



Roskilde Amt

Trafikbarometer

nr. 15 december 2005



Ro's Torv er det mest brugte busstoppested
I en top 10 over de mest brugte busstoppesteder, som ikke er en station, topper Ro's Torv. På en almindelig hverdag i februar måned bruger ca. 740 passagerer stoppestedet

s. 4

Strategianalysen

København-Ringsted

Staten har i oktober offentliggjort en analyse, med 4 forslag til øget kapacitet på strækningen
s. 5

Afstand måles i tid

Roskilde Amt er nu ved at opdatere analysen fra år 2000 af den trafikale tilgængelighed for borgerne og virksomhederne i amtet. Opdateringen bliver også med fokus på Region Sjælland
bagsiden

Fortsat samarbejde skal bane vejen

Roskilde Amt og kommunerne i amtet har på forbilledlig vis samarbejdet om trafikproblematikken i og igennem amtet, hvilket blandt andet er kommet til udtryk i nu 15 trafikbarometre og 4 trafikregnskaber. Det gode og konstruktive samarbejde har på vejområdet bidraget til regeringens beslutning om at udbygge Køgebugtmotorvejen til Greve S og med den seneste trafikaftale nu også en udvidelse af Holbækmotorvejen.

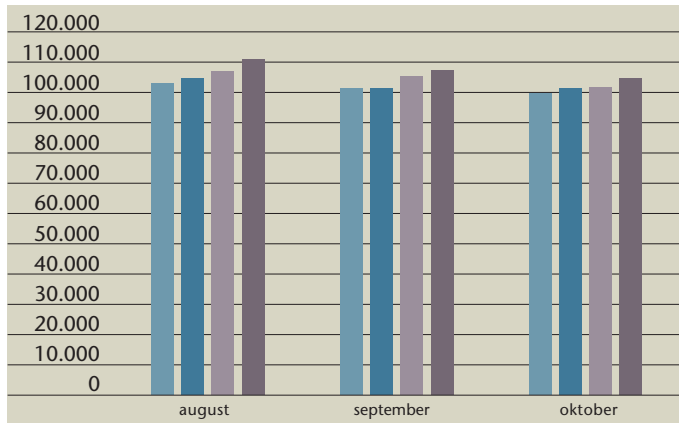
Kommunerne og amtet har i fællesskab gennem årene presset på for en løsning af kapacitetsproblemerne på jernbanenettet mellem København og Ringsted. Det dårligt vedligeholdte skinnet har specielt i år været til stor daglig gene for de mange pendlere på hele Sjælland. Siden strategianalysen København-Ringsted blev offentliggjort i midten af oktober, har der været sagt og skrevet meget om de forskellige muligheder for en kapacitetsudvidelse. Det er uhyre vigtigt, at der findes en god langsigtet løsning til fordel for de mange pendlere i Roskilde Amt og på det øvrige Sjælland.

Det er derfor en glædelig nyhed, at der inden 1. juli 2006 skal træffes beslutning om at indlede en VVM-undersøgelse vedrørende København-Ringsted. Det er en vigtig start! Men uanset, hvilken løsning der vælges, vil der gå mange år, før pendlerne kan høste frugten af forbedringerne. Derfor bør beslutningen tages hurtigt. For at give pendlerne lidt færre gener, bør KØR-projektet (mindre Kapacitetsforøgelse mellem Østerport-Ringsted) som omtalt i barometret, vedtages nu.

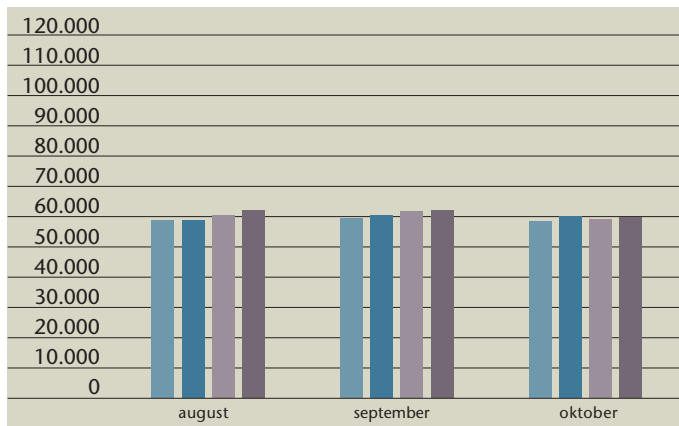
På baggrund af de gode resultater, der hidtil er opnået, bør amtet og kommunerne fortsætte det gode samarbejde på trafikområdet også i overgangsåret 2006.

