



NOTAT

Teknik- og Miljøforvaltningen
Anlægsafdelingen

Dato Dokumentnummer

19. juli 2018 2018-003137-29

Vurderinger af forslag til bustilpasninger - Køge Nord mv

Teknik- og Miljøforvaltningen har i forsommeren 2018 modtaget 3 forslag fra medlemmer af Kollektiv Trafikborgergruppen omhandlende ønsker til den fremtidige busbetjening i Køge Kommune som følge af åbningen af Køge Nord Station og øvrige tilpasninger af togdriften gennem Køge Kommune.

- **23.05.2018 - Christa Lindholm (Nørremarkens grundejerforening).** Forslaget omfatter en række konkrete ønsker til busbetjeningen i Nørremarken.
- **30.05.2018 - Max Hvornum & Dorthe Ingvorsen (Begge Ejby).** Forslaget indeholder en række ønsker til principper for busplanlægningen i Køge Kommune, videre indeholder forslaget en række konkrete forslag til omlægninger af linjer.
- **11.06.20018 - Hans Christian Andersen (Herfølge Beboerforening) & Minna Pedersen (Alkestrup).** Forslaget omfatter 3 konkrete forslag

Køge Rådhus
Torvet 1
4600 Køge

www.koege.dk

Tlf. 56 67 67 67

Kontakt:
Rune Illum Høgh
Tlf. +45 56 67 24 43
Mail tmf@koege.dk

De tre forslag er bilagt dette notat, under følger forvaltningens vurderinger/kommentarer til de indkomne forslag. Alle estimater af tilskudsbehovsændringer er grove overslag som ikke er kvalitetssikrede af Movia.

Christa Lindholm (Nørremarkens grundejerforening)

Henvendelsen omfatter to forslag/ønsker:

- 1) Ønske om busdrift en gang i timen via Agerskovvej, kl. 7-20 i hverdage og kl. 10-15 i weekender.
- 2) Alternativt ønskes øget drift på linje 248

Forslagene begrundes med en række eksempler.

Vedrørende øget drift på Agerskovvej: Strækningen betjenes af servicebus 103, linjen opfylder et helt specifikt behov for dårligt gående, linjen kører midt på dagen mandag-lørdag. Servicebusser har en høj timepris – en udvidelse til den foreslåede drift (7 ekstra afgang i hverdage og søndage, 2 ekstra afgang lørdage) vil udgøre mere end en fordobling af driften på linjen. Et groft estimat tilsiger at tilskudsbehovet vil øges fra ca. 1,3 mio. kr.

til ca. 3,1 mio. kr. Med baggrund i den højfrekvente betjening med 101A ad Stensbjergvej ganske nær Nørremarken, kan Teknik- og Miljøforvaltningen ikke anbefale at arbejde videre med en øget drift på 103. Teknik- og Miljøforvaltningen skal med dette minde om den store succes som omlægningen til et A-busnet i Køge har medført. Linje 101A har oplevet en massiv passagertilvækst (+56 % fra 2011 til 2017, med stor set samme antal indkøbte timer). Brugerundersøgelsen udført forsommeren 2018 peger på at hyppige afgangene vægtes meget højt af rejsende. Tendensen forekommer på tværs af alle demografiske grupper (bortset fra ældre og gangbesværede) og alle geografiske områder. Det vurderes derfor vigtigt at holde fortsat fokus på opretholdelse af de højfrekvente linjer i bybustrafikken i Køge.

Vedrørende øget drift på linje 248: En øgning af frekvensen på linje 248 kan af flere årsager være et interessant tiltag, og dette bør følgelig vurderes nærmere. En øgning af frekvensen på linje 248 til halvtimesdrift frem for timesdrift (i samme driftsperiode) vil medføre en fordobling af antallet af afgangene. Tilskudsbehovet vil således øges til nogenlunde det dobbelte af dagens – de foreløbige tilbagemeldinger fra Movia er, at 248 er billigere end forventet ved bestillingen i december 2017. *Følgelig skal Teknik- og Miljøforvaltningen bede Movia om at regne på en forøgelse af driften på linje 248 til at omfatte halvtimesdrift i tidsrummet hverdage ca. kl. 6-9 og 14-19. Som et alternativ kan en udvidelse af driftsperioden til hele dagen, aften og weekend også vurderes.*

Max Hvornum & Dorthe Ingvorsen (Begge Ejby):

Henvendelsen omfatter en række forslag/ønsker inddelt i to kategorier: principielle planlægningsparadigmer og konkrete forslag til linjer. Teknik- og Miljøforvaltningens referencenummerering af Max & Dorthes punkter fremgår af bilag. Teknik- og Miljøforvaltningen har ligeledes resumeret forslaget i det følgende:

