

**Aftale mellem regeringen  
(Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne,  
Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti,  
Det Radikale Venstre og Liberal Alliance**

## **En moderne jernbane**

**22. oktober 2009**

### ***Ny jernbane mellem København og Ringsted***

Parterne er enige om at der anlægges en ny jernbane mellem København og Ringsted via Køge. Anlæg af den nye jernbane finansieres af de 10 mia. kr. der blev afsat til projektet med aftale af 29. januar 2009 om en grøn transportpolitik. Den nye bane forventes ibrugtaget i 2018.

Med åbningen af den nye bane vil der for første gang i næsten 100 år åbne en egentlig ny dobbeltsporet hovedstrækning. Ikke siden åbningen af strækningen mellem Ringsted og Næstved i 1924, er der etableret en sammenlignelig hovedstrækning i ny tracé. Med den ny jernbane-transportkorridor mellem København og Ringsted, fremtidssikres jernbanetrafikken i Danmark gennem en markant forøgelse af kapaciteten. Etableringen af denne nye korridor giver det nødvendige grundlag for yderligere vækst i landsdelstrafikken, pendlertrafikken og banegodstrafikken.

Den nye bane mellem København og Ringsted er fundamentet for en mere konkurrencedygtig togdrift med færre forsinkelser, ligesom den vil være en nødvendig forudsætning for at tilbyde brugerne et attraktivt produkt med hurtigere forbindelser mellem landsdelene.

Med den nye bane lægges grundstenen for realiseringen af "Timemodellen", der vil sikre en rejsetid på 1 time på strækningerne København-Odense, Odense-Århus, Århus-Aalborg og på sigt Odense-Esbjerg samt Odense-Herning. "Timemodellen" vil hermed bidrage til at give hurtigere rejsetider for togrejsende i hele landet. Den nye bane understøtter derfor målsætningen om, at den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken.

Den nye bane betyder, at de fleste godstog og gennemkørende persontog flyttes til den nye bane via Køge, herunder tog via den kommende faste forbindelse over Femern Bælt. Dermed frigives der kapacitet på den eksisterende bane via Roskilde som kan anvendes til forbedringer i persontrafikken i Roskildekorridoren. Den nye bane giver samtidig ekstra kapacitet på den eksisterende bane til at udnytte mulighederne i det kommende dobbeltspor på Nordvestbanen.

Med den nye bane flyttes godstog og gennemkørende tog fra de tæt beboede områder vest for København og i Roskilde til den mere tyndt bebyggede linje langs motorvejen. Dermed reduceres det støjbelastede antal boliger markant.

Parterne er enige om derudover, at afsætte 350 mio. kr. til en overdækning af banen gennem det grønne område langs Kulbanevej. Overdækningen vil bl.a. mindske barriereeffekterne og reducere støjgenerne i det tæt bebyggede kvarter. Samtidig vil fodboldbanerne i den østlige ende af Kulbanevej kunne reetableres. Overdækningen vil bidrage til at opretholde områdets rekreative værdi og udviklingsmæssige potentialer. Der etableres i samarbejde med Københavns Kommune midlertidige faciliteter til opretholdelse af fritidsaktiviteterne i området.

Overdækningen forudsættes finansieret ved nye finansieringsbidrag til Infrastruktur fonden, svarende til merudgiften på 350 mio. kr. Det drejer sig om gevinster fra genudbuddet af jernbanetrafikken i Midt- og Vestjylland i perioden december 2010-2018, forventet medfinansiering fra ledningsejere vedr. omlægning af højspændingsanlæg m.v. i forbindelse med etablering af ny bane København-Ringsted og forventede merindtægter fra baneafgifter for årene 2010-2012. Såfremt merindtægterne fra baneafgifter ikke realiseres svarende til det forudsatte, er parterne indstillet på at finde alternativ finansiering inden for de udisponerede midler i Infrastruktur fonden, inkl. udisponerede puljemidler.

Parterne er enige om, at banen føres i tunnel under Vigerslev Allé frem til stibroen ved Ulstrupvej. Herfra og frem til Avedøre Havnevej ligger banen nedgravet og i trug med deraf begrænsede støjgener.

