

Køge Nord Station

Placeringsvurdering

Forord

I projektarbejdet for jernbanens kapacitetsudvidelse mellem København og Ringsted bearbejdes to mulige linjeføringer for en bane mellem København og Ringsted

a) 5. sporsløsningen indeholder anlæg af et ekstra spor mellem Hvidovre og Baldersbrønde og et vendesporsanlæg i Roskilde.

b) Nybygningsløsningen indeholder anlæg af et dobbeltspor fra Ny Ellebjerg over Køge til Kværkeby, bygning af en ny station ved Køge Nord samt et ekstra spor mellem Køge Nord Station og Køge Station. Desuden gennemføres indledende undersøgelser for etablering af en mulig kombiterminal for gods tæt på Transportcentret i Køge.

Begge løsninger indeholder desuden anlæg af ekstra spor langs den eksisterende bane mellem Kværkeby og Ringsted.

Placeringen af Køge Nord Station er kun aktuel i forbindelse med valg af Nybygningsløsningen.

Løsningernes linjeføring og Køge Nord Stations placering indgår i en høringsudgave af miljøredegørelsen, der danner baggrund for en offentlig høring i efteråret 2008.

Indhold

Indledning	7
Køge Nord Station	9
Betjeningen af Køge Nord Station	13
Skifteforhold	15
Passagergrundlag for Køge Nord station	17
Placering Nord	21
Parker & Rejs	22
Anlægsøkonomi	22
Placering Midt	23
Parker & Rejs	24
Anlægsøkonomi	24
Placering Syd	25
Parker & Rejs	26
Anlægsøkonomi	26
Konklusion	27
Bilag 1	29
Køge Kommunes og HUR Plans forslag	

Indledning

I forbindelse med den indledende projektering af Nybygningsløsningen i baneprojektet København-Ringsted foreslår Trafikstyrelsen i denne rapport placering af en ny Køge Nord Station i området mellem Ølsemaglevej og Egedesvej i Køge. Det sker på baggrund af en sammenlignende analyse af to forslag til placering nærmere Lyngvej i Køge, hvor den ene placering er den, som Køge Kommune sammen med HUR Plan fremlagde i december 2006, og den anden er et forslag udarbejdet af Trafikstyrelsen.

Køge Kommune anmodede i foråret 2007 Trafikstyrelsen om at vurdere kommunens forslag til placering af Køge Nord Station set i forhold til den placering, som Trafikstyrelsen fremlagde i efteråret 2005 i "Strategianalyse København – Ringsted".

Kommunens forslag er gengivet i rapporten "Byudviklingsmuligheder ved Ølsemagle i Køge", som er udarbejdet af Køge Kommune og HUR Plan, december 2006, i fællesskab.

Trafikstyrelsen har bl.a. på baggrund af ovennævnte rapporter foretaget yderligere vurderinger af forskellige placeringsmuligheder for en ny station i området, og med denne rapport foreligger Trafikstyrelsens foreløbige forslag.

Som udgangspunkt arbejder Trafikstyrelsen med to forskellige linjeføringer af Nybygningsløsningen ved Køge. Den billigste er projektets grundløsning med en linjeføring vest for Køge Bugt Motorvejen og nord for Vestmotorvejen, mens den alternative og noget dyrere linjeføring er øst for Køge Bugt Motorvejen og syd for Vestmotorvejen. Det er Trafikstyrelsens opfattelse, at der skal særligt afgørende grunde til for at ændre grundløsningens linjeføring. Stationsplaceringerne belyses derfor ud fra linjeføringen i grundløsningen.

Konklusionen i nærværende rapport peger på en nordlig placering af Køge Nord Station, således som Trafikstyrelsen tidligere beskrev i Strategianalysen, hvor linjeføringen af banen i sin grundløsning er placeret vest for Køge Bugt Motorvejen.

Trafikstyrelsen har i forslaget Placering Nord mellem Ølsemaglevej og Egedesvej ændret på den tidligere stationsudformning således, at der med perronplaceringerne skabes en forbedret nærstation med en fælles perron for regionaltoget fra Køge og tog fra den nye bane mod henholdsvis København og Ringsted. Denne placering begrundes tillige i det største, forventelige og nuværende passagergrundlag. Der kan hér skabes en station med attraktive muligheder for skift mellem forskellige tog til mange destinationer, samt korte gangafstande mellem stationens perroner for den nye bane og Køge Bugt S-bane – samt gode muligheder for etablering af bilparkering tæt på både den nye bane og S-banen. Placeringen af S-banens perroner erstatter herved Køge Kommunes forslag om S-togsstation i Ølsemagle.

Med Nybygningsløsningen opnår passagererne fra Køge og oplandet syd og sydvest for Køge en rejsetidsbesparelse på op til 20 minutter mellem Køge og København samt forøgede rejsemuligheder med flere afgang.

Køge Nord Station

I København - Ringsted projektet opereres der ligesom i Strategianalysen i grundløsningen med en linjeføring vest for Køge Bugt Motorvejen til Køge og derfra videre nord for Vestmotorvejen fra Køge til Ringsted. I det tidligere København-Ringsted projekt i 1998 blev der arbejdet med en linjeføring vest for Køge Bugt Motorvej til nord for Køge, hvor den krydsede banen og derefter fortsatte øst for Køge Bugt Motorvejen og syd for Vestmotorvejen mod Ringsted.

I Trafikstyrelsens nuværende undersøgelser indgår linjeføringen syd for Vestmotorvejen som et alternativ, da denne linjeføring er dyrere end grundløsningens linjeføring nord for Vestmotorvejen. Det er derfor også Trafikstyrelsens opfattelse, at der skal særligt afgørende grunde til for at ændre grundløsningens linjeføring. Af den grund belyses stationsplaceringen i denne rapport ud fra linjeføringen i grundløsningen.

