

[REDACTED]

---

**Fra:** [REDACTED]  
**Sendt:** 23. august 2020 21:56  
**Til:** Ringsted  
**Emne:** Kapacitetsudvidelse ved Ringsted  
**Vedhæftede filer:** Høringssvar Kapacitetsudvidelse Ringsted\_RingstedErhvervsforum.pdf

**Kategorier:** kvittering sendt; overført til F2

Hermed fremsendes høringssvar fra Ringsted Erhvervsforum.

Med venlig hilsen  
[REDACTED] Formand

BaneDanmark  
Carsten Niebuhrsgade 43  
1577 København V  
hoeringringsted@bane.dk

## Hørings svar til debatoplæg vedr. Kapacitetsudvidelse ved Ringsted

Ringsted Erhvervsforum ønsker hermed kort at bidrage til den aktuelle høring omkring en kommende kapacitetsudvidelse ved Ringsted.

Allerførst bør det nævnes, at det udsendte høringsmateriale, omend præsenteret som et debatoplæg, er mangelfuldt i forhold til den konkrete placering af de forskellige løsningsmodeller, hvilket gør det svært at se hvordan sporlægningen er tænkt i de forskellige alternativer. Derfor vil en høring på baggrund af dette materiale ikke være fyldestgørende, og det forventes, at der vil blive udsendt yderligere materiale i høring senere.

BaneDanmark opstiller 4 løsningsmodeller, og gennemgår de opfattede fordele og ulemper ved alle fire. Det vil vi undlade her. For Ringsted Erhvervsforum er det afgørende, at en kommende kapacitetsudvidelse ikke begrænser Ringsted Kommunes fremtidige udviklingsmuligheder indenfor bosætning, erhvervsudvikling og infrastruktur, samt at kapacitetsudvidelsen tager højest muligt hensyn til Ringsteds borgere og den omgivende natur.

For Ringsted Erhvervsforum er det vigtigt, at en kommende udfletning placeres således:

- at Ringsteds særegne placering som et nationalt og regionalt trafikalt midtpunkt opretholdes og styrkes. Kapacitetsudvidelsen bør understøtte byens og det store oplands mange pendlere, samt de mange der dagligt pendler til Ringsted for at arbejde. Samtidig er det vigtigt for hele Region Sjælland, at der bliver en central mulighed for at komme på højhastighedsforbindelserne på tværs af landet, og dermed er der også et klart ønske om, at flest mulige tog kommer til at stoppe i Ringsted.
- at fremtidige nationale og internationale infrastrukturprojekter som f.eks. den kommende Femern-forbindelse og en potentiel Kattegatforbindelse indgår i en kommende løsningsmodel.
- at en kommende kapacitetsudvidelse ikke kompromitterer Ringsteds store nye erhvervspark og de investeringer, som lægges i dette område. Det er afgørende for byens fortsatte erhvervsudvikling, at der ikke skabes tvivl om planer og muligheder i dette område.
- at en kommende kapacitetsudvidelse ikke begrænser Ringsteds interne lokale infrastrukturelle udviklingsmuligheder, f.eks. i forhold til ønsket om at skabe en fuld ringvej i fremtiden.
- at en kommende kapacitetsudvidelse ikke afskærer byen på en sådan måde, at Ringsteds mange velfungerende landsbyer eller fremtidige bynære bosætningsprojekter vil blive påvirket.

- at en kommende kapacitetsudvidelse tager højst muligt hensyn til Ringsteds borgere og den omgivende natur, og der bør sikres maksimal og effektiv støjafskærmning, så gener undgås for borgere, natur og erhverv.

Med udgangspunkt i det nuværende debatoplæg, tilslutter Ringsted Erhvervsforum sig derfor anbefalingen af en østlig udledning, placeret så langt mod øst som muligt.

Ringsted Erhvervsforum

 Formand.

23. August 2020

[REDACTED]

---

**Fra:** [REDACTED]  
**Sendt:** 23. august 2020 22:00  
**Til:** Ringsted  
**Cc:** [REDACTED]  
**Vedhæftede filer:** Hoeringsvar\_fra [REDACTED].pdf  
**Kategorier:** kvittering sendt; overført til F2

Ringsted, 23. august 2020

Banedanmark  
Kapacitetsudvidelse Ringsted  
Carsten Niebuhrs gade 43  
1577 København V

E-mail: [hoeringringsted@bane.dk](mailto:hoeringringsted@bane.dk)

Hermed mit høringssvar om kapacitetsudvidelse ved Ringsted

Med venlig hilsen

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

23. august 2020

██████████  
██████████  
4100 Ringsted

Til Banedanmark

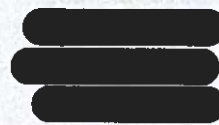
# Hørings svar om kapacitetsudvidelse Ringsted



Jeg går ind for at en udfletning etableres øst for Ringsted her mellem Adamshøj og Kværkeby / Fjællebro -



eller her mellem Adamshøj og Ringsted. Udgangspunktet bør være, at støjpåvirkning og synlighed samlet set ikke bliver større end i dag.



## Situationen omkring Ringsted station i dag.

Ringsted station er blevet en flaskehals for jernbanetrafikken i hele Danmark, efter at jernbanen København – Ringsted blev tilsluttet, med alle sporforbindelser i samme niveau, sådan at der er mange konflikter mellem tog i forskellige relationer.

Principtegning af Ringsted station (forenklet)



De røde pile viser togveje, der krydser hinanden

Overordnet svarer den nuværende udformning af sporene i og omkring Ringsted til, at man lod to store motorveje mødes i en lysregulering eller en rundkørsel. Status er, at samfundet stort set ikke har nogen gevinst af den nye bane, i det der ikke kører væsentligt flere tog, men togaftagene Ringsted – København er blevet fordelt på to jernbanestrækninger med større omkostninger til følge.

Der er derfor meget brug for en udfletningsløsning. Jernbaneudfletninger findes i forvejen mange steder, bl.a. ved Roskilde, Valby, Dybbølsbro, Hellerup, Vigerslev

Den bør etableres på en måde, der fremtidssikrer jernbanen uden for store anlægsomkostninger, er skånsom over for naturen og generer så få borgere som overhovedet muligt, både i anlægsperioden og efter ibrugtagningen.

## Min anbefaling vedrørende Banedanmarks forslag:

### *Vestlig udfletning - nej tak*

Der bør ikke bruges flere ressourcer på at undersøge den tidligere undersøgte vestlige udfletning, da den er trafikalt ringere med flere krydsningskonflikter (den binder DSB til et bestemt køreplansmønster i fremtiden) samt uacceptabelt lav gennemkørselshastighed mod Femern, foruden at den vil påføre mange borgere meget betydelige ulemper og medføre indgreb i naturen ved ådalen og øget støjbelastning og visuel belastning i ådalen og byområde. Desuden vil den vestlige udfletning i en meget lang anlægsperiode belaste togpassagerer, godskunder, beboere i byområde og færdsel langs åen i uacceptabelt høj grad.

23. august 2020

### *Nordlig eller sydlig omfartsbane – nej tak*

Jeg anbefaler Banedanmark, at man heller ikke bruger flere af samfundets ressourcer på at undersøge den af Banedanmark foreslåede nordlige omfartsbane og sydlige omfartsbane, da de enorme investeringer og gener for borgere og miljø ikke står mål med den bagatelagtige tidsgevinst – hvis der overhovedet vindes noget - sammenlignet med en østlig udfletning af god kvalitet. Ifølge Banedanmark er en østlig udfletning tilstrækkelig til at klare den forventede trafik. Det ville derfor være samfundsøkonomisk uholdbart at anlægge en ny jernbane med tilhørende nødvendig udfletning i begge ender, når én enkelt østlig udfletning i et område med landbrugsjord kan klare opgaven ganske udmærket.

*Udfletning øst for Ringsted – ja tak. Jeg vil gerne se flere spændende undersøgelser af muligheder, flere varianter med forskellige kvaliteter og forskellige omkostninger.*

Banedanmark bør fokusere på at undersøge flere alternative muligheder for en niveaufri udfletning øst for Ringsted langs de ca 4,5 km mellem Østre Ringvej og motorvejen. Man har tidligere fremlagt én model, der blev vurderet til at blive relativt kostbar, hvilket bl.a. bunder i, at den blev dimensioneret til højere hastigheder og større fleksibilitet end den vestlige løsningsmodel, der dengang blev sammenlignet med, således med spor og sporskifter dimensioneret til 250 km/t. Der er brug for flere alternative modeller, fordi en østlig løsning kan udformes på mange måder med forskellige kvaliteter og omkostninger.

Det er i sidste ende ikke Banedanmark, men de folkevalgte politikere, der skal træffe beslutning om en fremtidssikker løsning. Det er Banedanmarks opgave at undersøge flere alternativer med forskellige omkostninger og forskellige samfundsøkonomiske fordele og ulemper, sådan at politikerne er oplyst om mulighederne, inden de træffer en beslutning, der gerne skal være holdbar mange år ud i fremtiden.

Der bør derfor som minimum undersøges følgende varianter af en østlig løsning:

1. En minimumsløsning, der trafikalt er sammenlignelig med det tidligere fremlagte vestlige udfletningsforslag, dvs. tilsvarende hastigheder i forskellige relationer og tilsvarende antal af krydsningskonflikter, også kaldet fjendtlige togveje. Vi har endnu til gode at se en østlig løsning, der er sammenlignelig med Banedanmarks forslag til en vestlig løsning.
2. En eller flere løsninger med færre krydsningskonflikter end minimumsmodellen og højere hastigheder end i minimumsmodellen.
3. En idealløsning, som tillader samtidig kørsel af tog i alle mulige relationer gennem Ringsted og gennemkørselshastighed på mindst 200 km/t i alle mulige relationer. En sådan løsning vil være fleksibel i forhold til fremtidige køreplaner og sikre den størst mulige robusthed og rettidighed.
4. En belysning af forholdet mellem meromkostninger og den samfundsmæssige nytte af at øge hastigheden gennem udfletningen til 250 km/t.

For hver af de trafikale løsningsmodeller bør der anvises varianter, der i forskellig grad fører til lavere støjbelastning af omgivelserne end der er i området i dag og som gør jernbanen så lidt synlig som mulig. Jeg antager, at dette bedst opnås ved at flere spor i forbindelse med udfletningen sænkes så meget som

23. august 2020

muligt i forhold til omgivelserne, og at det optimale er, at nogle af sporene placeres i en overdækket tunnel.

*Den såkaldte korte sydlige omfartsbane - betinget ja tak, som supplement til en østlig udfletning*

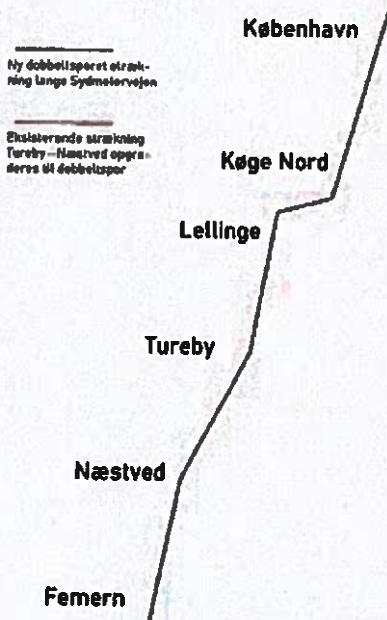
Denne løsning har faktisk væsentlige fordele, hvis den tilsluttes med passende sporudfletning i begge ender, men samfundsøkonomisk vil den blive meget kostbar, og derfor er det ikke sandsynligt, at der er politisk interesse for den. Den kan undersøges som en option i forbindelse med en østlig løsning nær Kværkeby/Fjællebro, således at udfletningsanlægget syd for motorvejen både sorterer trafikken på de fire spor ind mod Ringsted og udskiller den gennemkørende trafik ad denne nye banestrækning mod Næstved og Femern uden om Ringsted.

Den korte sydlige omfartsbane er vel at mærke ikke et alternativ til en østlig sporudfletning, men man kan udforme den østlige løsning (sporudfletning omkring Kværkeby) sådan, at der også indgår udfletning mod en sydlig omfartsbane. Det vil sige en østlig sporudfletning, der ud over at sortere trafikken i de fire hovedspor ind mod Ringsted også udfletter den gennemkørende trafik til/fra Femern mod den sydlige omfartsbane.

Alternativ til den korte sydlige omfartsbane

Jeg foreslår, at man undersøger en alternativ banestrækning, der kan føre den gennemkørende trafik – især de internationale godstog via Femern – uden om Ringsted uden de vidtgående indgreb i naturområder og boliger, som Banedanmarks forslag om en jernbane fra Kværkeby til Glumsø uundgåeligt vil føre med sig.

Ølby-Tureby forbindelsesbane / godsforbindelsesbane



23 august 2020



23. august 2020

Jeg foreslår derfor at undersøge en udfletning fra den nye bane ved Ølby/Lellinge med en ny banestrækning, der krydser Vestmotorvejen og følger Sydmotorvejen indtil lige syd for Herfølgefrakørselen, hvor den nye banestrækning kan flette sammen med Lillesyd-banen umiddelbart nord fra Tureby. For at sikre fleksibel kørsel i begge retninger og markant udvide kapaciteten syd for Tureby bør Lillesyd opgraderes til dobbeltspor mellem Tureby og Næstved.

Der er ganske vist allerede anlagt en enkeltsporet forbindelse til Lillesyd i Køge Nord, men at køre mange store godstog ad en enkeltsporet jernbane ind gennem centrum af Køge by helt til Næstved har ingen gang på jorden.

En forbindelsesbane langs motorvejen samler støjbelastningen i en motorvejskorridor og forstyrrer ikke hidtil uberørte naturområder.

Forslaget om en forbindelsesbane er ikke et alternativ til en østlig udfletning ved Ringsted, men et alternativ til Banedanmarks forslag om en såkaldt kort sydlig forbindelsesbane ved Ringsted. Der er under alle omstændigheder brug for en udfletning ved Ringsted, og det mindst ringe sted at etablere den er øst for Ringsted mellem Østre Ringvej og motorvejen.