Til de foreslåede principper:

- I. *Ønsker til korrespondancer til forskellige tog, herunder S-tog.*
Brugerundersøgelsen udført forsommeren 2018 peger på at gode robuste skiftemuligheder er noget af det som rejsende i Køge Kommune generelt vægter rigtig højt. Hvor øvrige bindinger tillader det, kan busser tilpasses S-tog med 10-minuttersdrift. Generelt kan korrespondancer til S-tog med 10-minuttersdrift ikke prioriteres højere end korrespondancer til fjerntog med betydelig lavere frekvens.
- II. *Ønske om direkte bus mellem Bjæverskov/Vemmedrup og hhv. Borup og Ejby i ydertimerne.*
Forholdet knytter sig ikke direkte til ændringen i togdriften. Forbindelse i ydertimerne mellem Bjæverskov/Vemmedrup (Cook Medical) og hhv. Borup og Ejby kan opnås med at udvide driftsperioden på linje 246. Linje 246 deles med Solrød Kommune, hvis driften på hele linjen skal udvides må der derfor afsøges accept fra Solrød Kommune. En udvidet drift på linje 246 udelukkende mellem Borup og Ejby vil også dække transportbehovet mellem Cook Medical og Borup/Ejby.

Det estimeres, at en aften- og weekenddrift på linje 246 i Køge Kommune (5 yderligere afgang om aftenen + timesdrift kl. 6-24 lørdag og søndag mellem Borup og Ejby) vil medføre et øget tilskudsbehov på 1,5 mio. kr. årligt, Teknik- og Miljøforvaltningen kan ikke anbefale at arbejde videre med en sådan udvidet drift på linje 246, idet alle øvrige relationer på strækningen er dækket af linjerne 245R og 260R.

III. *Ønske om vest-øst-tværgående bus som forbinder Lille Skensved til Køge Nord Station i ydertimerne.*

Lille Skensved og Ejby kan forbindes til Køge Nord Station hvis 242 flyttes fra Ølby Station til Køge Nord Station. En betjening af Køge Nord Station med 242'eren er betinget af færdiggørelse af busbroen over Lille Syd banen – ellers vil STC miste busbetjeningen. *Teknik- og Miljøforvaltningen beder Movia om at regne på en omlægning af østre del af linje 242 til Lille Skensved-STC-Busbro-Køge Nord Station.*

IV. *Et forslag til prioritering mellem de tre "køgestationer".*

De tre "køgestationer" (Køge Nord, Ølby og Køge) udfylder forskellige behov – at definere et heiraki stationerne imellem giver ikke et meningsfyldt planlægningsparadigme. Det er naturligvis vigtigt at have stationernes forskelligheder for øje i planlægningen af bustrafikken til disse. Kombinationen af de tre S-togstationer åbner mulighed for at opnå flere og bedre korrespondancer mellem S-tog og bus.

V. *Ønske om direkte bus mellem Bjæverskov/Vemmedrup og CAMPUS.*

Forholdet knytter sig ikke direkte til ændringen i togdriften. En CAMPUS-pendlerbus fra Bjæverskov, via Vemmedrup og Store Salby vurderes at andrage et tilskudsbehov i størrelsesordenen 250.000 kr. (1 afgang om morgenen, kan indkøbes som ekstrakørsel).

VI. *Ønske om betjening af Gørslev/Slimminge efter nedlæggelse af 247.*

Forholdet knytter sig ikke direkte til ændringen i togdriften. Strækningen mellem Gørslev og Slimminge betjenes af linje 244. Fra Slimminge er der videre forbindelse mod hhv. Køge og Ringsted med linje 206R.

VII. *Ønske om betjening af Ringsbjerg/Algestrup/Tureby.*

Der henvises til vurderinger af forslaget fra Hans Christian Andersen og Minna Pedersen.

VIII. *Ønske om billigere flextrafik og mulighed for medtagelse af barnevogn/rollator.*

Forholdet knytter sig ikke direkte til ændringen i togdriften. Køge Kommune har tilsluttet sig kommunetakst for flextrafik, kommunetakst giver pr. d.d. den billigst mulige flextrafik. I øjeblikket køres der i Kalundborg og Roskilde kommuner forsøg med at integrere flextur i Rejseplanen. Formålet er at gøre flextrafik mere synlig og tilgængelig. I løbet af 2. halvår af 2018 vil det blive muligt for øvrige kommuner med flextrafik i Movias område at tilmelde sig ordningen.

Borgere som ikke kan benytte flextrafik grundet handicap kan søge om visitation til ordningen flexhandicap.