Trafikstyrelsen har valgt at se på tre placeringer; Placering Nord mellem Ølsemaglevej og Egedesvej (grundløsningen), Placering Midt (alternativ 1) med perron henover Køge Bugt Motorvej ved Lille Syd og Placering Syd (alternativ 2) ved Lyngvej.

Placering

De nye og hurtige togforbindelser og rejsemuligheder, som Nybygningsløsningen giver, vil være så attraktive for hele Køge Bugt området og oplandet sydvest for Køge, at det er væsentligt at placere Køge Nord Station så optimalt som muligt ud fra følgende tre forhold

1. Stationen skal kunne dække et så stort næropland som muligt - inklusive Køge Kommunes planlagte erhvervs- og byudviklingsområder
2. Stationen skal sikre gode skifteforhold mellem den nye og de nuværende baner. De eksisterende baner udgøres af Lille Syd Banen, Østbanen og Køge Bugt S-bane
3. Stationens placering skal være tilgængelig for bilister både fra nærområdet og fra oplandet via motorvejen.

For at opnå sikre og gode skifteforhold mellem den nye jernbane og de nuværende baner arbejdes der med etablering af perroner i Placering Nord fælles for den nye intercity- og regionalforbindelse og ved S-banen. I Placering Midt og Placering Syd arbejdes der med etablering af perroner tre steder, nemlig ved den nye banes intercityforbindelse, ved Lille Syd Banen og til den nye regionalforbindelse samt ved S-banen. I alle placeringsforslag er der fokus på at skabe korte og attraktive adgangsveje mellem banerne.

Nye rejsemuligheder og tidsgevinster

Med Nybygningsløsningen opnår passagererne fra Køge og oplandet syd og sydvest for Køge en rejsetidsbesparelse på op til 20 minutter mellem Køge og København samt forøgede rejsemuligheder med flere afgang.

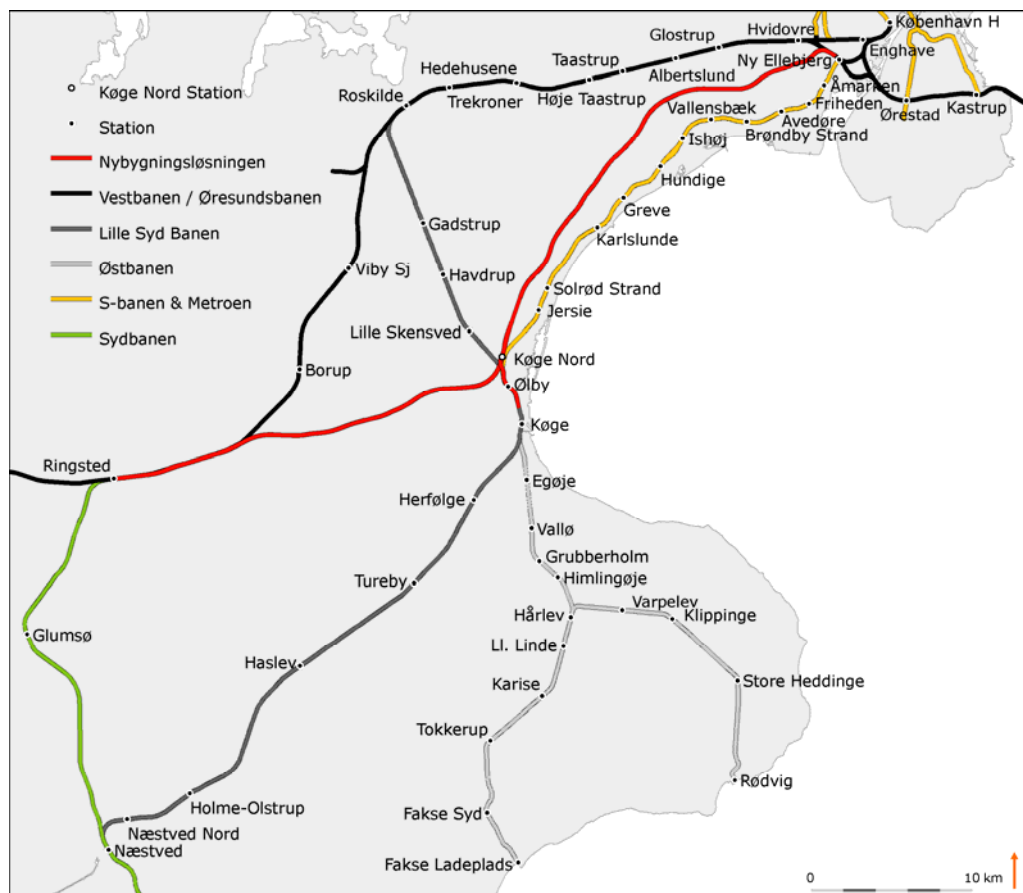
Et langsigtet, trafikalt perspektiv er også at køre Østbanens tog videre til Køge Nord Station, således at der skabes et skift hér for de rejsende fra Fakse og Stevns kommuner til den nye, hurtige forbindelse mellem København – Fyn/Jylland.

Muligheden for at videreføre Østbanen til Køge Nord Station afhænger af, om der er kapacitet til rådighed på Lille Syd Banen mellem Køge Station og Køge Nord Station. Da Lille Syd Banen er enkeltsporet, er kapaciteten begrænset, og derfor er den foreløbige vurdering, at der kan køre to regionaltog i timen i hver retning Næstved – Køge - Østerport samt to tog i timen i hver retning Køge-Roskilde.

Alternativt kunne det overvejes at gennemføres en køreplan med to tog i timen i hver retning mellem Roskilde og Fakse Ladeplads/Rødvig. Der er dog ingen aktuelle planer om at tilrettelægge trafikken således, men muligheden vil foreligge, hvis Nybygningsløsningen vedtages.

