

Dato 12. nov. 2018  
J. nr. 2018-2942

## Vedr. korrespondance mellem Østbanen og Næstved-Køge-København - etablering af perronforlængelse på Haslev og Herfølge stationer

Etableringen af den nye bane mellem København og Ringsted åbner mulighed for en ny togforbindelse fra Næstved via Køge til København. Derved får stationerne mellem Næstved og Køge en direkte forbindelse til København. Samtidig åbnes der mulighed for en forbedret forbindelse fra Stevns til København ved at benytte Østbanen (strækningen Køge-Rødvig/Faxe Ladeplads) med skift i Køge.



For at kunne opnå den bedst mulige forbindelse fra både Næstved og Rødvig/Faxe Ladeplads til København kræves der en korrespondance i Køge. Etableringen af en god korrespondance i Køge medfører imidlertid behov for, at DSB's tog på strækningen Køge-Næstved har mulighed for at krydse hinanden, hvilket kun kan ske på stationerne på den enkeltsporede strækning. Det kræver imidlertid en perronlængde på minimum 160 meter, da strækningen fremadrettet forventes betjent dobbeltdækkermateriel og på sigt Fremtidens Tog i stedet for de mindre Desirotog, som indgår i genudbuddet i Midt- og Vestjylland og vil skulle anvendes der. Alternativt vil det være nødvendigt, at der aflåses døre i DSB's tog (doppeltdækkermateriel og på sigt Fremtidens Tog).

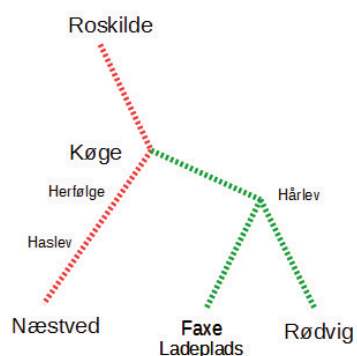
Stationerne på strækningen mellem Køge og Næstved er imidlertid ikke udstyret med tilstrækkeligt lange perroner, hvilket nødvendiggør perronforlængelse på udvalgte stationer. Movia og Banedanmark har vurderet, at perronforlængelse på Haslev og Herfølge stationer til 160 meter vil muliggøre, at der etableres gode korrespondancer mellem Stevns og København for rejsende, som i



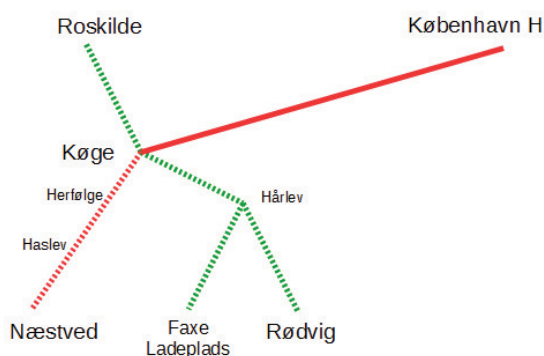
Køge stiger om fra Lokaltog til DSB's tog mellem Næstved-Nivå (samt omvendt). I dag er perronerne på Haslev 120 og 138 meter, på Herfølge 148 og 219 meter (dvs. et spor er langt nok). Samlet vurderes perronforlængelserne at koste ca. 16. mio. kr.

Nedenstående illustration viser forskellen i nuværende og fremtidigt betjeningsprincip efter etablering af Ny Bane København-Ringsted med muligheden for at koble Lille Syd og Østbanen op på den nye bane:

#### Nuværende betjeningsprincip



#### Fremtidigt betjeningsprincip



Enkeltsporet strækning: .....  
Dobbeltsporet strækning: \_\_\_\_\_

Hvis tog mellem København og Næstved planlægges med krydsning i Herfølge og Haslev, kan der udarbejdes en køreplan, hvor der i de prioriterede rejseruter opnås optimale skiftetider (4-5 minutter) i Køge. Dette sker ved at tog fra Rødvig/Faxe Ladeplads kører umiddelbart før tog fra Næstved på strækningen mellem Køge og Køge Nord, og at tog fra København kører umiddelbart før tog fra Roskilde på strækningen mellem Køge Nord og Køge.

Forlænges perronerne ikke, vil det betyde at tog mellem København og Næstved skal krydse i Køge. Dette vil give en skiftetid i alle relationer på 15 minutter i en stram og sårbar køreplan, eller en skiftetid på 25-26 minutter i prioriterede skift. Derudover øges materielbehovet for Lokaltog med 1 togsæt. Udgiften til et yderligere togsæt er større end investeringerne i de pågældende perroner.