deutsche Bahn (men man valgte at fortsætte med navnet Arriva).

I 2012 vandt og genvandt Arriva en række buslinjer, hvorved man garagerede en større andel af de københavnske buslinjer på Ryvang-anlægget.

Men i de efterfølgende år blev Arriva udfordret af flere nye busselskaber, der har vundet en række udbud af linjer, der hidtil har været garageret på anlægget.

I november 2020 besluttede Deutsche Bahn, at man ville lukke busanlægget i Ryvang i 2022, og at man ville sætte selskabet Arriva Danmark til salg.

Arriva Danmark blev i maj 2023 solgt til den tyske investeringsfond Mutares.

Men busanlægget i Ryvang indgik ikke i denne handel. Deutsche Bahn og Arriva UK ville sælge grunden særskilt.

Der er et stort behov for at kunne bevare et københavnsk busanlæg.

Vi er en gruppe buschauffører, der gennem mange år har været ansat på busanlægget, og som kommer med en stor opfordring til, at man i den kommende Kommuneplan 2024 fastholder, at grunden anvendes som "teknisk anlæg" eller endnu bedre, at grunden anvendes som "busanlæg". Vi er alle fast tilknyttet linjerne 150S og 15E, som var de sidste linjer på Ryvang-anlægget, inden det blev lukket i november 2022.

Vi vil i vores høringssvar argumentere for, hvorfor det er så vigtigt, at man fastholder, at grunden også i fremtiden anvendes som busanlæg.

Busanlæg, der forsvinder.

Der har gennem årene været en række busanlæg i Københavns Kommune, men som efterhånden blev lukket.

Der var HT-busanlæggene i Husum (lukket i 1990), Valby (lukket i 1991), Irlandsvej (lukket i 1992), Ørnevej (lukket i 1994) og Artillerivej (lukket i 1996).

Dertil kommer en række busanlæg, som de private selskaber har haft: Gl. Køge Landevej (Hvidovre Rutebiler/ Linjebus/ Connex/ Veolia), Vasbygade (DSB Busser/ Combus/ Connex/ Veolia), Sluseholmen (Unibus), Thorvald Borgs Gade (City Trafik) og Ved Amagerbanen (Arriva).

Tager man en rundtur til disse steder, kan man konstatere, at alle spor af de oprindelige busanlæg er væk. Bortset fra Vasbygade er der bygget boliger eller forretninger på grundene.

Der er således kun grunden i Ryvang tilbage med bygningerne og opstillingspladsen fra busanlægget.

Men står det til de nuværende ejere, ser de gerne, at grunden kan sælges til et andet formål, hvis man kan få ændret kommuneplanen og lokalplanen for området.

Busanlægget i Ryvang.

Som nævnt var det Københavns Sporveje, som byggede og indviede busanlægget i Ryvang d. 19. oktober 1969 på en tidligere militær grund. Anlægget ligger i Sibeliushave 84-86 (tidligere: Borgervænget 25) på Østerbro langs S-banen mellem Svanemøllen Station og Ryparken Station.

Anlægget rummer en driftsbygning, en vaskehal med 2 spor til at vaske og rengøre busser samt en værkstedsbygning med 13 spor.

Opstillingspladsen er belagt med SF-sten, som giver en solid belægning til at parkere og køre med busser.

Der er lavet elanlæg på grunden, da der dels har været kørt med elbusser (de små elbusser på linje 11A i København City i årene 2009 – 2015) og linje 2A (ledbusser i årene 2019 – 2022), så anlægget har været forberedt til at køre med elbusser i fremtiden.

Anlægget er centralt placeret, når der skulle gives tilbud på københavnske linjer, som var i udbud. Der har været korte afstande til linjernes endestationer og pauselokaler (især Svanemøllen Station, Hans Knudsens Plads, Ryparken, Hellerup Station, Nørreport Station og Emdrup Torv).

Selvom der var linjer, der blev tabt i udbud, var der typisk andre linjer, der blev vundet i udbud. I 2012 var anlægget fyldt op, da der blev garageret ca. 200 busser, og det var i en række år det største busanlæg i Danmark.

