

Notat**Til:**

Rune Høeg

Kopi til:**Dokumentnummer**

817642

Dato

18.09.2019

Sagsbehandler:

TN

Direkte: +45 36 13 16 03**CVR nr:** 29 89 65 69**EAN nr:** 5798000016798**Forlængelse af linje 102 A (revideret 16.09.2019)**

Som aftalt på vores møde i Movia den 28.06.2019 har Movia regnet på de økonomiske konsekvenser ved at:

- Køre linje 101 A fra Ølby St. til Køge Nord St. med 3 afgang i timen fra den 30.06.2020, når ny bro åbner,
- Ændret opgavedeling mellem linjerne linje 102 A og 121, hvor linje 102A forlænges videre nordpå fra Køge St. mod en tilsvarende afkortning af linje 121, mhp. at undgå den tomkørsel linje 102A i dag har mellem Køge St. og busdepotet.

101 A:

- Med åbningen af den nye bro er Movias estimat, at 101A kan køre til Køge Nord St. med 3 afgang i timen, uden merudgifter ift. den nuværende betjening med 2 afgang og omvejskørsel.
- Køres der med 2 afgang i timen som i dag, vil det ikke betyde en reduktion af den samlede økonomi. Skyldes ringere udnyttelse af materiel samt færre passagerindtægter.

I løsningen foreslås, at alle 6 afgang kører indenfor Ølby St. busterminal, så usikkerhed hos kunderne om, hvor bussen holder elimineres.

I takt med at bolig- og erhvervsudvikling – herunder at køre via Karlemosen – samt flere tog betjener Køge Nord (fjerntog), er vurderingen, at behovet for linje 101A til Køge Nord Station vil øges og at det i løbet af 2-3 år bør overvejes at opgradere frekvensen til 6 afgang i timen for hele linjen.

121/102 A:

Linje 102A kører i dag (en gang i timen) mellem Præstø og Køge St. En strækning på ca. 46 km.

Gældende EU-regler betyder, at overstiger en linje 50 km træder regler om køre- hviletid i kraft og alle busser, der benyttes på linjen, skal udstyres med fartskrivere – forhold som alt andet lige vil medføre øgede udgifter til driften. Dertil medfører ændrede krav til tilrettelæggelsen af chaufførernes arbejde, der tillige også kan medføre ekstra omkostninger for linjen. Når bare en afgang starter i Præstø, beregnes den samlede strækning for linjen fra Præstø. Forlængelser af linjen ud over 50 km er dermed en væsentlig ændring i forhold til den gældende kontrakt, som først vil kunne gennemføres i forbindelse med et genudbud.

Med en forlængelse af 102A til Ølby St. når linjen op på en samlet længde på 49,6 km og holder sig dermed akkurat under de 50 km.

Det er en forudsætning, at Ølby stations forplads kan klare alle afgange fra 101 A, 102 A samt 245 R og ekstrakørsler mv.

Forlængelse til Ølby station med A-bus frekvens: 2,7 mio. kr.

- En forlængelse af 102A til Ølby St. vil medføre brug af en ekstra bus. Forlængelsen vil umiddelbart medføre merudgifter for 4,8 mio. kr.
Herfra kan modregnes den nuværende udgift til "tomkørsel" til/fra busdepotet som udgør 1,4 mio. kr.
Samlet merudgift til forlængelse af 102A vil dermed udgøre ca. 3,4 mio. kr.
- En samtidig afkortning af linje 121 i Ølby vil modsat reducere omkostningerne til linjen med ca. 0,7 mio. kr. Linjen får med den kommende køreplan en meget effektiv bududnyttelse, og de køreplantimer som linjen reduceres med derfor blot blive konverteret til øgede endestationsophold og afkortningen vil ikke betyde, at der her kan spares en bus.
- Samlet effekt af forslaget er en bedre frekvens mellem Køge Station og Ølby Station, men også en merudgift på ca. 2,7 mio. kr.

Forlængelse til Ølby station med 2 gange i timen: 1,2 mio. kr.

