

Ringsted den. 23. marts 2014.

Til: Transportministeren og Folketingets Transportudvalg

### ***Jernbaneprojekt i Ringsted kan blive flaskehals i fremtidens jernbane!***

*I Ringsted, skal der som bekendt, anlægges et stort jernbaneprojekt. En fly-over som skal føre den ny bane fra København over Ringsted videre til Odense. Der kan vælges en vestlig eller en østlig løsning. Bygherre er Banedanmark. Her satser man på den vestlige løsning, men der er mange flere fordele ved den østlige for at sikre fremtidens jernbane og genere borgerne mindst muligt, når togtrafikken stiger kraftigt.*

Under selve byggeriet er der mange flere fordele ved den østlige løsning, der vil genere borgerne mindst muligt, og det samme vil være tilfældet driftsfasen i mange årtier fremover, hvor jernbanetrafikken ventes at stige voldsomt. Støjen kan i begge faser reduceres betragteligt, hvilket vil gøre det meget lettere for borgerne at acceptere de gener, der er forbundet med sådanne projekter. Og den vestlige løsning, der vil reducere togenes topfart til 120 km/t, i retning mod Tyskland, flugter ikke med den store investering på et større tocifret milliardbeløb i en fast forbindelse ved Femern, der skal binde Europa bedre sammen og gøre det muligt at køre op i mod 250 km/t. på jernbanen, der er en overordnet europæisk strategi.

Selve prisen for anlægget, mener jeg, der er stor usikkerhed om. Banedanmark har siden oktober 2013 med udokumenterede skøn sagt, at den østlige løsning er 522 mio. kr. dyrere end den vestlige, hvorfor Banedanmark mener, at den vestlige fly-over er at foretrække.

Dagbladet i Ringsted søgte derfor den 11. februar 2014 aktindsigt i Banedanmarks underliggende og formentlig meget detaljerede beregninger, hvilket blev nægtet af Banedanmark. Efter fremlæggelse af lovforslaget er anmodningen gentaget. Banedanmark oplyser, at man i næste uge vil levere noget uddybende talmateriale. Hvorfor det skal tage så lang tid at levere noget materiale, der burde kunne fremskaffes med et snuptag, er uvist.

At et projekt kan nå frem til lovbehandling i Folketinget uden, at de økonomiske aspekter er krystalklare, hører ikke til i et demokrati. Befolkningen har både krav på, at projekter med så store konsekvenser værdiansættes i forhold til den økonomiske værdi for samfundet, og naturligvis også få indsigt i myndighedernes beregninger.

#### **De to løsninger er ikke ligeværdige**

Banedanmark har i sin argumentation sammenlignet de to løsninger som ligeværdige, men det en fejlagtig sammenligning.

Den afgørende forskel er, at løsningen i øst er fremtidssikker, løser alle trafikale problemer for superlyntog, IC-tog, regionaltoget og godstog. Samt de store miljømæssige problemer under anlægget og den senere drift. Der er således en større samfundsmæssig nytteværdi af en løsning i øst, hvilket i sig selv berettiger til en større investering.

Jeg finder, at Banedanmark simpelthen tager for let på tingene, da der er tale om milliardinvesteringer. Banedanmarks evaluering af fordele og ulemper ved to projekter til 1,2 mia.kr. hhv. 1,7 mia.kr. fylder kun en enkelt A4-side.

Dermed ikke sagt, at man ikke kan lave ultrakorte evalueringer, men i denne sag, som jernbaneoperatører skal bruge i mange årtier og borgerne i Ringsted leve med i de næste mange

generationer, er det for simpelt, og det er min opfattelse, at Banedanmark gør sig skyldig i at politikerne ikke har det tilstrækkelige grundlag for at træffe den rigtige beslutning.

Jeg mener, at Banedanmarks svar om fordele og ulemper ved de to løsninger savner væsentlige oplysninger, før det overordnede billede er retvisende.

### **Trafikal nytte**

Under "Trafikal nytte" skriver Banedanmark: "Samme overordnede fleksibilitet i begge overføringer". Det er ikke rigtigt.

Løsningen i vest skaber nye trafikale problemer, fordi den bremser trafikken igennem Ringsted station.

Til eksempel krydser de skinner, Superlyntoget fra København til Odense skal køre på, de skinner som IC og regionaltog fra Odense til København via Roskilde skal køre på. Superlyntog og andre tog mod Roskilde skal altså holde tilbage for hinanden i Ringsted. Det kan næppe undgå at påvirke regulariteten i morgenmyldretiden med tre Superlyn i timen mod Odense, og 4 - 6 tog i timen mod Roskilde. Kimen til unødvendige forsinkelser er lagt, hvis løsningen i vest bliver valgt.

