



22. august 2020

Hørings svar vedrørende debatoplæg om kapacitetsudvidelse ved Ringsted

I debatoplægget skitserer Banedanmark fem forskellige løsninger på kapacitetsløsninger omkring udfletningerne på og omkring Ringsted Station.

1. En niveaufri udfletning øst for Ringsted
2. En niveaufri udfletning vest for Ringsted
3. En sydlig omfartsbane
4. En kort sydlig omfartsbane
5. En nordlig omfartsbane

1. En niveaufri udfletning øst for Ringsted

Den østlige niveaufri udfletning blev introduceret af Banedanmark i den oprindelige anlægslov til banen København-Ringsted over Køge fra 2010, men blev fjernet på grund af krav om besparelser.

I hele forløbet var Banedanmark meget negativ overfor denne østlige udfletning. Banedanmark pegede indledningsvis på, at det var meget vanskeligt at lægge en niveaufri udfletning ved Kværkeby, hvor skinnerne fra Roskilde og Køge mødes, og det var først efter lokalt pres, at Banedanmark begyndte at overveje en udfletning ved Adamshøj.

Banedanmark opfordres til at lægge stoltheden til side og lytte til de indsigelser og forslag, som fremføres af den lokale gruppe.

En niveaufri udfletning i øst har mange fordele i forhold til den vestlige udfletning, idet denne udfletning bygges på åben mark med mulighed for en nedgravet løsning, der ikke skæmmer i naturen. Den østlige udfletning kan formentlig optimeres yderligere i forhold til det forslag, som indgik i de tidligere undersøgelser. Der er næppe behov for sporskifter til 250 km/t i enden af udfletningen, da togene alligevel skal bremse ned for kørsel gennem Ringsted Station eller for standsning. Måske kan udfletningen rykkes nærmere Ringsted, hvilket yderligere vil reducere behovet for de meget dyre sporskifter til 250 km/t. Måske kan Banedanmark etablere billigere sporskifter, som tillader 250 km/t i hovedsporet, mens der kun må køres 160 km/t gennem sidesporene.

Den østlige udfletning hindrer ikke, at der senere foretages hastighedsopgradering mod Femern.

Derfor vil vi stærkt anbefale den niveaufri udfletning øst for Ringsted.

2. En niveaufri udfletning vest for Ringsted

Da udfletningen senest blev diskuteret, var dette Banedanmarks foretrukne løsning, men løsningen mødte massiv modstand lokalt og også modstand fra Folketingets Transportudvalg.

Den vestlige udfletning er grundlæggende ulogisk, da den lægges på et sted, hvor jernbanen forløber på en ca. 10 meter høj dæmning over Ringsted Å. Det vil medføre betydelige merudgifter at anlægge en niveaufri udfletning på dette sted, contra et sted, hvor skinneanlægget ligger i niveau. Dette har den lokale gruppe i Ringsted klart dokumenteret. I den forbindelse skal det nævnes, at økonomien i den niveaufri udfletning vest for Ringsted var meget usikker jf. COWI's kvalitetssikring af det tidligere materiale.

Der er her meget lidt plads til op- og nedkørsel til den niveaufri udfletning. Banedanmark risikerer problemer især for de meget lange godstog, som skal passere stigningen. Kurveradien mod Næstved vil blive fastlåst af udfletningen, og det vil ikke fremadrettet være muligt at hastighedsopgradere denne del af strækningen.



Som det også fremgår af VVM-redegørelsen, er der et rigt dyreliv, hvor dæmningen krydser Ringsted Å. Da dæmningsens bredde skal øges fra 60 til ca. 90 meter i jordniveau, vil anlægsarbejdet have store konsekvenser også for bestanden af flagermus, for fiskebestanden i åen samt anden fauna

3-4-5. En sydlig / en kort sydlig eller nordlig omfartsbane

Det undrer os, at Banedanmark så sent i forløbet kaster disse tre løsninger ind i debatten. Hvis løsningsforslagene havde gang på jord, burde de være fremkommet langt tidligere i forløbet. Efter vores opfattelse er de tre omfartsbaner blot med til at forplumre debatten.

Andre har fremført argumenter mod disse forslag, og vi skal blot pege på, at vi ikke opfatter de tre omfartsbaneforslag som realistiske, hverken trafikafviklingsmæssigt eller økonomisk!

Kapacitetsudvidelse ved omfartsbaner vil betyde yderligere behov for kapacitetsudvidelse i vestlig retning, inklusive Sorø station.

Sydlig og nordlig omfartsbaner vil under alle omstændigheder kræve flere udfletninger. 3-4 stk. for den sydlige omfartsbane: ved en østlig udfletning, ved Skellerød, ved Vrangstrup og ved Sorø station i Sønderkov eller 2 stk. for den nordlige omfartsbane: ved en østlige udfletning og ved Fjenneslev. Omfartsbanerne vil ikke være færdigbygget til ibrugtagning før flere år efter, at Femernforbindelsen er færdigbygget.

Omfartsbanerne vil begrænse almindelig trafik i området og begrænse trafik fra Sorø, Fjenneslev og Ringsted. ”Infrastruktur-øen” vil fungere som en kraftig barriere.

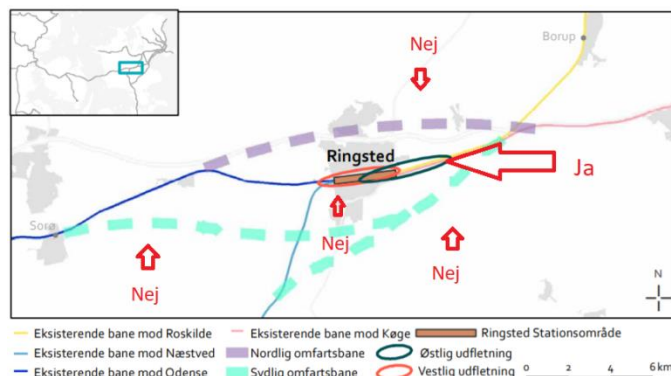
Hele debatoplægget til høringsrunden er et uhørt dårligt gennemarbejdet oplæg. De skitserede løsningsforslag om omfartsbaner er meget uklart beskrevet, hvilket kunne give et indtryk af, at Banedanmark kun vil forlænge og fordyre denne høringsproces.

Konklusion.

En østlig niveaufri udfletning vil være bedste løsning både økonomisk, sikkerhedsmæssig, trafikalt og miljømæssigt

Den østlige udfletning har færrest krydsningskonflikter, og den giver de bedste muligheder for trafikafvikling ved havari og forsinkelser.

Den østlige niveaufrie udfletning er den mest enkle at anlægge, og derfor med al sandsynlighed også den billigste. Den østlige niveaufrie udfletning kan udføres som en tunnelloøsning med færrest miljømæssige gener.



Med venlig hilsen
Lena Vabø og Jørgen Lamborg
Stutteri Gærshøj
Gulagervej 6
4173 Fjenneslev