



Notat

28.09.2017

Bidrag til besvarelse af TRU-spørgsmål 717

Spørgsmål 717

Ministeren bedes kommentere vedlagte borgerhenvendelse og redegøre for, om ministeren vil tage initiativ til at løse de påpegede problemer med trafikafviklingen på Lille Syd, Østbanen samt den nye bane København-Ringsted.

Bidrag til besvarelse af TRU-spørgsmål 717

Banedanmark har noteret sig, at borgerhenvendelsen citerer et notat fra Trafikstyrelsen fra september 2009 omhandlende den nye bane København-Ringsted.

Det skal først og fremmest bemærkes, at Lille Syd-banen er planlagt udbygget med et nyt spor mellem Københavnsvej og Køge Station jævnfør Trafikstyrelsens miljøredegørelse, hæfte 4, dateret september 2009.

Den nye bane København-Ringsted tilsluttes banen mellem Roskilde og Køge (Lille Syd) mellem Lille Skensved og Ølby. Derfra er banen enkeltsporet godt 2½ kilometer indtil Køge Station. På Køge Station er der etableret en forlængelse af et spor, således at det sidste stykke af strækningen er dobbeltsporet.

Driftsoplægget indeholder stop i Ølby for systemet mellem Roskilde og Køge, hvorimod systemet der kører Næstved-Køge-København ikke har stop i Ølby. I henhold til driftsoplægget skal der på banen køre i alt 8 tog i timen, som er tog i halvtimes drift mellem Roskilde og Køge, samt tog mellem København og Køge/Næstved.

Det er muligt at afvikle trafikken på 8 tog i timen med en kapacitetsudnyttelse på mellem 39 % og 57 %, alt efter hvordan kørslen tilrettelægges. Banedanmark har analyseret en række køreplansvarianter, for at finde den optimale løsning eksempelvis i forhold til skifteforbindelser.

Kapacitetsudnyttelsen i sig selv giver ikke anledning til bekymring. Banens kompleksitet, hvor to baner fletter sammen ved Køge Nord, og togene fra Køge kommer fra to enkeltsporede strækninger, udgør dog en potentiel flaskehals ved større forsinkelser.

Såfremt der eksempelvis vil skulle være yderligere stop i Ølby, vil det give en større gennemkørselstid for regionaltogene mellem København og Næstved via Køge på den enkeltsporede strækning mellem Køge Nord og Køge. Det vil dermed tage længere tid at gennemføre det samme antal tog, hvilket øger kapacitetsudnyttelsen og risikoen for forsinkelser. Samtidig vil de infrastrukturmæssige begrænsninger sandsynligvis medføre længere omstigningstider i Køge for passagerer, der rejser mellem Roskilde og Næstved.

Analyser og simulering af trafikafviklingen viser, at afvikling med 8 tog i timen kan ske med en acceptabel punktlighed, så længe forsinkelsesniveauet er på normaldags gennemsnit. I tilfælde af større forsinkelser, kan den planlagte afvikling på strækningen dog blive ramt grundet afsmitningseffekten på andre tog.

Banedanmark arbejder med en række køreplansvarianter for den nye bane, således at der sikres optimale rejseforhold for passagererne.