Venlig hilsen

[REDACTED]

**Fra:** [REDACTED]  
**Sendt:** 23. august 2020 22:02  
**Til:** Ringsted  
**Emne:** Høringssvar om kapacitetsudvidelse Ringsted fra Bjarne Nielsen  
**Vedhæftede filer:** Høringssvar\_fra [REDACTED].pdf

**Kategorier:** kvittering sendt; overført til F2

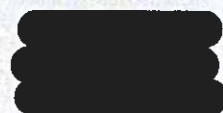
Ringsted, 23. august 2020

Banedanmark  
Kapacitetsudvidelse Ringsted  
Carsten Niebuhrs gade 43  
1577 København V  
E-mail: [hoeringringsted@bane.dk](mailto:hoeringringsted@bane.dk)

Hermed mit høringssvar om kapacitetsudvidelse ved Ringsted

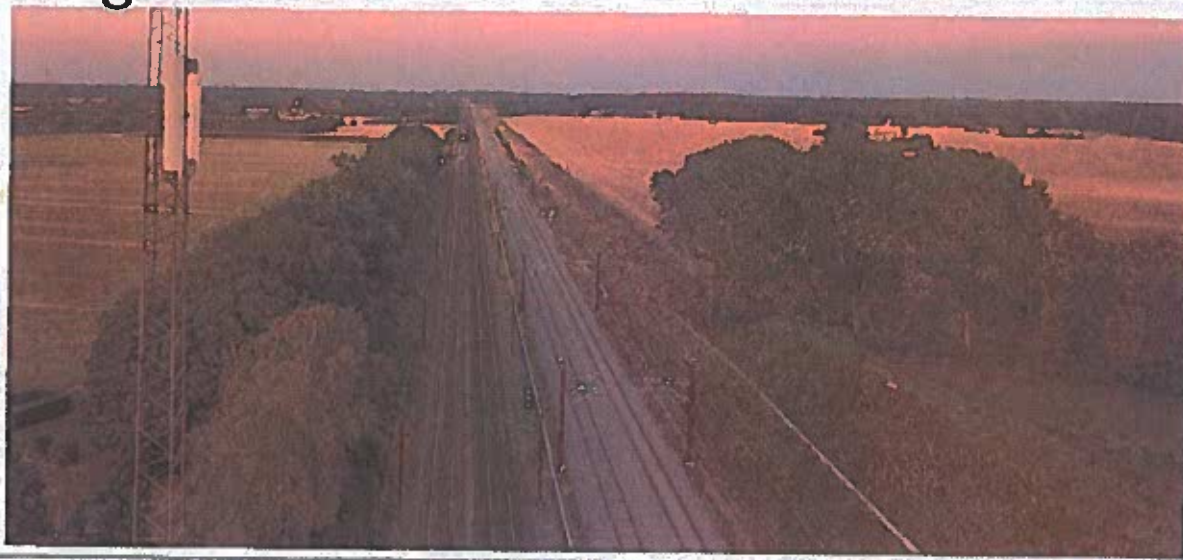
Med venlig hilsen

23. august 2020



Til Banedanmark

# Hørings svar om kapacitetsudvidelse Ringsted



Jeg går ind for at en udletning etableres øst for Ringsted her mellem Adamshøj og Kværkeby / Fjællebro -



eller her mellem Adamshøj og Ringsted. Udgangspunktet bør være, at støjpåvirkning og synlighed samlet set ikke bliver større end i dag.



## Situationen omkring Ringsted station i dag.

Ringsted station er blevet en flaskehals for jernbanetrafikken i hele Danmark, efter at jernbanen København – Ringsted blev tilsluttet, med alle sporforbindelser i samme niveau, sådan at der er mange konflikter mellem tog i forskellige relationer.

Principtegning af Ringsted station (forenklet)



De røde pile viser togveje, der krydser hinanden

Overordnet svarer den nuværende udformning af sporene i og omkring Ringsted til, at man lod to store motorveje mødes i en lysregulering eller en rundkørsel. Status er, at samfundet stort set ikke har nogen gavn af den nye bane, i det der ikke kører væsentligt flere tog, men togafgangene Ringsted – København er blevet fordelt på to jernbanestrækninger med større omkostninger til følge.

Der er derfor meget brug for en udfletningsløsning. Jernbaneudfletninger findes i forvejen mange steder, bl.a. ved Roskilde, Valby, Dybbølsbro, Hellerup, Vigerslev

Den bør etableres på en måde, der fremtidssikrer jernbanen uden for store anlægsomkostninger, er skånsom over for naturen og generer så få borgere som overhovedet muligt, både i anlægsperioden og efter ibrugtagningen.

## Min anbefaling vedrørende Banedanmarks forslag:

### Vestlig udfletning - nej tak

Der bør ikke bruges flere ressourcer på at undersøge den tidligere undersøgte vestlige udfletning, da den er trafikalt ringere med flere krydsningskonflikter (den binder DSB til et bestemt køreplansmønster i fremtiden) samt uacceptabelt lav gennemkørselshastighed mod Femern, foruden at den vil påføre mange borgere meget betydelige ulemper og medføre indgreb i naturen ved ådalen og øget støjbelastning og visuel belastning i ådalen og byområde. Desuden vil den vestlige udfletning i en meget lang anlægsperiode belaste togpassagerer, godskunder, beboere i byområde og færdsel langs åen i uacceptabelt høj grad.

*Nordlig eller sydlig omfartsbane - nej tak*

Jeg anbefaler Banedanmark, at man heller ikke bruger flere af samfundets ressourcer på at undersøge den af Banedanmark foreslåede nordlige omfartsbane og sydlige omfartsbane, da de enorme investeringer og gener for borgere og miljø ikke står mål med den bagatelagtige tidsgevinst – hvis der overhovedet vindes noget - sammenlignet med en østlig udfletning af god kvalitet. Ifølge Banedanmark er en østlig udfletning tilstrækkelig til at klare den forventede trafik. Det ville derfor være samfundsøkonomisk uholdbart at anlægge en ny jernbane med tilhørende nødvendig udfletning i begge ender, når én enkelt østlig udfletning i et område med landbrugsjord kan klare opgaven ganske udmærket.

*Udfletning øst for Ringsted – ja tak. Jeg vil gerne se flere spændende undersøgelser af muligheder, flere varianter med forskellige kvaliteter og forskellige omkostninger.*

Banedanmark bør fokusere på at undersøge flere alternative muligheder for en niveaufri udfletning øst for Ringsted langs de ca 4,5 km mellem Østre Ringvej og motorvejen. Man har tidligere fremlagt én model, der blev vurderet til at blive relativt kostbar, hvilket bl.a. bunder i, at den blev dimensioneret til højere hastigheder og større fleksibilitet end den vestlige løsningsmodel, der dengang blev sammenlignet med, således med spor og sporskifter dimensioneret til 250 km/t. Der er brug for flere alternative modeller, fordi en østlig løsning kan udformes på mange måder med forskellige kvaliteter og omkostninger.

Det er i sidste ende ikke Banedanmark, men de folkevalgte politikere, der skal træffe beslutning om en fremtidssikker løsning. Det er Banedanmarks opgave at undersøge flere alternativer med forskellige omkostninger og forskellige samfundsøkonomiske fordele og ulemper, sådan at politikerne er oplyst om mulighederne, inden de træffer en beslutning, der gerne skal være holdbar mange år ud i fremtiden.

Der bør derfor som minimum undersøges følgende varianter af en østlig løsning:

1. En minimumsløsning, der trafikalt er sammenlignelig med det tidligere fremlagte vestlige udfletningsforslag, dvs. tilsvarende hastigheder i forskellige relationer og tilsvarende antal af krydsningskonflikter, også kaldet fjendtlige togveje. Vi har endnu til gode at se en østlig løsning, der er sammenlignelig med Banedanmarks forslag til en vestlig løsning.
2. En eller flere løsninger med færre krydsningskonflikter end minimumsmodellen og højere hastigheder end i minimumsmodellen.
3. En idealløsning, som tillader samtidig kørsel af tog i alle mulige relationer gennem Ringsted og gennemkørselshastighed på mindst 200 km/t i alle mulige relationer. En sådan løsning vil være fleksibel i forhold til fremtidige køreplaner og sikre den størst mulige robusthed og rettidighed.
4. En belysning af forholdet mellem meromkostninger og den samfundsmæssige nytte af at øge hastigheden gennem udfletningen til 250 km/t.

For hver af de trafikale løsningsmodeller bør der anvises varianter, der i forskellig grad fører til lavere støjbelastning af omgivelserne end der er i området i dag og som gør jernbanen så lidt synlig som mulig. Jeg antager, at dette bedst opnås ved at flere spor i forbindelse med udfletningen sænkes så meget som

23. august 2020

muligt i forhold til omgivelserne, og at det optimale er, at nogle af sporene placeres i en overdækket tunnel.

*Den såkaldte korte sydlige omfartsbane – betinget ja tak, som supplement til en østlig udfletning*

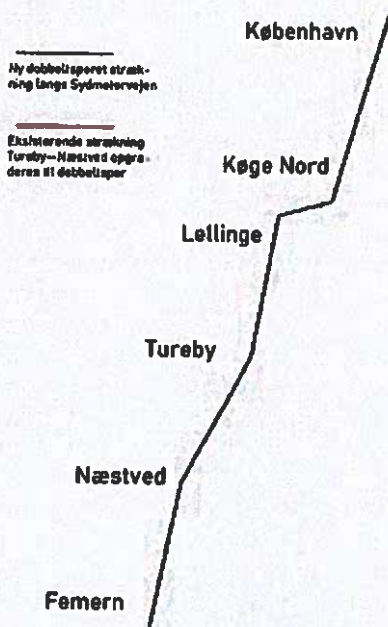
Denne løsning har faktisk væsentlige fordele, hvis den tilsluttes med passende sporudfletning i begge ender, men samfundsøkonomisk vil den blive meget kostbar, og derfor er det ikke sandsynligt, at der er politisk interesse for den. Den kan undersøges som en option i forbindelse med en østlig løsning nær Kværkeby/Fjællebro, således at udfletningsanlægget syd for motorvejen både sorterer trafikken på de fire spor ind mod Ringsted og udskiller den gennemkørende trafik ad denne nye banestrækning mod Næstved og Femern uden om Ringsted.

Den korte sydlige omfartsbane er vel at mærke ikke et alternativ til en østlig sporudfletning, men man kan udforme den østlige løsning (sporudfletning omkring Kværkeby) sådan, at der også indgår udfletning mod en sydlig omfartsbane. Det vil sige en østlig sporudfletning, der ud over at sortere trafikken i de fire hovedspor ind mod Ringsted også udfletter den gennemkørende trafik til/fra Femern mod den sydlige omfartsbane.

Alternativ til den korte sydlige omfartsbane

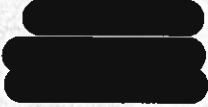
Jeg foreslår, at man undersøger en alternativ banestrækning, der kan føre den gennemkørende trafik – især de internationale godstog via Femern – uden om Ringsted uden de vidtgående indgreb i naturområder og boliger, som Banedanmarks forslag om en jernbane fra Kværkeby til Glumsø uundgåeligt vil føre med sig.

Øby-Tureby forbindelsesbane / godsforbindelsesbane



23 august 2020

23. august 2020

  
Jeg foreslår derfor at undersøge en udfletning fra den nye bane ved Ølby/Lellinge med en ny banestrækning, der krydser Vestmotorvejen og følger Sydmotorvejen indtil lige syd for Herfølge-frakørselen, hvor den nye banestrækning kan flette sammen med Lillesyd-banen umiddelbart nord fra Tureby. For at sikre fleksibel kørsel i begge retninger og markant udvide kapaciteten syd for Tureby bør Lillesyd opgraderes til dobbeltspor mellem Tureby og Næstved.

Der er ganske vist allerede anlagt en enkeltsporet forbindelse til Lillesyd i Køge Nord, men at køre mange store godstog ad en enkeltsporet jernbane ind gennem centrum af Køge by helt til Næstved har ingen gang på jorden.

En forbindelsesbane langs motorvejen samler støjbelastningen i en motorvejskorridor og forstyrrer ikke hidtil uberørte naturområder.

Forslaget om en forbindelsesbane er ikke et alternativ til en østlig udfletning ved Ringsted, men et alternativ til Banedanmarks forslag om en såkaldt kort sydlig forbindelsesbane ved Ringsted. Der er under alle omstændigheder brug for en udfletning ved Ringsted, og det mindst ringe sted at etablere den er øst for Ringsted mellem Østre Ringvej og motorvejen.

Venlig hilsen



**Fra:** [REDACTED]  
**Sendt:** 23. august 2020 22:10  
**Til:** Ringsted  
**Emne:** JA til øst løsning. NEJ til vest, syd og nord løsninger.  
**Kategorier:** kvittering sendt; overført til F2

Til Banedanmark.

Som mangeårig beboer i den vestlige del af Ringsted, har jeg fuldt den lange ombygning af Ringsted station og de tilknyttede debatter om fremtidig udbygning af kapaciteten. Banedanmarks nyeste forslag om en nordlig eller sydlig linjeføring uden om Ringsted, virker som en meget dårlig løsning, der vil genere mange mennesker. Både i byggefase og i fremtiden, da den går i gennem bebyggelse og samtidig begrænser fremtidig udbygning af Ringsted by.

Den vestlige løsning er direkte dårlig, den vil belaste en masse beboer både i anlægsfasen og en fremtidig dårlig fremtoning i naturen, da den bygges højt. Desuden har denne løsning en begrænset hastigheds forøgelse, sydover til Fehmern, da udfletnings kurverne ligger for tæt på Ringsted station.

1. Prioritet må og skal være den østlige løsning: Den kan bygges på åbne marker, hvor få beboer berøres både i anlægsfasen og senere under drift. Der kan flettes med høj hastighed på et langt stykke, både nu og i fremtiden, når der bliver indsat hurtigere togsæt. Naturen berøres herved i mindre grad, især ved hel eller delvis nedgravning

Hvis Banedanmark og deres bestemmende politikere er deres ansvar bevidst, vælger de den østlige løsning. Bevilger hvad det koster, så vi får den bedste, hurtigste og mest fremtidssikre løsning. Lyt til den lokale befolkning og de dygtige mennesker i nærområdet, som også har en del jernbane teknisk forstand. Lad Banedanmark komme med de realistiske økonomiske beregninger på en øst løsning og ikke et kunstigt højt tal.

Venlig hilsen.  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]



[Redacted]

**Fra:** [Redacted]  
**Sendt:** 23. august 2020 22:20  
**Til:** Ringsted  
**Emne:** Høringssvar om kapacitetsudvidelse i Ringsted  
**Kategorier:** kvittering sendt; overført til F2

**Høringssvar**

Omfartsbanerne er ikke særlig velbeskrevet i oplægget, men dog tilstrækkeligt til at man kan se, det er dårlige løsninger. De synes alle at fokusere udelukkende på kapacitetsudvidelsen isoleret set og ikke som et integreret projekt i området omkring Ringsted. Der er fx ikke taget højde for andre planer, som omfartsbanerne kan kolliderer med, herunder planer for mere erhverv. Sammenholdt med at omfartsbanerne får den mest vidtrækkende konsekvens for naturen, og at de forventes at være dyrere end udfletningerne, er der ingen grund til at bruge kræfter på at beskrive og vurdere dem yderligere. De bør skrinlægges.

Af de to løsninger med udfletning er den østlige så klart at foretrække. Den giver de bedste muligheder for trafikafvikling, når den er etableret, og i anlægsfasen vil den alt andet lige give færre gener, end den vestlige.