Kristian Ebbensgaard

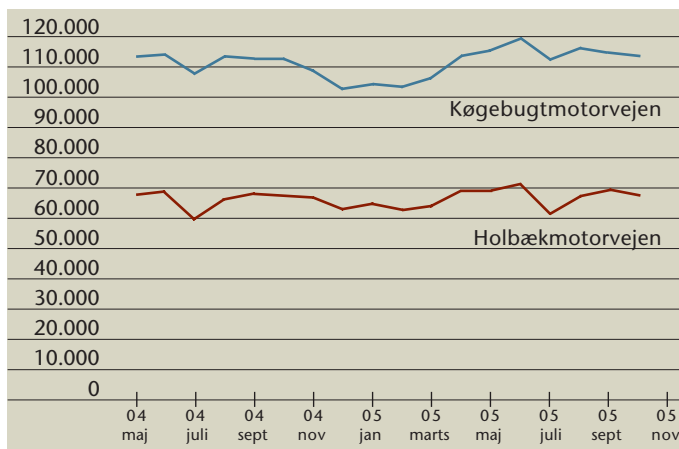
Udvikling i trafikken på Køgebugtmotorvejen
Månedsdøgntrafik



Udvikling i trafikken på Holbækmotorvejen
Månedsdøgntrafik



Trafik på Køgebugtmotorvejen og Holbækmotorvejen
Hverdagsdøgntrafik



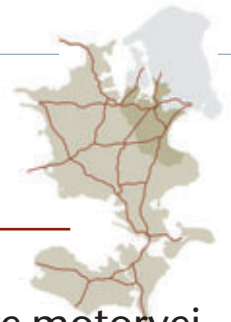
Kilde: Vejdirektoratet

På Køgebugtmotorvejen er trafikken talt nord for Greve N afkørslen

På Holbækmotorvejen er trafikken talt vest for Fløng afkørslen

(De nyeste tal for motorvejstrafikken skal tages med forbehold)

Bil



Mere trafik og mere motorvej

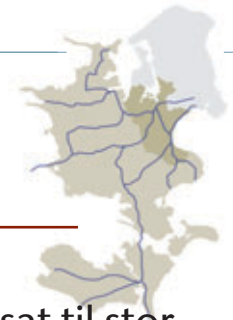
På Køgebugtmotorvejen er den gennemsnitlige trafik for alle dage (månedsdøgnt) steget i forhold til 2004. I august var stigning størst i forhold til sidste år, idet den nærmede sig 4%. I september måned var stigningen under 2%. Siden 2002 har stigningen i de 3 viste måneder samlet set været lidt under 7%, og siden 2000 er stigningen på ca. 12%. Det betyder, at stigningen i trafikken på Køgebugtmotorvejen er lidt højere end Vejdirektoratets generelle prognose, hvor der forventes en stigning på 2% pr. år på motorvejene.

På Holbækmotorvejen er den daglige trafik også steget det seneste år, men væksten er mindre end på Køgebugtmotorvejen. I oktober måned var der et lille dyk fra 2003 til 2004, men i år er trafikken tilbage på niveauet fra oktober 2003. Samlet er stigningen for de tre viste måneder siden år 2002 på næsten 4%, og siden 2000 er stigningen på knapt 11%. Her har væksten for de sidste 3 år ligget under Vejdirektoratets prognose på 2% pr. år.

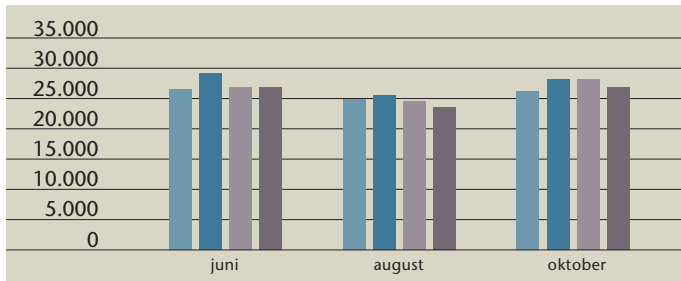
For begge motorveje er den samlede udvikling i trafikken på hverdage omkring en procent lavere det seneste år set i forhold til trafikken på alle dage. Det vil sige, at trafikken i weekenden er vokset mere end trafikken på hverdage.

I det trafikforlig, der blev indgået i november 2005, blev der afsat 1,1 mia. kr. til udvidelse af Holbækmotorvejen. Udvidelsen forventes klar i år 2012.