Parterne konstaterer, at der reserveres et areal syd for banen ved Grøntorvet, så der senere kan etableres en niveaufri skæring ved Ny Ellebjerg, hvis dette skulle vise sig nødvendigt.

Der fremsættes i foråret 2010 forslag til lov om anlæg af en ny bane mellem København og Ringsted via Køge. Anlægsloven udarbejdes svarende til den projekterede løsning i Trafikstyrelsens miljøredegørelse af 8. september 2009, inklusive tilvalg af overdækning ved Kulbanevej.

### ***Anlæg af dobbeltspor på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød)***

Parterne er enige om, at der anlægges et ekstra jernbanespor over en ca. 20 km strækning på Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød. Anlæg af det nye dobbeltspor finansieres af de 1,3 mia. kr. der blev afsat til projektet med aftale af 29. januar 2009 om en grøn transportpolitik. Banestrækningen forventes at kunne ibrugtages i 2015. Udbygningen vil forbedre togbetjeningen på strækningen på baggrund af en opgradering af det eksisterende signalsystem, inden signalprogrammet implementeres i år 2020.

Udbygningen af banen giver mulighed for rejsetidsreduktioner på op til 6 minutter hver vej for den enkelte togpassager, bedre køreplaner og en fordobling af trafikomfanget til gavn for pendlerne. De rejsende fra Kalundborg, Holbæk og Roskilde får gavn af den større trafikale fleksibilitet og de kortere rejsetider mellem Roskilde og Holbæk. Dette giver i sammenhæng med den nye bane mellem Ringsted og København mulighed for flere tog i lokaltrafikken mellem Roskilde og København.

Med etableringen af dobbeltsporet vil de nuværende 4 offentlige jernbaneoverkørsler på strækningen blive nedlagt. I stedet etableres der niveaufri passagemuligheder. I Soderup, Tølløse og Vipperød etableres nye vejanlæg i stedet for de nedlagte jernbaneoverkørsler. Endvidere foretages der stationsombygninger og forbedringer af adgangen til stationerne i Lejre, Hvalsø, Tølløse og Vipperød med etablering af gangtunneller, gangbro, elevatoradgang til perronerne m.v.

Parterne er enige om, at der i slutningen af 2009 fremsættes forslag til anlægslov vedr. anlæg af dobbeltspor på Nordvestbanen, svarende til den projekterede løsning for fuld udbygning i Trafikstyrelsens miljøredegørelse fra maj 2007.

### ***Anlæg af dobbeltspor i Sønderjylland (Vamdrup-Vojens)***

Parterne er enige om, at der anlægges dobbeltspor på strækningen mellem Vojens og Vamdrup i Sønderjylland. Anlæg af det nye dobbeltspor finansieres af de 0,7 mia. kr. der blev afsat til projektet med aftale af 29. januar 2009 om en grøn transportpolitik. Anlægget af dobbeltsporet kan påbegyndes i 2011 med henblik på ibrugtagning i 2015. Udbygningen vil forbedre togbetjeningen på strækningen på baggrund af en midlertidig signalteknisk løsning, inden signalprogrammet implementeres i år 2019.

Banestrækningen gennem Sønderjylland udgør frem til åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt hovedkorridoren for banegodstrafikken mellem Skandinavien og Kontinentet. Også på lang sigt vil korridoren udgøre en vigtig forbindelse for dansk banegods til og fra det øvrige Europa. De to enkeltsporede delstrækninger udgør en flaskehals for udvikling af banegodstrafikken og utilfredsstillende kvalitet i trafikafviklingen og vil indenfor få år medføre en direkte begrænsning for yderligere vækst. Ud-

bygningen vil først og fremmest styrke jernbanegodstrafikken, men også forbedre kvaliteten i passager-togbetjeningen af Sønderjylland.

Parterne er enige om, at prioritere en hurtig færdiggørelse af den nordlige og mest trafikerede flaskehals Vojens-Vamdrup. Der igangsættes opdatering af VVM-redegørelse, herunder anlægsoverslag, på denne etape i 2010 inden for rammerne af den eksisterende anlægslov fra 1993 (Lov nr. 218, 1993). Et opdateret beslutningsgrundlag forelægges forligskredsen med henblik på endelig beslutning om igangsætning i 2011.