Det har været let at rekruttere nye chauffører, fordi busanlægget ligger attraktivt for mange buschauffører i Københavnsområdet. Mange har benyttet cyklen til og fra arbejde, og en del har benyttet tog og busser, fordi Svanemøllen Station ligger i gangafstand fra busanlægget.

Skift af arbejdsplads.

Indenfor de seneste år har vi oplevet, at størstedelen af alle udbud ender med, at en anden entreprenør vinder kørslen. Den vindende entreprenør skal tilbyde medarbejderne at blive overdraget på de hidtidige løn- og arbejdsforhold.

Men det betyder også, at der ved hvert udbud er en masse chauffører og andre medarbejdere, som skal skifte arbejdsplads. For en stor del af chaufførerne medfører det,

at man får længere transport til og fra arbejde. Mange har søgt job på det busanlæg, som ligger nærmest deres bopæl. Det har betydning, at transport ikke tager for lang tid, når man skal have familielivet til at fungere (især i forhold til børn), eller hvis man har nogle fritidsinteresser.

Vi kan se, at der sker en koncentration af busanlæg i nogle få industriområder. Det bryder med den geografiske spredning af busanlæg, som var en stor fordel før i tiden. Nu er busanlæg koncentreret på Avedøre Holme og i Glostrup og Gladsaxe. De fleste chauffører skal enten møde tidligt om morgenen på arbejde, eller de skal slutte ud på aftenen eller natten. Det gør det besværligt at komme til og fra arbejde, hvis man ikke har en bil.

Beliggenheden af busanlæg har også betydning for chauffører, der vil benytte kollektiv trafik, når de skal til og fra arbejde. Det er f.eks. chauffører fra Malmø-området eller fra andre dele af Sjælland.

Derfor er skift af arbejdsgiver og især arbejdsplads i forbindelse med afgørelse af udbud et problem for mange medarbejdere. Det vil for de fleste betyde længere transport, og at der skal bruges mere tid for at komme til og fra arbejde. Derfor vælger mange at købe en bil for at spare en del tid på transport. Det medfører en belastning i forhold til klima, miljø og trængsel.

Bliver cykelture erstattet af bilture, betyder det også en mindre sund livsstil.

Konsekvenser for klima, miljø og trængsel.

Når busanlæg koncentrerer i bestemte områder, medfører det, at der er mange lokalområder uden busanlæg. I stedet er busserne garageret på busanlæg, der er langt fra linjernes endestationer og afløsningssteder.

Det medfører, at mange busser skal tilbagelægge lange afstande for at køre mellem garageanlæg og endestationer på de pågældende linjer.

Selvom der i disse år skiftes til de mere klimavenlige elbusser, vil det stadig give en belastning i forhold til klimaet og miljøet. Det medfører også, at busserne bidrager til øget trængsel på vejene.

Dertil kommer, at der også køres med transportbiler. Chaufførerne skal normalt starte og slutte deres vagter på busanlægget. Transportbiler benyttes til, at chauffører kører mellem busanlæg og afløsningssted/ pauselokale, når chauffører skal starte eller afslutte deres vagter.

Endelig er det også en belastning, når chauffører, der benytter bil for at komme mellem hjem og arbejdsplads, skal køre væsentligt længere, når den nye arbejdsplads ligger mere fjernt fra bopælen.

Det medfører en øget belastning af klimaet og miljøet, og det bidrager til øget trængsel på vejene.

Sværere at rekruttere nye chauffører.

Når busanlæg placeres i industriområder eller mere tyndt befolkede områder, er det sværere at rekruttere nye chauffører. Det har ikke været et problem at skaffe chauffører

til Ryvang-anlægget, fordi størstedelen af indbyggerne i Københavns og Frederiksberg kommuner har let ved at komme til anlægget. Man kan altid tage cyklen og møde på arbejde!