Med venlig hilsen

[Redacted signature]

[Redacted]

**Fra:** [Redacted]  
**Sendt:** 23. august 2020 23:00  
**Til:** Ringsted  
**Emne:** Høringssvar vedr kapacitetsudvidelse Ringsted  
**Vedhæftede filer:** rg-svar-2020.pdf  
**Kategorier:** kvittering sendt; overført til F2

Hermed sender jeg et høringssvar til den igangværende høring om kapacitetsudvidelse ved og omkring Ringsted.

--  
[Redacted]

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
23. august 2020

Til: Banedanmark  
Sendt via email

### Hørings svar vedr. kapacitetsudvidelse Ringsted

Vi må holde os for øje at formålet med projektet er at få en *holdbar og langsigtet løsning på flaskehalsen* ved Ringsted. Der er allerede én gang (i 2018) lavet en meget skrabet løsning. Derfor bør man efter min mening ikke stille sig tilfreds blot med at den valgte løsning vil kunne afvikle det forventede trafikniveau i 2030 – så risikerer vi at blot en beskedent forøgelse af trafikken udover det niveau betyder at der endnu engang bliver brug for dyre ombygninger.

I stedet for 2030 bør ambitionsniveauet være at Ringsted *umuligt kan blive flaskehals igen*, medmindre der bliver bygget nye baner eller flere spor at køre tog mod Ringsted på. Nærmere bestemt bør en løsning sikre at en *hvilken som helst kombination af meningsfulde togbevægelser* kan afvikles samtidigt og konfliktfrit, så længe alle tog kører ad højre spor og ingen af togene skal bruge samme spor før eller efter Ringsted.

Dette kan umiddelbart lyde som et meget ambitiøst mål, men som jeg beskriver nedenfor kan det faktisk opnås med ganske beskedne midler ved en *østlig udflætning*. Andre løsninger bør ikke vælges medmindre de kan give samme grad af konfliktfrihed.

Vest for Ringsted grener banen mod Næstved fra kun 5-600 meter fra perronenderne. Det virker ikke realistisk at lave en udflætning med fuld konfliktfrihed dér – det ville kræve en masse nye spor på kryds og tværs gennem det åbne land mellem Ringsted og Sigersted. Derfor antager jeg at den vestlige udflætning der antydes i høringsmaterialet vil være en skrabet udgave der *ikke giver konfliktfrihed mellem alle togbevægelser*. Det er ikke godt nok til at være en langsigtet løsning.

Så er der omfartsbanerne. Det generelle problem med dem er at de skal sluttes til de eksisterende baner øst for Ringsted. Hvis omfartsbanen skal forbindes mod både Roskilde og Køge Nord, bliver denne tilslutning i sig selv lige så kompleks og dyr som en østlig udflætning. Faktisk bliver det værre fordi der ikke er nær så god plads til udflætningsanlægget for en omfartsbane.

Hvis omfartsbanen på den anden side kun forbindes mod enten Roskilde eller Køge Nord, bliver slutresultatet i hvert fald ikke at alle togbevægelser kan kombineres konfliktfrit.

Det er ikke klart at en omfartsbane kan give en væsentlig *større* kapacitetsforbedring end en konfliktfri østlig udflætning. Den eneste mulighed synes at være at den lader et tog der ellers ville være gennemkørende i Ringsted, overhale et standsende tog. Men i almindelighed må man antage at det gennemkørende tog vil være kommet til Ringsted via Køge Nord. Hvis det standsende tog kommer fra Roskilde, kan overhalingen helt af sig selv ske øst for Kværkeby alligevel – så alt hvad vi får ud af en omfartsbanen er at den udvider en allerede eksisterende mulighed for overhalinger med omkring 10 km. Hvis vi skal bygge overhalingsmuligheder vil det give mere smæk for skillingen at lægge dem længere vestpå, så lyntoget kan køre gennem Ringsted lige *før* et standsende tog og så senere også overhale regionaltoget *foran* det.

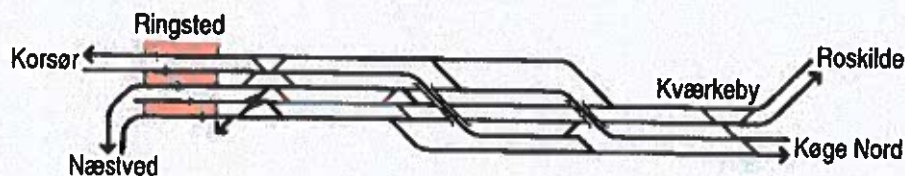
Et yderligere problem med omfartsbaner er at de skal forbindes til den eksisterende bane *vest* for Ringsted. Idet omfartsbanen allerede er dyrere end en udflætning vil der opstå et betydeligt politisk pres til at udforme disse tilslutninger billigt – dvs. med krydsninger i niveau – især hvis budgettet er ved at skride og man skaffer beregninger der siger at den billige tilslutning har tilstrækkelig kapacitet indtil engang i 2030'erne. Så ender vi igen med en skrabeløsning med køreplansmæssige bindinger mellem de to køreretninger – og så skal der på et tidspunkt lappes på det med et helt nyt projekt.

Som høringsmaterialet gør opmærksom på, vil en omfartsbane kunne gavne ved at flytte støj fra gennemkørende tog ud af Ringsted by. Såfremt der er politisk vilje til at forkæle Ringstedborgerne med en omfartsbane, er det naturligvis fint nok. Men det synes noget lusket at bogføre dét som et *kapacitetsprojekt*.

En sydlig omfartsbane vil også give højhastighedstog mod Fehmarn mulighed for at undgå hastighedsbegrænsningen på 140 km/t i kurven vest for Ringsted. Men igen vil det jo være et kurveudretningsprojekt, ikke et kapacitetsprojekt.

### Principskitse til en østlig udflætning

Alt det ovenstående hænger på min påstand om at det *kan* lade sig gøre at bygge en østlig udflætning fuldstændig konfliktfrit uden at den bliver særlig dyr i forhold til andre muligheder. For at det ikke skal blive det rene fantasteri, må jeg hellere vise én mulig måde at gøre det på:



De sporforbindelser der er vist med rødt bruges ikke i ordinær drift. I vestenden af Ringsted er kun de gennemgående spor vist.

Spor 4's forlængelse ud mod udflætningen (vist med blå) tjener til at regionaltog til/fra Roskilde som vender i spor 4, kan ankomme og afgang uden konflikt med tog til/fra Fehmarn via Køge Nord. Det kan være besværligt at udvide banen til fem spor ud for postcenteret, men forlængelsen af spor 4 kan anlægges senere uden at investeringen i selve udflætningen går tabt.

Udflætningen kræver kun to brobygværker – mindre kan en fornuftig kapacitetsløsning vist alligevel ikke gøres for. Den giver konfliktfrihed i begge køreretninger, så der fx kan køres fra Roskilde mod Næstved samtidig med fra Køge Nord mod Korsør.

To af de fire ramper op til broerne kan overlappes i længderetningen, og ramperne kan gøres forholdsvis stejle, idet de kun benyttes af tog fra Korsør (som har kunnet komme op fra Storebæltstunnelen) henholdsvis tog fra Køge Nord (og det forudsættes at tunge godstog kører via Roskilde). Så der burde være plads til hele molevitten på de 3,6 km mellem Østre Ringvej og Bedstedvej. På dette stykke er banen omgivet af marker, og arealet til udflætningen bør derfor kunne erhverves uden store omkostninger.

Med venlig hilsen

████████████████████

[REDACTED]

---

**Fra:** [REDACTED]  
**Sendt:** 23. august 2020 23:02  
**Til:** Ringsted  
**Emne:** Østlige udfletning

**Kategorier:** kvittering sendt; overført til F2

Til bane Danmark.

En østlig udfletning er den rigtige løsning.

Med venlig hilsen

[REDACTED]

[REDACTED]

Sendt fra min iPad

[REDACTED]

**Fra:** [REDACTED]  
**Sendt:** 23. august 2020 23:29  
**Til:** Ringsted  
**Emne:** Høringssvar kapacitetsudvidelse Ringsted  
**Vedhæftede filer:** høringssvar banedanmark.pdf  
**Kategorier:** kvittering sendt; overført til F2

Hej BaneDanmark,

Vi har til denne mail vedhæftet vores input i forhold til kapacitetsudvidelsen i Ringsted.

Med Venlig hilsen  
[REDACTED]

Den 23. august 2020

Att: BaneDanmark  
Kapacitetsudvidelse Ringsted  
Carsten Niebuhrs gade 43  
1577 København V  
[hoeringringsted@bane.dk](mailto:hoeringringsted@bane.dk)

## Høringssvar Kapacitetsudvidelse ved Ringsted.

Som beboer i lokalområdet uden for Ringsted, har vi med interesse og skepsis læst BaneDanmarks oplæg til kapacitetsudvidelsen ved Ringsted. Vi er fuld forstående for at der er behov at kapaciteten bliver udvidet omkring Ringsted. Vi kan dog på ingen forstå eller acceptere at BaneDanmark vil skære en dyb fuge i vores skønne naturrige nærområde.

Vi tager udgangspunkt i vores egen situation og vores egne perspektiver.

Miljøpåvirkning – påvirkningen af natur såvel som mennesker, der i dag kun er påvirket af den eksisterende jernbane, og hvor der i forvejen er lavet støjreducerende tiltag – Contra en hel ny miljøpåvirkning som, uanset støjreducerende tiltag må forventes at være langt større, både støjmessigt og især visuelt og miljømæssigt, herunder for naturen og det vilde dyreliv. En udfletningsløsning vil give den mindste miljøpåvirkning, og give den der hvor man dels i forvejen har den i dag, del hvor man også i forvejen har gjort tiltag til at reducerer denne miljøpåvirkning. En omfartsbane-løsning vil alt i andet lige "sprede" denne miljøpåvirkning ud over et langt større område. Det er jo ikke sådan at borgerne i Ringsted ikke vil kunne høre f.eks. et gods- eller passagertog der kører på en omfartsbane. Det ville blot medføre at der er flere der får påvirkning fra jernbanen tæt på.

### Omfartsbane

Omfartsbanen, især den sydlige omfartsbane kan muligvis fjerne trafik fra Ringsted station, men løser ikke stationens nuværende og grundlæggende problem, hvor den vestgående togvej fra Tib str. 6 konflikter med den østgående togvej på Tib str. 1. det betyder at Ringsted stadig vil være en flaskehals i tilfælde af driftstop eller infrastrukturarbejde på en evt. omfartsbane.

Det er muligt at en omfartsbane medfører færre gener i form af støj og støv – i Ringsted by. Men til gengæld medfører det en stærk forøgelse af meget tung trafik på små landeveje og igennem små landsbysamfund uden for Ringsted, som bestemt ikke er dimensioneret til tung trafik i et sådant omfang der er nødvendigt ved etablering af en helt ny jernbane. Det vil derfor skabe udfordringer på trafiksikkerheden for bl.a. børn, kæledyr, cykister og andre lette trafikanter, udover at medfører fornævnte gener i form af støj og støv til disse områder.

Løsningen med en omfartsbane vurderer I selv i BaneDanmark vil være den der har størst påvirkning af naturen. Foruden at det vil give støjpåvirkninger andre steder end hvor man i dag allerede er vant til at høre jernbanen, så vil det også i voldsom grad skæmme både landskab, natur og rekreative interesser uden for Ringsted by.



Endelig må det være forkert, at BaneDanmark forventer 0 godstog igennem Ringsted station med en sydlig omfartsbane. Med mindre man enten forudsætter at de nuværende 3 daglige godstog i hver retning imellem Høje Taastrup kombiterminal og Fredericia, samt det tilsvarende antal transit-godstog der dagligt udveksler vogne i Høje Taastrup, enten ophører eller man forudsætter at der anlægges en ny udfletning imellem omfartsbanen og både Tib str. 1 og str. 6 øst for Ringsted?

**Udfletningsløsninger.**

Her har borgerne i Ringsted de sidste mange år tydeligt tilkendegivet at man ikke anser en vestlig udfletning som værende løsningen på kapacitetsproblemerne i Ringsted, en opfattelse vi kan tilslutte os.

Øst for Ringsted har man til gengæld hele strækningen mellem Kværkeby og Ringsted til at lave niveaufri udfletning beregnet til højhastighed, og hvor færrest må antages at være generet mere af jernbanen end de allerede er i dag, foruden den forventede stigning i togtrafik, med bl.a. den kommende femernbælt forbindelse.

Set i det lys vil en nordlig omfartsbane, langs motorvejen, give de mindste gener og påvirkning af natur og rekreative interesser, af disse forslående omfartsbaner.

Vores overbevisning er at en østlige udfletningsløsning der en løsning der bedst kan løse det kapacitetsproblem der i Ringsted. Det Generer færrest der ikke i forvejen allerede er generet af jernbanen og samtidig vil være en økonomisk fornuftig løsning.