København-Ringsted projektet analyserer også muligheden for at udbygge strækningen Køge Nord Station – Køge Station med et ekstra spor. Det afhænger af, om gevinsten af trafikering med et ekstra spor står mål med investeringen. Med to spor på denne strækning vil en videreførelse af Østbanens tog til Køge Nord Station kunne blive en mulighed uanset trafikken i øvrigt.

Oversigtskort med eksisterende baner, Nybygningsløsningen og Køge Nord Station



Det nuværende banenet set i sammenhæng med den ny bane

Følgende eksempler kan demonstrere rejsetidsforbedringerne.

Eksempel 1

En rejse fra Køge Station til København H med S-tog varer i dag 38 minutter. Med Nybygningsløsningen vil rejsen med regionaltog via Køge Nord Station være 24 minutter, hvilket svarer til en rejsetidsgevinst på 14 minutter. Uden stop Køge – København vil rejsetiden være 20 minutter.

Eksempel 2

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

Eksempel 3

En rejse fra Hårlev til København med Østbanen og skift i Køge til S-tog varer i dag 61 minutter. Med Nybygningsløsningen vil rejsen med Østbanen og skift i Køge til det direkte regionaltog vare 45 minutter, hvilket svarer til en rejsetidsbesparelse på 16 minutter. Dertil kommer en rejsetidsbesparelse på 5-7 minutter på strækningen Fakse Ladeplads/Rødvig – Køge, når Østbanen moderniserer banen og får nye tog i 2009, så den maksimale hastighed øges fra 75 km/t til 100 km/t.

Eksempel 4

En ny rejsemulighed fra Køge Nord Station til f.eks. Odense med IC-tog vil vare 67 minutter og til Ringsted 14 minutter.

Betjeningen af Køge Nord Station

Køge Nord Station forventes betjent med to regionaltog og et IC-tog i timen pr. retning. Der kan blive to standsninger pr. time pr. retning på linien Østerport-Næstved via Lille Syd Banen og en standsning pr. time pr. retning på linien København H - Odense. Hertil kommer, at den nuværende S-togsforbindelse mellem Køge - København - Hillerød får stop på Køge Nord Station med seks tog pr. time pr. retning.

Fra Køge Nord Station opnås der direkte og hurtige togforbindelser til city-stationerne i København, og med stop på Ny Ellebjerg Station opnås der forbindelse til Ringbanen. For rejser fra Køge og omegn til København medfører dette en betydelig reduktion af rejsetiden. Rejsetiden fra Køge Nord til København H vil via Nybygningsløsningen være 20 minutter. Tilsvarende er rejsetiden i dag 36 minutter med S-toget fra Ølby til København H. Fra Køge Nord vil rejsetiden til Odense med intercitytog være 67 minutter, til Ringsted 14 minutter.

I forslagene Placering Midt og Placering Syd vil der tillige være standsning for tog på Lille Syd Banen, der efter Nybygningen bliver mellem Roskilde og Køge. I forslaget Placering Nord kan denne standsning ikke etableres.

Eksempel på køreplan med stop på Køge Nord Station ved Placering Nord



Eksempel på en mulig køreplan med Nybygningsløsningen for tog, der stopper på Køge Nord Station ved Placering Nord.

Eksempel på køreplan med stop på Køge Nord Station ved Placering Midt og Syd



Eksempel på en mulig køreplan med Nybygningsløsningen for tog, der stopper på Køge Nord Station ved placering Midt og Placering Syd.

Skifteforhold

I alle tre placeringsforslag gives der mulighed for skifte mellem den nye bane og S-banen, dog vil skifteforholdene være meget forskellige i de tre forslag. Det er Trafikstyrelsens vurdering, at forslaget Placering Nord tilbyder de bedste skiftemuligheder med de korteste gangafstande mellem perronerne og det mest overskuelige stationslayout. Således vil alle afgang og ankomster på den nye bane til og fra København ske fra de samme, faste perroner.

Placering Nord

I forslag Placering Nord skal skift mellem den nye bane og S-banen ske via en ca. 200 meter lang bro over motorvejen. Der vil enten være tale om en ny gangbro eller en ombygning af vejbroen over Køge Bugt Motorvejen ved Ølsemaglevej til en gangbro, som skal forbinde perronerne på den nye bane og S-banen. I forslag Placering Nord vil alle intercity- og regionaltog have afgang fra de samme to perroner på den nye bane.

Placering Midt

I forslag Placering Midt skal skift mellem den nye bane og S-banen ske via fælles perronen på Lille Syd Banen og den ny regionalbane, der vil være placeret på en bro over Køge Bugt Motorvejen. Skifteafstanden mellem intercityforbindelsen på den nye bane og S-banen forventes at blive ca. 400 meter. Skifteafstanden til Lille Syd Banen og den ny regionalbane med perron henover motorvejen vil være kort.

I forslaget Placering Midt medfører afstandene imellem perronerne, at skifteforholdene mellem de forskellige baner er forbundet med betydelig ulempe for de rejsende. Tilmed vil de hurtige forbindelser til og fra København via den nye bane ske fra to forskellige perroner, den ene på en bro henover motorvejen og den anden på vest for motorvejen.

Placering Syd

I forslag Placering Syd skal skift mellem den nye bane og S-banen ske via en gangbro der strækker sig fra perronen på Lille Syd Banen via S-banen over Køge Bugt motorvejen til perronerne på den nye bane. Skifteafstanden mellem den nye bane og S-banen forventes at blive 250 og 400 meter, alt efter placeringen af gangbroen.

I forslaget Placering Syd medfører afstandene imellem perronerne, at skifteforholdene mellem de forskellige baner er forbundet med betydelig ulempe for de rejsende. Tilmed vil de hurtige forbindelser til og fra København via den nye bane ske fra to forskellige perroner, der er placeret med op til 400 meters afstand, den ene ved Lille Sydbanen og den anden vest for motorvejen.

