

BALTIC GATEWAY

www.balticgateway.se

Baltic Gateway WP 2
Udvikling af korridoren
Øresundsregionen - Gedser - Rostock - Berlin
Fase 2

For
Rostock Hansestad
Regional Planning Associates Central Mecklenburg
City of Berlin
Ministry for Labour, Construction and Regional Development Mecklenburg Western Pommerania
Ministry of Economics Mecklenburg Western-Pommerania
Det dansk-tyske handelskammer
Storstrøms Amt
Hovedstadens Udviklingsråd (HUR)

Sammenfatning af Fase 2

Dette studie er finansieret med hjælp fra den Europæiske Union



Udarbejdet af



PLANCO Consulting GmbH Schwerin
Hagenower Str. 73, D-19061 Schwerin
Tel. +49-(0)385-3993722; Fax +49-(0)385-3993721
e-mail: gp@planco.de
<http://www.planco.de>

COWI

Projekt Nr. 617 S

Februar 2006

Indhold

1. Introduktion	2
2. Anbefalinger vedrørende den tyske side (Rostock Havn).....	2
2.1 Eksisterende faciliteter.....	2
2.2 Svagheder	2
2.3 Anbefalinger med henblik på forbedringer på kort og mellemlang sigt for togpassagerer og passagerer til fods i færgeterminalen Rostock.....	4
3. Anbefalinger for den danske side (Gedser Havn).....	6
3.1 Nuværende situation.....	6
3.1.1 Fysiske karakteristika	6
3.1.2 Køreplaner og rejsetid	7
3.2 Anbefalinger	9
3.2.1 Genoprettelse af den direkte togforbindelse til Gedser	9
3.2.2 Koordinering af køreplanerne for tog, busser og færger	9
3.2.3 Forbedring af transfer i Gedser.....	10

1. Introduktion

Analyserne i forbindelse med Baltic Gateway projektet for korridoren Berlin-Rostock-Gedser-Øresundsregionen er opdelt i 2 faser:

I Fase 1 blev korridorens trafikstrømme og infrastruktur analyseret. Derudover blev der foretaget en analyse af korridorens nuværende og fremtidige situation sammenlignet med alternative ruter. En Fase 1 rapport blev udgivet i august 2004.

Fase 2 koncentrerede sig om evalueringer af de forbedringer, der er sket i korridorens togpassagertrafik med overvejende fokus på forbindelser til og i de 2 havne. Evalueringerne præsenteres i denne rapport.

2. Anbefalinger vedrørende den tyske side (Rostock Havn)

2.1 Eksisterende faciliteter

Passagerer uden bil, som ankommer til Rostock Havn, forlader færgeterminalen enten med

- færgе
- S-tog
- offentlig transport (buslinier 19, 45 og 49)
- bil (parkeret på parkeringspladsen ved terminalbygningen) eller
- taxi

Terminalbygningen er forbundet med Rostock-Gedser liniens passagertårn ved kaj 67 via en shuttle bus. Forbindelsen mellem S-togsstationen Seehafen Rostock og terminalbygningen indgår i buslinierne 45 og 49's køreplan. I stedet for at vente på bussen, kan man vælge at tage en 1,3 km gåtur med op til 7 vej-/jernbaneovergange. Et fuldt overblik over trafiksituationen i Rostock Havn er vist i Figur 1 nedenfor.

2.2 Svagheder

Sammenlignet med andre tyske færgeterminaler, vurderes check-in og passagerfaciliteter i færgeterminalen Rostock at være acceptable, eftersom terminaler med højere standard normalt har et meget højere antal passagerer til fods (f.eks. Puttgarden og Kiel).

