

## Hovednotat – Problemstillinger ved forliget om ekstra 0,7 mia. til Ringsted station

**Målgruppe:** Ringsteds borgmester

**Dato:** 05.03.2026

---

### Baggrund

- Forligskredsen bevilger ekstra **0,7 mia. kroner** til hastighedsopgradering af Ringsted station.
  - Infrastrukturplan 2035 afsatte allerede **2 mia. kroner** til kapacitetsudvidelse (østlig udflætning).
  - Ringsted station: 4 km, nuværende hastighed 100 km/t → 200 km/t.
  - Formål: at reducere rejsetiden København–Odense med ca. 1 minut for gennemkørende lyntog, under forudsætning af, at togene ikke standser.
  - Gevinsten er **afledt af strækningens længde og hastighedsforøgelsen**; Banedanmark har ikke beregnet præcis tidsgevinst.
- 

### Hovedspørgsmål

#### 1. Samfundsøkonomisk værdi

- Hvor stor er samfundsværdien af 1 minuts besparelse for 4–5 gennemkørende lyntog?
- Hvordan vejer denne gevinst mod Ringsteds værdi som fjern- og regionaltogetsstation med skift til andre tog og busser?
- Er passagerfordele ved forbedret knudepunktsfunktion dokumenteret?

#### 2. Dokumentation og usikkerheder

- Ingen dokumentation for, at hastighedsopgraderingen alene sikrer 1-times køretid København–Odense.
- Afhænger af:
  - Infrastruktur mellem København–Odense
  - Fremtidige togtyper
  - Effekt af signalprogram
  - Køretidstillæg for robusthed

- Køreplanspolitiske beslutninger
- Operatørfordeling

### 3. Gener i anlægsperioden

- Ombygning af stationen → måneder-år med:
  - Vejtrafikomlægning og adgangs begrænsninger
  - Støj og miljøpåvirkning
  - Aflyste tog og indsættelse af togbusser

### 4. Køreplansrobusthed

- Strækningen Ringsted–Odense har begrænsede overhalingsmuligheder → konflikt mellem hurtige lyntog og standsende tog.
- **Banedanmark har tidligere peget på muligheden for overhalingsspor på Ringsted station** for at sikre, at standsende tog ikke blokerer gennemkørende lyntog → dette kan binde infrastrukturen til en specifik køreplansmodel og potentielt øge sårbarhed over for forsinkelser.
- Mest robust: udvide **en del af strækningen til fire spor**, men det øger anlægsomkostningerne markant.

### 5. Alternative løsninger

- Kan løsninger med lavere omkostning og mindre påvirkning af knudepunktfunktion give højere samfundsværdi?
- Kan de styrke markedgrundlaget for jernbanen?

---

## Analytiske pointer

- 1 minuts besparelse = beskeden gevinst, skal vejes mod: anlægs- og driftsgener, tab af knudepunktsfunktion, køreplansusikkerhed.
- Ringsted som knudepunkt: fjern- og regionaltrafik påvirkes.
- Overhalingsspor = mulighed peget på af Banedanmark, sårbar; fire spor = robust men dyrere.

## Spørgsmål til beslutningstagere

1. Samfundsøkonomi: tidsbesparelse vs. knudepunktsfunktion.
  2. Kortlægning af anlægs- og driftsgener (trafik, støj, passagerpåvirkning).
  3. Alternative løsninger med højere robusthed og samfundsværdi.
- 

## Bilag fra Transportministeriet:

### Fremtidssikring af jernbanen ved Ringsted

2,7 milliarder til kapacitetsudvidelse og hastighedsopgradering af jernbanen ved Ringsted.

20. feb. 2026



Foto: DSB/René Strandbygaard

Jernbanen ved Ringsted er i dag en flaskehals, hvor forsinkelser kan påvirke togtrafikken i hele landet. For at afhjælpe kapacitetsproblemerne og sikre højere hastighed mellem København og Odense blev der med Infrastrukturplan 2035 afsat 2 milliarder kroner (2026-priser) til forbedringerne ved Ringsted.

Forligskredsen har nu besluttet, at der skal arbejdes videre med en løsning, hvor der etableres en udfletning øst for Ringsted, der giver bedre mulighed for at tog kan krydse hinanden. Det vil give mere kapacitet og en bedre trafikafvikling, hvorved tog ikke i samme omfang skal vente på hinanden.

Udover øget kapacitet på jernbanen skal skinnerne også hastighedsopgraderes, så togene fremover kan køre med op til 200 kilometer i timen. Det vil forkorte rejsetiden og medvirke til, at rejsetiden mellem København og Odense bliver maksimalt én time.

For at sikre projektets gennemførelse afsatte regeringen sidste år 0,7 milliarder kroner ekstra til projektet.

Med forligskredsens beslutning kan Banedanmark gå videre med detailprojektering, offentlig høring af miljøkonsekvensvurderingen og forberedelsen af anlægsloven, der forventeligt kan fremsættes i 2027. Anlægsarbejdet på stationen forventes færdigt i 2030 og udfletningen forventes færdig i 2032.