

Valg af trafikeringsmodel Lille Syd/Østbanen

Dato: 1. september 2017

Brevid: 3344809

Indledning

Der er juni 2017 indgået landspolitisk forlig om, at staten overlader betjeningen af den statslige banestrækning mellem Roskilde og Køge til Region Sjælland. Regionsrådet har efterfølgende på møde 23. august besluttet at overtage strækningen.

Regional Udvikling

Alléen 15
4180 Sorø

Tlf.: 70 15 50 00

Dir.tlf. 57 66

Strækningen mellem Roskilde og Køge er den nordlige del af den såkaldte statslige Lille Syd bane, som går mellem Næstved – Køge - Roskilde. Strækningen mellem Roskilde og Køge bliver lidt tilbage fordi den statslige regionaltogetsbetjening fra Næstved med åbningen af den nye bane mellem København og Ringsted omlægges til i stedet at køre mod København via den nye bane fra Køge Nord.

regionaludvikling
@regionsjaelland.dk
labo@regionsjaelland.dk

www.regionsjaelland.dk

Region Sjællands Østbane forløber i dag fra Køge med to grene mod henholdsvis Faxe Ladeplads og Rødvig.

Region Sjælland vil håndtere betjeningen ved at forlænge Østbanens betjening til Roskilde. Dette vil ske ved, at togene fra Østbanens to grene til og fra Hårlev og kører direkte til Roskilde. Der bliver altså direkte forbindelse fra de to grene til Roskilde og de mellemliggende stationer herunder Ølby station.

En ulempe er, at en eksisterende kvartersdrift der blev etableret 2012 på strækningen mellem Hårlev og Køge ikke kan bibeholdes. Der er ikke sporkapacitet nok umiddelbart nord for Køge station til, at en sådan kvartersdrift umiddelbart vil kunne videreføres til Roskilde. Kvartersdrift vil derfor kun kunne opretholdes, hvis kun toget fra den ene af Østbanens grene videreføres til Roskilde.

Fakta om banerne

Der er i dag nogenlunde lige mange passagerer på Østbanen og på den statslige (DSB) strækning mellem Køge og Roskilde nemlig omkring 1,1 mio. passagerer om året. Det nøjagtige antal passagerer på den statslige strækning er dog ikke offentligt tilgængelige.

Østbanen er opgraderet til R-net standard omkring 2012, og er den lokale bane i Region Sjælland der har haft den største passagerstigning

siden 2007.

Bane	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Østbanen	794.783	848.526	911.536	967.038	1.017.998	1.059.704	1.064.398	1.096.057	1.074.066	1.083.654

Fordelingen af passagerne på Østbanen 2 grene illustreres i nedenstående figur. Figuren viser påstigere på en gennemsnitlig hverdag:

Rødviglinjen:

Rødvig	245
Store Heddinge	443
Klippinge	98
Varpelev	28

Faxelinjen:

Faxe Ladeplads	212
Faxe Syd	179
Tokkerup	16
Karise	259
Lille Linde	14

Hårlev – Køge:

Hårlev	621
Himlingøje	11
Grubberholm	10
Vallø	54
Egøje	33
Køge	1437

Historik og proces

Der har i ganske lang tid været overvejelser omkring samdrift mellem de statslige baner og Region Sjællands baner. Forlængelse af Østbanen til Roskilde er en af mulighederne. Nedenstående nøglebegivenheder.

- Fælles udredningsarbejde omkring samdriftsmuligheder, herunder omkring Østbanen og Lille Syd, aftales på møde mellem daværende transportminister Henrik Dam Kristensen og regionsrådsformand Steen Bach Nielsen 22. november 2012
- Indgår som ide i statens trafikplan 2012 - 2027
- Indgår i Region Sjællands og kommunernes fælles Vision for banetrafikken i Region Sjælland marts 2013
- Analyse indgår i politisk aftale "Passagertogstrafik i Danmark 2015-2024" marts 2015
- Transportministeriet igangsætter analysen foråret 2016.
- Beslutningsgrundlag færdiggøres medio maj 2017.
- Besluttes i politisk aftale "Genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland m.v." 9 juni 2017
- Regionsrådsformand og borgmestre fra kommunerne langs banen drøftede forholdene d. 14. august 2017 og står bag overdragelsen.
- Regionsrådet besluttede d. 23. august 2017 at overtage trafikkeransvaret fra staten og har bedt Movia gå i gang med forberedelsen.

Det noteres, at Folketinget på den ene eller anden måde skal udmønte den politiske aftale i lovgivning. Der skal desuden indgås aftale mellem staten og region Sjælland.

