

Tak fordi Transportudvalget har tid til at lytte til os i dag.

Vi er Benedikte Rolighed, Carl Thøgersen og Ole Skou

Vi er en gruppe borgere, der har nogle forslag og ønsker til fremtidig løsning af udfletning omkring Ringsted station. I korthed går valget i dag mellem en østlig eller en vestlig udfletning, hvor vi foretrækker den vestlige udfletning og gerne vil dele vores synspunkter med Transportudvalget, så I senere i processen kan træffe en beslutning på et bedre oplyst grundlag. I dag hører man primært røster fra en lille gruppe borgere bosiddende i vest, som ser noget unuanceret på problematikken.

### **Arbejdsomåde**

Her ser I placeringen af de to løsninger. Den vestlige løsning er placeret mere bynært i byzone, mens den østlige udfletning er placeret i landzone og vil komme til at berøre et langt større område. Fordi.....(høj jernbanebro og meget længere strækning)

### **Videoklip**

Her ser vi et videoklip fra en lille del af området mod øst, hvor udfletningen tænkes placeret og hvor højdepunktet på udfletningen vil komme til at ligge. Som I kan se er der tale om et meget åbent og fladt landskab. På videoen kan I se toget kører forbi (København-Ringsted). I dag ligger skinner stort set i niveau med landskabet. Rapsen I ser på billedet er pt 2 m høj. Landskabet har et lokalt højdepunkt, hvor skinnerne ligger og er svagt hældende mod syd og øst.

### **Billede af tog med højder**

Det (østlig løsning) betyder, at når skinnerne i fremtiden hæves til et niveau på op til 20 m over det nuværende terræn – på et lokalt højdepunkt- så vil det kunne ses meget langt og støjen fra skinnerne vil ligeledes migrere utrolig langt. Dertil kommer, at det ikke er lovligt at opføre støjskærme i landzone. Støjvolde er formentlig ikke en mulighed.

Læg mærke også lige til huset i højre side – en fly-over vil komme til at ligge over hustagene

### **Sagen kort**

Ved den vestlige løsning påvirkes natur og landskaber langt mindre end ved den østlige. Her ser I Banedanmarks oprindelige forslag til løsning. Den vestlige tænkes udført ved at lave en mindre hævnning af den eksisterende bane og lade udfletningen køre som en "tunnel" under den eksisterende bane (i retning mod Fehmarn). Banen ligger allerede i området og er udstyret med støjskærme og længere ude i en ådal, hvor støjen på grund af den naturlige udformning af landskabet ikke migrerer ret langt. Her er det muligt at placere banen naturligt og uden at grave eller lave andre dyre støjtiltag.

### **Støjafskærmning mod vest**

Her ser i hvordan der ser ud i dag i området mod vest, hvor en ny bane vil blive hævet med ca. 5 meter – eksisterende træer vil allerede på nuværende tidspunkt afskærme

### **Øst versus vest**

**Vest.** Den vestlige løsning vil indebære en langt mindre påvirkning visuelt, da den alene kræver en forhøjelse af nuværende jernbanedæmning med ca. 5 meter. Dette skyldes at terrænet er helt anderledes end øst (hvor en egentlig bro er påkrævet).

Der eksisterer allerede en udfletning med etableret støjskærm og beboere i området er derfor i dag vant til at bo ved en togudfletning med alt hvad det indebærer. Umiddelbart vil de alene komme til at leve med en højere støjskærm, som er nordvendt og dermed giver den ikke skyggepåvirkning.

Støjgener vil generelt være væsentlig lavere grundet placering meget lavere i terræn samt at den ligger i en ådal. Dette naturlige forhold reducerer også visuel påvirkning.

Endvidere er der mange flere muligheder for støj-afskærmning i by frem for land.

**Øst.** Den østlige løsning vil påvirke et meget større område – både hvad angår støj og visuelt, da udfletningen ligger i helt åbent landskab og etableres langt højere (jernbanebro) i terræn end den vestlige. Det er ikke muligt at støjafskærme i det åbne landskab.

Løsningen forringer væsentlig planlagt fremtidig byudvikling, som vil være "nabo" til fly-overen. Alle disse kommende beboere kan desværre ikke høres.

Nedgravning/tunnel....?

## **Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Flere tidligere beregninger fra BaneDanmark har vist, at den vestlige løsning er den billigste

Mange herunder folketingspolitikere, påpeger, at den østlige løsning er samfundsøkonomisk bedst – Transportministeriet/Banedanmark konkluderer at dette ikke er korrekt, jfr. endeligt svar på spm af 19. maj 2021.

Der kan derfor ikke argumenteres for at den ene løsning har en bedre samfundsøkonomi end den anden. Dette er alt for usikkert....jfr. BaneDK

## **Afslutning**

Underskriftindsamlingen, som har foregået på Facebook, fylder en del i den "offentlige" debat i Ringsted, men er meget unuanceret og misforstået af en del underskrivere. Man har bedt folk skrive under på, at de var imod en sydlig omfartsbane, som ingen i Ringsted ønsker, men kun med småt skrevet at de faktisk også skrev under på at de var FOR den østlig udfletning.

INGEN i Ringsted ønsker en sydlig omfartsbane og mange har derfor skrevet under uden at tænke over at de så også skrev under på et ønske om østlig udfletning. Debatten er ledet af tidligere DSB medarbejder Thomas Albøg Olsen. Han bor selv i vest, i første parket til den vestlige løsning og har derfor naturligvis ingen ønsker om vestlig løsning.