

Notat vedr. bemærkninger til analysen af BRT på Østbanen stillet af Køge, Faxe og Stevns kommuner

I Køge, Faxe og Stevns kommuners henvendelse af 25. juni til bl.a. transportministeren bliver der givet en række indvendinger i relation til analysen af en grøn, regional BRT-løsning på Østbanen, som Vejdirektoratet på grundlag af det fastlagte kommissorium, har haft projektledelsesansvaret for udarbejdelsen af. Dette notat kommenterer de anførte indvendinger.

Komfort i BRT-busser

Høj komfort i BRT, lokalbane, tog eller metro afhænger i væsentligt omfang af materiellets kvalitet, og om hvorvidt selve kørslen påvirkes af ujævnheder og accelerationer og nedbremsninger. Et BRT-koncept på Østbanen vil være kendetegnet ved jævn kørsel uden unødvendige accelerationer og opbremsninger grundet eget tracé, samt jævn og stabil kørsel grundet jævn asfaltbelægning uden afløb, huller etc. Med indsættelse af nyt, højklasset BRT-materiel med lav indvendig støj, god rummelighed ved siddepladser og gangarealer samt gode ind- og udstigningsmuligheder, er det sammen med den komfortable kørsel vurderingen, at komfortniveauet i BRT er højt, og kvalitetsmæssigt kan sammenlignes med letbane- og togdrift. I rapporten konkluderes der dog ikke, som angivet i henvendelsen, at der kan opnås samme komfortniveau som i tog.

Movia, der har medvirket i analysen, har ingen direkte erfaringer med kørsel med ledbusser med 100 km/t, men efter dialog med en række busleverandører samt viden internt i Movia om BRT-materiel, er det vurderingen, at komfortniveauet i vid udstrækning afhænger af de tidligere nævnte parametre, og i mindre grad af den kørte hastighed i sig selv. Dialogen med busleverandørerne viser samtidig, at der ikke er udfordringer med at producere el-ledbusser, som kan køre op til 100 km/t. Derfor er det Movias samlede vurdering, at komforten ikke påvirkes negativt af en eventuelt højere hastighed end det der allerede kendes i bl.a. tæbyster. Det kan i øvrigt bemærkes, at busbetjeningen på Helsingørmotorvejen tidligere har været betjent med ledbusser og hvor den kørte hastighed er betydeligt over buskørsel i tæbyster.

De ledbusser, som kører i Danmark i dag, er alle godkendt til kørsel med op til 80 km/t. BRT-materiel kan som udgangspunkt teknisk set godt køre med 100 km/t, men dette kræver, som angivet i rapporten, ændringer i Færdselsloven.

Transporttider

Rejsekortanalyser har vist, at ca. 50 % af passagererne på Østbanen skifter til S-toget på Køge St. mod København, og at godt 10 % skifter til regionaltog mod Roskilde og Næstved. Derfor er sammenhængen mellem Østbanen og især S-tog central. Det vurderes dog, at en omdannelse til BRT på Østbanen ikke vil have negativ indvirkning på denne sammenhæng, da skiftet mellem BRT og S-tog ved Køge St. vil være

tilnærmelsesvis som i dag, og da der i en eventuel endelig køreplanlægning vil blive taget højde for at sikre god korrespondance mellem de to systemer. Ved en eventuel opgradering af frekvensen til eksempelvis 20-minutters drift på Østbanen ved BRT (som angivet som en mulighed i rapporten), vil korrespondancerne mellem S-tog og BRT på Østbanen blive mindre sårbar over for eksempelvis forsinkelser, og den skjulte ventetid vil blive reduceret.

Det kan oplyses, at en rejsetid på 63 min. mellem Rødvig og København i Movias Mobilitetsplan er beregnet ud fra DSB's forventninger til den fremtidige togdrift efter opgraderinger af en række strækninger på Sjælland. Tallene fra Mobilitetsplanen er derfor ikke udtryk for en ambition, men snarere en oplysning om den betydning, de store baneprojekter på Sjælland forventes at få for rejsetiden.

For rejser mellem eks. Rødvig og København vil der skulle lægges en mindre, ekstra rejsetid til afhængigt af hvilket BRT-alternativ, der måtte blive gennemført. Hvordan rejsetiderne rent praktisk bliver i fremtiden, afhænger af den konkrete køreplanlægning og konkrete koordinering mellem de respektive køreplaner de forskellige kollektive transportformer imellem.