Men situationen er sværere, når busanlæg ligger mere afsides. Derfor er det blevet stadig sværere at tiltrække nye chauffører. Uddannelsesstederne har færre, der søger ind til buschaufførjobbet. Der er mange muligheder for at søge andre jobs, og så bliver jobbet som buschauffør fravalgt. Udfordringen bliver større af, at mange chauffører vil stoppe på grund af alder indenfor de næste år.

Det er uholdbart. Det er nødvendigt, at der kan skaffes det nødvendige antal chauffører til at sikre, at den kollektive trafik fungerer optimalt.

Bustrafikken er blevet dyrere.

Tilbage i HT-tiden lå busanlæggene tæt på de linjer, som de betjente. Sådan er det ikke mere. Selvfølgelig skal det tages med i betragtningen, at der er reduceret i bustrafikken i København på grund af metroen. Men der er stadig mange buslinjer i København, og man kan ikke undvære, at der også i fremtiden skal køre buslinjer i København.

Men bustrafikken er blevet unødigt dyr for kommunerne, regionen og for skatteborgerne. Mange københavnske busser er i dag garageret på busanlæg, der ligger et godt stykke udenfor København. Det er ikke usædvanligt, at en buschauffør på et anlæg i Avedøre, Glostrup eller Bagsværd bruger omkring 1 time af sin arbejdstid på tomkørsel med busser eller transportbiler, hvis de kører bus i København. Denne udgift er entreprenørerne nødt til at lægge ind i tilbudsprisen.

Når et udbud ender med en ny entreprenør til at køre linjen, skal den tabende entreprenør måske lukke sit anlæg, hvis der ikke er andre linjer tilbage på anlægget. Det kan give nogle lukke-omkostninger.

Men for den vindende entreprenør kan det i mange tilfælde medføre, at der skal findes en ledig grund, hvor der kan etableres et nyt busanlæg.

Dette er blevet stadig sværere, fordi der er stadig færre grunde, som kan benyttes til dette formål, og det vil typisk kun kunne ske i områder, der er forbeholdt til industri/ erhverv. Måske ender entreprenøren med en grund, som ligger mindre fordelagtigt i forhold til den vundne kørsel, end man havde regnet med.

Det kan bemærkes, at Movia i 2022 har forespurgt kommunerne om, hvor der kan være mulighed for at etablere nye garageanlæg. Svarene viser, at i halvdelen af kommunerne er der ingen muligheder for nyanlæg. I andre kommuner kan det kun ske i industri- eller erhvervsområder. Heraf kan der være erhvervsområder, hvor der planlægges byudvikling.

Når entreprenøren har fået grunden til busanlæg på plads, er der en række etableringsomkostninger. Der skal etableres driftsbygning, værksted og vaskehal, og der skal sandsynligvis også lægges elkabler og oprettes elanlæg til de nye elbusser. Dette har entreprenøren også været nødt til at lægge ind i sit tilbud.

Dette er udgifter, som kunne undgås, hvis man kan placere linjerne på et busanlæg i lokalområdet, og som allerede har været benyttet som busanlæg.

Desværre ser vi, at ejerne af et selskab, der taber kørsel, er mere interesseret i at sælge grunden til andet formål fremfor at sælge til en ny entreprenør, som kan benytte busanlægget fremover til sin kørsel.

Det resulterer i, at det bliver dyrere for Movia og for kommunerne/ regionen, når de skal indhente tilbud på kørsel.

Det er et problem, som Movia og politikerne i kommuner og regionen er nødt til at forholde sig til, hvis man skal løse udfordringerne med stigende tilbudspriser på buskørslen.

Linjerne 150S og 15E.

For at understrege problemerne ved, at der ikke anvendes et københavnsk busanlæg, kan vi nævne de udfordringer, som sker for chaufførerne på linjerne 150S og 15E efter et udbud.

Linje 150S kører mellem Nørreport Station og Gl. Holte eller Kokkedal Station.

Linje 15E kører mellem Nørreport Station og Hørsholm (og kører kun i myldretiderne).

Linjerne blev vundet af Umove i et udbud, hvor Arriva ikke selv afgav tilbud.

