

Ringsted den 3. maj 2021

## Notat om køretiden København - Odense efter en kapacitetsudvidelse ved Ringsted

Regeringens infrastrukturplan 2035 foreslår to alternative løsninger for kapacitetsudvidelse ved Ringsted, en *østlig udfletning* og en *kort sydlig omfartsbane*. Dette notat belyser de to alternativers evne til at nedbringe køretiden, muliggøre Timemodellen samt forbedre betjeningen af Ringsted med flere stop.

### Sammenfatning

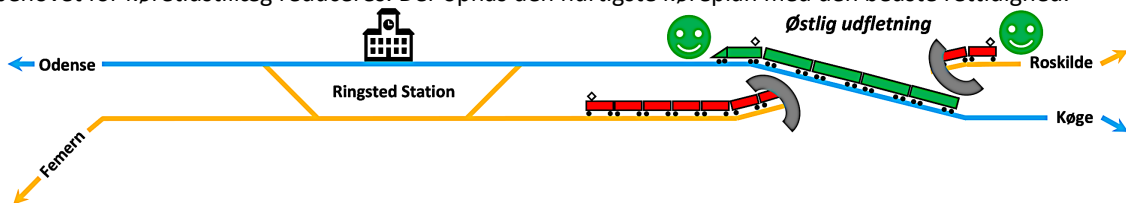
En østlig udfletning er bedst egnet til at minimere køretiden og opfylde Timemodellen samt åbne mulighed for bedre togbetjening på Ringsted station. Udfletningen løser trængselsproblemerne gennem Ringsted og betyder både en hurtigere køreplan og højere rettidighed end en kort sydlig omfartsbane.

### Køretidstillægget er afgørende

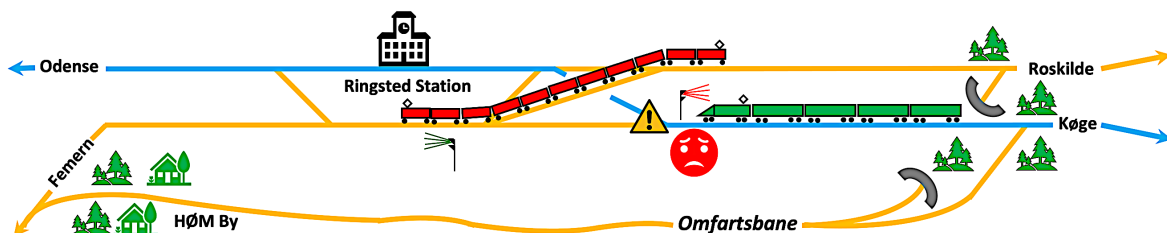
I dag er der op til 10 minutters "luft" i køreplanen (også kaldet køretidstillæg) mellem København og Odense. Derved kan toget indhente forsinkelser pga. sporarbejde eller når det må holde tilbage for andre tog ved trængsel, fx i Ringsted. Uden tillægget ville passagererne jævnligt opleve forsinkelser. Hvis trængslen reduceres, minimeres behovet for køretidstillæg, køreplanen bliver hurtigere og rettidigheden højere.

På skrivebordet køreplanlægger man i dag trafikken gennem Ringsted, så der er ca. 7 minutters afstand mellem fx et regionaltog Næstved – Roskilde og et lyntog Køge Nord – Sorø. I det virkelige liv er det ene tog måske forsinket 5 minutter, så begge tog kommer samtidig, men skal gennem de samme sporskifter på Ringsted Station. Derved opstår afledte forsinkelser, der som regel indhentes igen med køretidstillægget.

Den *østlige udfletning* leder ingen tog uden om stationen, men tillader tog til og fra forskellige strækninger at passere hinanden på broer. Lyntog fra København benytter fx de nordligste spor fra udfletningen og opnår fri rute gennem stationen mod Odense. Således elimineres trængslen og risikoen for forsinkelser, og behovet for køretidstillæg reduceres. Der opnås den hurtigste køreplan med den bedste rettidighed.



En *kort sydlig omfartsbane* afhjælper en del af trængslen ved at omlægge 20 %<sup>1</sup> af trafikken. De resterende tog skal som i dag gennem Ringsted Station med høj risiko for, at tog må vente på hinanden i sporskifterne, da en udfletning ikke er indeholdt i løsningen. Lyntoget til Jylland skal fx gennem de samme sporskifter som alle tog mod Roskilde og alle tog til/fra Næstved. Forsinkelser spredes mere med en øget trafikmængde. Et stort køretidstillæg er derfor påkrævet for at indhente forsinkelser og holde køreplanen.



**Hastigheden gennem Ringsted** er for begge løsninger 200 km/t mod 120 km/t i dag. En sådan forøgelse af hastigheden på ca. 65 % vil forøge støjen i Ringsted by betydeligt. Denne gene kan elimineres, hvis også de hurtige tog standser i Ringsted. En østlig udfletning giver bedre køretid og samtidig plads til flere stop.

<sup>1</sup> Af 18 tog gennem Ringsted. Via omfartsbanen forudser Banedanmark 2 persontog og Femern 1½ godstog i timen.