Andre skiftemuligheder

I forslagene Placering Midt og Placering Syd vil der på Køge Nord Station tillige være standsning af tog på strækningen mellem Roskilde og Køge. Denne standsning kan ikke etableres i forbindelse med forslag Placering Nord. Med forslaget Placering Nord må rejsende fra Lille Skensved, Havdrup og Gadstrup, der ønsker at opnå forbindelse til København via den nye bane, opnå dette på Køge Station. Rejsende fra Havdrup og Gadstrup til København vil dog fortrinsvis rejse via Roskilde, hvor der er flere forbindelser og kortere rejsetid end via Køge. Forbindelse fra Lille Skensved, Havdrup og Gadstrup mod vest kan ligeledes opnås

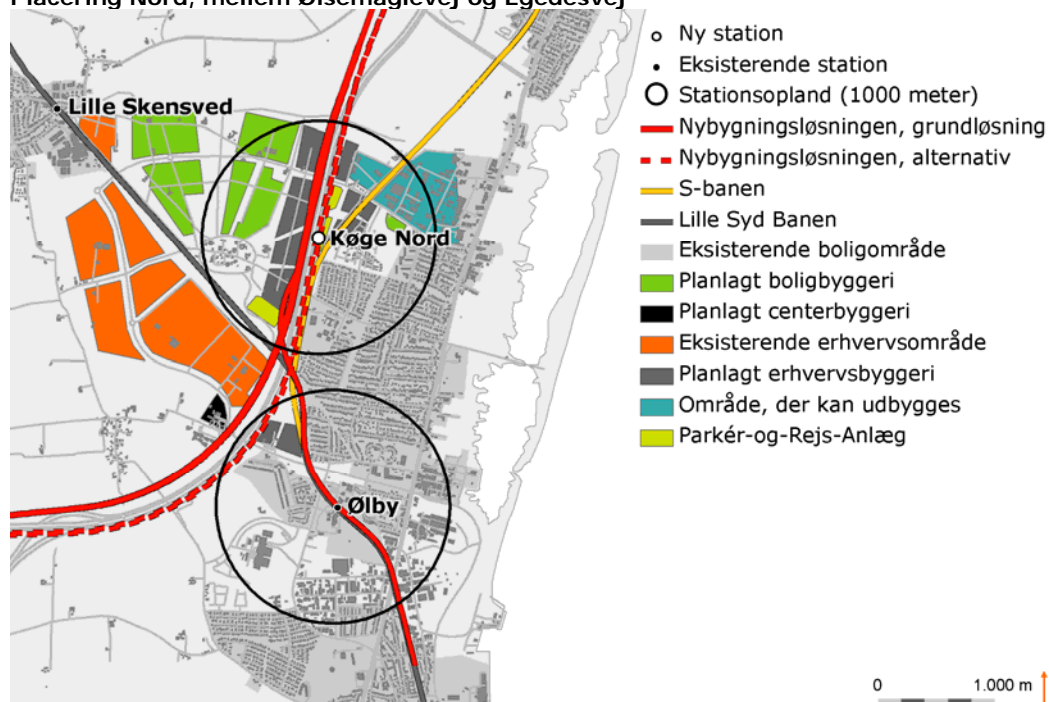
via skift i Roskilde. Endeligt viser Trafikstyrelsens undersøgelser, at den overvejende del af rejser der foretages fra Lille Skensved, Havdrup og Gadstrup har mål i enten Køge, Roskilde eller øvrige stationer på Lille Syd (ca. 70 %).

Trafikstyrelsen vurderer, at kun ca. 4 % af alle rejser foretaget fra Lille Skensved, Havdrup og Gadstrup vil have gavn af skiftemuligheden på Køge Nord.

Passagergrundlag for Køge Nord Station

Af de tre mulige placeringer, der er belyst i nærværende rapport, er det Trafikstyrelsens vurdering, at det største, nuværende og fremtidige passagergrundlag opnås med en stationsplacering i Ølsemagle. Således opnås det største stationsopland samt den største nærhed til Køge Kommunes planlagte udstykning af et stort erhvervs- og byudviklingsområde med en placering i Ølsemagle mellem Ølsemaglevej og Egedesvej. Endelig vil en placering i mellem Ølsemaglevej og Egedesvej medføre det mindste overlap til Ølby Stations opland.

Placering Nord, mellem Ølsemaglevej og Egedesvej



Stationsoplände og udviklingsområder ved Placering Nord.

Placering Midt og Placering Syd, nær Lyngvej*Stationsoplände og udviklingsområder ved Placering Midt og Placering Syd.*

Med forslagene Placering Midt og Placering Syd lokaliseres stationen i Ølby nær på Ølby Station med en overlapning af stationsområderne til følge. Endvidere er de eksisterende stationsoplände mindre i både Placering Midt og Placering Syd end det er tilfældet i Placering Nord. Endelig vil både Placering Midt og Placering Syd være mindre attraktiv i forhold til Køge Kommunes planlagte udstykning af erhvervs- og byudviklingsområde i Ølsemagle-området.

Ovenstående taler for Placering Nord, mellem Ølsemaglevej og Egedesvej, hvor der også kan skabes attraktive skifteforhold med korte gangafstande mellem perronerne.

Det er endvidere Trafikstyrelsens vurdering, at den ny station i Placering Nord kan dække et så stort næropland, at behovet for en ny S-togsstation ved Egedesvej i Ølsemagle bortfalder.

Trafikstyrelsens vurdering af passagergrundlaget

Vurderingen af næroplandets passagergrundlag for de tre placeringsforslag er baseret på data fra Køge Kommunes rapport, Byudviklingsmuligheder ved Ølsemagle i Køge december 2006.