Trafikeringsmodeller

Der er været vurderet 3 forskellige trafikeringsmodeller:

- A) Nuværende frekvens på Lille Syd og Østbanen, hvilket betyder, at kun den ene "gren" på Østbanen fortsætter til Roskilde, hvorimod den anden "gren" kun kører til Køge. Der vil være kvartersdrift mellem Hårlev og Køge og R-net frekvens¹ på resten af den nye bane.
- B) Ændring af køreplanen på Østbanen, således at der køres sammenkoblet Hårlev – Roskilde med nuværende frekvens på Lille Syd. Begge grene af Østbanen får forbindelse til Roskilde. Der vil være R-net frekvens på hele den nye bane.
- C) Ændring af køreplanen på Lille Syd, således, at begge "grene" på Østbanen fortsætter til Roskilde med nuværende frekvens på Østbanen. Det vil være kvartersdrift på den nye bane på strækningen Hårlev – Roskilde og R-net frekvens på resten af banen.

Økonomi:

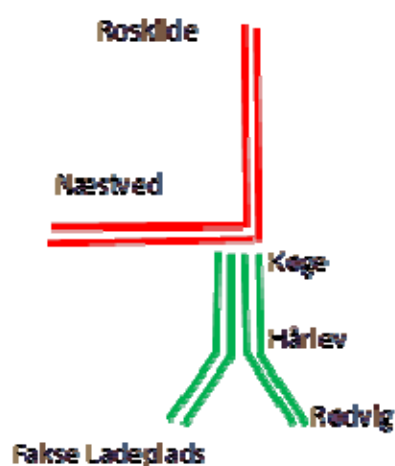
Model	A	B	C
	mio. kr.	mio. kr.	mio. kr.
Nettoudgifter (tilskud)	24	26	31

Kun model B er forhandlet mere detaljeret med Transportministeriet. De to andre modeller er skønnet ud fra denne².

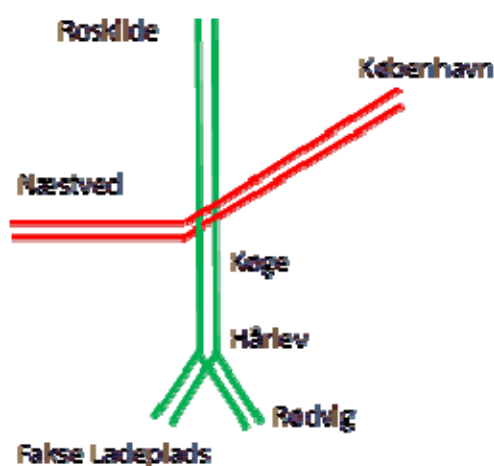
Transportministeriet og Region Sjælland har sammen peget på model B.

Model B er illustreret nedenstående.

Nuværende betjeningsprincip



Fremtidigt betjeningsprincip



¹ Halvtimesdrift i dagstiden og timesdrift om aftenen og i weekenden.

² Der er ikke foretaget detaljerede indtægtsvurderinger for model A og C. For model C kunne det betyde at den krævede et mindre tilskud end angivet.

De røde linjer er den statslige betjening og de grønne den regionale. Antallet af streger er antal afgang i dagtimerne.

Model C er den model Region Sjælland helst ville etablere. Der er ikke sporkapacitet nok på den statslige strækning umiddelbart nord for Køge station til, at denne betjeningsmodel kan etableres. Det er groft skønnet, at en sådan investering vil koste over 100 mio. kr. Modellen vil samtidigt kræve, at staten giver omkring 5 mio. kr. mere i driftstilskud end ved den valgte model B.

Model A indebærer, at kun den ene gren fra Østbanen får forbindelse til Roskilde og de mellemliggende stationer f.eks. Ølby station. Til gengæld vil kvartersdriften mellem Hårlev og Køge station kunne opretholdes. Tilskudsbehovet til denne model er ca. 2 mio. kr. mindre end til den valgte model B