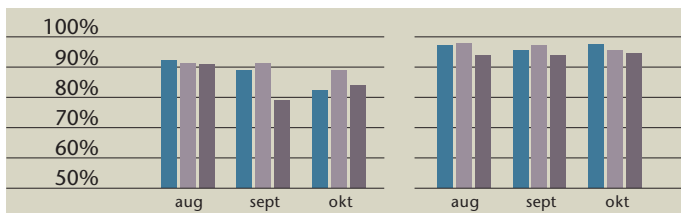
Bane



Udviklingen på Køgebugtbanen
Antal passagerer der passerer Ishøj Station på hverdage

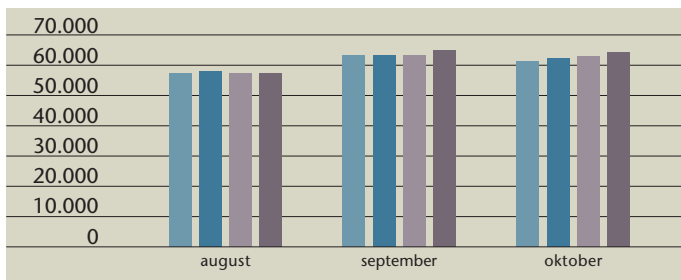


Rettidige tog på Køgebugtbanen
Mod Køge Mod København

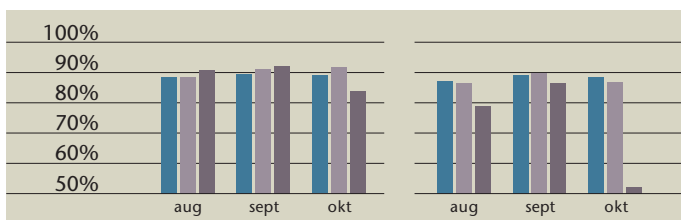


Et S-tog registreres som rettidigt, når det er fra 0 - 2 minutter forsinket

Udviklingen på Roskildebanen
Antal passagerer talt i togene på hverdage

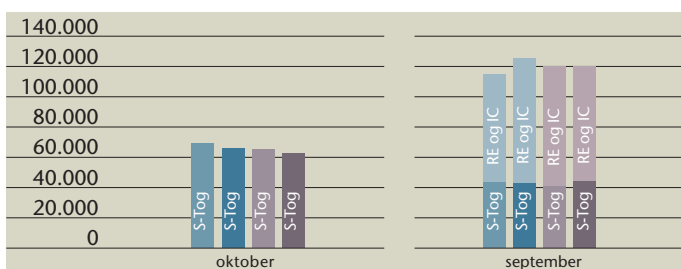


Rettidige tog på Roskildebanen
Mod Roskilde Mod København



Et fjerntog registreres som rettidigt, når det er fra 0 - 5 minutter forsinket

Det totale antal togpassagerer i byfingrene på hverdage
Køgebugtfingeren Roskildefingeren



Kilder: Banedanmark, DSB, DSB S-tog

Forsinkelserne fortsat til store problemer for pendlerne

På Køgebugtbanen er antallet af passagerer faldet en smule i forhold til samme måneder i år 2004. Problemerne med rettidige tog i løbet af sommeren kan være en af årsagerne til faldet. På den næst øverste figur ses det, at der fortsat er mange forsinkede tog på Køgebugtbanen. Specielt i retning af Køge var rettidigheden i september og oktober et godt stykke under DSB's målsætning for S-tog på 95% rettidige tog.

Passagertallet på Roskildebanen har været let stigende i september måned sammenlignet med 2004. Passagertallet for august ligger på samme niveau som sidste år. Ses de tre måneder samlet, er passagertallet i år lidt over 2% større end 2002.

Rettidigheden har på Roskildebanen mod København været meget lav. Det startede med hastighedsnedsættelser mellem Århus og København fra midten af august til begyndelsen af september. Hele oktober måned var der igen hastighedsnedsættelser på strækningen.

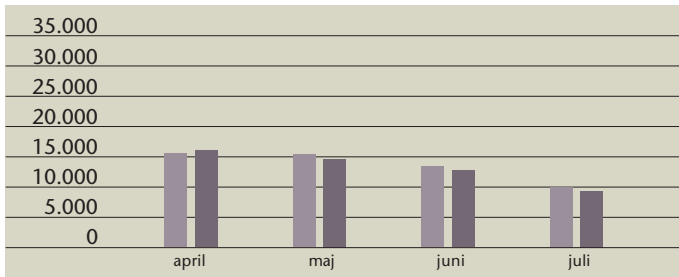
Forsinkelserne er især gået ud over pendlerne, som kommer længere ude fra på Sjælland. Pendlere, som normalt rejser med IC-toget fra Jylland om morgenen, er blevet meget forsinket i denne periode. Rettidigheden for IC-togene fra Ringsted til Roskilde i oktober måned var således helt nede på ca. 26%. For regionaltoget ligger det tilsvarende tal for oktober måned på ca. 75%.

Med trafikaftalen fra midten af november mellem Regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre er der allerede i år 2005 sat penge af til at rette op på de allerværste problemer med de nedslidte skinner. Desuden er der afsat yderligere 200 mio. kr. på finansloven for 2006 til vedligeholdelse og fornyelse af banenettet.

