

Den omtalte redegørelse er et notat fra Trafikstyrelsen vedr. København-Ringsted projektet, dateret september 2009.

Den nye bane København-Ringsted er jo godt på vej. I den forbindelse har man også valgt at den sydlige del af Lille Syd skal overgå til direkte drift via den nye bane via Køge Nord. Samtidigt er det planen at den nordlige del af Lille Syd (Køge-Roskilde) skal kobles på Østbanen. Som pendler der er stærkt afhængig af Lille Syd, er det let bekymrende at der på et stykke af strækningen mellem Køge og Køge Nord kun er ét spor tilgængeligt for fjerntog.

Ifølge redegørelsen ” Trafikale muligheder – Kapacitet og regularitet” fremgår det at:

”Den største flaskehals for passagertog i tilknytning til Nybygningsløsningen er den enkeltsporede tilslutning ved Ølby af den nye bane til Lille Syd banen nord for Køge. Dette kan dog forbedres – ikke kun ved at ændre på infrastrukturen – men også ved at ændre på køreplanen. Et dobbeltspor hele vejen mellem Køge og Køge Nord skønnes dog ikke nødvendigt, så længe antallet af tog ikke forøges ud over de 4, som er maksimum i Nybygningsløsningen. Analysen viser også, at en dobbeltsporet tilslutning til den nye bane og et dobbeltspor nord for Køge Station frem mod Københavnsvej vil give en tilfredsstillende løsning.”

Det er i scenarierne antaget at der kan køres med i alt 8 tog i timen (4 hver vej) i dag kører der 4 i timen, plus enkelte godstog der kører til blandt andet Juncers i Køge. Det er umiddelbart en meget stor udnyttelsesgrad af sporene, og med en relativ stor risiko for, at der kommer forsinkelser der spredt sig til resten af banen, hvis bare et tog ikke passerer den ét sporede del til tiden.

” Afgreningen fra Køge Nord til Køge omfatter en ca. 1,2 km enkeltsporet strækning ved Ølby og en dobbeltsporet forbindelse nord for Ølby til Køge Nord. Tilslutningen til den nye bane sker via stationsspor med perron.

To passagertog pr. time fra Østerport til Næstved kører fra Køge Nord ad afgreningen til Køge tillige med to tilsvarende tog i modsat retning. Desuden kører to tog Roskilde-Køge pr. time i hver retning ad den samme enkeltsporede strækning ved Ølby med stop i Ølby. Det betyder, at der samlet er 8 tog i begge retninger, som passerer den enkeltsporede strækning, hvoraf halvdelen standser i Ølby. Denne situation kompliceres yderligere ved, at fire ud af de otte tog kører inden for 7 minutter efterfulgt af en 23 minutters pause. Denne enkeltsporede strækning ved Ølby udgør en væsentlig flaskehals for passagertog for Nybygningsløsningen. Forholdene kan forbedres både ved en ændret køreplan og ved forbedringer af infrastrukturen.”

Samt

”Trafikken på Lille Syd banen i Køge-området er fordoblet på i Nybygningsløsningen i forhold til Basis- og 5. sporsløsningen, men der er ingen godstog. Udviklingen i forsinkelse ved Ølby på Lille Syd er vist på følgende figur 40. Selvom der er en enkeltsporet delstrækning, er der kun en tillægssforsinkelse i Nybygningsløsningen i forhold til de andre løsninger.”

Det bemærkes at der i dag kører godstog på strækningen. Ligesom der er sket en markant udbygning af Skandinavisk Transport Center som har mulighed for at benytte den Nordlige del af Lille Syd, om det bliver udnyttet i fremtiden kender jeg ikke til, men for, at muligheden er realistisk skal der jo også være kapacitet hertil.