Til vurdering det fremtidige passagerpotentiale fra Køge Kommunes erhvervs- og byudviklingsområder og byfortætning i Ølsemagleområdet samt mulige parker-og-rejs anlæg anvendes oplandstal fra Køge Kommunes og HUR Plans rapport. Ingen af de tre stationsplaceringer dækker hele udviklingsområdet, men Placering Nord er den stationsplacering, der ligger bedst placeret i forhold til udviklingsområdet, og den opnår derfor det største, potentielle opland i udviklingsområdet.

Køge Kommunes byudviklingsplan omfatter byudvikling ved Ølsemagle, i et område nordøst for Lille Syd Banen og vest for Køge Bugt Motorvejen. Området forventes at skulle rumme 4.000-6.000 beboere og 11.000-17.000 arbejdspladser, afhængigt af det valgte udbygningsscenario. I Køge Kommunes og HUR Plans rapport undersøges tre scenarier, hvor hhv. den nordlige og sydlige placering af Køge Nord Station indgår og er vurderet. Imidlertid indgår der i scenarierne også en station på S-banen ved Egedesvej i Ølsemagle nord for Placering Nord. Da etableringen af denne station ikke indgår i nærværende undersøgelse, kan oplandstallene i Køge Kommunes og HUR Plans rapport ikke bruges direkte. Trafikstyrelsen har derfor

anslået oplandstal for de tre placeringer af Køge Nord Station på baggrund af rapportens tal.

På baggrund af de anslåede oplandstal fra by- og erhvervsudviklingsområdet samt Køge Kommunes og HUR Plans metoder og beregninger vurderer Trafikstyrelsen, at der ved forslaget Placering Nord kan forventes ca. 2000 daglige påstigere, og ved forslagene Placering Midt og Placering Syd kan forventes ca. 1000 daglige påstigere. 80-90 pct. af de rejser genereres fra de nye arbejdspladser i området, mens de resterende genereres fra de nye boligområder.

Til vurdering af passagerpotentialer af et muligt Parkér-og-rejs anlæg i Ølsemagle benyttes Køge Kommune og HUR Plans tal.

Idet der med Køge Nord Station åbnes for nye og hurtige forbindelser for passagerer fra Køge-området¹ mod Ringsted, Fyn og Jylland, har Trafikstyrelsen vurderet Køge Nord Stations potentielle antal rejser mod vest, inklusiv omstigning fra S-banen, Lille Syd Banen (stationerne mellem Køge og Næstved). Trafikstyrelsen anslår, at der dagligt vil være ca. 1000 rejser fra Køge Nord mod vest, hvoraf en del vil være omstigere fra S-banen og Lille Syd Banen.

Passagervurdering

	Placering Nord	Placering Midt/Syd
Påstigere fra eksisterende byområder	450	300
Påstigere fra fortætningsområder	500	0
Påstigere parkér-og-rejs	350- 650	350-650
Påstigere erhvervs- og byudviklingsområde	2000	1000
Rejser mod vest, inkl. omstigere fra S-banen og Lille Syd Banen til den nye bane	1000	1000
Påstigere i alt pr. døgn	4300-4600	2650-2950

Trafikstyrelsens passagergrundlag er baseret på Køge Kommunes oplyste antal nuværende, mulige påstigere indenfor tre forskellige afstande til stationerne (500 m, 1000 og 2500 m), mulige, kommende påstigere, der parkerer biler på parkér-og-rejs-anlægget samt Trafikstyrelsens skønnede antal påstigere, som vil komme i forbindelse med udbygning af området med boliger og erhverv og beregnet uden en ny S-togsstation i Ølsemagle.

Placering Nord

En stationsplacering mellem Ølsemaglevej og Egedesvej udformes med fælles perroner ved den nye bane og den nye regionalbane København - Køge. Der etableres en gangbro henover motorvejen til nye perroner ved S-banen. Gangafstanden forventes at blive ca. 200 meter mellem den nye bane og S-banen, hvilket er acceptabelt. Der arbejdes på at reducere denne afstand eller alternativt at etablere en højklasset skiftemulighed. Der kan ikke skabes skift til Lille Syd Banen.

Med sporforbindelsen til Ringsted henover sporforbindelsen til Køge kan der kun bygges perroner efter gældende banenormer mellem Ølsemaglevej og Egedesvej. Det er ikke muligt at rykke perronerne længere mod Syd end Ølsemaglevej, da der skal være plads til, at de to spor fra henholdsvis Ringsted og Køge kan krydse hinanden og efterfølgende mødes på et vandret stykke med sporskifte.

Køge Nord Station ved Placering Nord



Forbindelsesspor til Køge Station anlægges syd for dette kortudsnit.

Denne placering giver de korteste særskilte perronspor til standsende tog, hvilket kræves, når der er tale om gennemkørende tog med hastigheder på op til 230 km/t i kurven.

Parker & Rejs

Parker-og-rejs-anlæg kan etableres ved stationen ved den ny bane og/eller ved S-banen, som skitseret i kommunes forslag for en S-banestation i Ølsemagle med adgang fra nye motorvejsafkørsler ved Egedesvej.

Herfra vil der være adgang via den nye vej gennem udviklingsområdet til stationen ved den ny bane og via Egedesvej til perronerne ved S-banen.

Den kommunale medfinansiering dækker normalt udgifterne til parker-og-rejs-anlæg. Etablering af et sådant anlæg koster ca. 30 mio. kr. Hertil kommer udgifter i forbindelse med anlæg af adgangsveje samt eventuelle ekspropriationer.