Parterne er enige om, at perspektivet på sigt er en fuld udbygning til dobbeltspor på hele banen gennem Sønderjylland. Der foretages derfor i aftaleperioden en opdatering af beslutningsgrundlaget for strækningen Tinglev-Padborg.

### ***Styrkelse af gods på jernbanen***

Godstransport på jernbanen er især på de lange distancer en miljøvenlig transportmulighed for virksomhederne. Ved at styrke banegodstrafikkens konkurrencedygtighed bliver den i højere grad et attraktivt alternativ for erhvervslivet. Samtidig kan øget godstransport på banen bidrage til at aflaste vejene.

Forbindelsen over Femern Bælt, en ny bane mellem København og Ringsted samt anlæg af en dobbeltsporet jernbane i Sønderjylland er ligeledes med til at styrke gods på banen. Med disse initiativer skabes mere kapacitet, som er en afgørende faktor for, at transport af gods på jernbane i højere grad bliver en konkurrencedygtig transportform.

Parterne er enige om at styrke Danmarks to største kombiterminaler i Taulov og i Høje Taastrup ved, fra jernbanegodspuljen på 200 mio. kr., at afsætte en ramme på op til 66 mio. kr. til kapacitetsudvidelser på terminalerne. Det er en forudsætning herfor, at driften af terminalerne sendes i udbud fra år 2020. Terminalerne er vigtige i forhold til jernbanegodstrafikken i Danmark, og der er bl.a. behov for yderligere henstillingsplads, hvis den kombinerede trafik skal styrkes.

Herudover har parterne noteret sig, at Transportministeriet agter at overføre ejerskabet af terminalerne fra DSB til Banedanmark for at skabe en mere hensigtsmæssig ejerstruktur. Parterne er endvidere enige om at lægge vægt på, at der er modtagepligt på terminalerne.

Inden for rammerne af jernbanegodspuljen på 200 mio. kr. er parterne enige om at styrke samspillet mellem jernbanen og havnen i Esbjerg og Nyborg.

Der reserveres derfor i puljen 100 mio. kr. til et statsligt bidrag til en ny sporforbindelse til Esbjerg Havn, og 15 mio. kr. til et statsligt bidrag til en ny sporforbindelse til Nyborg Havn. Projekterne gennemføres kun, hvis der er lokal opbakning og der tilvejebringes privat/kommunal/EU medfinansiering.

Parterne er enige om at afsætte 8 mio. kr. til udarbejdelse af beslutningsgrundlag, herunder VVM-undersøgelse, for projekterne i Esbjerg og Nyborg. Beslutningsgrundlagene er færdige i 2012. Hvis parterne på baggrund af resultaterne heraf vurderer, at projekterne ikke skal gennemføres, falder de reserverede midler tilbage i puljen til styrkelse af gods på jernbanen.

### ***Renovering af Nørreport station***

Parterne er enige om, at der igangsættes en modernisering af Nørreport station med henblik på at sikre bedre luftkvalitet på fjerntogsperronen, opfriskning af interiøret mm. Projektet koordineres med Københavns Kommunes forpladsprojekt og Banedanmarks renoveringsprojekt for tunnelen ved Nørreport station, herunder bl.a. udskiftning af membranen på oversiden af tunnelen.

Parterne er enige om, at renoveringen af Nørreport station skal foregå ved en lukning af fjerntogsperronen i 8 måneder. Dette vil berøre fjerntogspassagererne, der i stedet vil kunne benytte S-tog til Nørreport station eller anvende alternative rejseruter. Denne udførelsesstrategi muliggør, at der indenfor den økonomiske ramme kan tilvælges optioner vedrørende en genåbning af nordligt trappeløb fra overfladen til S-togsperronen, ny belægning på fjernperron, renovering af trappen ved Gothersgade og hovedtrappen fra fjerntogsperronen til forhal samt supplerende perronbelægning på S-togsperron. De koordinerede projekter forventes gennemført i perioden 2011-2014.

Parterne er opmærksomme på, at der skal findes løsninger på kapacitetsproblemerne i byggeperioden, herunder eksempelvis øget buskapacitet.

Moderniseringsprojektet for Nørreport station forventes hermed gennemført indenfor den afsatte ramme på 210 mio. kr.