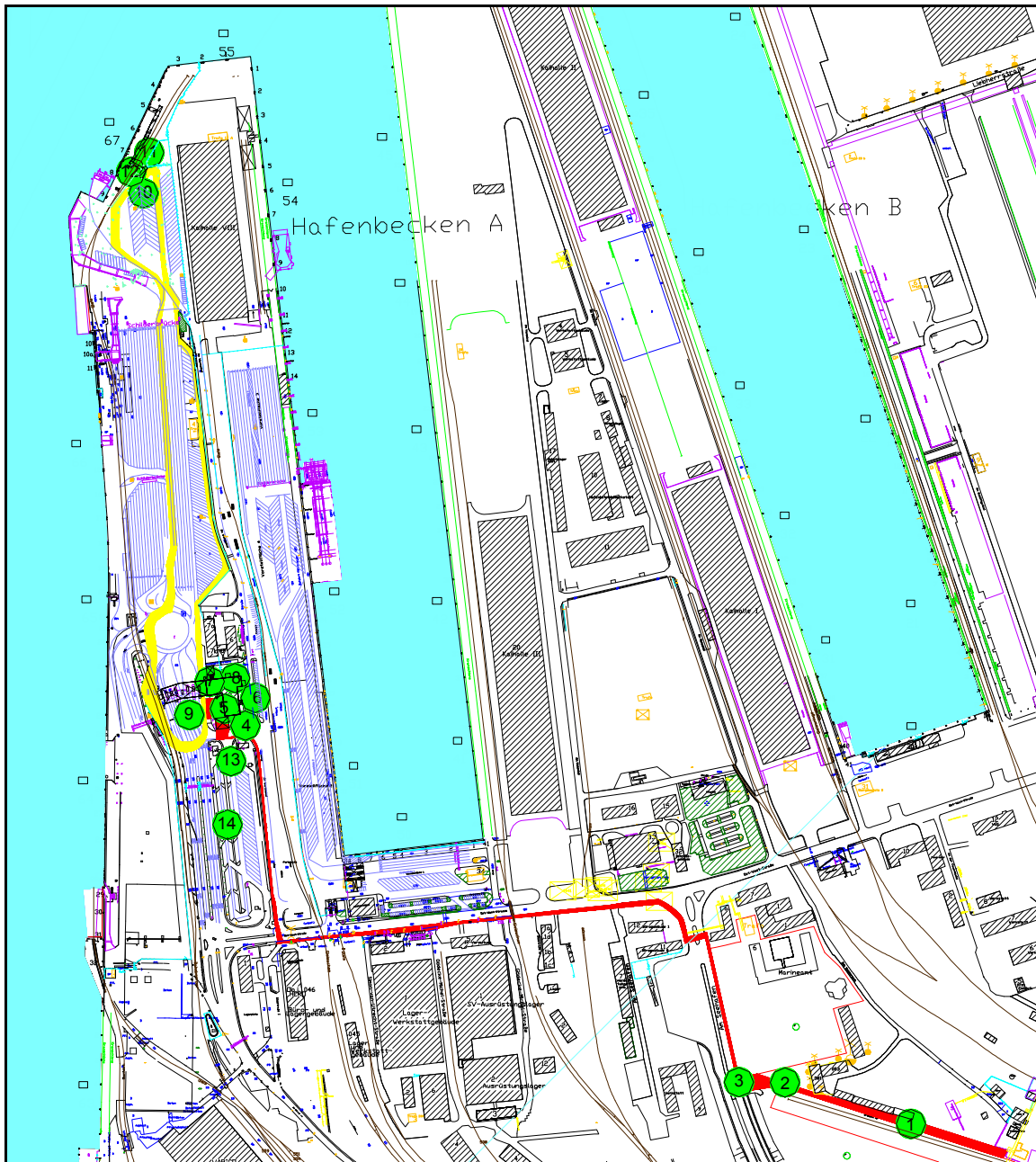
For rejsende, der ankommer fra Rostocks hovedbanegård, er hovedproblemet den lave togfrekvens, som det direkte tog til "Seehafen Nord" opererer med. Hurtigere transportalternativer (med bus og/eller sporvogn) er tilgængelige, men besværlige - især for passagerer, som ikke kender de lokale forhold.

Hvis man analyserer de passagerer, som går gennem området til fods, og de respektive faciliteter og sammenligner dette med målsætningen for moderne og konkurrencedygtig passager check-in/check-out, kan man identificere følgende vigtige svagheder:

- Togpassagerer, som ankommer til eller rejser fra "Rostock Seehafen Nord", oplever lange og besværlige gangstier, da S-togets og bussens køreplaner ikke passer sammen.

- Gangstien opleves især utilfredsstillende for rejsende med bagage og under dårlige vejforhold.

