

Ringsted den 19. april 2021.

Yderligere undersøgelser af en kort sydlig omfartsbane ved Ringsted er helt unødvendig.

Af den netop offentliggjorte infrastrukturplan 2035 fra Transportministeren fremgår, at Transportministeriet vil VVM undersøge både en østlig udflætning og en kort sydlig omfartsbane til VVM fase 2.

Der er gode grunde til yderligere undersøgelser af en østlig udflætning. Den er den billigste at anlægge, har den bedste forrentning og er mindst generende, både i anlægsperioden og under den kommende drift, fordi anlæggene udføres på marker øst for Ringsted. Løsningen vil ikke medføre støjbelastning i områder, hvor der ikke i forvejen er trafikstøj, fordi den er placeret hvor der i forvejen er jernbane og motorvej.

Med en østlig løsning kan fremtidens køreplaner tilrettelægges efter behov, og der er i princippet mulighed for, at alle lyntog og internationale tog kan standse i Ringsted, så lyntog og internationale tog kan betjene Ringsted station efter behov. Ringsted er det helt naturlige valg, når der skal etableres korresponderende forbindelser mellem Roskilde, Københavns opland, Jylland/Fyn og Femern-forbindelsen mod Hamburg.

Den østlige udflætning er ifølge Banedanmark fuldt tilstrækkeligt til at afvikle den forventede gods- og persontrafik efter åbning af Femern-forbindelsen. Netop denne løsning har 677 borgere skrevet under på at de støtter.

Sammenfatning

Det er overraskende, at den korte sydlige omfartsbane også skal undersøges. Med en kort sydlig omfartsbane fravælger man samtidig en udflætning ved Ringsted station. Det er usandsynligt at der besluttet både en udflætning og en korte sydlige omfartsbane til en samlet pris på 5,2 mia. Kr. Med andre ord fravælger man at løse de grundlæggende kapacitetsproblemer i Ringsted. Derved låser man fremtidens trafikbetjening, bibeholder de eksisterende konflikter, som giver forsinkelser, og udelukker gode skifteforbindelser for alle dem, der skal videre mod Hamborg og Berlin. Dette vil næppe øge jernbanens markedsandele

En kort sydlig omfartsbane er to mia. Kr. dyrere end en østlig udflætning og har en laverer nutidsværdi og intern rente. En støjreduktion i Ringsted, ved at lede ca. halvandet godstog i hver retning pr. time uden om byen, overskygges rigeligt af generne fra en ny 11 km lang højhastighedsbane gennem et åbent landskab, samt en væsentlig forøgelse af støj fra gennemkørende højhastighedstog på Ringsted Station.

Vi henstiller derfor, at undersøgelserne af den korte sydlige omfartsbane stoppes, så ressourcerne kan bruges på at optimere den østlige udflætning. Der er behov for at begrænse opgaven og udgifterne, med fokus på at der skal foreligge en løsning når Femern-forbindelsen åbner.

I Ringsted er der en stor folkelig modstand mod omfartsbaner, 677 borgere har skrevet under på at de er imod omfartsbaner ved Ringsted.

Økonomien ved en kort sydlig omfartsbane er usikker

Af rapporten efter fase 1 VVM-undersøgelsen, som udkom i starten af året, fremgår det helt klart, at den er 2 mia. kr. dyrere end en østlig udflætning og tillige dårligere forrentet.

Bestemmer man sig senere for at hurtige tog også skal standse i Ringsted bortfalder udgiften på 600 mio. kr. til hastighedsopgradering gennem Ringsted Station. Det vil reducere den interne rente og nutidsværdien for den korte sydlige omfartsbane yderligere. De estimerede anlægsomkostninger til en kort sydlig omfartsbane er behæftet med usikkerhed, da der er flere meget forskellige linjeføringer og alternativer i spil.