Den frivillige fredning

Vallø-fredningen, der blev vedtaget i 1937, med ændringer i 1978 og stadfæstet i overfredningsnævnet i 1981, har til hovedformål at sikre, at de landskabelige værdier som følge af områdets karakter af et roligt, harmonisk og sammenhængende herregårdslandskab med en rig afveksling mellem marker, enge, skove og udyrkede arealer bevares, at de kulturhistoriske minder, der er knyttet til Vallø Stift bevares, og at offentlighedens adgang til navnlig skovene, slotsparken og Dyrehaven opretholdes. Østbanen forløber på to delstrækninger på i alt ca. fire km. igennem det fredede område. Formålet med fredningen er ikke at frede jernbanen i sig selv, men at sikre herregårdslandskabet og naturværdierne knyttet til det.

Det vil være Fredningsnævnet, der konkret vil skulle tage stilling til, om der kan gives dispensation til en omdannelse af banetracéet til en BRT-vej, og her må forventes, at den konkrete udformning, herunder omfanget af terræn-regulering, kan være afgørende. For at Fredningsnævnet kan tage stilling, forudsætter det, at der foreligger et konkret projekt. Den gennemførte analyse, der er på forundersøgelsesniveau, kan ikke anvendes i en sådan sammenhæng. Tilpasning af et konkret projekt til fredningsbestemmelserne og Fredningsnævnets vurdering vil kunne ske i forbindelse med en konkret planlægningsundersøgelse (VVM-undersøgelse).

Anlægsperioden

Det anføres i henvendelsen, at anlægsperioden i BRT-analysen er vurderet til 6 år. Det er ikke korrekt.

Selve anlægsprojektet, dvs. inkl. detailprojektering, nødvendige ekspropriationer og anlægsarbejde i marken, er samlet vurderet til at være indenfor en tidsperiode på op til ca. 4 år, dvs. at den godt kan vise sig kortere afhængig af de konkrete muligheder for optimering, der ikke er afdækket på dette analyseniveau. Selve entreprenør-arbejdet på BRT-vejen, hvor driften på jernbanen er nedlagt er skønnet til 1-2 år.

For at et anlægsprojekt kan igangsættes, skal der være udarbejdet et konkret planlægningsmæssigt beslutningsgrundlag. Det er her umiddelbart vurderet, at et BRT-projekt er VVM-pligtigt. En konkret planlægningsundersøgelse kan derfor gennemføres som en VVM-undersøgelse og kan forventes at tage 1,5-2 år.

De anførte 6 år kan betragtes som en tidshorisont for, hvornår en BRT-løsning vil kunne være fuldt implementeret og ikke en anlægsperiode. Det er netop i afrapporteringen pointeret, at der i en efterfølgende konkret planlægningsfase skal fastlægges anlægsetaper, der kan give mindst mulige genevirkninger for de kol-

lektivt rejsende. Som udgangspunkt er der peget på en model svarende til etapedelingen ved en skinnere-novering. Det vil sige først ombygning i én gren, så i den anden og til sidst på fællesstrækningen. Mens der er anlægsarbejde i den enkelte etape, er der indsat erstatningsbusser på etapestrækningen. Når etapen er afsluttet, kan der indsættes BRT-materiel på de to færdige gren-strækninger, der på den resterende strækning kører direkte til Køge uden stop, og benytter det almindelige vejnet, mens fællesstrækningen bygges om, og der for de rejsende på denne delstrækning er der indsat erstatningsbusser. Der vil således ikke være tale om et driftsstop i den kollektive trafikbetjening.

Antal passagerer

I afrapporteringen af BRT-analysen er der redegjort detaljeret for de effekter, der kan påvirke antallet af passagerer, herunder også "system-effekterne" som "skinneeffekten" hører under. Der er her redegjort for, at det netop er vanskeligt at finde dokumentation for "skinneeffekten" ved overgang fra banedrift til BRT-drift – og de passagermæssige konsekvenser. Der er derfor i analysen skønnet, at "skinneeffekten" af en BRT-løsning formentlig vil være grænsende til nul. Denne antagelse – eller skøn – forekommer mest rimelig i en situation, hvor der ikke findes sammenligneligt erfaringsgrundlag.