Figur 1: Plantegning af Rostock Havn



1	S-togsstation	9	Busterminal shuttle bus ved terminalbygning
2	Gangsti togstation - busstoppested	10	Busterminal shuttle bus ved kaj 67
3	Busstoppested "togstation" for linierne 45 og 49	11	Passagertårn ved kaj 67
4	Gangsti stoppested "færgeterminal - terminalbygning"	12	Venteområde i passagertårnet ved kaj 67
5	Busstoppested "færgeterminal" for linierne 45 og 49	13	Taxiholdplads ved terminalbygningen
6	Terminalbygning	14	Parkeringsplads ved terminalbygningen
7	Venteområde med cafeteria i terminalbygningen		Gangsti og busruterne 45 og 49
8	Check-in skranke i terminalbygningen		Shuttle bussens rute

- Manglende bagagetransport fra togstationen " Rostock Seehafen Nord" til færgeterminalen og mellem S-togsstationen og færgeterminalbygningen.
- Gangstien mellem færgeterminalbygningen og togstationen "Rostock Seehafen Nord" er angivet med skilt, men det er alligevel vanskeligt at finde den i mørke - især for de passagerer, som ikke kender de lokale forhold.
- Belægningen af gangstien mellem færgeterminalbygningen og togstationen "Rostock Seehafen Nord" er nogle steder i meget dårlig stand. Dette er problematisk, især ved brug af kufferter med hjul og bagagevogne. Det samme gælder nogle jernbaneoverskæringer og gadekryds.

Der er ingen problemer for de passagerer, som ankommer direkte til færgeterminalbygningen med offentlige busser fra Rostock, der kører efter fast tidsplan, eller med taxi eller bil. Ikke desto mindre vil nogle kunder, især dem der rejser over længere tid, foretrække en overvåget parkeringsplads.

Brugen af en terminal shuttle bus mellem færgeterminalerne og terminalbygningen ville være den bedste løsning under de givne forhold.

2.3 Anbefalinger med henblik på forbedringer på kort og mellemlangt sigt for togpassagerer og passagerer til fods i færgeterminalen Rostock

De identificerede svagheder er evalueret ud fra følgende kriterier:

Samlet tid i havnen, inkl. tidsintervallet fra ankomst til havnen eller terminalindgangen til afgang med færge, skib, bus, tog, taxi eller egen parkeret bil. Dette inkluderer f.eks. transport til fods, check-in etc. såvel som den nødvendige ventetid før afgang.

Nødvendige gangstier og gangstier uden niveauforskelle. Passagerer bedømmer ikke blot den samlede rejsetid, men også kvaliteten af rejsen. Formålet er at minimere transporten til fods eller i det mindste at gøre gangstierne mere komfortable.

Trafiksikkerhed. Alle trafikløsninger skal vurderes i forhold til de gående passagerers adfærd, dvs. dem, der ikke er lokalkendte, og hele området bør derfor indrettes på en let forståelig måde, og der bør være skiltning.

Andre kvalitative faktorer såsom faciliteter, der underletter bagagetransport (bagagevogne, transportbælter etc.), toiletter, catering, kundeorienteret service (sprog), valutaveksling, æstetisk fremtoning af de overordnede faciliteter og renlighed overalt.