Anlægsøkonomi

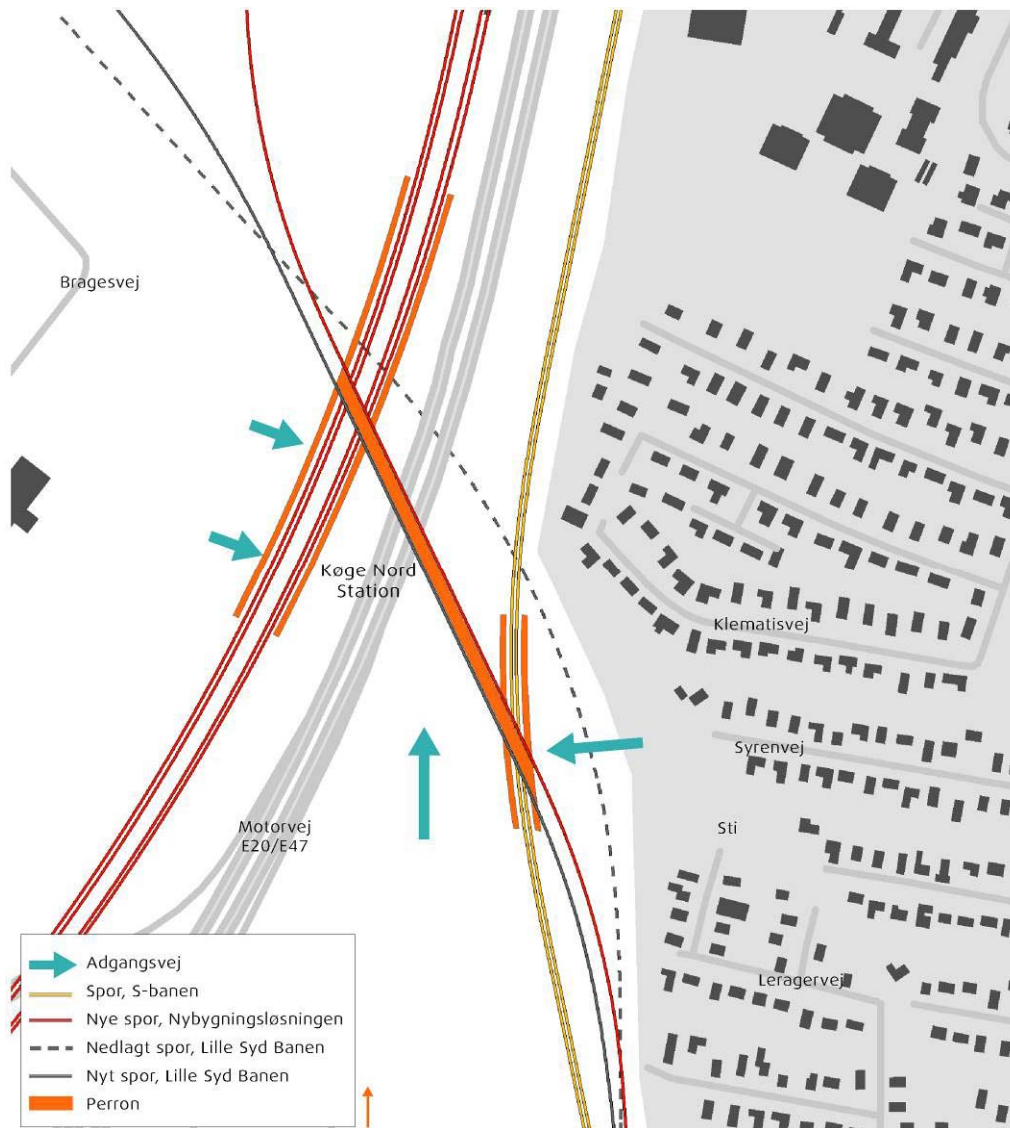
Placering Nord er den billigste løsning af de tre undersøgte løsninger.

Placering Midt

En stationsplacering henover Køge Bugt Motorvejen kan udformes med fælles perron - placeret henover motorvejen - ved den nye regionalbane København - Køge og Lille Syd Banen. Vest for motorvejen placeres perroner ved den nye bane København - Ringsted, og øst for motorvejen etableres perroner ved S-banen. Gangafstanden mellem S-banen og den nye bane er ca. 400 m. For skift mellem Lille Syd Banen og S-banen til den nye regionalbane København - Køge er gangafstanden lille, og det gør placeringen god. Den største ulempe er, at der er afgang fra to forskellige perroner mod København.

Ved denne placering hæves Lille Syd Banens spor og den nye regionalbane København - Køge op over motorvejen. Sporet for den nye bane mod Ringsted og København føres under Lille Syd Banen. Da perronerne for den nye bane København - Ringsted ligger i en kurve, betyder det, at der ikke kan isættes

Køge Nord Station ved Placering Midt



Forbindelsesspor til Køge Station grener ud fra hovedsporet nord for dette kortudsnit.

sporskifter til perronsporene i nærheden af perronerne (i kurven). Det forlænger perronsporene i hele kurvens længde med øget arealbehov til følge. Separate perronspor kræves ved hastigheder over 200 km/t.

Parker & Rejs

Parkér-og-rejs-anlæg kan etableres ved stationen ved S-banen mellem motorvejen og jernbanen i det grønne område, hvor der i dag findes boldbaner, som skitseret i kommunes forslag for en stationsplacering ved Lyngvej med adgang fra motorvejsafkørslerne til Lyngvej.

Den kommunale medfinansiering dækker normalt udgifterne til parkér-og-rejs-anlæg. Etablering af et sådant anlæg koster ca. 30 mio. kr. Hertil kommer udgifter i forbindelse med anlæg af adgangsveje samt eventuelle ekspropriationer.

Anlægsøkonomi

Placering Midt koster skønsmæssigt 300 mio. kr. mere end Placering Nord.