I svar fra Transportministeren til medlemmer af Folketinget har Banedanmark erkendt, at der også er andre trafikkonflikter ved en vestlig løsning, men at det kan løses ved at tilpasse køreplanen. Med andre ord skal tog i et vigtigt knudepunkt holde tilbage for hinanden.

Man skal mest muligt undgå at sammenblande forskellig typer trafik på jernbanen, hvis forsinkelser skal forebygges. Det er groft sagt ikke anderledes end, at man heller ikke tillader cykler på en motorvej. Et er naturligvis sikkerhed, som er mere end rigeligt til, at det ikke lader sig gøre, men det vil udløse store forsinkelser i forhold til det, motorvejen er anlagt til. At ekspedere trafikken hurtigst muligt. Tre hørings svar til Banedanmark påpeger dette. Banedanmark har ikke behandlet svarene i deres høringsnotat til Folketinget.

### **En flaskehals på Femern forbindelsen**

Femern forbindelsen til et større tocifret milliardbeløb anlægges ud fra en samfundsmæssig betragtning til 200 km/t., og skal være en af de vigtige punkter i det trans europæiske jernbanenet, TEN. Københavns Overborgmester Frank Jensen er en varm fortaler for at Femern forbindelsen opgraderes fra 200 til 250 km/t. Frank Jensen frygter berettiget, at Danmark ellers bliver en udkantsregion i Europa – en blindtarm, som han siger.

Den vestlige løsning begrænser for altid hastigheden på Femern forbindelsen igennem Ringsted til 120 km/t. Man vil altså med den vestlige løsning voldsomt begrænse udnyttelsen af de meget store bestræbelser og investeringer, EU og medlemslandene gør for effektivt at binde Europa sammen.

### **Mere gods med jernbanen**

Ser man på at flytte mere gods væk fra vejene på skinner, som også er en overordnet europæisk strategi for bl.a. at mindske forurening, så er de tiltag, Banedanmark har gennemført for at imødekomme godsoperatørernes løsninger med udgangspunkt i dagens situation.

Fra 2018 til 2021, hvor Femern forbindelsen åbner, vil godstogene fortsat køre via Storebælt. Efter 2021 kører 1/3 af godstogene via Storebælt og resten via Femern forbindelsen. Længden på godstog bliver forøget til 1.000 m og på sigt 1.500 meter netop pga. EU strategien om mere gods på skinner. Løsningen i vest tager ikke højde for det.

Fra 2021 vil 2/3 af godstogene mellem Sverige og Tyskland ikke stoppe ved de eksisterende godsterminaler i Høje Taastrup og Taulov. Godstogene kører til den tid af den ny bane fra København til Ringsted og videre til Tyskland. Godsterminalen i Ringsted vil derfor være en oplagt fordelingscentral for godsvogne, som skal videre til danske godskunder. En discountløsning for godstrafikken i vest kan derfor få negative følger for især den indenlandske godstrafik på bane.

### **Forsinkelser når der bygges**

Der vil i byggefasen være perioder på op til et år, hvor der med tog kun kan køres ind og ud af Ringsted i et spor mod Næstved og Sorø. Det er jeg sikker på, at pendlere kommer til at mærke. Vælges den østlige løsning, kan de eksisterende spor forskydes, som det gøres, når en motorvej udvides. Hermed minimeres generne for den bestående togtrafik.

### **DSB har ikke meget hurtige tog**

Banedanmark anfører, at hvis det kommer til at tage længere tid at bygge – op til to år - kan det medføre, at der bliver tale om en senere udnyttelse af den reducerede rejsetid, anlægget i Ringsted vil give. Det udsagn hænger ikke sammen med DSB's togpark. DSB har ikke på nuværende tidspunkt tog, som kan køre 250 km/t eller blot 200 km/t. Det meget omtalte IC4-tog bliver formentlig aldrig godkendt til en højere hastighed end 170 km/t. De tog, som kører - IC3 og IR4 - kan max. køre 180 km/t. Besparelsen i rejsetid ved en overføring i Ringsted vil først kunne udnyttes, når der er anskaffet tog til 200 eller 250 km/t. Optimistisk vurderet vil der gå fire år med det. Og DSB har netop købt 67 togvogne, de hidtil har lejet, blandt andet fordi transportministeren ikke er sikker på indsættelsen af IC4-togene.

### **Lavere hastighed reducerer støjen**

Støjniveauet er blandt andet bestemt af hastigheden, og bliver derfor lavere ved den østlige løsning. Med den vestlige løsning, placeres spor til 250 km/t mellem eksisterende spor og godspladsen i Ringsted. Der er det vanskeligt at dæmpe støjen ved kilden, og spredningen af støj til bymidten bliver unødvendigt stor. Ved løsningen i øst kan sporene passere forbi tæt ved stationsbygningen. Der er det muligt at udføre en effektiv skærm mod støjudbredelse til bymidten.

