

Til rette vedkommende

Banedanmark

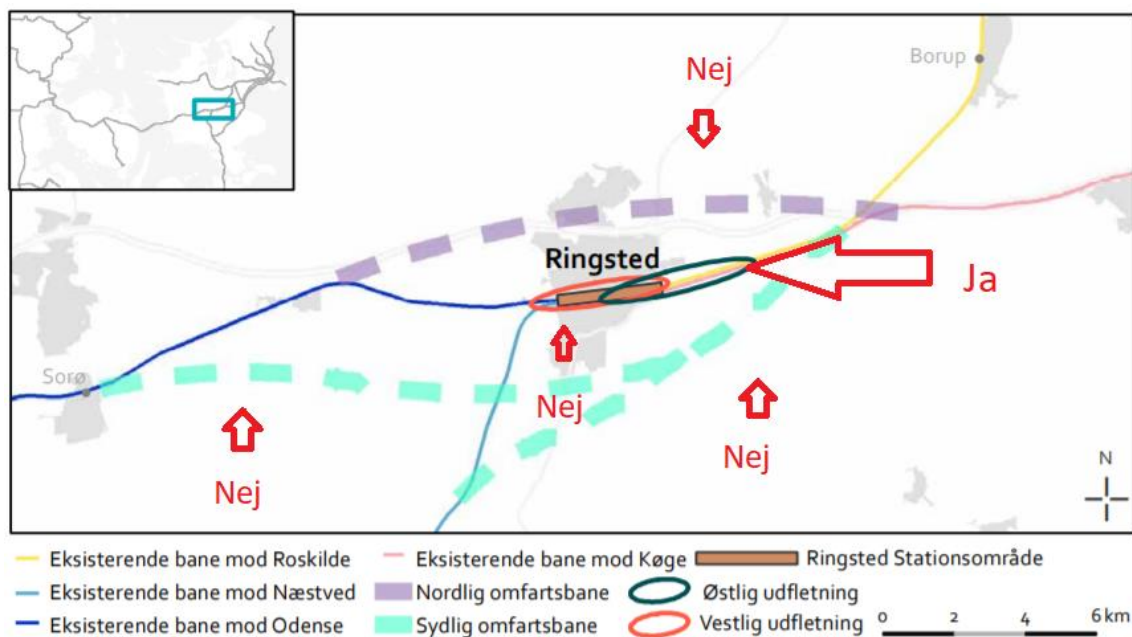
Hoeringringsted@bane.dk

www.bane.dk/kapacitetringsted

Hørings svar i forbindelse med Høring af Kapacitetsudvidelse ved Ringsted fra d. 1. juli til d. 23. august 2020

Pågældende hørings svar har 2 overordnede elementer:

1. Kapacitetsudvidelserne *Vestlig udfletning i Ringsted, Nordlige omfartsbane, Kort Sydlig omfartsbane* eller *Sydlig omfartsbane* vælges **ikke**. Hørings svaret fokuserer primært på det uønskede i den Korte Sydlige omfartsbane og den Sydlige omfartsbane.
2. Foretrukken løsning er den Østlige Udfletning og konkrete løsningsforslag for den Østlige Udfletning er præsenteret.



1. De forslåede kapacitetsudvidelser Vestlig udfletning i Ringsted, Nordlige omfartsbane, Kort Sydlig omfartsbane eller Sydlig omfartsbane er ikke ønskværdige eller rentable.

Hørings materialet fremfører anvendelse af tog med hastigheder på 200 eller 250 km i timen – højhastighedstog. Hørings materialet forholder sig ikke til de konsekvenser højhastighedstog generelt og specifikt i området vil have ved en udvidelse. Da der p.t. ikke findes højhastighedstog i Danmark, adresserer hørings svaret tillige konsekvenserne af at anvende tog med disse hastigheder. Hørings svaret grupperer observationerne i følgende grupper:

- > Behov for kapacitetsudvidelse?
- > Finansiering og prissætning.
- > Konsekvenser af udvidelsen og højhastighedstog på Midsjælland.

Behov for kapacitetsudvidelse?