Linjerne har været garageret på Ryvang-anlægget, hvor der er kort afstand til Nørreport Station og en rimelig afstand til de andre endestationer.

Der blev ikke benyttet transportbiler, fordi Hans Knudsens Plads (afløsningssted) ligger i gangafstand fra busanlægget.

Umove forhørte sig om muligheden for at købe anlægget, men ejerne satte en så høj pris, at man måtte opgive ideen.

Umove har ikke kunnet finde en grund, der ligger hensigtsmæssigt placeret til garagering af busserne. Kontrakten gælder fra d. 24. marts 2024.

Deres plan er derfor blevet, at de vil garagere halvdelen af busserne på deres hidtidige busanlæg i Kvistgård (sydvest for Helsingør), og den anden halvdel garageres på et kommende busanlæg på Tømmerupvej i den sydlige del af Tårnby Kommune.

Anlægget i Tårnby etableres, fordi Umove har vundet en række buslinjer på Amager og i Hvidovre-området.

Det kommer til at medføre utrolig meget tomkørsel med både busser og transportbiler hver eneste dag. Der er ca. 40 km. fra Kvistgård til Nørreport Station, og da 59 ud af 98 tomkørselsture i dag starter eller slutter på Nørreport Station, kan man ikke undgå disse lange tomkørselsture. Det understreges også af, at de fleste busser starter passagerkørslen ét sted om morgenen (f.eks. Kokkedal Station) og afslutter kørslen et andet sted (Nørreport Station). Bussen skal jo tilbage til det busanlæg, hvor den er kørt ud fra.

Lange tomkørselsture er ikke godt for klimaet og miljøet, og det giver mere trængsel på vejene. Lange tomkørselsture har større risiko for at blive ramt af forsinkelser i myldretidstrafikken. Det kan medføre forsinkede busafgange fra især Nørreport Station.

Lange tomkørselsture med både busser og transportbiler medfører, at Movia og kommunerne/ regionen kommer til at betale mere for busdriften, end da linjerne blev kørt fra Ryvang. Er det rimeligt, at skatteborgernes penge bliver brugt i så stort omfang på at betale for kørsel med tomme busser og transportbiler?

Hver dag er der 17 chauffører, der kører delte vagter, fordi en stor del af kørslen udføres i myldretiderne. Derudover skal der bruges 10-15 chauffører, der kan køre delte vagter, når de faste chauffører er på ferie eller har andet fravær.

Men de fleste delvagt-chauffører bor tæt på Ryvang-anlægget, og derfor har de accepteret at møde 2 gange om dagen.

Mange af delvagt-chaufførerne har været vant til at cykle til og fra arbejde.

Det har givet store frustrationer blandt chaufførerne, at linjerne nu skal garageres så langt fra deres bopæl. Kun 10-15 ud af de ca. 80 tilknyttede chauffører bor i Nordsjælland og kan forventes at tage med til Kvistgård.

Et anlæg i Tårnby er lidt tættere på. Men Tømmerupvej vil medføre væsentligt længere transporttid end i dag – og især for delvagt-chaufførerne, der skal tage turen frem og tilbage 2 gange om dagen.

Der er stort set ingen muligheder for at benytte kollektiv trafik for at komme til de 2 busanlæg, hvis man skal møde om morgenen.

Man må forvente, at næsten alle chauffører fremover bliver nødt til at benytte bil i stedet for cykel på grund af de meget længere afstande.

Eller også bliver de nødt til at stoppe og finde andet job.

For chaufførerne føles det helt urimeligt, når man ved, at Ryvang-anlægget ligger så tæt på linjerne og på de fleste chaufførers bopæl.

Strategi for placering af busanlæg i fremtiden.

Mens bustrafikken var offentligt ejet, havde politikerne og trafikselskabet større indflydelse på, hvor busanlæg var placeret, så de lå hensigtsmæssigt i forhold til linjerne i et lokalområde. De havde dog også flere muligheder for at skaffe grunde end i dag.