Med venlig hilsen

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

[REDACTED]

**Fra:** [REDACTED]  
**Sendt:** 23. august 2020 23:32  
**Til:** Ringsted  
**Emne:** Høringssvar til Debatoplæg - Kapacitetsudvidelse ved Ringsted (KURI)  
**Vedhæftede filer:** Høringssvar KUR [REDACTED].pdf

**Kategorier:** kvittering sendt; overført til F2

Til; Banedanmark  
Kapacitetsudvidelse Ringsted  
Carsten Niebuhrs gade 43  
1577 København V

E-mail: [hoeringringsted@bane.dk](mailto:hoeringringsted@bane.dk)

**Kvitter venligst for modtagelsen af denne mail.**

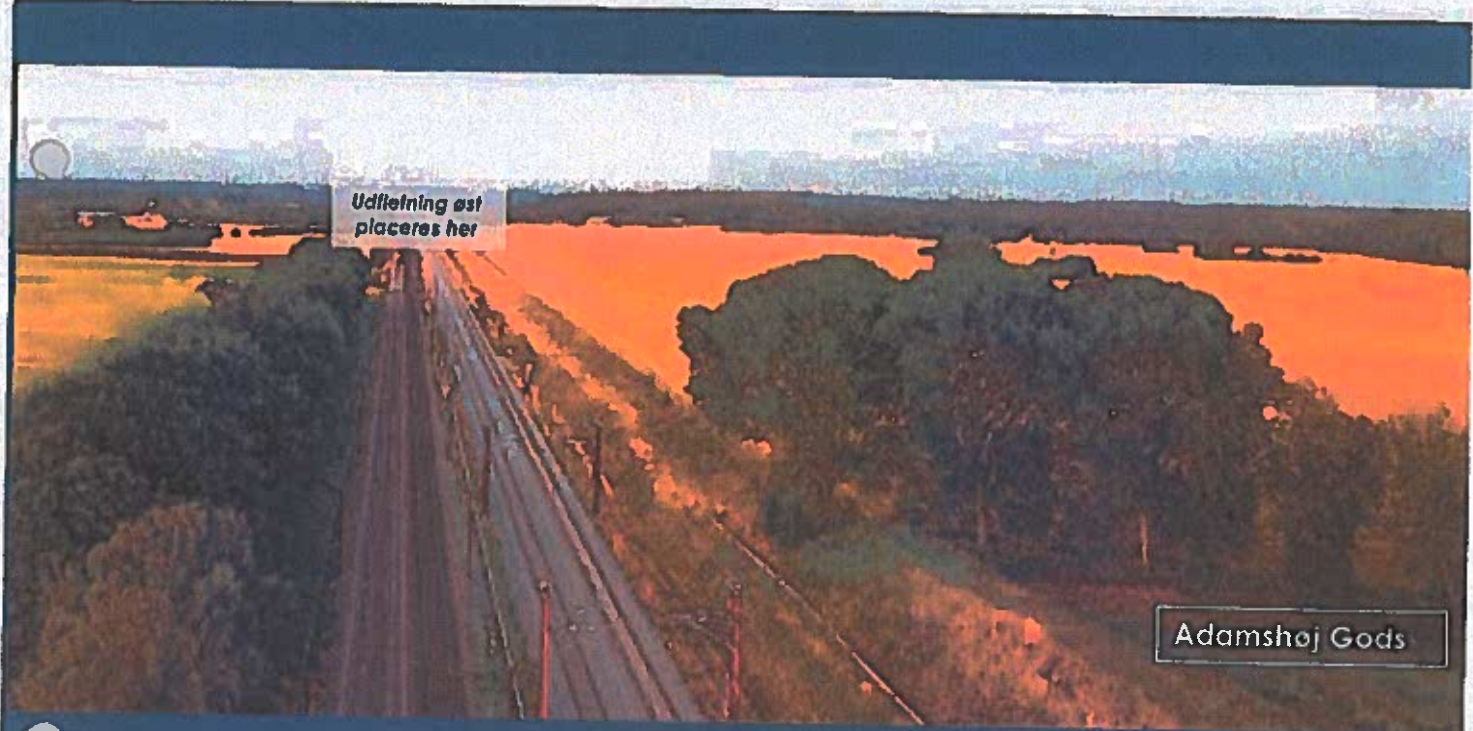
Vedhæftet følger mit høringssvar vedrørende kapacitetsudvidelse af jernbanen ved Ringsted KURI.

Med venlig hilsen

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]



Hørings svar på debatoplæg fra Banedanmark  
Kapacitetsudvidelse ved Ringsted - (KURI)



[Redacted text]

# Indholdsfortegnelse

<b>1. Sammenfatning</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Tilrettelæggelse af høringsprocessen og høringsnotatet</b> .....	<b>3</b>
2.1 Høringsprocessen .....	3
2.2 Høringsnotatet .....	4
2.2.1 Prissætninger .....	4
2.2.2 Den bedst løsning - nye forslag .....	4
2.2.3 Udfletningsproblematikken .....	5
<b>3. Forhold vedrørende placeringen</b> .....	<b>6</b>
3.1 Ringsted Station .....	6
3.2 Det åbne land mellem Adamshøj og Ringsted .....	7
3.3 Det åbne land mellem Adamshøj og Fjællebro .....	7
<b>4. Trafikkapacitet</b> .....	<b>8</b>
4.1 Den østlige udfletning vest for Adamshøj (Ø2015) .....	9
4.2 Optimeret forslag til østlig udfletning øst for Adamshøj (Ø2020) .....	10
4.3 Den vestlige udfletning på Ringsted Station (V2013) .....	10
4.4 Kvalitativ sammenligning af de tre niveaufri udfletninger .....	11
<b>5. Omfartsbaner rundt om Ringsted</b> .....	<b>13</b>
5.1 Den nordlige omfartsbane .....	14
5.2 Den sydlige omfartsbane .....	16
5.3 Den korte sydvestlige omfartsbane .....	17
<b>Kildeangivelse</b> .....	<b>18</b>

Tal i [x] henviser til kildeangivelsen på den sidste side i dette høringsvar

[Redacted signature block]

# 1. Sammenfatning

- 1.) Kapacitetsudvidelsen på jernbanen ved Ringsted skal ske ved et byggeri længst muligt øst for Ringsted
- 2.) Der skal alene arbejdes ud fra en konkretisering af den undersøgte niveufri udfletning mellem Adamshøj og Ringsted og den skal optimeres så:
  - Den visuelle påvirkning og støjen ikke forøges væsentligt i forhold til nuværende forhold
  - Trafikkapaciteten er tilstrækkelig til fremtidige trafik, herunder også Kattegatforbindelsen
- 3.) En niveaufri udfletning på Ringsted Station ved Korsevænget skal ikke nærmere undersøges fordi den har ikke tilstrækkelig kapacitet til fremtidens behov, og den kan ikke optimeres i forhold til visuel påvirkning og støj.
- 4.) Undersøgelserne af omfartsbanerne rundt om Ringsted skal stoppes hurtigst muligt. Det er spild ad penge.
- 5.) Fortsættelse af yderlige undersøgelser, indebærer en risiko for at kapacitetsudvidelsen ved Ringsted ikke kan stå færdig til Femern Forbindelsen åbner i 2028.

## 2. Tilrettelæggelse af høringsprocessen og høringsnotatet

### 2.1 Høringsprocessen

Høringsprocessen har løbet over perioden 1. juli til 23. august 2020. En periode hvor familien Danmark og politikerne traditionelt holder helt fri - også fra medierne. Det har fremgået af dagspressen at Banedanmark ikke havde til hensigt at afholde et borgermøde før efter høringsperioden.

Et borgermøde kom først i stand, fordi der var opstået stemning af utryghed og magtesløshed blandt borgerne i Ringsted, og især fordi Debatoplægget [2] indeholdt meget sparsomme oplysninger. For de fleste borgere rejste Debatoplægget [2] flere spørgsmål end svar. I brev fra transportministeren til transportudvalget [1] hedder det: *"Undersøgelsen skal tilvejebringe det bedst mulige beslutningsgrundlag"*.

Det bedst mulige beslutningsgrundlag forudsætter efter min opfattelse inddragelse og lydhørhed overfor borgernes ønsker. Borgerne i Sorø vil jo i den grad blive berørt af en evt. sydlig omfartsbane og har ikke modtaget information fra Banedanmark, men er blevet opmærksom på situation gennem private bekendtskaber fra Ringsted og Fjenneslev.

Mange borgere har studeret Banedanmark linjeføringskort i Debatoplægget [2] indgående. De linjeføringer som Banedanmark viser for omfartsbanerne, virker ikke særligt velovervejede, men har nærmest karakter af nogle tilfælde streger på et papir. Når en styrelse som Banedanmark sender kortmateriale i høring, som det forventes at borgerne forholder sig til, må man som borger kunne forvente at der er foretaget nærmere analyser og at der ligger faglige overvejelser bag

Under borgermødet i Ringsted den 13. august 2020 oplyste Banedanmark at der ikke lå nogen faglig begrundelse bag stregerne til omfartsbanerne, men at de nærmest var en slags principskitse. Den oplysning burde klart have fremgået af Debatoplægget [2].

Borgere i Kværkeby, Benløse, Fjenneslev, Sorø og Høm har med god grund været meget bekymrede og bange for hvad fremtiden bringer. Det er ikke hensigtsmæssigt.

## 2.2 Høringsnotatet

Høringsnotatet indeholder en lang række antagelser og relateringer som ikke ses fagligt begrundet eller med kildeangivelse. I det efterfølgende har jeg opilstet nogle generelle forhold, hvor der savnes faglig argumentation eller referencer. **Mine kommentarer i dette afsnit er skrevet med blå farve.** Detaljerede forhold af tilsvarende karakter som relaterer sig specifikt til en bestemt type løsning er omtalt i det efterfølgende under de enkelte løsninger.

### 2.2.1 Prissætninger

Af notat til Forligskredsen [4] fremgår at: *"Der vil som nævnt skulle gennemføres en rebudgettering af hhv. niveaufri udfletning Øst og Vest i forhold til det estimat, der fremgår af sammenligningsnotatet [5] fra 2016. Den underbudgettering (på 118% forf.bem.), der er konstateret i det oprindelige estimat for anlægslovens løsning, vil også gøre sig gældende i forhold til disse to løsninger,..."* (niveaufri øst eller vest).

Af kommissoriet [2] fremgår at: *"..anlægsoverslag for de tidligere undersøgte løsninger ikke længere er retvisende".*

I 2015 blev den østlige udfletning i brev fra transportministeren til Villum Christensen [7] prissat til 1,296 mio.kr ved åbning i 2021, og den vestlige til 890 mio.kr. Antager man som transportministeriet at den vestlige er underbudgetteret med 118% ville den reelle pris være 1,940 mio.kr. Når man tager sværhedsgraden af byggeriet i betragtning virker en pris for den vestlige løsning realistisk. Jeg anser med pristalsregulering, prisen for den østlige løsning for valid, fordi den blev kalkuleret af COWI i 2015, i forbindelse med udarbejdelse af byggetegningerne, og fordi den er væsentlig lettere at bygge end den vestlige.

Derfor er det ikke retvisende når der i Debatoplægget [3] konkluderes: *"Baseret på tidligere undersøgelser er det forventningen, at vestlig udfletning vil være den billigste af de fem omtalte løsninger."*

Et yderligere argument for at den vestlige løsning var prissat alt for lavt i forhold til den østlige løsning, fremgår af den kvalitetssikring som blev foretaget af Rambøll [8], hvoraf det om den vestlige løsning bl.a. fremgår: *"Dog kunne ønskes mere præcise beskrivelser, da det ikke altid er klart hvilke konkrete risikoforhold vurderingen af sandsynlighed og konsekvens dækker over."*

*For risikoregistrene for 0+ løsningen og den niveaufri udfletning i vest, fremgår det ikke, om risici har været vurderet i forhold til anlægsbudgettet. Det er derfor ej heller tydeligt, om nogle risikoposter er lukket eller reduceret som følge af budgetsatte poster. Specielt for den niveaufri udfletning i vest fremgår det ikke tydeligt hvad grundlaget er for vurdering af risici vedr. sikringsanlægget."*

Om løsningen i øst heder det: *"Risikobeskrivelser såvel som uddybende beskrivelser af årsager og risikoreducerende tiltag vurderes at være relevante og dækkende."*

### 2.2.2 Den bedste løsning - nye forslag

Formålet med høringen er ifølge Debatoplægget [3] *"..at indhente forslag til løsninger"* og "i slutningen af 2019 igangsatte forligskredsen "Bag bedre og billigere kollektiv trafik" en ny undersøgelse af en brugbar løsning ved Ringsted. Det blev pointeret at Banedanmark er bemyndiget til at finde "den bedste løsning ved Ringsted" og "at nye forslag ville blive overvejet."

*Den østlige løsning blev allerede i 2015 fundet brugbar og er miljømæssigt og trafikalt den bedste løsning ved Ringsted. Et forslag om omfartsbaner blev også foreslået under høringen af den østlige løsning. De igangværende undersøgelser er ifølge Kommissoriet [2] prissat til 4-5 mio. kr. Undersøgelserne har indtil nu ikke kastet nogle nyskabels af sig. Den vestlige løsning*

er VVM undersøgt i 2013 og den østlige i 2015 til en samlet pris på ca. 25 mio.kr. Det er en overvejelse værd om der er grund til at betale ca. 15 mio. kr. for yderlige undersøgelser.

### 2.2.3 Udfløtningsproblematikken

Af Debatoplægget [3 side 6] fremgår: "Udfløtningsproblematikken kan også løses ved at lede nogle af sporene udenom Ringsted og dermed undgå, at de gennemkørende tog skal køre igennem Ringsted. Dette skaber langt mindre kapacitetsbehov på Ringsted Station og dermed vil udfløtningsproblematikken ligeledes være mindre."

Den nordlige omfartsbane forudsætter en tresporet bro ved Kværkeby og en enkeltsporet bro i Fjenneslev, 4 sporskifter til 250 km/t i den lige gren og 200 km/t i den afvigende gren med tilhørende sikringsanlæg.

Den sydlige omfartsbane forudsætter to enkeltsporede broer ved Kværkeby, og en dobbeltsporet bro over Sydbanen og en enkeltsporet bro ved tilslutningen på Sorø Station, samt 11 sporskifter med tilhørende sikringsanlæg.

Etableres der også en sydvestlig forbindelse mod Fernern Forbindelsen skal der anlægges yderlige to enkeltsporede broer, og yderlige 4 sporskifter med tilhørende sikringsanlæg.

Det er med andre ord ikke korrekt, som det anføres i Debatoplægget [3], at udfløtningsproblematikken bliver mindre ved at etablere omfartsbaner. Tværtimod flytter udfløtningsproblematikken blot ud af Ringsted og til de to steder på strækningen øst og vest for Ringsted, hvor gammel og ny bane mødes.

Efterfølgende sammenligning mellem de væsentligste anlægselementer - broer med jernbane over jernbane og sporskifter, viser at ved omfartsbanerne skal der skal føres 2 til 3 spor mere på broer (rød), og at antallet af sporskifter er ca. 28 % større (rød) ved den sydlige omfartsbane end de niveaufri alternativer.

**BEMÆRK:** opgøret omfatter kun sporbærende broer, det vil sige broer som fører jernbanespor over andre jernbanespor, men ikke vejbroer til biler, underføringer og vi dtpassager.

De væsentligste anlægselementer. kun jernbanebroer og sporskifter	Anlægstype			
	Niveaufri udfløtning VEST (Debatoplæg 2011)	Niveaufri udfløtning ØST (Omfartsbanerne 2011)	Omfartsbane NORD (Debatoplæg 2020)	Omfartsbane SYD (Debatoplæg 2020)
Enkeltsporet bro	0	0	1 x 1 spor	3 x 1 spor
Dobbeltsporet bro	1 x 2 spor	1 x 2 spor	0	1 x 2 spor
Tresporet bro	0	0	1 x 3 spor	0
<b>Antal spor på bro i alt</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
Antal sporskifter til udfløtning	0+ løsning gennemføres ikke ved niveaufri udfløtning		4	11
Antal sporskifter Ringsted Station 0+ løsning gennemført			30	30
<b>Sporskifter i alt</b>	<b>26</b>	<b>32</b>	<b>34</b>	<b>41</b>
Strækningens længde	15 km	15 km	16 km	23 km

### 3. Forhold vedrørende placeringen

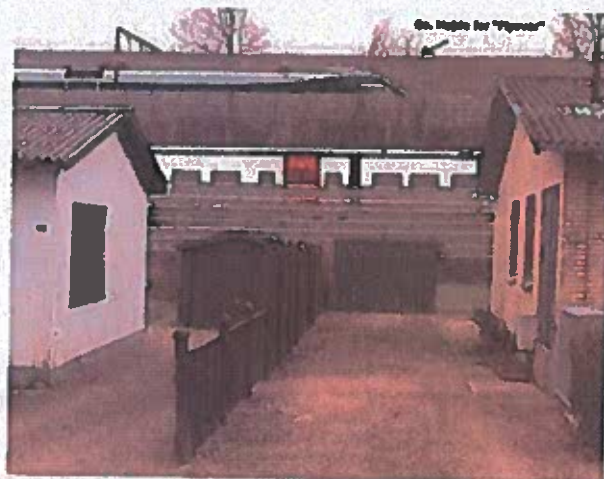
#### 3.1 Ringsted Station

Af debatoplægget [2-side9] fremgår: "Da der med denne løsning ikke etableres nye jernbaner, vil naturpåvirkningen og stigningen af støj i det åbne land til gengæld være minimal."