Tabel 1: Prioriteter og mulig ansvarsfordeling for svagheder i Rostock Havn

Nr.	Relevante forholdsregler til afhjælpning af svagheder	Prioritet	Ansvarlig organisation
1.1	Harmonisering af køreplanerne for tog- og buslinierne 19A, 45 og 49 (kun nødvendig for trafik til færgeterminalen)	Vigtigt, skal gennemføres med kort varsel	RSAG, DB AG, færgelinier
1.2	Togstoppet Rostock-Seehafen skal integreres i køreplanen for færgeterminalens shuttle bus	Skal gennemføres med kort varsel som alternativ til 1.1, hvis denne forholdsregel viser sig ikke at kunne gennemføres	HERO
1.3	Opsætning af et tag over vejen fra S-togsstationen til busstoppestedet "Seehafen"	Lav prioritet	DB AG
2.1	Anbringelse af (ca. 10) bagagevogne ved de 2 terminaler (gate-bygningen og togstationen Seehafen Nord)	Efter 4.1	HERO
2.2	Overvågning og vedligehold (2 mandetimer ugentlig)		HERO
3.1	Revidering af skiltning langs hele gangstien ved færgeterminalbygningen - togstationen "Rostock Seehafen Nord" (om nødvendigt nye/ekstra skilte) Neutrale uv-resistente plakater og køreplaner på tysk, svensk, dansk og engelsk ved terminalen, busstoppesteder/togstop og i de respektive busser og toge (bør gennemføres af RSAG og DB for egen regning)	Straks efter 4.1	HERO, færgelinier
3.2	Udvikling af et specifikt logo "Færgeterminal Rostock" (designomkostning)	Efter 4.1 med kort varsel	HERO, færgelinier
3.3	Markering af gangstien ved hjælp af en farvet linie (som den blå linie i færgeterminalen)	Efter 4.1 med kort varsel	HERO
4.1	Revidering af gangstiens rute og fastsættelse af nødvendige forholdsregler	Vigtigt, skal gøres med kort varsel	HERO, færgelinier
4.2	Udbedring af ødelagte strækninger (ca. 20 m ²)	Mellemprioritet	HERO
4.3	Sænkning af kantsten ved overgangen Ost-West-Straße (vestlige ende) og, hvis det vurderes relevant, længere væk (ca. 15 m)	Mellemprioritet	HERO
5.	Reservering af rent-a-car parkeringspladser ved terminalen (brug 3 eksisterende pladser), mulighed for booking i terminalbygningen		færgelinier, HERO

3. Anbefalinger for den danske side (Gedser Havn)

En af konklusionerne fra den foregående rapport "Udvikling af korridoren Berlin-Rostock-Gedser-Øresundsregionen, Fase 1" var, at mens vejkorridoren var i en god stand, kunne jernbanekorridoren trænge til flere forskellige forbedringer. En sammenfatning af disse analyser er givet nedenfor.

3.1 Nuværende situation

Forbindelsen København-Gedser for togpassagerer og buspassagerer består af 2 dele: København-Nykøbing F og Nykøbing F-Gedser med muligt skift i Nykøbing F og Gedser.

3.1.1 Fysiske karakteristika

Normalt er der en daglig togafgang fra København til Gedser og retur fra Gedser til København. I øjeblikket er denne afgang indstillet mellem Nykøbing F og Gedser pga. sporvedligehold, men den forventes at åbne igen før juni 2006. I mellemtiden er alle passagerer nødt til at benytte toget mellem København og Nykøbing F og bussen mellem Nykøbing F og Gedser.¹

Figur 2: Offentlig transportforbindelse mellem København og Gedser



Togforbindelsen har 23 afgang per ugedag med en afgang pr. time fra kl. 5 til kl. 23 og ekstratog i myldretiden på ugedage i retning mod København om morgenen og mod Nykøbing F om eftermiddagen. Rejsetiden for København-Nykøbing F er 1 time og 34 minutter for de fleste afgang. I modsat retning, fra Nykøbing F til København, er rejsetiden for det meste 1 time og 36 minutter.

De fleste tog mellem København og Nykøbing F venter i Nykøbing F i ca. 1 time. I den periode kunne togene køre til Gedser og retur, som det var tilfældet med det tog, som var i drift indtil november 2005. Stadig flere tog til Gedser i hviletiden ville forbedre servicen for passagerer til og

¹ Alle rejsetider defineret som rejsetid i bil, tog, bus etc. og transfer tid er baseret på officielle køreplaner fra oktober/november 2005, hvor togafgangen var indstillet mellem Nykøbing F og Gedser. Afgangene er stadig indstillet indtil slutningen af januar 2006, men den forventes at blive genoptaget med 1 tog om dagen før juni 2006.

fra Gedser samt nedsætte rejsetiden. På den anden side bliver hviletiden ofte benyttet til at indhente forsinkelser og til at personalet kan holde pauser.

Med den nuværende indstilling af jernbanetrafikken til Gedser er alle passagerer til Gedser nødt til at skifte fra tog til bus i Nykøbing F. Skiftet omfatter en kort og let gåtur gennem stationen.