IX. *Ønske om at Ejby-busser ikke kører ind på CAMPUS.*

CAMPUS Køge er et af det mest passagertunge kollektivrejsemål i Køge Kommune, det er derfor vigtigt at området har et kollektivtilbud med høj kvalitet.

X. *Kommentar om at enhver rutenedlæggelse skal erstattes direkte.*

Køge Kommune søger løbende at optimere busdriften således at flest mulige passagerer får den bedst mulige kollektive trafik. Enkelte vil kunne blive ramt på en negativ måde af ændringer i bustrafikken som søger det fælles bedste.

XI. *Kommentar om en fremtidssikret kollektiv trafik med kort rejsetid og skiftetid.*

Teknik- og Miljøforvaltningen er enig i denne betragtning.

Brugerundersøgelsen udført forsommeren 2018 peger på at særlig ventetid, skiftemuligheder og pålidelighed er vigtige parametre for rejsende i Køge Kommune.

XII. *Kommentarer til skifteafstand over stationsbro på Køge Nord Station.*

DSB udarbejder køreplaner for både S-tog og fjerntog. I udarbejdelse af køreplaner til for buslinjer til/fra Køge Nord Station vil det faktiske gangafstande og skifteforhold på stationen blive taget i betragtning. Korrespondancer til S-tog med 10-minuttersdrift prioriteres ikke højere end korrespondancer til fjerntog med lavere frekvens.

XIII. *Kommentarer til 245R i relation til forsøg med førerløse busser på Køge Sygehus.*

Teknik- og Miljøforvaltningen følger forsøget med førerløse busser mellem sygehuset og Ølby Station med stor interesse.

En afkortning af 245R således at denne ikke betjener sygehuset vil åbne for nye muligheder på linjen – eksempelvis tilpasning til Ringstedtoget i Borup. En sådan omlægning vil være udgiftsneutral, men ske på bekostning af længere skiftetid mellem 245R og tog mod København i Borup samt behov for skift for rejsende mellem Borup/Ejby og sygehuset.

XIV. *Kommentarer til eventuelle fremtidige rejsemuligheder til Solrød Gymnasium.*

Solrød Gymnasium ligger i umiddelbar gangafstand fra både linje 246 og Solrød Strand Station (S-tog), således er der robuste kollektivrejsemuligheder hertil fra hele Køge Kommune.

Til de rutespecifikke forslag:

XV. *246 nedlægges, 260R omlægges via Ejby og Lille Skensved til Køge Nord Station samt etablering af ny rute mellem Borup-Bjæverskov-Vemmedrup-Lellinge-Køge Station.*

260R er en del af Movias Strategiske net, og den udfylder en vigtig rolle i den regionale trafik mellem Køge og Ringsted, linjen drives af Region Sjælland. Linjen betjener stop mellem byerne, og vil således også fremadrettet have en vigtig betydning uanfægtet af åbningen af banen mellem Ringsted og Køge. Teknik- og Miljøforvaltningen skal

pointere, at den foreslåede omlægning af 260R vil have uhensigtsmæssige konsekvenser. Linje 246 bør da heller ikke nedlægges, linjen forbinder Slimminge, Bjæverskov, Vemmedrup, Ejby og Lille Skensved til Borup samt S-tog i retning København. En ny linje Borup-Bjæverskov-Vemmedrup-Lellinge-Køge Station, med frekvens som 260R vil omtrentligt medføre et årligt tilskudsbehov i samme størrelsesorden som dagens linjer 260R og 245R (5-7 mio. kr.) og kan, med baggrund i områdets øvrige busdækning, ikke anbefales.

XVI. *Aftendrift på 245R mellem Ølby Station og Køge Station.*

Den foreslåede drift mellem Ølby Station og Køge Station på de to sene aftenafgange og natafgangene i weekender vil alene grundet øget timeforbrug medføre et øget tilskudsbehov i størrelsesordenen 300.000 kr. årligt. Med baggrund i den øvrige bus- og togbetjening mellem Ølby St. og Køge St. kan en sådan forlængelse ikke anbefales.

XVII. *Bedre tilpasning af 248 til ringetider på Køge Gymnasium.*

Køreplanen for 248 er pr. 13. august ændret således at eftermiddagsafgangene passer bedre til ringetiderne på Køge Gymnasium.

XVIII. *242 omlægges til Harekærvej og frekvensen øges i myldretiderne.*

Bredden og geometrien på Harekærvej tillader ikke trafiksikker busdrift på denne.