Et blik på det nedenstående foto viser at dette udsagn ikke er korrekt. Der er tale om et meget omfattende indgreb i dæmningen vest for Ringsted Station tæt på byen, med en udfløtningsbro hvis højeste punkt er placeret 28 meter over vandspejlet i åen.



Den vestlige udfløtning forudsætter endvidere at der anlægges yderligere to spor, et på hver side af dæmningen. Dette rykker jernbanen tættere på boligene i Korsevænget og øger markant den visuelle påvirkning.



Simuleringen er foretaget af Ringsted Kommune. I årets mørke måneder vil udfløtningen medføre forøget skyggevirkning i forhold til bollgerne i Korsevænget.



I øvrigt henviser jeg til høringssvar fra Dansk Naturfredningsforening [9], hvoraf det fremgår at der vil gå værdifulde naturværdier tabt, hvis en niveaufri udfletning bygges på den eksisterende dæmning ved Ringsted Å.

### 3.2 Det åbne land mellem Adamshøj og Ringsted

I miljøredegørelsen [10-side 15] for den niveaufri udfletning Ringsted Øst november 2015, foreslog Banedanmark to forskellige placeringer af en østlig udfletning på en åben mark mellem Adamshøj Gods og Ringsted. En nordlig og en sydlig løsning med samme afstand til Ringsted.

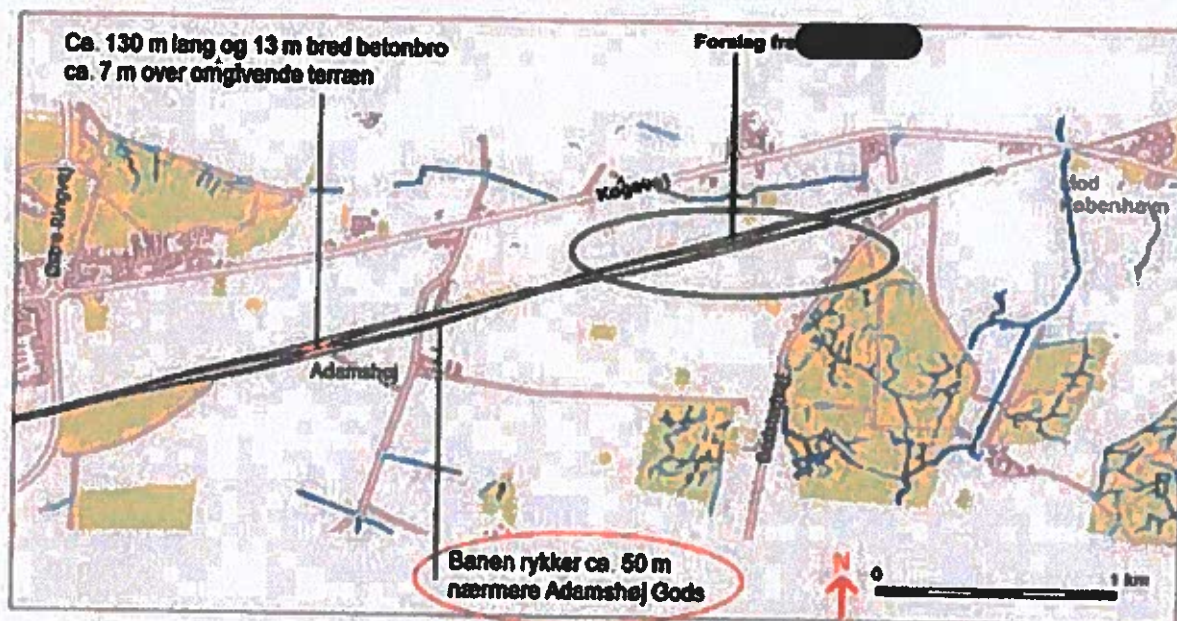
Den nordlige udfletning forudsætter nedrivning af ejendomme heraf en bevaringsværdig. Den sydlige vil inddrage 50 meter af Godsets have. Det er derfor forståeligt og forudsigeligt at denne placering blev mødt med modstand. Andre mulige placeringer, med færre naboer og færre gener for naboerne til jernbanen bør derfor undersøges.

Af Debatoplægget [2-side 9] fremgår: "På grund af udfletningsanlæggets placering forventes naturpåvirkningen at være mindre end omfartsbanerne. Der vil dog være en påvirkning af rekreative interesser i området øst for Ringsted."

Der vil slet ikke være naturpåvirkninger fordi der ingen naturværdier er på stedet. Området henligger som agerjord og har været opdyrket i århundreder. Mig bekendt findes der ingen rekreative interesser i området. Udsagnet må derfor bero på manglende lokalkendskab.

### 3.3 Det åbne land mellem Adamshøj og Fjællebro

Under idéfasehøringen til niveaufri udfletning Ringsted Øst, stillede [redacted] og undertegnede [redacted] forslag [11-side 19] om en placering mellem Adamshøj Gods og Kværkeby.



Placering af niveaufri udfletning øst for Ringsted.  
Orange = Banedanmarks placering af den sydlige udfletning.  
Grøn = Forslag fra [redacted] 2015

Den grønne placering er mere hensigtsmæssigt fordi udfletningspunktet ligger på et sted med kun en enkelt nærliggende nabo, som i forvejen bor i et støjfyldt miljø fordi Vestmotorvejen forløber tæt på Køgevejen netop på dette sted.

Forslaget blev imidlertid i Høringsnotatet [11 side 56] afvist af Banedanmark med følgende begrundelse: "Sporforbindelserne, der skal etableres i forbindelse med selve krydsningen kræver

*et lige spor på eksisterende bane... Der er ret spor et stykke mindre stykke før Bedstedvejbroen, men en placering af udfletningsanlægget så østligt ville betyde at man skulle ombygge den nyopførte Bedstedvejbro. Dette ville fordyre projektet og derfor er denne placering fra-  
valgt."*



Den nye bro over jernbanen ved Bedstedvej

Den nyopførte Bedstedvejbro er opført i elementer og vil kunne flyttes og genanvendes på en ny placering. Forslaget i dette høringssvar, om at optimere den østlige udfletning (Ø2020) så den opdeles i to enkeltsporede broer bevirker, at der kun er brug for et enkelt afvigende sporskifte til 200 km/t, i højre spor på gammel bane mellem Kværkeby og udfletningen.

Den oprindelige niveaufri udfletning (Ø2015) forudsatte 7 højhastighedssporskifter øst for udfletningen. Det nye forslag (Ø2020) bevirker med andre ord en væsentlig reduktion af behovet for lige spor øst for udfletningen, og gør det muligt at opfylde ønsket om at udfletningen skal placeres længst mulig øst for Ringsted. Løsningen imødekommer også ønsket om byudvikling mellem Østre Ringvej og Adamshøj Gods.

Forslaget til den nye udførelse (Ø2020) og den eksakte placering bør derfor konkretiseres. Der er en god bredde på stedet, så der vil også være mulighed for optimering af den visuelle påvirkning og reduktion af støj, så der ikke sker en væsentlig forøgelse af de nuværende gener.

#### **4. Trafikkapacitet**

Af debatoplægget [3-side 7] fremgår: *"Den faktiske trafikering efter 2030 kendes dog ikke på nu-værende tidspunkt, så ovenstående er et eksempel til illustration af muligheder".* Under borgermødet den 13. august 2020 oplyste Banedanmark at opdraget var begrænset til undersøgelser af om de enkelte løsninger har den trafikkapacitet som forventes i 2030.

Det er ikke en ambitiøs målsætning når man tager investeringernes størrelse i betragtning og når det af Debatoplægget [3 side 4] fremgår: *"Det blev pointeret i kommissoriet for undersøgelsen, at Banedanmark bemyndiges til at finde den bedste løsning ved Ringsted."*

I Danmark har vi en lang en tradition for at bygge udfletningsanlæg såvel i det åbne land som på stationer. Eksempler på dette er udfletningen mod Kalundborg vest for Roskilde, udfletningen mod Esbjerg syd for Lunderskov, udfletningen af banen til Svendborg på Odense station. Disse anlæg har henligget uden ændringer siden de blev etableret for mere end 60 år siden.

De fremtidige vilkår kan ændre sig fra den ene dag til den anden, f.eks. nye køreplaner, nye tog typer, anlæggelse af nye baner og stigninger i trafikken, ændret fordeling af gods og persontransport. Det må derfor være et ufravigeligt krav at den løsning som vælges ved Ringsted, skal være fleksibel i forhold til behovet for ændringer i fremtiden.

Borgere og politikere har en berettiget forventning om, at der bygges en udflætning som lever op til fremtidens udfordringer. En udflætning som opfylder de objektive krav som borgere og politikere var enige om, da de besluttede sig for at investere i anlægget.

Skal investeringen skabe langvarig samfundsmæssig værdi, skal den løsning som vælges ved Ringsted derfor have en trafikkapacitet som større end det forventede niveau i 2030.

En afgrænsning til den trafik som forekommer i 2030 tjener efter min opfattelse kun et formål, at kvalificer den vestlige løsning. Den vil være en meget kortsigtet løsning, som det er helt umuligt at ombygge eller udvide ved fremtidige ændringer

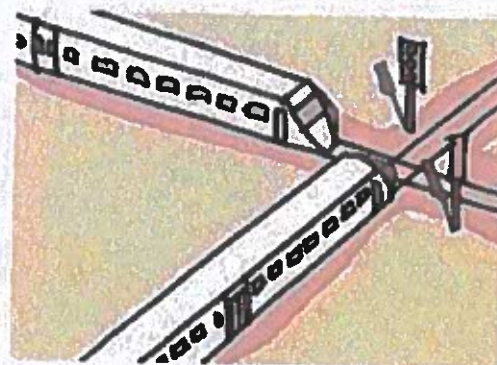
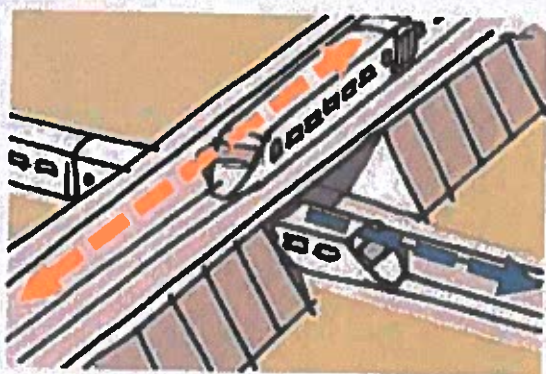
#### 4.1 Den østlige udflætning vest for Adamshøj (Ø2015)

Af Debatoplægget [3 side 9] fremgår: "Løsningen forventes at kunne forøge kapaciteten på samme niveau som den vestlige udflætning." Udsagnet er noget af en underdrivelse.

Sagen er jo den at den østlige udflætning på grund af de højere hastigheder og færre krydsningskonflikter har en langt højre flettekapacitet end den vestlige løsning og den begrænser ikke hastigheden til Femern Forbindelsen.

Løsningen indeholder endvidere mulighed for at lange godstog kan overhales i hovedsporene mellem Ringsted og udflætningen i øst. I tilfælde af uregelmæssigheder hvor godtog skal skaffes af vejen for den øvrige trafik kan de parkeres i de lange spor som løber parallelt med udflætningsbroen.

Ved krydsningskonflikt forstås i dette høringssvar at to tog skal holde tilbage for hinanden.



Krydsningskonflikt

Der henvises til den kvalitative sammenligning af de fire løsninger i afsnit 4.4.

I debatten i 2013 for og imod den vestlige eller østlige løsning var prisen afgørende. Derfor blev høringssvaret [11] fra [redacted] og undertegnede koncentreret om en løsning som i sin grundkonstruktion, var identisk med den vestlige løsning. Det vil sige en ca. 10 graders bro med to jernbanespor over, og to jernbanespor under. Som det fremgår under afsnit 3.2.2 afviste Banedanmark en placering i det åbne land mellem Adamshøj Gods og Fjællebro hvor færrest mulige bliver generet.

Vores forslag havde flere fordele i forhold til ombygningen af Ringsted Station. Der skulle kun foretages tre mindre ændringer. Ændring af få meter perron forkant i vest, sideforskydning af tre spor og en begrænset ændring på det nordlige landfæstet ved broen som fører jernbanen under Næstvedvej.

Yderligere blev der taget højde for en hastighedsopgradering mod den kommende Femern Forbindelse, så der kunne køres 200 km/t fra gammel og ny bane frem til broen over Ringsted Å.

Det var endvidere muligt for at passager fra/til Femern Forbindelse til/fra Jylland at skifte tog ved samme perron. Udover den forbedrede komfort for passagerene vil det også gavne regulariteten ikke mindst ved forsinkelser fordi hurtigtogsskifte er muligt.

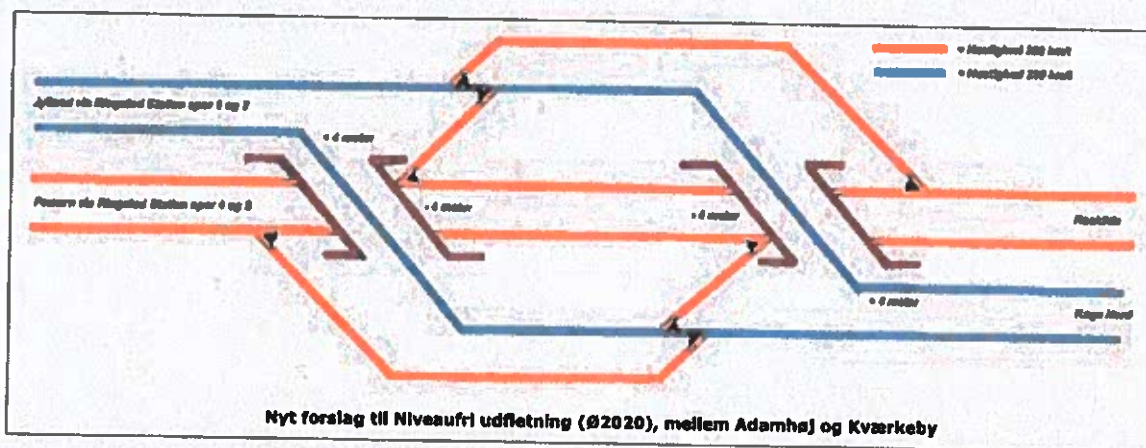
I Høringsnotatet fra Banedanmark [12] side fik vores forslag om at vælge en løsning som tog højde for Femern Forbindelsen følgende modtagelse: "Banedanmark arbejder ikke videre med denne option, da det ikke er en del af Banedanmarks aktuelle opgave at sikre, at Femernforbindelsen på et senere tidspunkt kan hastighedsopgraderes gennem stationen."