- En forlængelse af 102A til Ølby St. med 2 afgange i timen vil også medføre brug af en ekstra bus. Forlængelsen vil umiddelbart medføre merudgifter for 2,6 mio. kr.
Herfra kan modregnes en del af den nuværende udgift til "tomkørsel" til/fra busdepotet svarende til 0,7 mio. kr.
Samlet merudgift til forlængelse af 102A vil dermed udgøre ca. 1,9 mio. kr.
- En samtidig afkortning af linje 121 i Ølby vil modsat reducere omkostningerne til linjen med ca. 0,7 mio. kr. Linjen får med den kommende køreplan en meget effektiv bududnyttelse, og de køreplantimer som linjen reduceres med derfor blot blive konverteret til øgede endestationsophold og afkortningen vil ikke betyde, at der her kan spares en bus.
- Samlet effekt af forslaget er en merudgift på ca. 1,2 mio. kr.

Forlængelse til Køge Nord station med 2 afgange i timen: 1,3 mio. kr.

Forlængelse til Køge Nord station.

En forlængelse af linje 102A til Køge Nord St. med to afgang i timen, mod en tilsvarende afkortning af linje 121, vil være en merudgift for Køge Kommune på 1,3 mio. kr.

Solrød kommune har medfinansieret 121 for at opnå god transport til Campus i Køge samt Hospital. Hvis Køge Nord st er endestation, vil det betyde et skift mere for borgere fra Solrød kommune. Det er derfor usikkert om Solrød kommune er interesseret i et skift mere for deres borgere, hvis 102 A forlænges til Køge Nord station – S-tog.

Kontraktforhold

Den nuværende kontrakt giver ikke mulighed for at udbygge linjer, der overskrider 50 km i linjeføring. Dvs., at det ikke er muligt at have en linjeføring med 102 A længere end Præstø – Ølby uden at linjen skal udbygges. Præstø – Ølby er ca. 49,6 km, men skal dog prøvekøres i tilfælde af, at Køge Kommune ønsker at etablere denne linje, således at det sikres, at linjen ikke overskrider de 50 km.

Sammenlægning af 102A og 121

Endelig har Køge Kommune ønsket et oplæg omkring en sammenlægning af linje 102A og 121 til brug for en diskussion med Region Sjælland og Solrød Kommune.

Et sådan oplæg vil i givet fald skulle udarbejdes på baggrund af ønsker til både betjening og økonomi hos hver af de tre parter. Movia foreslår derfor, at ønsket indgår ift. arbejdet med kommende års arbejdsprogram.

Movias anbefaling

Til ovenstående beregninger, hører også at der for begge linjer er tale om et såkaldt "delt ejerskab". Linje 102A finansieres i dag i fællesskab af Køge Kommune og Region Sjælland. Og den kommende linje 121 er en fælleskommunal linje mellem Solrød og Køge Kommune – og får desuden et økonomisk bidrag fra Region Sjælland.

Ændringer af linjerne kræver forhandlinger med både Solrød kommune samt Region Sjælland.

Movia foreslår i stedet, at en eventuel ændring af linje 102A også ses i sammenhæng med ny banebetjening på Lille Syd, og at dette arbejde – og den nødvendige dialog med hhv. Region Sjælland og Solrød Kommune – indmeldes til det kommende arbejdsprogram mhp. trafikbestilling 2021.

Herved kan forslaget ses i sammenhæng med Køge Kommunes øvrige betjening, hvor det også vil være relevant at se på:

- Erfaringerne efter åbningen af Køge Nord station
- De langsigtede perspektiver når Lille Syd (Nord) sammenkobles med Østbanen og rejsetiderne på regionaltoget til Roskilde reduceres.
- De langsigtede perspektiver når Lille Syd (Syd) sammenkobles med Ringstedbanen og rejsetid på Regionaltoget til København reduceres væsentligt.
- 102A - også ift. betjening af Herfølge St.
- En vurdering af om Præstø-grenen fortsat skal være en del af linje 102A
- Øvrige ændringsønsker som følge af etableringen af Køge Nord St.

- Ønsker fra hhv. Region Sjælland og Solrød kommune