Fordele og ulemper ved forlængelse og den valgte trafikeringsmodel

1. Forbedrede transporttilbud for begge Østbanens to grene fra henholdsvis Faxe Ladeplads og Rødvig. De vil uden skifte kunne komme til blandt andet Ølby station og til Roskilde. Ølby station ligger i gåafstand til Sjællands Universitetshospital i Køge og med god forbindelse til Campus Køge med dets uddannelsesstilbud. Roskilde har blandt andet en lang række uddannelsesstilbud. I dag vil de rejsende fra Hårlev-grenen af Østbanen typisk have 24 minutters ventetid på Køge station for at kunne komme videre til Roskilde. De rejsende fra Faxe ladeplads - grenen vil tilsvarende have 10 minutters ventetid.
2. Effektiviseringsgevinst for Region Sjælland. Region Sjælland vil kunne opnå en effektiviseringsgevinst primært gennem en bedre udnyttelse af Lokaltogs eksisterende togsæt. Gevinsten er skønnet til omkring 5 mio. kr. Regionen har en meget stram økonomi til kollektiv trafik og står overfor store reinvesteringer i lokalbanerne herunder Østbanen. Effektiviseringsgevinsten fremkommer uanset, hvilken trafikeringsmodel der vælges.
3. Effektiviseringsgevinst for staten. Det er formodningen, at staten vil kunne opnå en markant gevinst ved at overdrage betjeningen til Region Sjælland og Lokaltog. Denne gevinst er ikke forsøgt specificeret, blandt andet fordi økonomien skal forhandles mellem DSB og staten.
4. Fremtidssikring af strækningen Køge – Roskilde. Med omlægningen af den eksisterende statslige regionaltogets betjening med åbningen af den nye bane København – Ringsted vil stykket Køge – Roskilde blive efterladt som et lille isoleret statsligt banestykke. Med sammenbindingen til Østbanen og med overdragelsen af trafik køberansvaret til Region Sjælland og driften henlagt til Lokaltog er forudsætningerne for en fremtidig udvikling bedre sikret.
5. En fordel for de bevægelseshandicappede. Kørestolsbrugere skal på DSB stationer bestille kørsel mindst 12 timer før rejsen. Der vil enten blive brugt rampe på stationen eller kørestolsbrugere vil blive transporteret til nærmeste station, hvor udstyret er tilgængeligt. I Østbanens tog findes rampeudstyr som betjenes af lokoføreren selv. Mo-via oplyser, at man derfor spontant kan tage toget, hvis man er synlig og står på et bestemt sted, som passer med det sted rampen befinder sig.
6. Forringet frekvens mod Køge for passagerne på strækningen mellem Hårlev - Køge. Man vil i dagtimerne gå fra kvartersdrift til halvtimesdrift. Dette svarer dog til den re-

gionale R-net standard, som findes på regionens andre lokalbanestrækninger og de store R-busruter samt i øvrigt på den eksisterende Lille Syd bane.

Det skal noteres, at rejsetiderne fra Østbanen til Køge station ikke forringes i forhold til i dag med den valgte trafikeringsmodel. Det har i dag betydning for mange, blandt andet dem, der skal videre med S-tog. Det er vurderet, at til- og frakoblingen i Hårlev kan ske uden tidsmæssige konsekvenser, fordi toget fra Rødvig i dag skal skifte køreretning på Hårlev station ligesom en række krydsninger mellem modkørende tog på den enkeltsporede bane kan undværes, når der køres sammenkoblet.

Der er på baggrund af ovenstående og ud fra en samlet vurdering peget på trafikeringsmodel B.

Denne vil komme passagerne på hele Østbanen til gode med bedre forbindelser til Roskilde og Ølby stationer med de store fordele, det har. Ulempen vil være, at kvartersdriften mellem Køge og Hårlev ikke kan opretholdes. Det vil den kunne i Trafikeringsmodel A, men ulempen vil her, at kun den ene af Østbanens to grene vil kunne få de nye muligheder.

En trafikeringsmodel, hvor Østbanen og strækningen mellem Køge og Roskilde betjenes som to helt separate baner er en mulighed. Den har dog ikke indgået i vurderingerne, fordi den ikke rummer nogen betjeningsmæssige fordele.

Kvartersdrift på hele den nye bane i den nærmeste fremtid – fase 2

Der er enighed mellem region Sjælland og kommunerne langs hele den nye forlængede Østbane om, at der skal arbejdes for, at der hurtigst muligt etableres kvartersdrift på hele den nye bane. Dette blev aftalt på møde mellem regionsrådsformanden og borgmestrene den 14. august. Det vil sige den tidligere nævnte betjeningsmodel C.