- > Der forligger ingen analyser eller andet i høringsmaterialet til dokumentation for påstanden om et behov for kapacitetsudvidelse. Hvor stort et behov eventuelt er, en differentiering mellem passager og godstransport, om behovet kan løses på anden vis (f.eks. flere tog eller togvogne), etc. er ikke belyst.
- > Høringsmaterialet er mangelfuldt og baseret på et debatoplæg og ikke et materiale, der kan danne grundlag for en høring. Det er tvivlsomt om materialet og processen er tilstrækkelig professionelt udført.
- > BaneDk har allerede en gang før sendt behovet for udfletning og kapacitet i høring, og hvor en løsning – den Østlige udflætning – fremstod som ønskværdig, undtagen af BaneDK. Daværende analyser til 40 millioner eller mere må kunne genanvendes til at formulere et forslag for en Østlige Løsning. Flere analyser med forventede omkostninger på 10 millioner+ kan bedre anvendes til en optimal løsning for den Østlige Udfletning.
- > DSB har **INGEN højhastighedstog** og tiltænker IKKE at købe højhastighedstog, hvilket også er politisk aftalt og hvorfor det er uforståeligt at BaneDK fremlægger disse forslag til høring – *”Sidste år blev der vedtaget en bred politisk aftale om at købe **150 eltog til 11 milliarder kroner**. De skal erstatte IC3 og IC4, som DSB begynder at udfase i 2024. De nye tog er i udgangspunktet **ikke højhastighedstog**, som timemodellen forudsætter.”* (<https://ing.dk/artikel/regeringen-kovending-timemodellen-nu-forhandling-228529>).
- > Geografien i Danmark betyder en strækning på ca. 305 km mellem Århus-København og 114 km mellem Korsør-København. Stækninger over sund og bæltter kan kun klares med 120km i timen, 160 km for den kommende Femern forbindelse. Der er simpelthen ikke tilstrækkelig afstand på disse strækninger og slet ikke på Sjælland til at overveje meget højere hastigheder, end der anvendes i dag. At gå fra 120 km i timen til 160km i timen burde være målsætningen, ikke fra 120km til 250km.
- > Statsaftalen mellem Danmark og Tyskland medfører, at højhastighedstog ikke kan udnyttes på den tyske side af Femern, da 160km er maks. *”I Danmark gøres jernbaneforbindelserne til og fra tunnelen klar til moderne elektriske tog, der kan køre op til 200 km/t. På tysk side er hastigheden sat til 160 km/t.”* (<https://femern.com/da/Benefits/Benefits-for-me>).
- > Den besparede rejsetid på den Sydlige omfartsbane Sorø-Ringsted er omkring 1 sekund ved 200 km i timen og lidt over 1 min ved 250 km i timen. Det er ikke en besparelse, der underbygger anvendelsen af 10-25 milliarder.

Finansiering og prissætning

- > Finansiering af omfartsbanerne er ikke klarlagt og kan kræve ekstern (med)finansiering (EU).
- > Investeringerne for omfartsbaner er voldsomme, ikke dokumenteret og af mindst en størrelsesorden på **10 milliarder**. Med de seneste mange års budgetoverskridelser er der stor usikkerhed omkring størrelsen af investeringerne.
- > *”I en rapport offentliggjort tidligere på året beskrev **Den Europæiske Revisionsret**, EU’s finansielle vagthund, at det milliarddyre højhastighedsnet er præget af forsinkede og fordyrede projekter, tog der sjældent når tophastigheden og dårlig koordinering mellem medlemslandene.”* Der foreligger intet fra

BaneDK's side, der skulle indikere, at analysen fra Den Europæiske Revisionsret ikke også er gældende i Danmark.