Banedanmark anså det med andre ord alene som sin opgave at Timemodellen skulle køre igennem Ringsted med højhastighed. Med fremkomsten af det nye kommissorium er denne dagorden ikke længere gældende.

#### 4.2 Optimeret forslag til østlig udfletning øst for Adamshøj (Ø2020)

Den foreliggende løsning (Ø2015) er altså et produkt af en proces som var overskygget at den billigste løsning skulle vælges. Af Debatoplægget [3 side 4] fremgår: "Det blev pointeret i kommissoriet for undersøgelsen, at Banedanmark bemyndiges til at finde den bedste løsning ved Ringsted."

Derfor er tiden nu inde vil til at se på en mere optimeret løsning. Tankener bag løsningen er at der opføres to enkeltsporede broer, i stedet for en dobbeltsporet bro. De to broer opføres med en indbyrdes afstand, som tillader at 6 sporskifter kan placeres mellem de to broer.



Med denne løsning kan hastigheden i sporskifterne begrænses til 200 km/t i afvigende gren. Det samlede antal sporskifter inkl. Ringsted Station kan reduceres fra 32 i niveaufri udflætning (Ø2015) til 15 i det nye forslag (Ø2020). Der er altså tale om en mindre fordyrelse fordi der skal opføres to broer, men der er en meget væsentlig besparelse i forhold til sporskifter med tilhørende dyre sikringsanlæg. Så der vil være tale om en samlet besparelse.

Med henblik på at imødekommet ønsket om begrænsning af støjen ved hel eller delvis nedgravning er den gamle bane ført under den nye, fordi godstog som fortrinsvis kører ad den gamle bane, vil støje mere og længere ved passage, end de hurtige persontog på den nye bane.

Denne løsning løser alle trafikale problemer og vil være fremtidssikker mange år frem i tiden, helt på linje med de øvrige udflætningsanlæg som har bestået i mere end 60 år.

#### 4.3 Den vestlige udflætning på Ringsted Station (V2013)

Under bygningen af den nye bane opstod tanken om en y køreplan, Timemodellen, som skulle køre nonstop mellem de store byer. Ifølge lovforslag [14 side 5] blev den vestlige niveaufri udflætning introduceret i et forsøg på at opnå en rejsetidsgevinst gennem Ringsted på ca. 1 min ved 200 km/t evt. 230 km/t

Byggeriet af den nye bane var ret fremskredent på det tidspunkt i foråret 2013, hvor ideen til en vestlig udfletning blev introduceret. Undersøgelserne blev derfor hastet igennem i efteråret 2013, med henblik på vedtagelse af Lovforlaget til anlægsloven i det tidlige forår 2014. Jeg medgiver at det var en smart ide til at klare en her og nu situation, så Timemodellen isoleret set kan køre hurtigt gennem Ringsted. Men løsningen var ikke gennemtænkt, og de budgettet for byggeriet virkede alt for lavt.

Den niveaufri udfletning i vest var imidlertid en dårlig trafikløsning. Den introducerede to krydsningskonflikter mellem de hurtige tog på den nye bane og den langsomt kørende regionaltrafik fra Slagelse mod København. På grund af de trange pladsforhold på dæmningen vest for Ringsted Station, ville op- og nedkørselsramperne over og under broen blive meget korte. De snævre kurveradier under den niveaufri udfletning ville for altid begrænse hastigheden mod Femern Forbindelsen til 120 km/t. Endelig blev den gamle bane igennem Ringsted Station populært sagt enkeltsporet. Det blev derfor nødvendigt at etablere et 300 m vendespor til regionaltog, der afgrænsede fra spor 1 vest for stationen og ind mod Dagmarskolen.

Den vestlige udfletning blev altså udformet til en bestemt køreplan i Timemodellen. Senere blev den, efter beslutningen om også at undersøge en østlig løsning, sammenlignet med en niveaufri udfletning mellem Adamshøj Gods og Ringsted. Banedanmark kom frem til at de to løsninger var lige gode trafikalt set. Det skyldes at sammenligningen skete med udgangspunkt i den en bestemt køreplan som den vestlige kunne klare. De yderligere kvaliteter ved østlige lige løsning, som også tog højde for Femern Forbindelsen, langt højere hastigheder og bedre kapacitet end den vestlige løsning blev ikke værdisat ved Banedanmarks sammenligningen.

#### 4.4 Kvalitativ sammenligning af de tre niveaufri udfletninger

For at belyse trafikkapacitet og trafik kvalitet er der nedenfor foretaget sammenligning af kvalitative egenskaber ved de to løsninger til niveaufri udfletninger (V2013) og (Ø2015), samt til det nye forslag (Ø2020) med to enkeltsporede broer placeret på strækningen mellem Adamshøj og Kværkeby.

Efterfølgende egenskaber er vurderet og egenskaberne tillægges følgende betydning:

##### 1. Hastighed

Hastigheden er afgørende for strækningens kapacitet - antal tog pr. time. En høj hastighed ind og ud af Ringsted Station sparer køretid, og øger sandsynligheden for at der kan indlægges et stop i Ringsted. Hastigheden er også afgørende for hvor mange tog et udfletningsanlæg kan håndtere pr. time. Ved høje hastigheder befinder det enkelt tog sig kun kortvarigt i udfletningsanlægget. Det skaber plads til at næste tog hurtigt kan følge efter.

##### 2. Trafikale konflikter med 2 tog samtidig

Er antallet af trafikale situationer, hvor to tog der samtidigt kører ind på eller ud af Ringsted Station, skal holde tilbage for hinanden. Udtrykke er en målestok for i hvor høj grad det må forventes at der opstår forsinkelser, når et tog er forsinket i forhold til den køreplan som er forudsat ved anlæggelsen af sporene ind- på og ud af Ringsted station. Den optimale udformning af station er når der ikke forekommer krydsningskonflikter.

##### 3. Trafikale konflikter med 4 tog samtidig

Er antallet af trafikale situationer, hvor fire tog der samtidigt kører ind på eller ud af Ringsted Station, skal holde tilbage for hinanden. Det vil sige et tog for hvert af de tilstødende strækninger. Udtrykke er en målestok for i hvor høj grad det må forventes at der opstår forsinkelser, når et tog er forsinket i forhold til den køreplan som er forudsat ved anlæggelsen af sporene ind- på og ud af Ringsted station. Den optimale udformning af station er når der ikke forekommer krydsningskonflikter.

## 6. Ændring af køreplaner, togtyper og forøgelse af trafikken

Køreplanerne ændres med jævne mellemrum. Inden for de sidste fem år har der været indført væsentlige ændringer i de trafikale krav. ("sorte lyntog i 60'eren", IC-trafik K74, og senere IC3 multi-pel kørsel med afkobling under drift, ibrugtagning af den faste forbindelse på Storebælt og Øresund). Omskilling til nye og ændrede krav kræver at anlæggene udformes så de er fleksible, med høj kapacitet og uden krydsningskonflikter.

## 7. Flettekapacitet

Flettekapaciteten er et udtryk for hvor mange tog/pr. time et givent udfløtningsanlæg kan klare. En høj flettekapacitet forøger strækningens kapacitet og reducerer sandsynligheden for at der opstår forsinkelser.

## 8. Fremmer rettidighed (flerspors effekt)

Ved anlæggelse af en udfløtning længst muligt øst for Ringsted opnås der automatisk det man kunne kalde en flersporeffekt.

At fire spor løber parallelt med hinanden kendes fra strækningen Høje Taastrup - Roskilde. Denne løsning blev netop indført for at øge kapaciteten og reducere antallet af forsinkelser ved at reducere afhængigheden mellem forskellige togsystemer.

På tilsvarende måde vil en lange indkørsel til Ringsted Station reducere risikoen for uregelmæssigheder på en bane bryder sig til en anden bane. De to togsystemer deler jo kun sporene i den meget korte tid de befinder sig i udfløtningsanlægget. I.eks. vil et totalt driftsstop mod Jylland ikke umiddelbart få indflydelse på trafikken til Femern Forbindelsen. De lange spor fra udfløtningen i øst til Ringsted Station kan optage mange tog der er stoppet på strækningen før Ringsted Station når der uregelmæssigheder på den foranliggende strækning.

## 9. Antal sporskifter i alt

Sporskifter på jernbanens akilleshæl, sporskifterne er dyre i anskaffelse, ofte anledning til driftsuregelmæssigheder og dyre at vedligeholde. Det er derfor et mål i sig selv at antallet af sporskifter skal være så lavt som det overhovedet er muligt når man anlægger nye baner og stationer.

## 10. Stigningsforhold

Stigningsforholdene har betydning på især stationer, hvor i.eks. lange godstog efter et stop skal sætte i gang op af en stigning. Stigningen i tunnelen under Storebælt er på 15,6‰.

I tunnelen er de klimatiske forhold nogenlunde ens over hele året og friktionen mellem hjul og skinne er derfor nærværdig konstant. Alligevel viser erfaringerne fra driftsforstyrrelse med ikke planlagte stop, eller i.eks. ved fejl, hvor et lokomotiv har nedsat trækraft, at det kan være meget vanskeligt eller umuligt for et godstog at sætte i gang på stigningen i tunnelen.

Stigningspromillen for den vestlige udfløtning er 16‰, som i Storebælt, men de klimatiske forhold på Ringsted Station er ikke konstante og har stor indflydelse på friktionen - lokomotivets evne til at stå fast. Regn, is og især bløde nedskætter friktionen voldsomt.

Stigningen, ved en niveaufri udfløtning øst bliver mellem Adamsbjerg og Kværkeby bliver ca. 11‰. Men på dette sted har stigningspromillen ikke den samme betydning fordi godstog ikke skal sætte i gang der, men passerer udfløtningen med 100 km/t.

ØST eller VEST - hvad er bedst?	Type af niveaufri udfletning		
	VEST en bro - dobbeltspor (V2013)	ØST en bro - dobbeltspor (Ø2015)	ØST to broer - enkeltspor (Ø2020)
Løsningen oprindelse	Lovforslag I 2013	VVM-undersøgelse 2015	Nyt forslag fra [redacted]
1. Hastighed på gammel bane	<b>120</b>	<b>200</b>	<b>200</b>
2. Hastighed på ny bane	<b>200</b>	<b>250</b>	<b>250</b>
3. Trafikale konflikter 2 tog samtidig	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
4. Trafikale konflikter 4 tog samtidig	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>0</b>
5. Ændrede køreplaner	<b>Ingen fleksibilitet.</b> Bygget til Timemodellen	<b>Større fleksibilitet</b>	<b>100% fleksibel</b>
6. Flettekapacitet	<b>Dårlig</b>	<b>Bedre</b>	<b>Bedst</b>
7. Fremmer rettidighed (ilerspors effekt)	<b>Nej</b>	<b>Delvis</b>	<b>Fuld</b>
8. Antal sporskifter i alt	<b>26</b>	<b>32</b>	<b>15</b>
9. Stigningsforhold	<b>Dårlige</b>	<b>Ideelle</b>	<b>Ideelle</b>
10. Forberedt for Fjern Forbindelsen	<b>Nej - Begrænser hastighed til 120 km/t</b>	<b>Fremtidssikker Hastighed 200 km/t fra Ringsted Å 160km/t</b>	<b>Fremtidssikker Hastighed 200 km/t fra Ringsted Å 160km/t</b>
11. Forberedt for Kattegat Forbin- delse via Fjenneslev	<b>Fremtidssikker</b>	<b>Fremtidssikker</b>	<b>Fremtidssikker</b>

Det fremgår af vurderingen at den oprindelige niveaufri løsning i Øst (Ø2015) har betydelige bedre trafikale egenskaber end den vestlige niveaufri udfletning (V2013).

Flere væsentlige egenskaber ved (Ø2025) kan forbedres og det er opfyldt med det nye forslag (Ø2020) hvor det ses at en løsning med to enkeltsporede broer har samlet set den bedste trafikale kapacitet og trafikværdi.

Denne løsning (Ø2020) er den bedste løsning ved Ringsted, og lever helt op til kravet fra Debatoplægget [3 Side 4]: "Det blev pointeret i kommissoriet for undersøgelsen, at Banedanmark bemyndiges til at finde den bedste løsning ved Ringsted."

## 5. Omfartsbaner rundt om Ringsted

I Høringsnotat fra VVM-undersøgelsen af den østlige udfletning I 2015 [12 side 53] fremsatte en borger forslag om en omfartsbane uden om Ringsted parallelt med, og lige syd for Vestmørtorvejen.

Banedanmark afviste forslaget med følgende begrundelse: "Banedanmark medgiver, at en bane nord om Ringsted kan give de ønskede trafikale forbedringer i form af mulighed for reduktion af rejsetiden for gennemkørende højhastighedstog, bedre kapacitet og øget fleksibilitet

i køreplanlægningen. Forslaget vil medføre to udfletningsanlæg hvor omfartsbanen hhv. ville skulle grene fra og tilsluttes banen igen."

Forslaget løser ikke alle de togvejskonflikter ved Ringsted station som både den østlige og den vestlige udfletning løser. Dette betyder at der også skal medtages udgifter til ombygning af Ringsted station i forslaget. Forslaget kan derfor ikke betragtes som et ligeværdigt alternativ. Anlægsudgifterne til et sådant anlæg ville være ca. 2,5 mia. kr. eksklusiv udgifter til ombygning af Ringsted station og er derfor væsentligt højere end for en udfletning ved Ringsted og en hastighedsopgradering gennem Ringsted. Beløbets størrelse kan sammenholdes med de 361 mio. kr. som oprindeligt var afsat til etablering af den vestlige løsning."



Forslaget fra 2015 er helt identisk med det forslag som Banedanmark nu foreslår i Debatoplægget [3 side 9].

### 5.1 Den nordlige omfartsbane

Det fremgår af Debatoplægget [3 side 7] at: "Til gengæld vil den nordlige omfartsbane med en placering langs den eksisterende motorvej påvirke mindre end de øvrige løsninger, når det kommer til både natur, rekreative interesser og støj".