I det omfang, der måtte være en system-effekt ved at gå fra togløsning til BRT-løsning, må den forventes at være betydeligt mindre end effekter af ændringer i køretider, regularitet mv. I forhold til de samlede passagermæssige effekter er forventningen, at der vil være tale om marginale ændringer, der primært skyldes frekvens- og regularitetseffekter samt ændringer i køretid.

Direkte forbindelse til Roskilde

Det er ikke helt korrekt, at BRT-rapporten ikke belyser de driftsøkonomiske konsekvenser for togbetjeningen mellem Køge og Roskilde. Det fremgår således af rapporten, at der kan forventes et tab af synergieffekt, når Østbanen og Køge-Roskilde ikke kan drives sammen. Movia har skønnet de øgede driftsudgifter ved tabet af synergi til 7 mio. kr., samt øget tomkørsel på 4 mio. kr. Værksteds- og personalefaciliteterne i Hårlev kan ikke længere anvendes og skal flyttes til en anden facilitet, som analysen ikke konkret har kunnet fastlægge. Det er imidlertid forudsat, at faciliteterne kan flyttes til Holbæk, hvor der vil være anlægsomkostninger til udvidelse af de nuværende faciliteter. I analysen er der foretaget følsomhedsberegninger med anlægsinvesteringer på hhv. 155 mio. kr. og 75 mio. kr.

Den samfundsøkonomiske følsomhedsberegning, hvor der tages højde for ovenstående forhold, viser, at rentabiliteten belastes, men ikke så meget, at en BRT-løsning ikke vil kunne være samfundsøkonomisk rentabel.

Det skal bemærkes, at udgangspunktet for analysen har været at tilstræbe en betjening så tæt som muligt på køreplanen for Østbanen 2018/19 inden hastigheden blev sat ned i december 2019. Det vil sige med mindst samme frekvens og antal afgang. I forbindelse med udarbejdelse af analysen oplyste Movia, at der i det foreløbige driftsoplæg for en togløsning efter en sammenlægning af Østbanen og Lille Syd fra december 2020 lægges op til, at afgangsfrekvensen på fællesstrækningen mellem Hårlev og Køge vil blive halveret, mens køretiderne øges svagt på banen.

Begge ændringer vil isoleret set forringe servicen for de rejsende i forhold til betjeningen i 2018/2019 køreplanen på Østbanen, som BRT-analysen har taget udgangspunkt i for togløsningen.

En evt. driftsøkonomisk beregning af konsekvenserne for strækningen mellem Køge og Roskilde bør derfor ses i relation til det kommende driftsoplæg og ikke beregningerne i rapporten, der baserer sig på 2018/2019 køreplanen.

Uhensigtsmæssig trafikafvikling

I BRT-analysen er linjeføringen stort set identisk med hele Østbanens eksisterende tracé på nær ved endestationerne, hvor BRT-busserne skal vende.

Ved indkørslen til Køge Station vil BRT-linjen, grundet hensynet til den eksisterende togtrafik, være nødt til at afvige fra Østbanens tracé på den sidste delstrækning ind mod stationen.

I rapporten beskrives det, at en løsning, hvor BRT-linjen får udkørsel fra banearealet til Toldbodvej i krydset ved Carlsensvej, synes mest oplagt, samt at det vil være nødvendigt, at der gennemføres en vidtgående prioritering af busserne på strækningen mellem Carlsensvej og busterminalen, så busserne kan køre uhindret på hele strækningen i begge retninger.

Det beskrives endvidere, at den skitserede busprioritering i begrænset omfang kan reducere kapaciteten for den øvrige trafik på strækningen. Genevirkninger for den øvrige trafik er ikke undersøgt nærmere, men vurderes at afhænge af bussernes frekvens og intensiteten af den øvrige trafik på strækningen. Såfremt Region Sjælland havde valgt at gå videre med en grøn BRT-løsning på Østbanen, ville betydningen for regulariteten af BRT-bussernes og den øvrige trafik hhv. i og udenfor myldretiden af den skitserede løsning for indkørsel til Køges Station skulle undersøges nærmere. Hertil kommer mere detaljerede analyser af de konkrete løsningsmuligheder.

Turisme

Analysen af en grøn BRT-løsning på Østbanen er udarbejdet på grundlag af det fastlagte kommissorium. Vurdering af evt. turisme-effekter indgår ikke i kommissoriet og er derfor ikke analyseret.