- > Ekstraomkostningerne ved at satse på højhastighedstog i forbindelse med omfartsbaner er mindst **5-15 milliarder** (50 eller 150 togsæt) – *"Højhastighedstog er af DSB vurderet til at koste 35% mere i anskaffelse end fjerntog, mens vedligehold er estimeret til at være næsten dobbelt så dyr. (DSB Fremtidens tog – 2014 – side 31). Alene den ekstra udgift til selve anskaffelsen af togsæt vil dermed være omkring 1,25 mia. kr. (50 togsæt á 100 mio. kr. pr stk. i stedet for 75 mio. kr. pr stk.). DSB har ligeledes beregnet at det vil koste 300-400 mio. kr. pr år ekstra at indkøbe og anvende højhastighedstog. Svarende til en nutidsværdi for 30 års drift i størrelsesordenen 5 mia. kr. **Altså 5 mia. kr. mere end hvis der anvendes fjerntog!**"*
- > Investeringerne i omfartsbaner vil begrænse midler til rådighed for udbygning af anden og vigtigere infrastruktur, inklusiv udbygning af pendlertransport på Midtsjælland.

Konsekvenser af udvidelsen og højhastighedstog på Midtsjælland

- > Det er ikke dokumenteret, at resten af infrastrukturen kan understøtte højhastighedstog, hvorfor det er umuligt at opnå nævneværdige fordele ved udvidelsen. Man kan frygte, at BaneDK ønsker, at resten af infrastrukturen skal udvides for reelt at opnå en udnyttelse, hvilket vil fordrå årtiers udbygning, vedligehold og investeringer.
- > Kapacitetsudvidelse ved omfartsbaner vil betyde yderligere behov for kapacitetsudvidelse i vestlig retning, inklusive Sorø station.
- > Nordlig og Sydlige omfartsbaner vil under alle omstændigheder kræve udfletninger, 3-4 stk., enten ved en udfletning på Ringsted station til betjening af Sydbanen, altså enten den Vestlige eller Østlige udfletning, eller for den Nordlige omfartsbane i hver ende af omfartsbanen, og for de Sydlige lige øst for Sorø station i Sønderkov og øst for Ringsted.
- > Omfartsbanerne vil ikke være færdigbygget til ibrugtagelse før år efter, at Femern er færdigbygget.
- > Omfartsbanerne vil skabe en "infrastruktur" for beboere i Fjenneslev og Ringsted med jernbaner og motorveje på begge sider, en situation der fjernes ved valg af den Østlige udfletning.
- > Omfartsbanerne vil begrænse almindelig trafik i området og begrænse trafik fra Sorø, Fjenneslev og Ringsted. "Infrastruktur-øen" vil fungere som en kraftig barriere. De forslåede hastigheder på 200-250km vil betyde meget få overskæringer.
- > Sorø Kommune har i Kommuneplan 2014-2023 kraftigt indikeret, at jernbaner er uønskede, da landskaber i Sorø Kommune skal "*friholdes for store og/eller støjende anlæg, samt støjende aktiviteter såsom motorveje, motortrafikveje, støjende sportsanlæg, jernbaner...*".
- > Sorø og Ringsted har en unik natur, der vil blive kraftigt udfordret af endnu en barriere i landskabet. Fredede naturområder som Ringsted Ådal vil blive ødelagt.
- > Omkring Sorø ligger store skovarealer varetaget af Sorøstift. Disse skove er unikke for Sorø med et stærkt ønske om bevarelse. Disse fredede arealer og med Kongelig Jagtrettigheder vil blive kraftigt berørt af en udvidelse af jernbanen med stresspåvirkning af dyrelivet og begrænsning af rekreative interesser for mange mennesker.