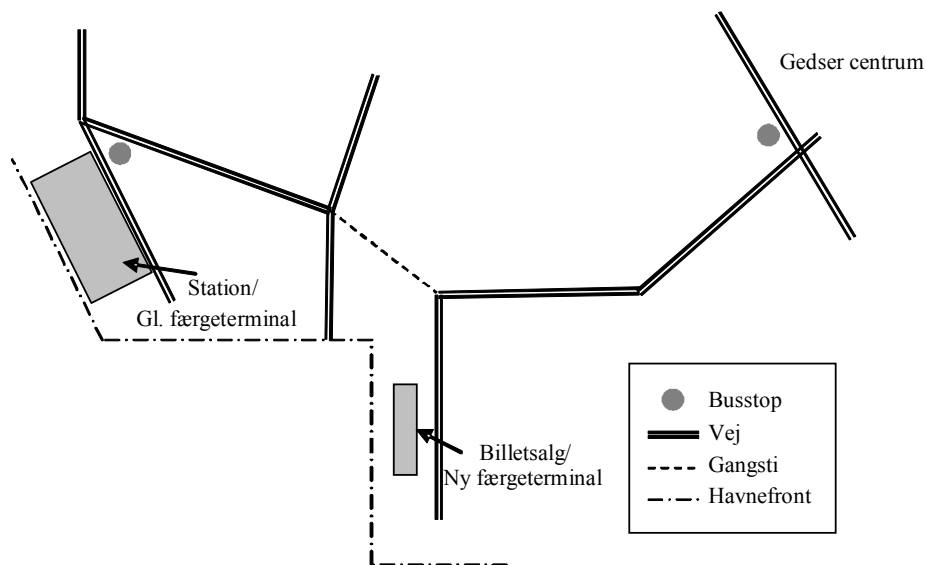
Nykøbing F-Gedser

Busforbindelsen mellem Nykøbing F og Gedser drives af 2 forskellige buslinier. Den indstillede togforbindelse drives af en specielt indsat T-bus, hvorimod de resterende afgangse drives af busser fra de lokale, offentlige transportmyndigheder, STS. T-bussen opererer på strækningen Nykøbing F-Gedser en gang dagligt som en non-stop service. Stoppestedet i Gedser er placeret ved stationen i havnen, og rejsetiden er 22-23 minutter.

Skift i Gedser

Busserne til Gedser har 2 forskellige stoppesteder i Gedser. De lokale busser fortsætter til havnen, og T-busserne stopper ved togstationen ved den gamle færgeterminal. Herfra er der en kort gåtur (300 m) til billetsalget i den nye terminal. Andre busser stopper i centrum af Gedser, som ligger 350 m fra den nye terminal. De forskellige stoppesteder er markeret på kortet nedenfor.

Figur 3 Kort over busstoppesteder og havnen i Gedser



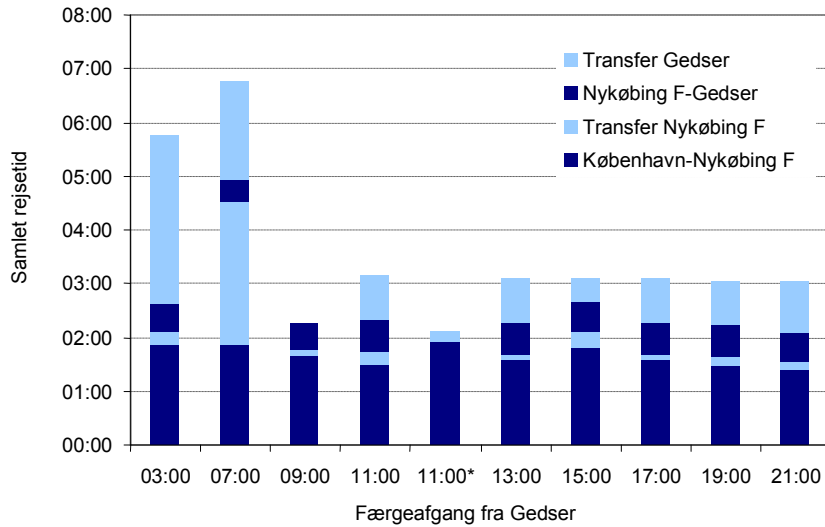
Inden for havneområdet er gåturen fra stationen til den nye færgeterminal markeret med skilte, og der er malet hvide fodspor på gangstien. Dette gør det let at finde vejen i havneområdet. Gangstien er ganske jævn, og det er muligt at benytte den selv med bagage.