### **Elmaster og støjskærme højt hævet over landskabet**

I øst er der i modsætning til Banedanmarks svar, gode muligheder for at "skjule" en overføring i landskabet ved at plante skov som i tillæg vil reducere støjen til omgivelserne.

Denne mulighed eksisterer ikke i vest. Anlægget får en højde på 22 meter over vandspejlet i ådalen, - 28 meter til toppen af elmasterne. Samtidig med, at Energinet.dk efter en politisk aftale er i fuld gang med at forskønne det danske landskab ved at nedgrave højspændingsledninger, vil der under alle omstændigheder blive bygget et anlæg i Ringsted, som for altid vil ændre landskabet voldsomt. Anlægget ved en vestlig løsning bliver en provokation for øjet, og vil kunne ses vidt omkring. Altså en stor irritation for de borgere i Ringsted, som skal leve med løsningen i mange årtier.

### **Bymiljøet ved broen i ådalen ødelægges**

Banedanmark skriver, om naturen, at der: "Ingen væsentlige påvirkninger er af naturområder, samt dyr og planter". Det påviser, at Banedanmarks evaluering er mangelfuld og svært udetaljeret.

Faktum, er at "fredsskoven" i ådalen på begge sider af banedæmningen fældes, og der bliver anlagt en byggevej i å-beskyttelseszonen fra Sorøvej til den nordlige side af jernbanedæmningen. Skoven, som ikke vil blive genetableret, huser sjældne dyrearter blandt andre flagermus.

Ådalen er den bynære natur omkring Ringsted, som mange borgere benytter til rekreative formål. Den østlige løsning etableres på en flad mark i et åbent landskab, der ikke har de samme rekreative muligheder, hvorfor den er at foretrække.

### **Trængsel af lastbiler og omkørsel**

At kørsel med 10.000 læs materialer i anlægsfasen "I et vist omfang vil give gener for naboerne", som Banedanmark skriver, er noget af en underdrivelse.

Den seneste planer for arbejdskørslen konflikter med mindst fem kryds med mange cyklister og gående. Kryds som er en del af skolevejene. I tillæg hertil kan Banedanmark ikke definitivt garantere, at den sikre skolevej under jernbanebroen kan opretholdes.

Anlægsfasen indebærer også tre måneders lukning af broen på Næstvedvej, den mest trafikerede vej i Ringsted. Derefter følger broen over Rønnedevej i yderlige tre måneder. Myldretiderne omkring stationen i Ringsted vil altså i minimum et halvt år være præget af endeløse køer af biler, og væsentlig længere transporttid til og fra arbejde for Ringsteds borgere.

Vælges den østlige løsning, skal broerne ikke lukkes. Al arbejdskørsel kan ske ad Østre Ringvej, som har direkte forbindelse til Roskilde, Vestmotorvejen, Køge, Haslev og Næstved. Ringsted by slippe altså helt for den tunge trafik af lastbiler.

### **Koncert i fri luft**

Arbejdspladsen i vest ligger midt i sporudfletningen på stationen. Jeg forventer, at hovedparten af de mest støjende aktiviteter vil blive afviklet om natten, om dagen skal der være plads til togtrafikken.

Ringsted Kommune har udarbejdet et støjkort, som viser, hvor langt støj over grænseværdien for nat støj vil brede sig. Støjen vil være over grænseværdien i alle boligområderne med undtagelse af kvartererne øst for Vindmøllen på Køgevej.

Borgerne i Korsevænget og Søndervang kan se frem til natlig støj på niveau med en koncert i fri luft - og det bliver ikke i nogle få dage. Længde på de spunsvægge, som skal nedrammes på den højtliggende dæmning, er cirka 3 kilometer og ca. 500 meter omkring broerne for Næstvedvej og Rønnedevej. Det er helt åbenlyst, at øst løsningen også af støjmessige årsager er langt at fortrække.

Senest har Regeringen indgået en politisk aftale om, at Metroselskabet er forpligtiget til at overtage ejendomme til den offentlige vurdering, hvis beboerne føler sig så generet, at de ikke ønsker at blive boende på grund af støjen. I Ringsted spares der 150 mio. kr. Nemlig det beløb, de berørte borgerne skulle have haft udbetalt, hvis de afstår deres huse til den offentlige vurdering.

Det er klart, at det kan vække en kraftig modstand, at der er grundlæggende forskel på at være borger i Ringsted og København ved de gener, der typisk er ved større anlægsprojekter.

Med andre ord er den østlige løsning den eneste rigtige løsning for Ringsted, fremtidens jernbane og vores efterkommere.

Venlig hilsen.

Thomas Albøg Olsen  
Eriksvej 83  
4100 Ringsted

Sikkerhedschef for CFLcargo Danmark ApS i dag, tidligere hos DSB.