- > Eksisterende jernbanebro på St Ladegård vil skulle udbygges for at spænde over 4 spor og vil skabe et massivt element i landskabet, der yderligere vil påvirke Sønderkov. Alternativt skal eksisterende bro udbygges til varetagelse af afvikling af togdrift ved 200 km i timen og endnu en bro bygges i midten af Sønderkov til varetagelse af trafik mellem Sorø og Næstved.
- > Omfartsbanen vil eventuelt også påvirke Sorø Kommunes rensningsanlæg, placeret ved eksisterende jernbane og jernbanebro på St.Ladegård.
- > Unikke kulturmiljøer vil blive berørt, herunder kirker og særligt bevaringsværdige kulturmiljøer øst for Sorø - husmandskoloni udtaget under det tidlige Vestsjællands Amt som særligt bevaringsværdigt. Lille Fjenneslev kirke er et arnested for Dansk kulturhistorie med Absalons døbefont og tidlige virke.
- > Omfartsbanen vil reelt virke som en barriere, der afskærer mindre byer i Sorø Kommune, eksempelvis Fjenneslev og Alsted fra Sorø By.
- > Selve Sorø By, især Frederiksberg vil ligeledes blive negativt påvirket af omfartsbanen, der vil forøge støjgener, kræve ekspropriation og flytning af ungdomsskole, børnehave, boliger, etc.
- > Generne for hele befolkningen i Sorø og Ringsted Kommune, men i særdeleshed for Fjenneslev vil være enorme i forbindelse med 5-10 års anlægsarbejde og i form af støj, støv, trafik, etc.

2. Foretrukken løsning - Østlige Udfletning - og konkrete løsningsforslag for den Østlige Udfletning

Dette høringssvar opfordrer til, at den **østlige udfletning i Ringsted vælges**.

- > Eksisterende eller fremtidigt behov kan understøttes af den Østlige Udfletning.
- > Ringsted skal udbygges til et trafikalt knudepunkt i Midtsjælland med stop af tog for videre transport herunder til Sverige eller Tyskland.
- > Løsningen skal være en nivåuefri løsning (togene krydser og udfletter ved hjælp af broer eller tunneller) – en løsning, der kan implementeres med færrest gener og påvirkning, og som allerede har været i høring i 2015.
- > Sparede midler ved at vælge den Østlige Løsning kan enten anvendes til anden infrastruktur, til en endnu bedre løsning øst for Ringsted og/eller i stedet anvendes til køb af tog, der kan befordre passagerer i Midtsjælland.
- > En Østlig Udfletning kan implementeres for begrænsede midler, omkring 1 milliard.
- > Østlig udfletning etableres på det allerede eksisterende jernbanenet.
- > I princippet er løsningen simpel, ved at den blot består af en bro et sted øst for Ringsted Station, hvor de to baner kan køre hen over hinanden, samt evt. to forbindelsesspor.
- > Løsningen kan udvides efter behov.
- > Udfletningen placeres, hvor der i dag er marker til gene for meget få.
- > Få natur – og kulturværdier påvirkes.

Billeder og løsningsforslag er præsenteret nedenfor og hentet fra diverse medier/kilder.

Billeder af strækningen hvor den Østlige Udflætning placeres

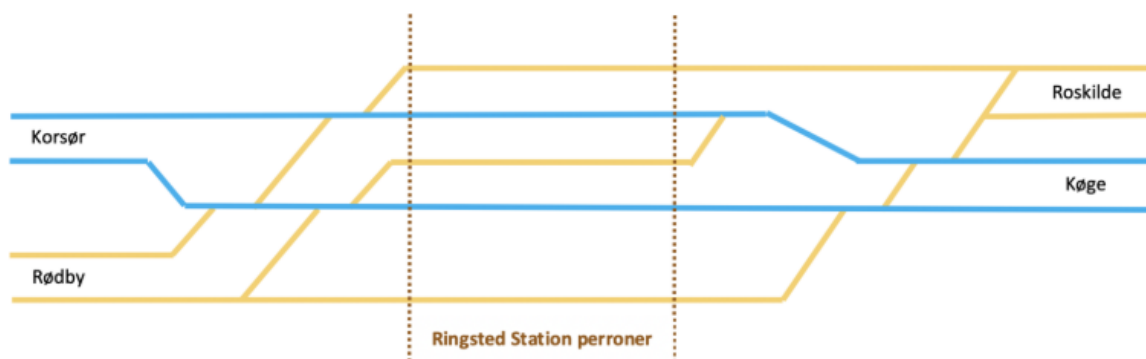


Udsigt fra Adamshøj øst for Ringsted mod øst (mod Kværkeby).