3.1.2 Køreplaner og rejsetid

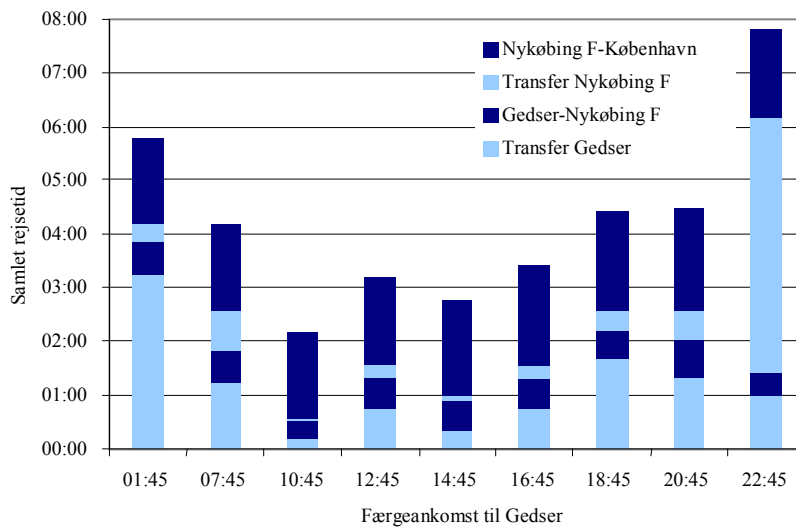
Rejsetiden for både tog og busser varierer i løbet af dagen afhængig af, hvor meget trafik der er på sporene og vejene. Ventetider ved steder, hvor der skal foretages skift, optager en betydelig del af den samlede rejsetid i det nuværende system. Opdelingen mellem ventetid og den tid, der tilbringes i toget eller bussen, er vist i Figur 4 og Figur 5 for retningen København-Gedser

og Gedser-København og den hurtigste vej til at ankomme til eller forlade færgerne ved benyttelse af offentlig transport.

Figur 4: Rejsetid fra København til Gedser på basis af fæргеafgange fra Gedser²



Figur 5: Rejsetid fra Gedser til København på basis af fæргеankomster til Gedser



² Der er angivet 2 rejsetider for fæргеafgangen kl. 11.00 fra Gedser, hvor den første repræsenterer den nuværende køreplan, og den anden (markeret med *) angiver køreplanen for det direkte tog.

3.2 anbefalinger

På basis af den nuværende situation for korridoren København-Gedser og videre til Rostock og Berlin anbefales følgende forbedringer af det offentlige transportsystem og transfer:

- Genoprettelse af den direkte togforbindelse til Gedser
- Koordinering af køreplanerne for tog, busser og færger
- Forbedringer af transfer i Gedser

De 2 første anbefalinger omfatter betydelige forbedringer såsom nedsættelse af rejsetiden for passagerer og øget komfort. Den sidste anbefaling omfatter en række mindre investeringer, som kan forbedre passagerernes komfort, f.eks. kortere gåafstande og mindre usikkerhed i forbindelse med transfer på grund af et højere informationsniveau. Denne anbefaling nedsætter ikke rejsetiden, men forbedrer komforten.

Hver anbefaling er beskrevet i detaljer nedenfor med evaluering af påvirkningerne af passagererne og nødvendige tiltag samt involvering af stakeholdere og lokale myndigheder.

3.2.1 Genoprettelse af den direkte togforbindelse til Gedser

Sammenlignet med den nuværende situation vil det være en forbedring af have direkte tog mellem København og Gedser. I øjeblikket er den eneste daglige togforbindelse mellem København og Gedser indstillet, men toget forventes at køre igen før juni 2006.

Med hensyn til rejsetid er fordelene ved et direkte tog indlysende. Imidlertid havde den ene daglige togafgang i gennemsnit 8 passagerer pr. afgang³ i 2004, og med så lave passagerstrømme vil det være vanskeligt at retfærdiggøre flere direkte tog på kort sigt.

3.2.2 Koordinering af køreplanerne for tog, busser og færger

En bedre koordinering af køreplanerne for tog, busser og færger vil også nedsætte rejsetiden. Det er dog en vanskelig opgave at opnå væsentlige forbedringer, som illustreret nedenfor.