Placering Syd

En stationsplacering ved Lyngvej kan udformes med tæt ved hinanden liggende perroner for Lille Syd Banen, S-banen og den nye regionalbane København - Køge. Gangafstanden mellem disse perroner er lille, og det gør placeringen god. Derimod skal der etableres perroner ved den nye bane København - Ringsted vest for motorvejen. Der bygges en gangbro henover motorvejen, og gangafstanden fra S-banen og den ny regional bane København - Køge til den nye bane København-Ringsted bliver ca. 250 m. Den største ulempe er, at der er afgang fra to forskellige perroner mod København, og gangafstanden mellem disse er ca. 250 m.

Når sporet for den nye bane København - Ringsted føres langs med motorvejskurven, og perronerne placeres i kurven, betyder det, at der ikke kan isættes sporskifter til perronsporene i nærheden af perronerne. Det forlænger perronsporene i hele kurvens længde med øget arealbehov til følge. Separate perronspor kræves ved hastigheder over 200 km/t.

Køge Nord Station ved Placering Syd



Forbindelsesspor til Køge Station grener ud fra hovedsporet nord for dette kortudsnit.

Parker & Rejs

Parkér-og-rejs-anlæg kan etableres ved stationen ved S-banen, Lille Syd Banen og den nye regionalbane mellem motorvejen og jernbanen i det grønne område, hvor der i dag findes boldbaner, som skitseret i kommunes forslag for en stationsplacering ved Lyngvej med adgang fra motorvejsafkørslerne til Lyngvej.

Den kommunale medfinansiering dækker normalt udgifterne til parkér-og-rejs-anlæg. Etablering af et sådant anlæg koster ca. 30 mio. kr. Hertil kommer udgifter i forbindelse med anlæg af adgangsveje samt eventuelle ekspropriationer.

Anlægsøkonomi

Placering Syd koster skønsmæssigt 300 mio. kr. mere end Placering Nord.

Konklusion

Med den nye banes linjeføring vest for Køge Bugt Motorvej er det Trafikstyrelsens vurdering, at den bedst mulige placering af stationen er Placering Nord mellem Ølsemaglevej og Egedesvej.

De fremlagte forhold i denne rapport peger på en placering af Køge Nord Station mellem Ølsemaglevej og Egedesvej som den bedst mulige, og det er Trafikstyrelsens vurdering, at denne placering med 350 m lange perroner placeret optimalt i forhold til Køge Kommunes planlagte erhvervs- og byudviklingsområder vil få det største passagergrundlag og vil kunne dække et så stort næropland, at placeringen erstatter behovet for en ny S-banestation ved Egedesvej i Ølsemagle.

Det er også Trafikstyrelsens vurdering, at der med den nye bane København – Ringsted og den nye regionalbane København - Køge opnås nye rejsemønstre med betydeligt kortere rejsetider mod København end i dag på S-banen.

Der vil med en sådan placering i det åbne, grønne landskab og en forbedret stationsløsning med en 350 meter lang fælles perron for den nye bane og den nye regionalbane med forbindelse mod København og Ringsted og med perroner ved S-banen opnås en funktion som en samlet station med attraktive muligheder for skift mellem områdets to jernbaner og korte og trygge gangafstande mellem den nye bane og S-banen og bilparkering.

Ulempen er, at der ikke kan skabes skift til Lille Syd Banen. Det vurderes ikke at have væsentlig indflydelse på antallet af omstigere, da det vurderes at være ganske få rejsende herfra, der vil skifte til den nye bane. De vil fortsat med fordel kunne rejse over Roskilde mod København eller benytte andre transportmidler til Køge Nord Station for at rejse mod Ringsted. Lille Syd Banens rejsende mellem Næstved og Køge vil med den nye regionalbane Næstved - København kunne skifte på Køge Nord Station til intercity forbindelserne mod Ringsted og skifte på Køge Station til banen Roskilde - Køge.

Endelig er Placering Nord skønsmæssigt 300 mio. kr. billigere end placeringerne nærmere Lyngvej

Trafikstyrelsen lægger vægt på følgende forhold i vurderingen

- Passagergrundlaget er størst og dækker behovet for en ny Ølsemagle S-banestation.
- Befolkningsgrundlaget og antallet af arbejdspladser, der forventes i udviklingsområderne, synes at være vurderet højt. Et forventeligt antal arbejdspladser på 11.000 - 17.000 primært i Ølsemagle virker stort. Selvom Køge Kommunes bud på befolkningsgrundlaget for udviklingsområdet virker stort, taler placeringen af udviklingsområderne for en stationsplacering som Placering Nord
- Der er ikke i Køge Kommunes og HUR Plans analyse taget højde for forskellen i rejsetiden til København fra henholdsvis Køge Nord Station og den planlagte Ølsemagle S-togsstation. Rejsetiden mellem København H og Køge Nord Station med den nye bane forventes at blive 20 minutter, hvorimod rejsetiden til Ølsemagle via S-banen forventes at blive 32 minutter. Det virker således ikke sandsynligt, at Ølsemagle S-banestation skulle få væsentligt flere rejser til og fra København end Køge Nord Station, når rejsetiden forkortes med 12

minutter ved at benytte den nye bane eller den ny regionalbane.