Anlæg af en kort sydlig omfartsbane

Besluttet en kort sydlig omfartsbane, *fravælges* en østlig udflætning og *i stedet* anlægges der en ny jernbane øst og syd om Ringsted til Sydbanen. Denne løsning vil *ikke* forbedre kapaciteten gennem Ringsted station, men *i stedet* aflaste stationen, ved at føre hovedparten af den sydgående togtrafik uden om Ringsted ad den korte sydlige omfartsbane. Den medfører et stort udflætningsanlæg nord for Glumsø og et andet ud-

fletningsanlæg enten ved Adamshøj eller ved Kongsted øst for Ringsted, hvor den korte sydlige omfartsbane skal tilsluttes til de eksisterende jernbaner.

Der er tale om omfattende og tidskrævende anlægsarbejder. Den sydlige omfartsbane vil over en strækning på 11 km og med 18 nye broer forstyrre store landområder med natur og beboelse, som i dag ikke ligger tæt på jernbane eller motorvej. Den linjeføring, der passerer meget tæt forbi Kværkeby, forventes ifølge Banedanmark at være den mest interessante i forhold til kapacitet.

Den korte sydlige omfartsbane - trafikalt set

Trafikalt og i forhold til togpassagererne er det problematiske ved en kort sydlig omfartsbane ikke omfartsbanen i sig selv, men at man samtidig fravælger en udfletning ved Ringsted station, med andre ord fravælger at løse de grundlæggende kapacitetsproblemer i Ringsted.

Den korte sydlige omfartsbane løser ikke de mange konflikter mellem de resterende lyntog og regionaltog, der skal køre på tværs af hinanden gennem Ringsted. For eksempel kan tog fra Køge Nord ikke køre ind i Ringsted, samtidig med at tog mod Roskilde kører ud af Ringsted, da de skal gennem de samme sporskifter. Ringsted station vil fortsat være som et kryds mellem to motorveje, hvor alle biler skal gennem en stor rundkørsel eller et lyskryds.

En kort sydlig omfartsbane vil også lede alle internationale tog og hurtigtog ad Sydbanen uden om Ringsted. Det lægger bånd på køreplanlægningen i mange år fremover, så togene *ikke kan standse i Ringsted*, heller ikke selvom der er behov for det, eller hvis politikerne i fremtiden beslutter sig for det.

I forhold til Femern-forbindelsen betyder det en særdeles ringe service for alle passagerer fra Fyn – Jylland, der ønsker den kortest mulige rejsetid til Hamborg og Berlin. De skal køre en stor omvej ind til København for at skifte tog og køre tilbage igen mod syd via Ringsted.

Det er også svært at se, hvordan en kort sydlig omfartsbane matcher med de meget store investeringer der allerede er foretaget i jernbanerne - herunder Femern-forbindelsen. Det kan ende med at det foretrukne valg mellem Hamborg/Berlin og København/Århus bliver flyvemaskinen.

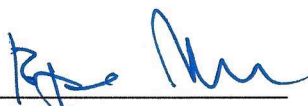
Begrænsning af støjen fra godstog gennem Ringsted

En kort sydlig omfartsbane vil reducere støjen fra godstog langs et par km ved Ringsted station, men samtidig skabe støj fra både godstog og højhastighedstog på en 11 km lang ny strækning i åbent land, klods op ad Kværkeby og forbi bebyggelsen ved Ringsted Syd og Høm, hvor boligområdet er under udbygning, og hvor der i dag ikke er støj fra jernbaner eller motorveje.

Det er tvivlsomt, om den samlede støj gennem Ringsted by overhovedet nedsættes, da forslaget om en kort sydlig omfartsbane også indbefatter, at lyntogene gennem Ringsted skal køre næsten dobbelt så hurtigt gennem Ringsted som i dag, hvorved der kan forventes tre til fire gange så meget støj fra lyntogene, når de passerer Ringsted.

Med en frekvens på ca. halvandet godstog i hver retning pr. time, kan en begrænset støjreduktion fra godstog ikke i sig selv bruges som et argument for yderligere undersøgelser af kort sydlig omfartsbane.

På vegne af Borgergruppen, "For den Østlige udfletning ved Ringsted"



Bjarne Nielsen
Skovgården 202
4100 Ringsted



Thomas Albøg Olsen
Eriksvej 83
4100 Ringsted