På kort sigt er hverken DSB eller Scandlines interesseret i at ændre deres køreplaner. For DSB's vedkommende er togene koordineret med resten af jernbanenettet i Danmark, og køreplanerne vil ikke blive revideret før gennemførelsen af "Gode tog til alle". For Scandlines' vedkommende er det vigtigt at have faste afgangstider, som er lette at huske. På kort sigt vil mulige forbedringer med henblik på at nedsætte rejsetiden kun omfatte ændringer i bussernes køreplaner, hvilket giver begrænsede muligheder for at gøre rejsetiden kortere.

På langt sigt vil togfrekvensen på strækningen København-Nykøbing F stige, når DSB implementerer deres strategi "Gode tog til alle" og dermed gør det meget lettere at koordinere køreplanerne med henblik på at nedsætte rejsetiden. Ifølge denne strategi vil strækningen København-Nykøbing F få afgange hver halve time fra 2007 eller senere, da køreplanen igen er forsinket.

³ Information leveret af DSB

Tabel 2: Eksempel på mulige nedsættelser af rejsetiden mellem Berlin og København ved en bedre koordinering af køreplanerne og ved at øge togfrekvensen på strækningen Nykøbing F-København

Strækning	Nuværende køreplan	Forbedret køreplan
Berlin-Rostock	2 timer og 53 minutter	2 timer og 00 minutter
Transfer Rostock	1 time og 37 minutter	30 minutter
Rostock-Gedser	1 time og 45 minutter	1 time og 45 minutter
Transfer Gedser	20 minutter	10 minutter
Gedser-København	2 timer og 24 minutter	2 timer og 16 minutter
Samlet rejsetid	8 timer og 59 minutter	6 timer og 41 minutter

Den nuværende køreplan inkluderer transfer i Rostock med både S-tog (S-bahn) og bus såvel som 3 skift. Ligeledes inkluderer strækningen Gedser-København både i den nuværende og den forbedrede køreplan et skift i Nykøbing F, hvilket betyder bedre koordinering og højere togfrekvens. For at opnå de mulige forbedringer på kort sigt vil STS dog være nødt til at udvide køreplanen for buslinien ved at fortsætte driften om aftenen.

På længere sigt vil kortere rejsetider kræve koordinering af DSB's, Scandlines' og DB's køreplaner. De lokale myndigheder i både Danmark og Tyskland burde tage imod denne mulighed for at fokusere på forbindelserne mellem de 2 lande, når DSB og DB bliver nødt til at revidere deres nuværende køreplaner i 2007/2008.

3.2.3 Forbedring af transfer i Gedser

I øjeblikket er der 2 forskellige busstoppesteder i Gedser, og i begge tilfælde er gåafstanden til billetsalget i den nye færgeterminal 300-350 m. Selv om det er en kort gåtur, kan forbedringer af denne transfer opnås på en række forskellige måder, f.eks. ved at

- forbedre den information, som er tilgængelig på forhånd om skiftet i Gedser
- forbedre skiltningen og informationen om skiftet
- flytte busstoppestedet i havnen
- udvide flere busruter til at omfatte det nye stoppested i havnen

Disse forbedringer vil øge passagerkomforten - især for dem, som ikke kender stedet og dem, som har bagage med eller er under tidspres (som det kan være tilfældet i forbindelse med nogle rejser).

Det nuværende busstoppested er placeret nær stationen i den gamle færgeterminal. Denne terminal anvendes ikke længere, så det ville være en forbedring for passagererne at flytte busstoppestedet til den nye færgeterminal.

En bedre koordinering af køreplanen for bussen (som det overvejes på langt sigt) med flere busser, som stopper ved et busstoppested et nyt sted i havnen, vil både med kortere rejsetid og øget komfort medføre sådanne forbedringer for passagererne, at passagerstrømmene ventes at stige til et niveau, som vil være tilstrækkeligt for en sådan busdrift. Dette er imidlertid ikke blevet analyseret i det nuværende studie.

Udvidelsen af busruten til havnen og retur til Gedser kræver 5 minutter ekstra busdriftstid. I en fremtidig situation med bedre koordinering af køreplanerne med både færger og tog vil det evt. også være muligt at opnå en bedre busforbindelse til havnen. I tilfælde af at alle bussens 9 daglige afgang udvides til også at omfatte havnen, vil de forbundne omkostninger være i størrelsesordenen €12.000 pr. år. Sådanne forbedringer af busdriften vil kræve interesse fra politisk side og villighed til at prioritere forbedringerne såvel som betydelige stigninger i passagertallet.