- Der sikres gode og korte skift til de hurtige intercity- og regionaltogetsforbindelser mod Ringsted og København. Det er derfor en god idé, således som Køge Kommune og HUR Plan skitserer i deres rapport, at skabe skift mellem den nye bane og S-banen på Køge Nord Station. Men et ikke uvæsentligt forhold er også at skabe god tilgængelighed og attraktive skifteforhold med korte og trygge gangforbindelser samt gode tilkørselsforhold for bilister fra motorvejen.
- De korteste gangafstande opnås i Placering Nord med en ca. 200 m lang gangbro henover motorvejen mellem perronerne for den nye bane og den nye regionalbane til S-banens perroner. Det er Trafikstyrelsens vurdering, at det i Placering Midt og Placering Syd er langt og utrygt for de rejsende at gå gennem først et lukket, grønt område og dernæst på en gangbro henover Køge Bugt Motorvej for at komme til banens intercity-forbindelser mod Ringsted og København. Det vurderes også at være utrygt at skulle stå på en lang perron henover motorvejen og vente på toget.
- Det er Trafikstyrelsens vurdering, at der i alle forslag kan skabes attraktive adgangsveje og gangforbindelser mellem områdets baner. Men kun i forslaget Placering Nord opnås togafgang mod København og Ringsted fra den samme perron for både intercity- og regionalforbindelserne.
- Teknisk set er Placering Nord den bedste løsning, da der i dette forslag ikke skal anlægges med perroner i kurven. Etablering af perroner i kurven medfører anlæg af meget lange perronspor i hele kurvens længde, da sporskifter skal placeres på lige spor. Det øger dels udgifterne og dels arealbehovet.
- En anden placering af Køge Nord Station end Placering Nord vil være mindst 300 mio. kr. dyrere.

Bilag 1

Køge Kommunes og HUR Plans forslag

Køge Kommune har i samarbejde med HUR Plan gennemført en undersøgelse af byudviklingsmulighederne ved Ølsemagle, hvori der indgår tre stationsplaceringer i området nord for Køge. Disse præsenteres som scenarier og resumeres nedenfor.

Scenarie 1

Placering af en S-togstation i Ølsemagle ved Egedesvej. Trafikstyrelsen finder, at scenariet ikke er relevant, hvis det besluttes at etablere en ny jernbane mellem København over Køge til Ringsted.

Køge Kommune deler dette synspunkt, men beregner alligevel passagergrundlaget for både en ny Køge Nord Station og for S-banestation i Ølsemagle i de efterfølgende scenarier.

Scenarie 2

I scenarie 2 etableres en ny S-banestation i Ølsemagle ved Egedesvej, og Køge Nord Station etableres ved Ølsemaglevej med forbindelse til S-banen og Lille Syd Banen. Dette forslag blev fremlagt i Trafikstyrelsens "Strategianalyse København – Ringsted", og forudsætningen herfor er, at banens linjeføring ligger vest for Køge Bugt Motorvejen.

Scenarie 3

I scenarie 3 etableres en ny S-banestation i Ølsemagle ved Egedesvej, og Køge Nord Station etableres ved Lyngvej. S-banestationen får fælles perron med Lille Syd Banen, og der skabes forbindelse til perronerne ved den nye bane.

Denne placering har tidligere været foreslået i forbindelse med København – Ringsted projektet i 1998, hvor den nye jernbane var skitseret med en linjeføring øst for Køge Bugt Motorvejen.

Køge Kommunes og HUR Plans passagervurdering

I undersøgelsen vurderes det, at Køge Nord Station med de eksisterende byområder som opland forventes at få mellem 290 og 320 daglige påstigere pr. hverdagsdøgn. En ny Ølsemagle S-banestation vurderes at få mellem 400 og 430 daglige påstigere pr. hverdagsdøgn.

Køge Kommunes og HUR Plans undersøgelse skitserer også en byudviklingsplan, der omfatter en bolig- og erhvervsudvikling primært ved Ølsemagle i området nord for Lille Syd Banen og vest for motorvejen. Området forventes at kunne rumme 4.400-6.300 boliger og 11.000-17.000 arbejdspladser.

Som følge heraf angives det i rapporten, at der i alt vil være ca. 940 - 1200 daglige påstigere til Køge Nord Station og tillige ca. 3.350- 4.400 daglige påstigere på Ølsemagle S-banestation.

Køge Kommunes og HUR Plans passagervurderinger

	Scenarie 2		Scenarie 3	
	Ølsemagle S-banestation	Ølsemaglevej Køge Nord	Ølsemagle S-banestation	Lyngvej Køge Nord
Påstigere næropland	320	320	400	290
Påstigere fortætning	490		490	
Påstigere Parker/rejs	350-670		350-670	
Påstigere Udvikling	2.200	950	2.800	650
Påstigere i alt pr. døgn	3.360-3.680	1.170	4.070-4.390	940

Passagergrundlaget fra Køge Kommunes og HUR Plans rapport er baseret på antal nuværende, mulige påstigere indenfor forskellige afstande til stationerne (500 m, 1000 m og 2500 m), mulige kommende påstigere, der parkerer biler på parkør- og—rejs-anlægget samt det skønnede antal påstigere, som vil komme i forbindelse med udbygning af området med boliger og erhverv.

Det fremgår af rapporten, at en Køge Nord Station placeret enten ved Ølsemaglevej eller Lyngvej med den nuværende bebyggelse vil have et relativt begrænset næropland uanset placering. Det skyldes, at Køge Nord Station vil dele næroplandet med enten den foreslåede Ølsemagle S-banestation eller den eksisterende Ølby S-banestation, og at udviklingsområdet ikke er bebygget.

Køge Kommunes og HUR Plans vurdering af skifteforholdene

Køge Kommune anser placeringen ved Lyngvej for at være en bedre placering af Køge Nord Station end ved Ølsemaglevej. Dette begrundes med, at det ved Lyngvej er lettere at etablere god vejadgang og gode skiftemuligheder.

Køge Nord Station - Placeringsvurdering

I forbindelse med projekteringen af Nybygningsløsningen i baneprojektet København-Ringsted foreslår Trafikstyrelsen placering af en ny Køge Nord Station Mellem Ølsemaglevej og Egedesvej i Køge.

Det sker på baggrund af en sammenlignende analyse med to andre forslag, dels et forslag om en placering ved Lyngvej, som Køge Kommune og HUR Plan pegede på i en rapport fra 2006, og dels et alternativt forslag med en station over mortorvejen ved Lille Syd banen.

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk*

**Køge Nord Station
- Placeringsvurdering**