Halvtimesdrift på linje 242 i myldretiderne vil give en markant forbedring af busbetjeningen i STC og kan være interessant, øget drift vil antageligvis medføre behov for en yderligere bus. *Teknik- og Miljøforvaltningen beder Movia om at regne på en omlægning af østre del af linje 242 til Lille Skensved-STC-Busbro-Køge Nord Station. Samtidig bedes der om en beregning af merudgiften ved halvtimesdrift i myldretiden i to/tre alternativer:*

- På hele linje 242

- På linje 242 mellem Køge Nord Station og Lidl Centrallager – alternativt Lille Skensved

XIX. *Vedrørende busbetjeningen af Herfølge.*

Der henvises til vurderinger af forslaget fra Hans Christian Andersen og Minna Pedersen.

XX. *120 nedlægges mellem Køge Nord Station og Køge Station, erstattes af forlænget 102A.*

Der henvises til vurderinger af forslaget fra Hans Christian Andersen og Minna Pedersen.

XXI. *Forlængelse af 101A til Køge Nord Station.*

Movia og Teknik- og Miljøforvaltningen vil i samarbejde udarbejde udkast til forlængelse af 101A til Køge Nord Station i et +way-koncept via den nye busbro mellem STC og Ølsemagle. Betjeningen med 101A over busbroen vil medføre en besparelse som skal finansiere denne.

101A vil "ramme" de tre stationer Køge Nord, Ølby og Køge – således vil korrespondancemulighederne øges.

Hans Christian Andersen (Herfølge Beboerforening) & Minna Pedersen (Alkestrup)

Henvendelsen omfatter tre forslag/ønsker:

1. 102A mod Præstø defineres som egen ny linje. Linjen foreslås ført gennem Alkestrup/Tureby. Fra Herfølge foreslås linjen ført til Køge Station uden stop og videre derfra til Køge Nord Station.
2. 102A mellem Herfølge (Holmebækskolen) og Køge Station opretholdes som i dag med 4 timelige afgang. Stoppested ved Herfølge Skole på Vordingborgvej foreslås genåbnet.
3. 102A forlænges til Herfølge Station når gennemgående tog mellem Næstved-Køge-København indsættes.

Vedrørende deling af linje 102A: 1 af 4 afgang på 102A kører mellem Herfølge og Præstø som en regionalt finansieret linje. Ved denne ordning opnår Køge Kommune 15-minuttersdrift på 102A mellem Herfølge og Køge til prisen for 20-minutters drift. En sløjfning af ordningen estimeres at medføre en øgning af Køge Kommunes tilskudsbehov til 102A med ca. 2 mio. kr. (+33 %). At dele linjen i en regional og kommunal del har fordele, og giver en mere ensartet betjening af den sydlige del af Herfølge, det vurderes imidlertid at fordelene ikke kan opveje for merudgiften på ca. 2 mio. kr. At fortsætte 102A fra Herfølge Station til Køge Station og videre til Køge Nord Station uden stop vurderes klart uhensigtsmæssigt, dette grundet parallel togdrift. Den regionale del af 102A kan muligvis erstatte afgang på 120 (ligeledes regionalt finansieret) mellem Køge Station og Køge Nord Station. Det er klart, at en sådan afkortning af 120 vil være til gene for rejsende eksempelvis fra Solrød Kommune som måtte ønske at benytte linje 120 mod Køge Nord, Ølby eller Køge.

Vedrørende omlægning af 102A til Herfølge Station: Forslaget er tidligere estimeret til at medføre et øget tilskudsbehov til linje 102A på ca. 1,7 mio. kr. – dette med baggrund i den nuværende deling med Region Sjælland. I et scenarie hvor Køge Kommune fuldfinansierer 4 timelige afgang på 102A vil øgningen i tilskudsbehovet antageligvis nærmere andrage 2,3 mio. kr. Ydermere vil der tilkomme store omkostninger til ombygning af stationsforpladsen således at busser kan vende. Linje 102A har gennem de seneste år oplevet et passagerfald fra ca. 800.000 passagerer i 2014 til ca. 700.000 i 2017. Det er Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering at der bør gøres tiltag på linjen, dette særligt i relation til opstart af direkte togdrift mellem Herfølge og København tidligst fra december 2020. Der bør gøres tiltag for at forenkle skiftet mellem 102A og tog på Herfølge Station, en flytning af stoppestedet "Herfølge Skole" tilbage til Vordingborgvej vil givetvis forbedre skifteforholdene noget – det er dog klart, at 102A bør køre helt frem til Herfølge Station hvis 102A skal fungere som en fuldværdig tilbringerlinje til Stationen.

Videre arbejde

Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder videre med følgende forslag:

- 101A forlænges til Køge Nord Station via busbro.
- Øget frekvens på 248 i myldretid, alternativt at øge driftsperioden (set i relation til evaluering af omlægningen fra påsken).
- Ændret linjeføring 242 og mulig øget frekvens i myldretid.
- Tiltag på 102A i Herfølge.