Men det er nødvendigt, at man i Movia og hos politikerne i kommunerne og regionen finder en model for, hvordan man mere hensigtsmæssigt kan få garageret busserne.

Det vil være fornuftigt at arbejde på at sikre busanlæg i de forskellige geografiske områder. Vi har forespurgt Movia, om det kunne være en mulighed, at de købte/ overtog busanlæg. Det er dog en udfordring, da Movia er presset på økonomien af faldende passagerindtægter.

Men vi oplever, at Movia er positivt indstillet på at undersøge og få en dialog om, hvordan man kan løse problemet med de stigende udgifter i tilbuddene.

Såfremt Movia ikke kan købe grunde med busanlæg, kan vi i stedet forestille os en model, hvor et privat eller almennyttigt selskab kan købe og udleje grunden.

Det kunne være en god model, hvis Movia og kommunerne/ regionen kunne blive enige om at lave udbud, hvor man samler en række linjer i et bestemt lokalområde i ét udbud. Det vil give nogle stordriftsfordele.

Det skal fremgå af udbudsmaterialet, at den vindende entreprenør skal benytte anlægget på den pågældende grund, og at det overdrages til en ny entreprenør, hvis det bliver resultatet af det næste udbud af kørslen.

Det betyder, at der bliver ejer og administrator af grunden, og at entreprenøren reelt kommer til at fungere som driftsselskab, når det lejer sig ind på grunden. Det har den fordel, at en entreprenør, der vinder buskørslen, ikke skal bruge tid og ressourcer på at finde et nyt anlæg. Man kan i stedet koncentrere sig om driftsopgaven.

Det har også den fordel, at medarbejderne ikke skal skifte arbejdsplads, men at de kun skal skifte arbejdsgiver. Det vil være en stor lettelse for medarbejderne, og det kan bidrage til at genskabe den arbejdsglæde, som man savner i dag.

Et københavnsk busanlæg.

Det er også i denne sammenhæng, at det er vigtigt at skabe mulighed for, at grunden med Ryvang-anlægget igen kan anvendes som busanlæg. Det kræver, at kommuneplanen og lokalplanen fastholdes som "teknisk anlæg" eller endnu bedre ændres til "busanlæg". Dermed kan vi håbe på, at den nuværende ejer indstiller sig på, at salgsprisen også skal fastsættes ud fra dette forhold.

Der er ikke mulighed for at etablere busanlæg andre steder i Københavns Kommune. Derfor vil vi appellere kraftigt til, at vores københavnske politikere prioriterer, at der skal være et københavnsk busanlæg i Sibeliushave 84-86.

Vi vil foreslå, at Movia og Københavns Kommune får gang i en dialog om, hvordan man kan arbejde på, at grunden igen kan anvendes som busanlæg for buslinjer i København. Man kan finde frem til hvilke linjer, der kan indgå i 1 eller 2 samlede udbud af kørsel af københavnske linjer. Busanlægget i Ryvang er stort nok til, at der eventuelt kan være 2 entreprenører, som benytter anlægget. Man kan i denne sammenhæng også inddrage Frederiksberg Kommune og Gentofte Kommune.

Vi ved godt, at de københavnske linjer i dag er placeret i forskellige udbud, hvor de udløber i forskellige år. Så der vil blive en overgangsperiode over flere år. Men det kan man forhåbentligt løse ved at lave udbud med forskellige kontraktlængder, så de udvalgte linjer på et tidspunkt kan placeres i 1 eller 2 samlede udbud.

PS: I det historiske perspektiv er busanlægget i Ryvang også bevaringsværdig, fordi busanlægget er det eneste busanlæg, der er bevaret fra tiden, hvor man i København overgik fra sporvogne til busser.

Indsendt af:

Hans Erik Rasmussen, daværende tillidsrepræsentant for chaufførerne i Ryvang
Lars Martin Svendsen, daværende tillidsrepræsentant for chaufførerne i Ryvang
Klaus Hansen, chauffør på linjerne 150S og 15E
Per Michael Jensen, chauffør på linje 150S
Sadedin Zulal, chauffør på linje 150S