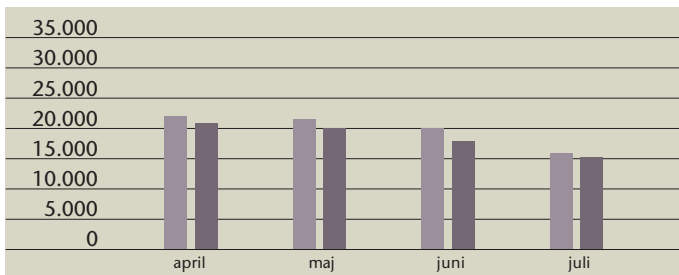
Bus



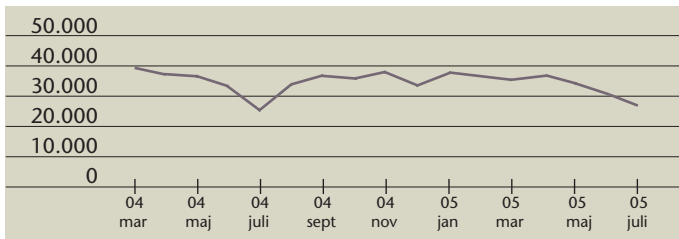
Passagerer pr. dag på regionale busruter



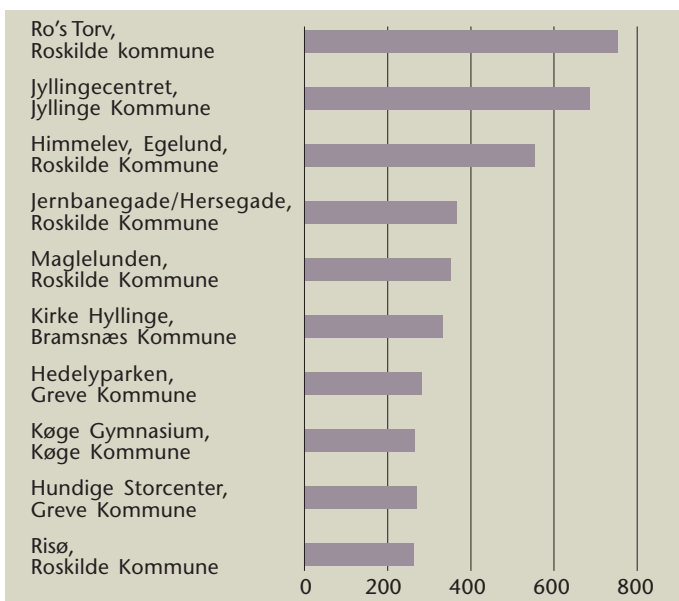
Passagerer pr. dag på lokale busruter



Passagerer pr. hverdag i Roskilde Amt



Top 10 over stoppesteder uden stationer
Antal passagerer pr. hverdag



Ro's Torv er det mest brugte busstoppested

Passagertallet er faldet i 2005 i forhold til samme periode i 2004. Det gælder både de lokale og regionale busruter. Ses kun på april måned er passagertallet på de lokale busruter steget en smule. HUR definerer følgende ruter i Roskilde Amt som regionale: 121, 123, 126, 154E, 210, 223E, 229E, 239, 300S, 358, 400S, 600S, 93N og 97N. De øvrige ruter i amtet betegnes som lokale.

På trods af den stagnerende eller negative passagerudvikling, er det fortsat vigtigt at sikre gode transportmuligheder for alle. Dette forudsætter, at busserne udgør en attraktiv transportmulighed samt understøtter sammenhængen mellem byerne og landområderne i Roskilde Amt.

På den tredje figur er vist antallet af buspassagerer i Roskilde Amt over året. Ligesom for biltrafikken er der et tydeligt dyk i antallet af buspassagerer i juli måned. Bussen bliver i stor udstrækning brugt til pendling, og derfor slår ferieperioden igennem i passagertallene.

Den nederste figur viser en top 10 over de mest brugte stoppesteder i Roskilde Amt, som vel at mærke ikke samtidig er en station. Mange af stoppestederne ligger i Roskilde Kommune, men også Greve, Køge, Gundsø og Bramsnæs er repræsenteret. Stoppestederne ligger enten i bymidter, ved butikcentre, i større boligområder, ved uddannelsesinstitutioner eller større arbejdspladser.

Ved Ro's Torv er der på en almindelig hverdag i februar måned ca. 740 passagerer. Hvis stationer tælles med, vil Ro's torv komme ind på en 6. plads blandt de mest brugte stoppesteder i hele amtet. Blandt busstoppesteder ved stationer er Roskilde Station den helt store topscore med lidt under 8000 passagerer på hverdage i februar måned.

Strategianalysen København-Ringsted - endnu et diskussionsoplæg!

