



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1349 København K

MINISTEREN

17 MRS. 2008

Dato
J. nr. 004-U18-000362
Deres ref.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 13. februar 2008 stillet mig følgende spørgsmål 253 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 253:

”I rapporten ”Effekten af jernbanens landanlæg”, udarbejdet af COWI i november 2006 nævnes kort, at det i forbindelse med anlæg af Femern Bælt-forbindelsens landanlæg vil være en god ide at overveje en opgradering af Lille Syd (banen Næstved-Haslev-Køge), der i dag kører med en meget lav hastighed. Der ønskes i den forbindelse et notat om, hvilke muligheder der er for opgradering - f.eks. i form af dobbeltspor hele eller en del af vejen eller flere krydsningsstationer og/eller nyt materiel - og for tilslutning til en ny bane København-Køge N-Ringsted samt om, hvad ministeren kan oplyse om disse muligheder og hvilke undersøgelser man er i gang med.”

Svar:

Et af de to alternativer, der pt undersøges mellem København og Ringsted, er anlæg af en ny bane mellem de to byer. Som led heri undersøges etablering af en ny station i Ølbyområdet nord for Køge, hvor motorvejen tangerer S-banen og krydser banestrækningen ”Lille Syd” Roskilde – Køge – Næstved.

Den nye bane København – Ringsted og Lille Syd tænkes forbundet med hinanden ved den nye station, hvorved det bliver muligt at køre direkte med regionaltog fra København til selve Køge by og stationer syd for Køge. Hvis det besluttes at etablere en ny bane, vil det rumme store konsekvenser for betjeningen af strækningen Lille Syd.

I dag tager rejsen med S-tog fra Køge til København 38 minutter. Den vil kunne reduceres til 24 minutter med regionaltog fra Køge centrum via nybygningsløsningen til København med 2 stop, hvilket svarer til en rejsetidsbesparelse på 14 minutter. Uden stop kan en rejse med regionaltog gøres på 20 minutter.

En rejse fra Haslev til København med regionaltog og skifte til S-tog i Køge varer i dag 59 minutter. Med Nybygningsløsningen og en direkte regionalforbindelse vil rejsen vare 38-42 minutter, hvilket svarer til en rejsetidsbesparelse på 17-21 minutter.



I de igangværende undersøgelser af en ny bane København – Ringsted regnes med et togsystem hver halve time, som betjener København-Køge-Næstved i dagtimer. Den resterende del af strækningen Køge – Roskilde forudsættes også betjent med lokale tog hver halve time.

Strækningen mellem Køge Nord og Næstved via en ny bane over Ringsted vil blive ca. 53 km lang. Via Lille Syd over Køge Station til Næstved vil afstanden være ca. 9 km kortere. Den nuværende udrustning af banen Lille Syd tillader dog ikke kørsel med så høj hastighed som på strækningen via Ringsted, hvorfor køretiden til Næstved skønsmæssigt vil blive den samme. Der er heller ikke noget kapacitetsmæssigt behov for at benytte ruten Køge – Næstved til togtrafik til og fra Lolland-Falster samt Tyskland, da kapaciteten via Ringsted vil være tilstrækkelig.

I udgangspunktet forudsættes strækningen Køge – Næstved derfor ikke at have nogen betydning for togtrafikken via en fast forbindelse over Femern Bælt, og der er heller ikke igangsat videre undersøgelser herom. Modernisering og kapacitetsudvidelse af banestrækningen er hverken en del af København-Ringsted projektet eller en del af de forudsatte investeringer i tilsluttende landanlæg til en fast forbindelse over Femern Bælt.

Hvis Folketinget beslutter at etablere en ny bane mellem København og Ringsted, er det naturligt efterfølgende at overveje de trafikale og samfundsøkonomiske muligheder i en modernisering - og eventuel også en kapacitetsudvidelse - af banestrækningen Køge - Næstved. Dette vil primært ske med udgangspunkt i de mulige forbedringer af betjeningen af lokalområdet samt Sydsjælland, idet den mulige fordel for trafikken via en Femern Bælt forbindelse forventes at være begrænset.

Med venlig hilsen

Carina Christensen