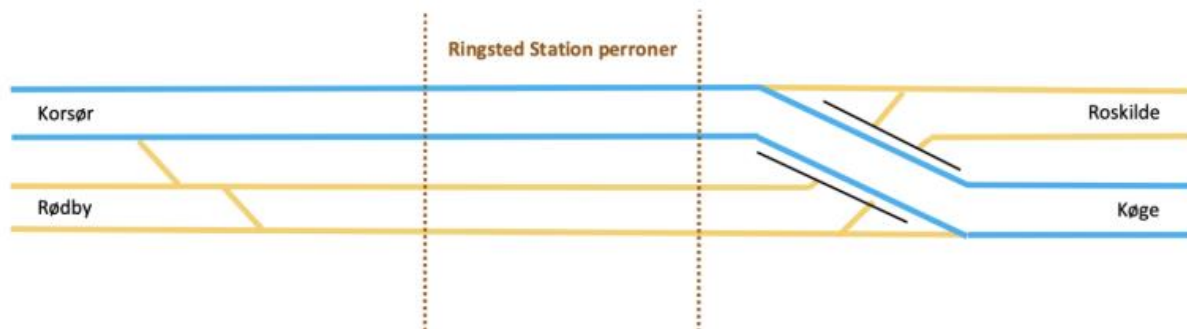


Udsigt fra omkring Adamshøj øst for Ringsted mod Ringsted.

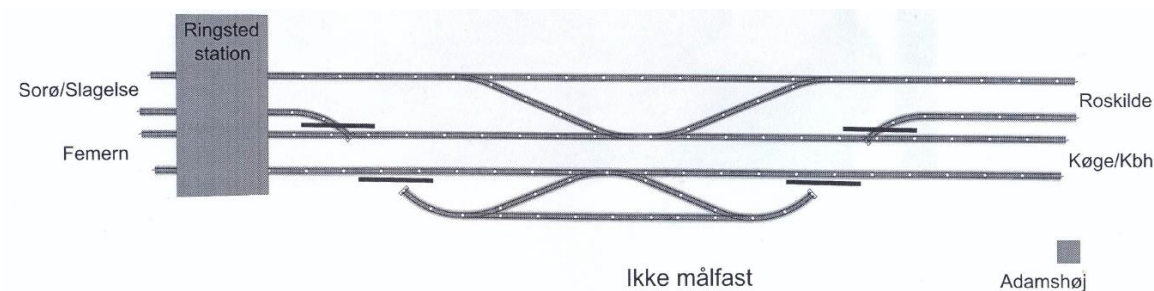
Eksisterende situation på Ringsted Station



Løsning 1, Østlig Udflætning – simple model



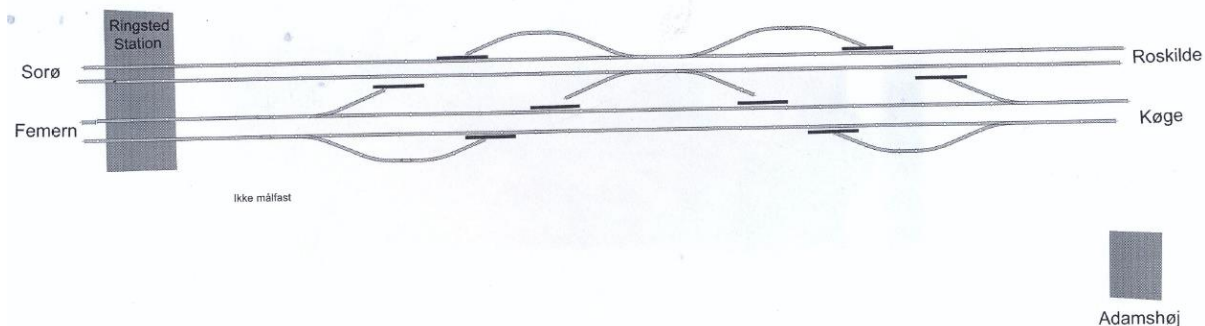
Løsning 2, Østlig Udflætning – Økonomi model



LØSNING 1

Karsten Haack
20151996

Løsning 3, Østlig Udflætning – Luksus model



Placering af Østlig løsning