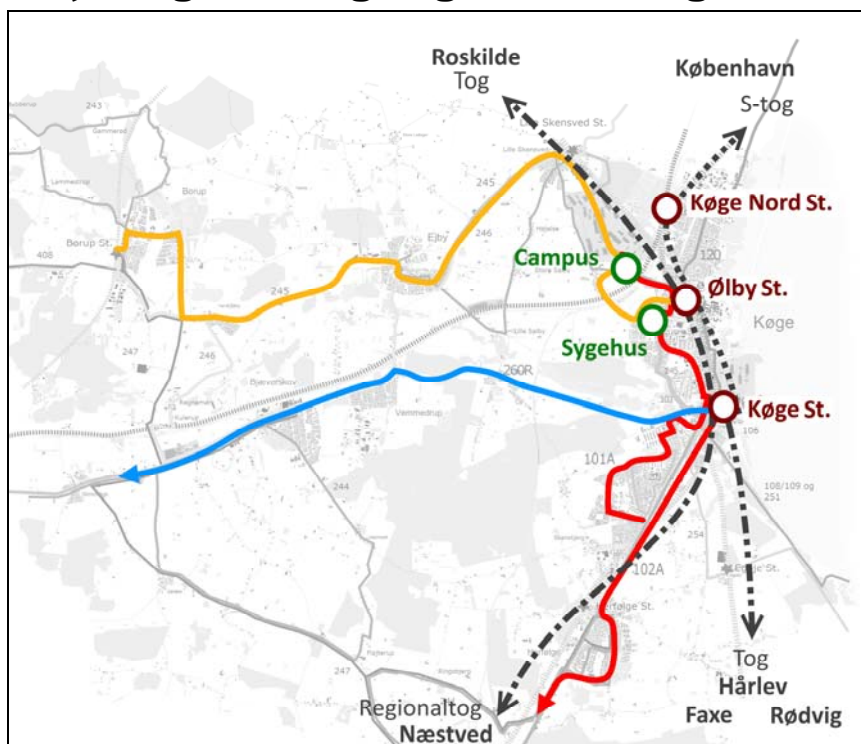
Den kræver, at staten investerer i ekstra sporkapacitet på den statslige banestrækning umiddelbart nord for Køge station skønnet til over 100 mio. kr. samt regulerer driftstilskuddet med ca. 5 mio. kr.

Områderne langs banen er i klar vækst og alt tilsiger, at denne vækst vil fortsætte i fremtiden. En bane med kvartersdrift vil på mange måde svare til den S-togsbetjening, som staten tilbyder i andre dele af Hovedstadsområdet.

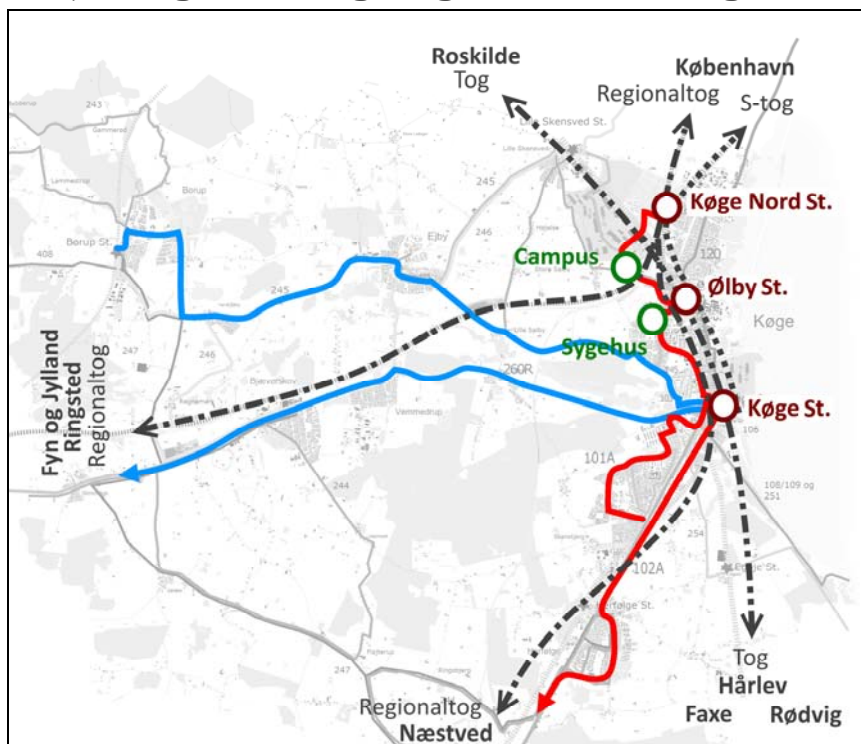
I 2024 vil det nye Universitetshospital i Køge være færdigt. Det kunne være et naturligt fikspunkt for at være klar med kvartersdrift.

Staten og de politiske partier har fokus på den fremtidige betjening af de kommende sygehuse senest i den politiske aftale "Udmøntning af midler i puljen til bedre og billigere kollektiv trafik" fra 10. februar 2017, som er indgået i et forlig med et flertal i folketinget, dog uden regeringen. I dette afsættes 155 mio. kr. til senere udmøntning på 3 projekter herunder, "ombygning af stationen i Hillerød og en opgradering af stationen i Favrholm, der vil sikre god adgang til det nye supersygehus og et godt samspil mellem S-bane og nærbane i Nordsjælland".

Betjening omkring Køge før forlængelse af Østbanen



Betjening omkring Køge efter forlængelse af Østbanen³



³ Viser også ændringer af busruter som er under overvejelse