

Socialdemokratiet i Ringsted
c/o Svend-Erik Jakobsen
Anlægsvej 42
4100 Ringsted

Ringsted, den 2. august 2020

Banedanmark
Carsten Niebuhrsgade 43
1577 København V

Hørings svar fra Socialdemokratiet i Ringsted vedrørende debatoplæg om kapacitetsudvidelse ved Ringsted

I debatoplægget sikterer Banedanmark fire forskellige løsninger på kapacitetsproblemerne omkring udletningerne på og omkring Ringste Station.

1. En niveaufri udletning vest for Ringsted
2. En niveaufri udletning øst for Ringsted
3. En sydlig omfartsbane
4. En nordlig omfartsbane

Socialdemokratiet i Ringsted noterer sig, at forligskredsen stiller krav om, at banedanmark finder den bedste løsning, og at forligskredsen stiller krav om en varig løsning på kapacitetsproblemerne i Ringsted.

Det fremgår desuden af debatoplægget, at de hidtidige undersøgelser skal indgå i overvejelserne.

Socialdemokratiet i Ringsted vil pege på, at man i undersøgelserne skal tage hensyn til såvel timemodellen, Femernforbindelsen samt andre mulige fremtidige forbedringer af jernbanenettet i Danmark. Det nytter ikke, at Banedanmark henholder sig til, at projektet alene skal tilgodese timemodellen og ikke Femernforbindelsen, således som det fx blev fremført i forbindelsen med den tidligere undersøgelse.

1. En niveaufri udletning vest for Ringsted

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

Her er et udpluk af kritikpunkterne mod den vestlige udletning:

En dyr løsning

Den vestlige udletning er grundlæggende ulogisk, da den lægges på et sted, hvor jernbanen forløber på en ca. 10 meter høj dæmning over Ringsted Å. Det er vores vurdering, at det vil medføre betydelige merudgifter at anlægge en niveaufri udletning på dette sted i stedet for 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 udletning vest for Ringsted var meget usikker jf. COWI kvalitetssikring af det tidligere materiale.

Store gener for trafikken i anlægsfasen

Samtidig må der forventes meget betydelige gener for trafikken i anlægsfasen, hvilket også blev dokumenteret i den tidligere undersøgelse. Det er simpelthen ikke muligt at anlægge den vestlige niveaufri udfletning, uden at togtrafikken mod vest og syd må indstilles i lange perioder. Set i lyset af de rejsetidsforlængelser, som pendlerne på sydbanen oplever i 2020 og 2021, må man overveje, om det er rimeligt at vælge en løsning med disse konsekvenser i anlægsfasen, når alternativerne kan anlægges næsten uden forstyrrelse af togtrafikken.

En teknisk dårlig løsning

Der er meget lidt plads til op- og nedkørsel til den niveaufri udfletning. Man 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 den del af strækningen.

Godstogene til og fra Høje Taastrup vil komme ind på spor 1 og 2, hvilket er længst væk fra vigesporret og fra rangeranlægget, da dette ligger syd for stationen. Det vil derfor ikke være vanskeligt at parkere et godstog på vigesporret i Ringsted, hvis det skal til eller fra Høje Taastrup.

Store gener for det nærvæd liggende boligkvarter

Udfletningen kommer desuden til at ligge meget tæt på bebyggede områder, som vil få store gener ved byggeriet af en vestlig niveaufri udfletning, da udfletningen bliver op til 28 meter høj og da den ligger syd for det nærvæd liggende boligkvarter. Udfletningen vil derfor tage en stor del af sollyset specielt i vintermånederne.

Når dette er sagt, så vil der uden tvivl også komme støj fra udfletningen, som vil genere de nærvæd boende borgere.

Konsekvenser for miljøet omkring Ringsted Å

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

2. 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 2013 ønskede Banedanmark derimod en vestlig udfletning, og det var først efter massivt pres fra den lokale gruppe samt Folketingets Transportudvalg, at Banedanmark foretog beregninger af en østlig udfletning.

I hele forløbet var Banedanmark meget negative overfor den østlige udfletning. Man 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 man 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.

Modsat den vestlige udletning kan den østlige udletning bygges på åben mark. Det betyder efter vores opfattelse, at den er forholdsvis enkel og billig at anlægge. Den kan anlægges uden væsentlige gener for trafikken i anlægsfasen, og støjgener vil alt andet lige ramme færre borgere.

Godstogene fra Femern vil komme ind de sydligste spor tæt ved vigesporet og rangerarealet.

Miljømæssigt er den østlige niveaufri udletning at foretrække for den vestlige niveaufri udletning, da udletningen placeres på en mark uden særlige værdifuld natur.

Banedanmark mener, at den østlige niveaufri udletning er meget dyrere end den vestlige udletning, men det må en uvildig part se på, for Banedanmarks evne til at lave retvisende budgetter lader noget tilbage at ønske. Vi kan som eksempel nævne den massive fejlbudgettering af 0- og 0+løsningen.

Den østlige udletning 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 den vestlige ende af udletningen, da togene alligevel skal bremse ned for kørsel gennem Ringsted Station eller for standsning. Måske kan udletningen rykkes længere mod vest, hvilket yderligere vil reducere behovet for de meget dyre sporskifter til 250 km/t. Måske kan man etablere billigere sporskifter, som tillader 250 km/t i hovedsporet, mens der fx kun må køres 160 gennem sidesporene.

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

3. En sydlig eller nordlig omfartsbane

Det undrer os, at Banedanmark så sent i forløbet kaster disse to løsninger ind i debatten. Hvis de havde gang på jord, burde de være fremkommet langt tidligere i forløbet. Efter vores opfattelse er de to omfartsbaner blot med til at forplumre debatten, ligesom man sent i det tidligere forløb kom frem med 0+løsningen for at undgå den østlige niveaufri udletning.

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

4. Sammenfatning.

En østlig niveaufri udletning vil efter socialdemokratiet i Ringsteds opfattelse være bedste løsning. Den østlige udletning har færrest krydsningskonflikter, og den giver de bedste muligheder for trafikafvikling ved havari og forsinkelser.

Den østlige niveaufri udletning er den mest enkle af anlægge, og derfor med al sandsynlighed også den billigste.

Den østlige niveaufri udletning kan bygges inden den forventede ibrugtagning af Femernforbindelsen.

Med venlig hilsen

Svend-Erik Jakobsen
Formand for Socialdemokratiet i Ringsted
Anlægsvej 42
4100 Ringsted