Hvordan skal banen København-Ringsted forbedres? Staten har i oktober offentliggjort en analyse, som indeholder 4 forslag

Strækningen København-Ringsted er hårdt belastet, og enhver forbedring vil være kærkommen. Både pendlerne og andre rejsende plages af forsinkelser og manglende plads i togene. Udviklingen i rejsemønstrene vil formentlig øge behovet for flere tog end i dag. En Femern Bælt forbindelse vil også øge trafikken, især fordi godstransport med tog tiltænkes en langt større rolle i fremtiden. Flere og mere rettidige tog kræver investeringer.

Med udgangspunkt i Strategianalysens tal og køreplaner bliver de fire løsningsforslag her præsenteret. De fire forslag er:

- Nybygning: To nye spor fra København til Ringsted over Køge.
- Udbygning: Udbygning af den eksisterende bane, så der er fire fjerntogsspor fra København til Ringsted over Roskilde.
- 5. spor: Bygning af et ekstra fjerntogsspor mellem Hvidovre og Høje Taastrup.
- S-tog: Forlængelse af S-tog fra Høje Taastrup til Roskilde.

Strategianalysen beskriver også en basismodel, som fremskriver, hvordan togene vil køre i år 2015, hvis ingen af projekterne bliver gennemført.

Basis

Basismodellen tager udgangspunkt i, at projekt „Mindre Kapacitetsforøgelse mellem Østerport-Ringsted“ (KØR) og at Femern Bælt forbindel-

sen er gennemført. Se faktaboksen på side 7 om KØR. I Basismodellen er der kapacitet til 12 passagertog i timen mellem København og Roskilde og 9 passagertog i timen mellem København og Ringsted.

Nybygning

Nybygningen supplerer den eksisterende bane over Roskilde med en ny bane fra København via Køge til Ringsted. Betjeningen af Køgebugtvingerne vil blive forbedret markant, ikke mindst i forhold til de øvrige landsdele, hvortil der fra Køge Nord Station vil blive direkte forbindelse. Køgebugtområdet vil også blive meget mere tilgængeligt med kollektiv trafik for arbejdstagere fra Vest- og Sydsjælland samt Fyn. I den modsatte retning forbedres mulighederne selvfølgelig også. Området mellem Køge, Næstved og Stevns får meget bedre mulighed for at bruge kollektiv trafik til København. Dette kan aflaste Køgebugtmotorvejen.

Ved Nybygningen er der ingen stationer mellem Køge og Ny Ellebjerg. Fra sidstnævnte kører ringbanen, som giver en hurtig forbindelse til brokvarterne og alle S-togs linjer.

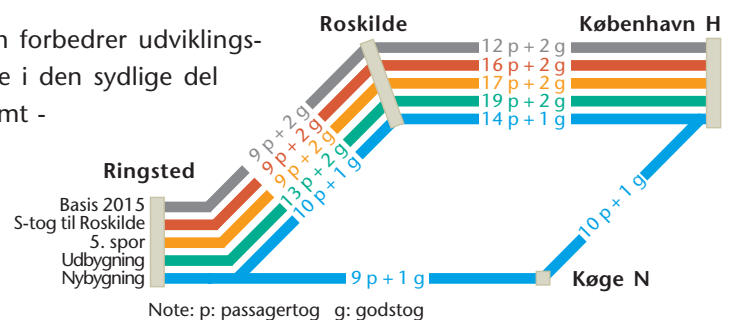
Nybygningen forbedrer udviklingsmulighederne i den sydlige del af Roskilde Amt - både med hensyn til bosætning og erhvervsliv.



På den eksisterende bane via Roskilde vil Nybygningen give mere plads til de tog, der fortsat vil køre over Roskilde. Mere plads betyder bedre regularitet og en mulighed for udvidelse af betjeningen.

Ved Nybygningen er der kapacitet til 19 passagertog i timen mellem København og Ringsted. Det er 10 mere end i Basismodellen. Nybygningen er den af løsningerne, der øger kapaciteten mellem København og Ringsted mest.

Maksimal kapacitet for de undersøgte løsninger



| | Økonomi | |
|-----------|-------------|-----------------|
| | pris | samfundsøkonomi |
| Nybygning | 6,5 mia. kr | 5,0% |
| Udbygning | 6,2 mia. kr | 2,1% |
| 5. spor | 2,6 mia. kr | 3,5% |
| S-tog | 1,4 mia. kr | 10,9% |

| | Gennemførelstid og tidstab | | |
|-----------|-------------------------------------|--------------|---------------------------------|
| | tid fra beslutning til ibrugtagning | byggeperiode | tidstab i gennemsnit pr byggeår |
| Nybygning | 8 år | 5 år | 36 år |
| Udbygning | 11 år | 8 år | 362 år |
| 5. spor | 8 år | 5 år | 89 år |
| S-tog | 5 år | 3 år | 65 år |

| | Ny kapacitet København-Ringsted | |
|-----------|---|---|
| | antal mulige flere passagertog mellem København og Ringsted | „pris“ pr ny mulighed for at køre et tog mere |
| Nybygning | 10 | 650 mio. kr |
| Udbygning | 4 | 1.550 mio. kr |
| 5. spor | 0 | |
| S-tog | 0 | |

Udbygning

Udbygningen omfatter anlæggelse af 5. og 6. spor mellem Hovedbanegården og Høje Taastrup samt 3. og 4. spor mellem Roskilde og Ringsted. Mellem Høje Taastrup og Roskilde er der allerede 4 fjerntogs-spor.