Motorvejen skærer igennem Ringsted i et tæt befolket område ned nogle af Ringsteds mest attraktive boliger på Kasserne grunden. Yderlige byggeri i dette område har måttet opgives på grund af skærpede støjkrav. Dette forhold vil blive yderligere forværret, hvis der anlægges en nordlige omfartsbane. I vest skal den nordlige omfartsbane føres over et fredet naturrigt område i Åmosen hvor oplevelsestien er anlagt, og den benyttes af mange borgere i Ringsted. Udsagnet i Debatoplægget skal altså tages med gran salt.

Syd for motorvejen løber en hovedledning til distribution af naturgas til Øst Danmark. Syd for motorvejen findes også en 400 kV højspændingsledning. På grund af respektafstandene til naturgasledningen kan Banedanmark ikke vælge en sydlig linjeføring uden at naturgasledningen flyttes. En realistisk linjeføring er nord for motorvejen som vist på dette kort:





Det fremgår af Debatoplægget [3 side 6] at udfletningsproblematikken bliver mindre ved en nordlig omfartsbane. Det er ikke korrekt for udfletningerne flyttes blot fra Ringsted Station til de Kværkeby i øst og Fjenneslev i vest.

Omfartsbane nord forudsætter at der bygges en udfletning ved Kværkeby som leder den nye bane over den gamle Vestbane, samt at der etableres 2 sporskifter med tilhørende sikringsanlæg. Ved Fjenneslev skal der anlægges en enkeltsporet jernbanebro som leder den gamle bane fra Ringsted over i den nye banes højre spor mod Fyn og Jylland. Også i Fjenneslev skal der etableres to sporskifter med tilhørende sikringsanlæg.

Til antallet af jernbanebroer skal lægges mindst tre tosporede jernbanebroer over Vestmotorvejen og Østre Ringvej samt en tosporet underføring ved frakørsel 36.

En beregning af køretiderne viser at der ikke opnås forbedringer i rejsetiden ved hastigheder mindre eller lighed med 200 km/t.

Bane	Strækning	Ca. længde	Køretid ved 200 km/t	Køretid ved 250 km/t
Omfartsbane NORD	Kværkeby - Fjenneslev	16 km	4 min 47 sek.	3 min 51 sek.
Direkte via Ringsted	Kværkeby - Ringsted - Fjenneslev kun *200 km/t	15 km	4 min 29 sek.	*4 min 29 sek.
Ændring i rejsetiden ved kørsel af omfartsbane NORD:			+ 18 sek.	- 1 min 22 sek.

DSB har i dag kun materiel til 180 km/t. Det nye materiel, som er under indkøb, kan køre 200 km/t. Ved en hastighed på 200 km/t vil rejsetiden via omfartsbanen være 18 sek. længere end den direkte rute (rød) fra Kværkeby gennem Ringsted til Fjenneslev som tager 4 min 29 sek.

De Svenske Statsbaner (SJ) og Deutsche Bahn (DB) har materiel som kan køre 250 km/t. Gennemkøres strækningen med 250 km/t er rejsetiden via omfartsbanen 1 min 22 sek. kortere end den direkte rute (rød) fra Kværkeby gennem Ringsted til Fjenneslev.

Vælger man at anlægge en omfartsbane i nord vil den kun kunne udnyttes fuldt ud af udenlandske operatører. Hvad værre er, den nordlige omfartsbane vil udelukke mulighederne for korrespondancen på Ringsted Station, mellem tog fra Tyskland, Sverige og hurtige tog til Fyn og Jylland, herunder en ny Kattegat forbindelse tilslutte ved Fjenneslev. Den er med andre ord ikke remtidssikker.

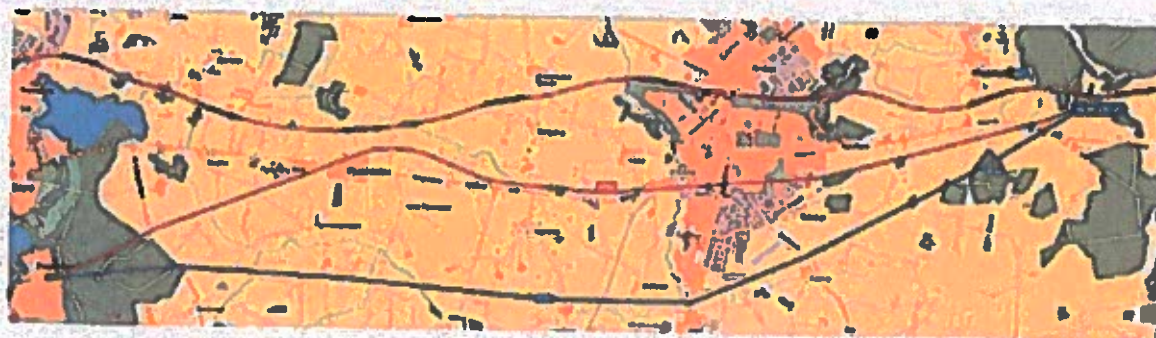
Antages det at en motorvejsbro koster 400 mio.kr. vil omfartsbane nord i 2015 priser løbe op i min ca. 3-4 mia.kr. + et beløb i hundrede mio.kr klassen, til ombygning af Ringsted Station.

Sammenlignet med den trafikale nytteværdi er en nordlige omfartsbane ikke i overensstemmelse med kravet om at Banedanmark skal finde den bedste løsning ved Ringsted. Der er ikke længe til at kapacitetsudvidelsen ved Ringsted skal være klar i 2028.

Der er derfor ingen grund til at spille tiden med yderlige undersøgelser af løsninger som alligevel aldrig bliver til noget. Yderlige undersøgelser af den nordlige omfartsbane bør derfor stoppes.

## 5.2 Den sydlige omfartsbane

Alene på grund af længden på den sydlige omfartsbanerne (23 km) vil naturpåvirkningen der værre væsentlig større end ved den østlige udfletning som har en samlet længde på ca. 4 km. Linjeføringen for den sydlige omfartsbane er vist med blå farve på dette kort:



Af Debatoplægget [3 side 7] fremgår: "Den sydlige omfartsbane leder gennemkørende tog uden om Ringsted. Dette giver en trafikal gevinst i form af kortere rejsetid mod såvel Fyn som Næstved og sydpaå, og det er den løsning, der øger kapaciteten mest, hvilket leder til færre forsinkelser og muligheden for at køre flere tog." Det er ikke korrekt for trafik mod Fyn.

Bane	Strækning	Ca. længde	Køretid ved 200 km/t	Køretid ved 250 km/t
Omfartsbane SYD	Kværkeby - Sorø	23 km	6 min 54 sek.	5 min 31 sek.
Direkte via Ringsted	Kværkeby - Ringsted - Sorø kun *200 km/t	23 km	6 min 53 sek.	*6 min 53 sek.
Ændring i rejsetiden ved kørsel af omfartsbanen SYD:			+ 1 sek.	- 1 min 22 sek.

En beregning af køretiderne viser at der ikke opnås forbedringer i rejsetiden ved hastigheder mindre eller lighed med 200 km/t.

DSB har i dag kun materiel til 180 km/t. Det nye materiel, som er under indkøb, kan køre 200 km/t. Ved en hastighed på 200 km/t vil rejsetiden via omfartsbanen være den samme som den direkte rute (rød) fra Kværkeby gennem Ringsted Station til Sorø Station, som tager 6 min 54 sek.

De Svenske Statsbaner (SJ) og Deutsche Bahn (DB) har materiel som kan køre 250 km/t. Gennemkøres strækningen med 250 km/t er rejsetiden via omfartsbanen 1 min 22 sek. kortere en den direkte rute (rød) fra Kværkeby gennem Ringsted til Fjenneslev.

Vælger man at anlægge en omfartsbane i syd vil den kun kunne udnyttes fuldt ud af udenlandske operatører. Hvad værre er en nordlige omfartsbane vil udelukke mulighederne for korrespondancen på Ringsted Station, mellem tog fra Tyskland, Sverige og hurtige tog til Fyn og Jylland, herunder en ny Kattegat forbindelse tilslutte ved Fjenneslev.

Det er meget vanskeligt at lokalisere et omtrentlig behov for broer på sydlige omfartsbane. Men da strækningen er 7 km længere end den nordlige omfartsbane må det formodes at den sydlige omfartsbane er i samme prisklasse som det norlige omfartsbane. Det vil sige min ca. 3-4 mia.kr. + et beløb i hundrede mio.kr klassen, til ombygning af Ringsted Station, af hensyn til den fremtidige betjening af strækningen fra Femern Forbindelsen.

Sammenlignet med den trafikale nytteværdi er en den sydlige omfartsbane uden for kravet om at Banedanmark skal finde den bedste løsning ved Ringsted. Der er ikke længe til kapacitetsudvidelsen ved Ringsted skal være klar i 2028.

Der er ingen grund til at spilde tiden med yderlige undersøgelser af løsninger som alligevel aldrig bliver til noget. Yderlige undersøgelser af den sydlige omfartsbane bør derfor stoppes.

### 5.3 Den korte sydvestlige omfartsbane

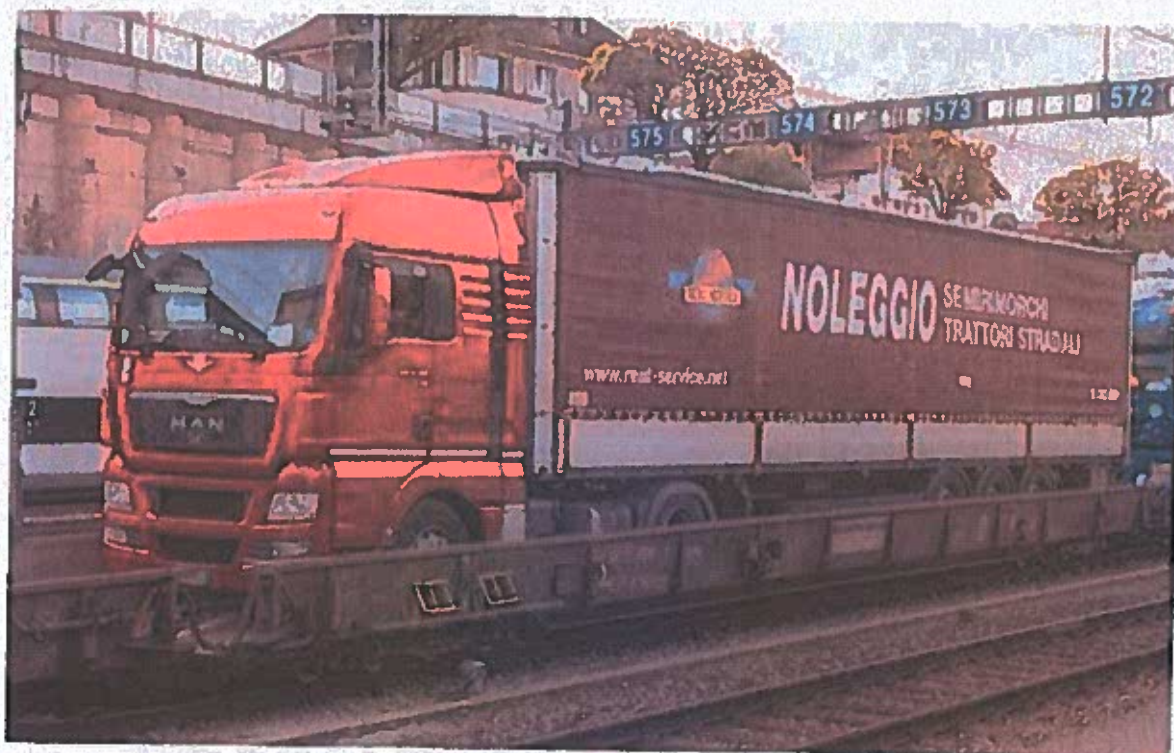
Etableres der også en sydvestlig forbindelse ved Høm mod Femern Forbindelsen skal der anlægges yderlige to enkeltsporet broer, og yderlige 4 sporskifter. Det vil fordyre den sydlige omfartsbane yderligere.

Man kan dog godt tænke sig at en kort isoleret sydlig omfartsbane kunne blive interessant et sted ude i fremtiden.

Tænker man sig at det lykkes at flytte flere lastbiltransporter over på tog, f.eks. på grund af forbud mod kørsel med lastbiler i visse tidsrum grundet trængsels problemer på motorvejene i Europa. Miljøhensyn kan i fremtiden også tænkes at tilføre jernbanerne en væsentlig andel af de godstransporter som i dag kører på motorvejene. Disse transportere vil hovedsageligt være mellem de øvrige Skandinaviske lande i form af transiterende tog.

Med etableringen af en niveaufri udflætning øst for Ringsted skal alle disse transportere passere Ringsted Station og bidrage til en forværring af støjmiljøet i de bynære omgivelser. Da et godstog kører ca. halvt så stærkt som almindelige persontog, vil rigtig mange godstog gennem Ringsted Station kunne få en negativ indflydelse på trafikkapaciteten og dermed regulariteten.

En kort sydlig omfartsbane ville kunne reducere antallet af transiterende godstog som er gennemkørende på Ringsted Station.



## Kildeangivelse

- 1.) 2019-12-03 Journal 2019-7096  
Brev fra Transportministeren vedr. Igangsættelse af undersøgelse ved Ringsted
- 2.) 2019-11-21 Banedanmark Notat ikke journaliseret.  
Kommissorium - Undersøgelse af løsninger ved Ringsted
- 3.) 2020 Juni Banedanmark Debatoplæg  
Kapacitetsudvidelse ved Ringsted
- 4.) 2018-09-28 Banedanmark Notat til ikke journaliseret  
Notat vedr. Ringsted Station
- 5.) Transportudvalget Bilag 311  
Sammenligningsnotat Udflætning og hastighedsopgradering ved Ringsted
- 6.) 2019-01-28 Journal 2018-6669 Brev fra TRM til Transportudvalget  
Svar på spørgsmål nr.: 201/2018
- 7.) 2016-08-10 Journal 2016-3721 Brev fra transportministeren Transportudvalget  
Svar på spørgsmål 583/2016
- 8.) 2016-04-11 Til Transportudvalget bilag 311  
Rambøll Ekstern Kvalitetssikring Udflætning ved Ringsted
- 9.) 2020-08-20 Danmarks Naturfredningsforening  
Høringssvar vedr. kapacitetsudvidelse af jernbanen ved Ringsted
- 10.) 2015 November Banedanmark  
Miljøredegørelse Niveaufri Udflætning Ringsted Øst
- 11.) 2015-03-09\_v12 [redacted] til Banedanmark  
Høringssvar til Banedanmark Ringsted Udflætning Øst
- 12.) 2015 November Banedanmark  
Idefasehøring -Høringsnotat Niveaufri Udflætning Ringsted Øst
- 13.) 2016-01-03 [redacted] til Banedanmark  
Høringssvar vedr. VVM redegørelse "Niveaufri udflætning Ringsted Øst"
- 14.) 2013-12-08 Udkast Lov om ændring af anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge. (Ombygning m.v. af Ringsted Station)

.....

