

Ekstra jernbanekapacitet København – Ringsted

Banen mellem København og Ringsted er den største flaskehals på det danske banenet, da den anvendes af både landsdels-, pendler- og banegodstrafikken. Der er ikke plads til ret mange flere tog – og ingen mellem København og Høje Taastrup. Den intensive trafik medfører forsinkelser og hindrer en bedre og hurtigere betjening.



To løsninger mellem København og Ringsted undersøges: En lille model med udvidelse af banekapaciteten mellem København og Høje Taastrup med et ekstra spor – ”5. sporsløsningen” til 4,4 mia. kr., og en større model med etablering af to ekstra spor i en ny bane parallelt med motorvejen via Køge – ”Nybygningsløsningen” til 10 mia. kr.

Det er ved lov besluttet at gennemføre en parallel VVM-undersøgelse, der vil være færdig i efteråret 2009.

Regeringen vil afvente resultatet af VMM-undersøgelsen, før der fastlægges en endelig løsning.

Der er dog mange forhold, som peger på nybygningsløsningen, da den:

- vil være en forudsætning for Timemodellen
- vil give store forbedringer til hele pendlertrafikken på Sjælland vest for København, såvel via den nye som den bestående bane over Roskilde
- rummer den mest direkte aflastningsmulighed for Køge Bugtmotorvejen
- fjerner banegodstrafikken fra Københavns vestegn og giver mindre støj
- medfører flere tog til tiden
- forhindrer totale sammenbrud af trafikken, da togtrafikken får to separate banelinjer til og fra København.
- indeholder den største kapacitet, og dermed – i modsætning til 5. sporet – en ekstra kapacitet, der rækker ud over behovet i 2018
- ikke giver så mange gener i anlægsfasen som 5.sporet.
- rummer – med en intern samfundsøkonomisk rente på ca. 6 pct. – en bedre forrentning end 5. sporets ca. 2 pct.

Regeringen vil i investeringsplanen reservere 10 mia. kr. til udbygning af banekapaciteten København – Ringsted. Et sådant beløb vil kunne dække etableringen af en ny bane, som vil kunne stå færdig i 2017.