Med Udbygningen vil godstog og lyntog fortsat køre ad den eksisterende bane, modsat Nybygningen hvor de kører over Køge. Banen og stationerne vil med en udbygning ligge det samme sted som i dag, og derfor er betjeningsmønstret grundlæggende det samme som i dag.

De eksisterende stationer vil med Udbygningen få forbedret service i forhold til Basismodellen. Borup og Viby får i henhold til køreplanseksemplerne et fast tog mere i timen end med Basismodellen. Trekroner får 20 minutters drift frem for Basismodellens 30 minutters drift. Køreplanseksemplerne vedrørende Nordvestbanen er ens for de 4 løsningsforslag.

Ved Udbygningen er der kapacitet til 13 passagertog i timen mellem København og Ringsted. Det er 4 tog mere end i Basismodellen.

5. spor

Forslaget om et ekstra spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup betegnes „det 5. spor“, da der i forvejen ligger to fjerntogsspor og to S-togsspor. Forslaget indeholder broer eller tunneller i Høje Taastrup og Roskilde, som øger kapaciteten gennem stationerne.

De eksisterende stationer mellem København og Roskilde vil med 5. spor få forbedret service i forhold til Basismodellen. Trekroner får 4 tog i timen. Minuttallene i køreplanseksemplet er 03, 07, 33 og 37. Om aftenen er der to tog i timen.

5. spor giver sammenlignet med Basismodellen mulighed for at køre omkring 5 tog mere mellem København og Roskilde pr. time. Løsningen giver ikke mere kapacitet mellem København og Ringsted.

S-tog

En fortsættelse af S-togene fra Høje Taastrup til Roskilde var tæt på at blive vedtaget i 2002. Ideen har også været oppe tidligere, og de nuværende 3. og 4. spor mellem Høje Taastrup og Roskilde var oprindeligt tænkt som S-togsspor.

Med S-tog vil der blive en ny direkte forbindelse fra Roskilde, Trekroner og Hedehusene til Taastrup, Albertslund, Glostrup og Danshøj (ringbanen) stationer. Pendlingsmønstret er ændret de seneste årtier. Fra Roskilde Amt pendler færre til Centalkommunerne, og flere pendler til Københavns Amt. Set i forhold til dette, kan S-togsløsningen være til gavn for mange ved at binde Roskilde-fingeren bedre sammen.

Med S-tog bliver der mere plads på Hovedbanegården til fjerntog, fordi de tog, der kører mellem København og Roskilde, køres med S-tog. Der er også den mulighed, at S-togene fra Roskilde kan forsætte op ad kystbanen.

S-tog giver sammenlignet med Basismodellen mulighed for at køre et fjerntog mere ud af København pr. time. Hertil kommer S-tog hvert 20. minut til Roskilde med stop på de største stationer. Rejsetiden mellem København og Roskilde vil med S-tog blive den samme, som mange regionaltoget har i dag.

Ligesom det 5. spor løser S-tog ikke de fremtidige behov for kapacitet mellem København og Ringsted.

Anlægsperiode

Ved realiseringen af de forskellige løsningsforslag vil anlægsarbejdet gribe mere eller mindre ind i den eksisterende togtrafik. Som det ses af den midterste tabel nederst på siden, er det samlede tidstab ved anlægsarbejdet især stort ved Udbygningsløsningen.

Tidstabene kan relateres til de forsinkelser på banen mellem København og Roskilde, som passagererne oplevede på hverdage i 2004. Her var de samlede forsinkelser, hvad der svarer til 45 år. På Holbæk- og Køgebugtmotorvejene var det 45 og 68 år.



Anlægsarbejde ved hver enkel løsning

- S-tog
- 5. spor
- Udbygning via Roskilde
- Nybygning via Køge

Hvis tidstabene for togpassagerer ved Udbygningen helt teoretisk blev fordelt ligeligt på hver passager på strækningen mellem København og Roskilde vil hver rejse blive 10 minutter længere i 8 år.

Nordvestbanen (Roskilde-Kalundborg)

I Basismodellen er der to tog til Holbæk og et til Kalundborg i timen. Togene til Holbæk stopper ved alle stationer og toget til Kalundborg stopper indtil Holbæk kun i Hvalsø. Ved alle 4 løsningsforslag er det samme køreplan som i Basismodellen.

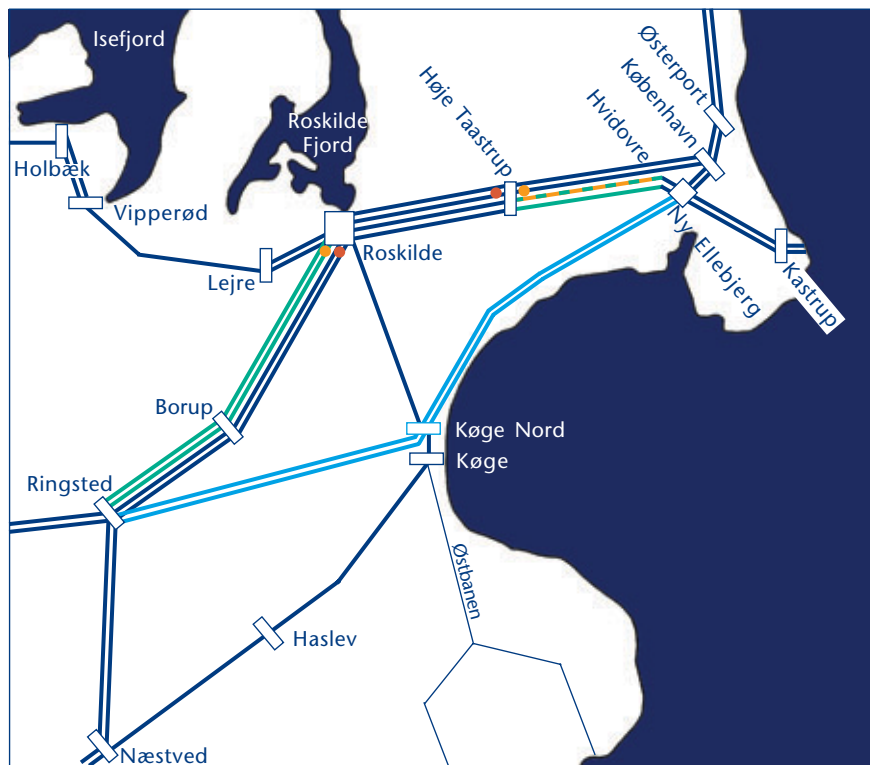
Ved S-tog og det 5. spor kan der køre et tog mere fra København mod Kalundborg. I Nybygnings-, Udbygnings- og 5. spors løsningerne vil de tog, der kun kører mellem København og Roskilde, teknisk set kunne fortsætte til Holbæk/Kalundborg.

Ved alle 4 løsninger er det muligt at køre 3 tog i timen med stop ved alle stationer til Holbæk og et tog, der kører igennem og fortsætter mod Kalundborg. En sådan drift kræver dog dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød.

Hovedbanegården og Kastrup

Kapaciteten på Hovedbanegården er i strategianalysen sat til maksimalt 17 tog mod vest i timen. Her ud over kører der 6-7 tog i timen mod Kastrup.

Ved Ud- og Nybygningerne vil det blive muligt at køre flere tog, end der er plads til på Hovedbanegården. „Overskuddet“ er på hen-



holdsvis 2 og 7 passagertog i timen. Dette „overskud“ på strækningerne vil gøre køreplanerne mere robuste. Den overskydende kapacitet kan også bruges til at køre tog fra Sjælland direkte til Kastrup udenom Hovedbanegården. Disse tog kan eventuelt fortsætte helt til Sverige.

Tog direkte mellem Roskilde og Kastrup vil kunne aflaste Hovedbanegården i forhold til passagermængder. Et skifte på Høje Taastrup til et direkte tog til Kastrup vil være tidsbesparende i forhold til at køre over Hovedbanegården. Passagerer fra Køgebugt vil kunne skifte på Ny Ellebjerg og spare rejsetid.

Valget af løsning(er)

I trafikaftalen fra november i år har Regeringen, de Radikale og Dansk Folkeparti aftalt at træffe beslutning om at igangsætte VVM på en eller flere af løsningerne inden juli 2006.

Uanset hvilken løsning der vælges, vil der gå flere år med planlægning og anlæg, inden de mange

pendlere kan høste frugten af forbedringerne. Samtidig vil det være løsninger, som vil påvirke omgivelserne både under bygning og brug. Det er på områder som: støj, visuelle gener, arealanvendelse og dårligere/bedre fremkommelighed. Alle løsningerne vil således præge trafikudviklingen og transportvalg i mange år fremover på både godt og ondt.

FAKTA

Mindre kapacitetsforøgelse mellem Østerport-Ringsted (KØR)

Hovedtrækkene i KØR er:

- Nyt spor for fjerntog Enghave-Valby
- Nyt spor for fjerntog Taastrup-Høje Taastrup
- Nyt spor øst for Ringsted

Kapaciteten vil blive øget med ca. 15%.

Dette giver mulighed for enten at køre to passagertog mere i begge retninger i timen, eller et godstog eller at forbedre regulariteten. KØR koster 800 mio. kr. og kan være klar i 2009.

Afstand måles i transporttid

Roskilde Amt er nu ved at opdatere analysen fra år 2000 af den trafikale tilgængelighed for borgerne og virksomhederne i amtet.

Roskilde Amt kortlagde i år 2000 den trafikale tilgængelighed i amtet. I kortlægningen blev der lagt vægt på, hvor mange arbejdspladser og boliger, der kunne nås inden for en bestemt tid med henholdsvis bil og kollektiv transport.

I analysen fra år 2000 var fokus på Roskilde Amt, men der blev brugt data for hele Østdanmark. Inden for 45 minutters kørsel i bil kunne en indbygger i Roskilde Amt i gennemsnit nå næsten 900.000 arbejdspladser. Det er det højeste

Antal arbejdspladser i Østdanmark der kan nås fra områderne på 45 min.

| Områder | Bil | Kollektiv |
|-------------------|---------|-----------|
| Roskilde Amt | 876.000 | 82.000 |
| Centralkommunerne | 858.000 | 549.000 |
| Københavns Amt | 872.000 | 451.000 |
| Vestsjællands Amt | 247.000 | 196.000 |
| Storstrøms Amt | 704.000 | 136.000 |

antal blandt amterne i Danmark. Virksomheder i Roskilde Amt kunne i år 2000 nås af næsten 1,8 millioner indbyggere inden for 45 minutters kørsel i bil. Igen det højeste antal blandt amterne i Danmark.

Muligheden for at komme til og fra arbejde eller bolig i amtet er altså i top. Tilgængeligheden er den bedste i Danmark, hvis man kører op til 45 minutter i bil. Tabellen neden for viser, hvor mange arbejdspladser der i år 2000 kunne nås på 45 minutter med kollektiv transport og med bil.

Antal indbyggere i Østdanmark der kan nå en arbejdsplads i områderne på 45 min.

| Områder | Bil | Kollektiv |
|-------------------|-----------|-----------|
| Roskilde Amt | 1.777.000 | 184.000 |
| Centralkommunerne | 1.706.000 | 968.000 |
| Københavns Amt | 1.760.000 | 851.000 |
| Vestsjællands Amt | 576.000 | 49.000 |
| Storstrøms Amt | 249.000 | 36.000 |

Amtet er i gang med at udarbejde en ny undersøgelse af tilgængeligheden på Sjælland. Undersøgelsen vil fokusere lidt mere på hele Region Sjælland end den tidligere undersøgelse. Derfor vil den også bygge på et nyt datagrundlag, hvor Fyn også vil blive inddraget som opland til Vestsjælland. Roskilde Amt vil i denne forbindelse undersøge en eventuel sammenhæng mellem tilgængeligheden til arbejdsmarked og huspriserne på Sjælland. Undersøgelsen bliver beskrevet i næste Trafikbarometer.

Ny trafikaftale er et lille skridt på vejen

Regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Vestre har i november indgået en ny aftale om trafik. Aftalen supplerer trafikforliget fra efteråret 2003. Aftalen indebærer, at der er sat dato for udbygning af Holbækmotorvejen. Men der er indtil videre kun små forbedringer for togpendlerne. Der afsættes 2.430 mio. kr. til vejprojekter og 245 mio. kr. baneprojekter.

På vejområdet betyder aftalen blandt andet, at udbygning af Holbækmotorvejen fra 4 til 6 spor mellem Roskilde V og Fløng nu endelig kan realiseres. Anlægsperioden bliver fra år 2008 til år 2012.

Banedanmark får allerede i 2005 ekstra midler til at rette op på de allerværste problemer med nedslidte skinner. Der afsættes i 2006 ekstra 200 mio. kr. til vedligeholdelse og fornyelse af banenettet. Det forudsættes at bevillingen kan resultere i færre forsinkede tog i 2006 end i 2005.

Forligsparterne er enige om, at der er behov for mere langsigtede forbedringer af jernbanerne. Men de finder ikke, at beslutningsgrundlaget er tilstrækkeligt. Derfor afsættes også midler til udredning vedrørende signalsystemer og analyser af jernbanenettets generelle tilstand. Udredningerne skal ligge

klar, så politikerne i efteråret 2006 kan tage beslutning om en mere gennemgribende genopretningsplan for det danske jernbanenet.

Politikerne har desuden givet hinanden håndslag på, at de inden 1. juli 2006 vil træffe beslutning om at starte en VVM-undersøgelse vedrørende København-Ringsted. Grundlaget er strategianalysen, som er beskrevet i artiklen på side 5 her i bladet. I relation hertil betyder aftalen dog, at KØR-projektet (se også artikel på side 5) foreløbig udsættes. KØR-projektet skulle ellers allerede i 2009 have givet 15% mere plads på skinnerne mellem København og Ringsted.