[Redacted]

**Fra:** [Redacted]  
**Sendt:** 23. august 2020 23:43  
**Til:** Ringsted  
**Emne:** Høringssvar  
**Vedhæftede filer:** Indsigelse - Bane Danmark.pdf  
**Kategorier:** kvittering sendt; overført til F2

Til Bane Danmark

Hermed fremsendes høringssvar.

[Redacted]

[Redacted]

Til Bane Danmark

## Indsigelse imod vestlig udvidelse af baneanlæg ved Ringsted

Denne indsigelse er specielt rettet imod den skitserede udvidelse vest for Ringsted i retning syd om Fjenneslev mod Sorø.

Forløbet vil genere eller påvirke følgende:

### Beboerne i området

Hele linjen for jernbanen i det skitserede område vil medføre en stor gene for beboere i dette område samt natur- og landskabsmæssige værdier.

Området er præget af spredt bebyggelse overalt, og beboerne er mennesker, der aktivt har valgt at bo i området på grund af den skønne natur og de fredelige omgivelser.

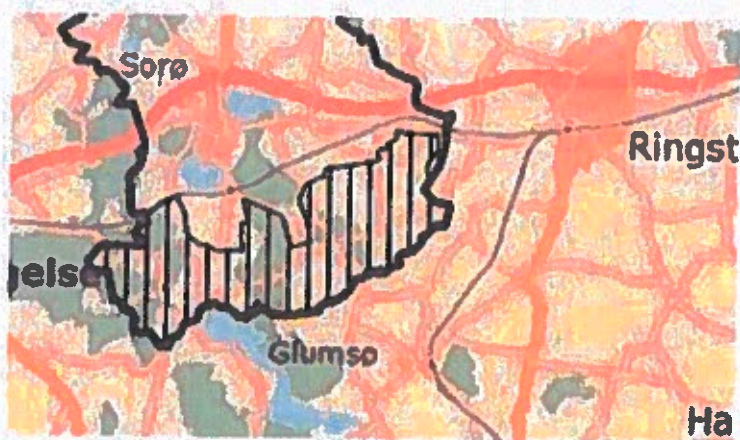
De seneste år er rigtigt mange yngre familier tilflyttet området for at bo på landet i disse dejlige omgivelser. Den skitserede vestlige rute vil forstyrre og ødelægge beboernes dagligdag og hele grundlaget for deres valg af bolig samt medføre værditab af deres ejendomme.

### Beskyttede vandløb i området

Ruten vil uundgåeligt skulle krydse Ringsted Å og muligvis også Tuel å, hvor hele ådalen er udpeget som beskyttet vandløb §3 område. Det giver ingen mening, at disse udpegede §3 områder ikke holdes beskyttede.

### Forstyrrelse af landskaber og konflikt med Sorø Kommunes planer

Desuden vil linjen krydse et stort område, som er udpeget af Sorø Kommune som "Større uforstyrrede landskaber".



Dette område er i Sorø Kommunes "Kommuneplan 2019-2030" beskrevet således:

### **Retningslinjer**

**5.4.1 Større uforstyrrede landskaber skal så vidt muligt friholdes for store og/eller støjende anlæg, samt støjende aktiviteter såsom motorveje, motortrafikveje, støjende sportsanlæg, jernbaner, el- og telemaster, vindmøller og andre større anlæg i eller uden for områderne. Hvis det alligevel bliver nødvendigt at placere et større anlæg i et uforstyrret landskab, skal anlægget udformes og placeres, så det nye anlæg generer mindst muligt. Større uforstyrrede landskaber fremgår af kortlaget "Større uforstyrrede landskaber".**

Bemærk, at der netop er beskrevet, at området skal friholdes for jernbaner!

Skulle det alligevel blive nødvendigt at placere jernbanen i dette område, så skal det udformes, så det forstyrrer mindst muligt.

Det vil efter min mening skulle tolkes således: nedgraves i terrænet.

Bane Danmark må således forvente, at der vil blive rejst et krav om dette, såfremt man går videre med planer om den vestlige rute.

**Slutteligt vil jeg klart anbefale, at den østlige løsning vælges med optimale støjværn og nedgravning i terrænet.**

Med venlig hilsen

██████████  
██████████████████  
██████████████████████████████

[Redacted]

**Fra:** [Redacted]  
**Sendt:** 23. august 2020 23:52  
**Til:** Ringsted  
**Cc:** [Redacted]  
**Emne:** VS: Høringssvar til Banedanmark ang. kapacitetsudvidelse i Ringsted  
**Vedhæftede filer:** Høring.docx; ATT00001.htm  
**Kategorier:** kvittering sendt; overført til F2

**Til Banedanmark (att.: hoeringringsted@bane.dk)**

Hermed videreformidles vedlagte "Høringssvar til Banedanmark ang. kapacitetsudvidelse i Ringsted" fra Grundejerforeningen Bullersminde, Ringsted, jf. også nedenfor.

Vedlagte synes retteligt at skulle have tilgået Banedanmark (vedlagte er således blevet modtaget af en udvalgssekretær i Folketingets Udvalgssekretariat).

Afsender gøres bekendt med oversendelsen til Banedanmark.

Med venlig hilsen

[Redacted]  
Udvalgssekretær



**FOLKETINGET**

Udvalgssekretariatet  
Christiansborg  
1240 København K

[Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted]

[www.ft.dk](http://www.ft.dk)

[Redacted]

**Dato:** 21. august 2020 kl. 20.01.40 CEST  
**Til:** [Redacted]  
**Emne:** Høringssvar til Banedanmark ang. kapacitetsudvidelse i Ringsted

[Redacted]



**Hørings svar fra Grundejerforeningen Bullersminde til Banedanmarks debatoplæg om kapacitetsudvidelse ved Ringsted**

Vi har grundigt studeret debatoplæggets mange løsningsforslag.

Grundejerforeningen Bullersminde har følgende vigtige prioriteter, som løsningsmuligheden skal opfylde.

De er nævnt i tilfældig rækkefølge.

*Skal sikre en stabil, hurtig og rettidig toggang, til gavn for alle borgere i Danmark.*

*Skal være fremtidssikret med hensyn til Femernforbindelse.*

*Bevarer den smukke natur på Ringsted oplevelsessti og i Ringsted ådal.*

*Gavner den positive udvikling af Ringsted og Region Sjælland.*

*Skal ikke genere borgerne med støj; hverken i anlægsfasen eller i fremtiden.*

Når vi holder alle løsningsforslag op mod disse vigtige prioriteter, står det lysende klart at det kun er den østlige udfletning der er en reel mulighed.

***Derfor anbefaler Grundejerforeningen Bullersminde den østlige udfletning.***

Der er slet ikke grund til flere milliondyre undersøgelser og forsinkelser. Det er bare at gå i gang.

Når Banedanmark hurtigst muligt anlægger den østlige udfletning, får DSB den optimale løsning, så DSB i fremtiden kan tilbyde borgerne i Danmark det bedste produkt.

Derved er der flere der vælger toget frem for bilen, til gavn for klimaet og for os alle sammen.

Med venlig hilsen

████████████████████  
Kasserer

████████████████████  
Formand

Med venlig hilsen  
Grundejerforeningen Bullersminde  
Ringsted

Formand

---



Virusfri. [www.avg.com](http://www.avg.com)

**Fra:** [REDACTED]  
**Sendt:** 23. august 2020 23:57  
**Til:** Ringsted  
**Emne:** Kapacitetsudvidelse Ringsted

**Kategorier:** kvittering sendt; overført til F2

Banedanmark  
Kapacitetsudvidelse Ringsted  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
e-mail hoeringringsted@bane.dk

Idgrundlag for kommende kapacitetsudvidelse på og omkring Ringsted station frem mod åbningen af Femernforbindelsen.

Problematikken er en løsning som kræves, når trafikken til/fra fire dobbeltsporede hovedstrækninger, skal sammenflettes således, at tog uhindret kan ekspederes ind på/gennem Ringsted station i alle de ønskede relationer og med højest mulig hastighed.

Løsningen skal også opfylde ønsket om, at alle passagerførende tog, uden videre skal kunne udveksle passagerer på Ringsted station efter kundens ønske.

På sigt vil køreplanslægningen være stærkt afhængig af en absolut fremtidssikker løsning for den samtidige kørsel i flest tilgængelige spor ind og ud af Ringsted station, især set i forhold til øget brug af Ny bane København - Køge Nord - Ringsted sammen med den reviderede strækning Ringsted - Rødby (Femern).

Ringsted station er karakteristisk på den måde, at den vestlige strækningsføring er stærkt præget af, at sporene mod Slagelse føres i lige retning ud af stationen, mens strækningen mod Næstved føres som en lang kurve, begyndende på stationen og mod syd. Det betyder samlet set, at en virkningsfuld niveaufri sammenfletning er nærmest uladesiggørlig f.eks. set i forhold til den manglende udstrækning ved udførelse af de nødvendige stigninger og fald set i skærende forhold til de stærkt ønskede hastigheder gennem stationen.

Den østlige strækningsføring består af to dobbeltsporede strækninger dels mod Roskilde/København dels mod Køge/København.

Alle fire spor føres parallelt frem mod Kværkeby. Dette strækningsforløb er særdeles velegnet til udførelsen af de fornødne niveaufri udfletninger.

Udgangspunktet er her et operationsområde med en længde på cirka 4 km, som giver gode muligheder for at udføre ramper til stigninger og fald, der tillader høje hastigheder og store fordele for tungtbelastede godstog ved forceringen af de nødvendige overføringer.

Området kan endvidere udvides i breddemålet for at give plads til rampeanlæg og broer med mindst mulig ulempe for de relativt få beboere i området og nødvendige højdetilpasninger langs de to dobbeltsporede strækninger.

Samlet set får man ved at vælge denne løsning opfyldt alle de opstillede ønsker. Stort set hele opgaven med at undgå tog der skal holde udenfor stationen, for at afvente andre tog der skal krydse fra den ene side af stationen til den anden, vil bortfalde, når togene før ankomst til stationen via niveaufri udfletninger kan sorteres til uhindret at befare de ønskede spor. Økonomien vil kunne beregnes mere præcist, da det nødvendige arbejde har et eksisterende baneanlæg og et kendt terræn som udgangspunkt.

De krævede ændringer omfatter primært strækningen Kværkeby - Ringsted, som stort set er i niveau samt tilretning af den østlige del af Ringsted station.

Argumentet for at vælge den østlige løsning er endvidere støttet på den omhyggelige undersøgelse udført af DSB først i 1980'erne, hvor man ønskede en niveaufri løsning af problemet med den faste sporkrydsning i niveau mellem spor 2 og 3 i Ringsted. Dengang valgte man en gennemtænkt løsning med en placering mellem Kværkeby og Ringsted. Landets økonomiske stilling på daværende tidspunkt rakte desværre ikke til projektets udførelse.

Med venlig hilsen

Overtrafikkontrollør [redacted] (pens.)

Erfaringsgrundlag opnået gennem stationsbestyrertjeneste og planlægning ved [redacted] kommandopost i årene 1979 - 2006. Mellem 2006 - 2020 er udført tjeneste ved daglig planlægning i fjernstyringscentralen i [redacted]

**Fra:** [Redacted]  
**Sendt:** 20. august 2020 14:31  
**Til:** Ringsted  
**Emne:** Høringssvar svar: Kapacitetsudvidelse Ringsted.

**Kategorier:** kvittering sendt; overført til F2

**Betragtninger omkring udvidelsen:**

Jeg ser mange fordele i at holde udvidelsen, så vidt mulig, inden for bygrænsen. Da det vil påvirke landskab, natur og landbrugsjord, mindst muligt. Desuden vil det holde støjen hvor anden støj er i forvejen. Da der er flere der vil blive påvirket af støj fra projekter før og efter færdiggørelse, vil incitamentet til at minimere støjen også være større, inde i byen. Uden for byen vil enkeltpersoner stå alene om at kæmpe mod støjen.

Der har tidligere været tale om at forbinde Jernbane via Kattegat til Århus i Ringsted. Her vil den nordlige omfartsbane, øst- eller vest-udfletning give mest mening.

Timemodellen via Fyn vil på lang sigt være spild af penge, da Kattegat forbindelsen vil give betragtelig mere mening.

En helt femte løsning kunne være at borer tunnel under Ringsted, ligesom man har etableret Københavns Metro. Dette vil holde støj og gener under etableringen og drift til ind- og ud-kørslerne af tunnelen.

Jeg bor i et område der vil blive kraftigt påvirket af støj samt andre gener (spærrede veje...) hvis den lange sydlige model vælges. Desuden vil den lange sydlige model bruge betragteligt større areal, som skal tages af den hårdt pressede natur og landbrugsjord, samt skærer området midt over hvad der vil påvirke dyr og menneskers fri bevægelighed over landskabet.

Jeg vil protestere kraftigt i mod denne løsning.

Jeg er netop flyttet langt fra byen for fredens skyld med de ulemper der er i det (langt til offentligtransport, indkøb, kulturarrangementer og tilsvarende).

Yderligere ser jeg ikke at Ringsted og omegn har nogen glæde af nogen af projekterne, for di de netop gør at togene ikke standser i Ringsted og der med ikke bidrager til noget lokalt.

Med venlig hilsen

Tlf. [Redacted]

[REDACTED]

---

**Fra:** [REDACTED]  
**Sendt:** 26. august 2020 09:16  
**Til:** Ringsted  
**Emne:** VS: Omfartsbaner ved ringsted

**Kategorier:** kvittering sendt; overført til F2

---

**Fra:** [REDACTED]  
**Sendt:** 22. august 2020 18:18  
**Til:** Banedanmark Post <[banedanmark@bane.dk](mailto:banedanmark@bane.dk)>  
**Emne:** Omfartsbaner ved ringsted

Undertegnede indgiver hermed indsigelse mod forslag om omfartsbaner ved Ringsted, da det vil ødelægge den dejlige natur skabe støjgener og forringelse af huspriser i området.

Med venlig hilsen

[REDACTED]  
[REDACTED]

Sendt fra Outlook

**Fra:** [REDACTED]  
**Sendt:** 26. august 2020 09:17  
**Til:** Ringsted  
**Emne:** Fwd: Høringssvar omkring østlige udflætning

**Kategorier:** kvittering sendt; overført til F2

TILLÆG TIL TIDLIGERE FREMSENDETE HØRING FRA UNDERTEGNEDE.

Hermed skal jeg ytre min mening imod udflætningen i øst /ved Kværkeby.

I Jeres fordele og ulemper skriver i bla. at ved en østlig udflætning vil naturområdet blive mindre påvirket. Vi købte for 5 år siden i netop Kværkeby, da det var et fantastisk naturområde.

Imidlertid er dette naturområde her i starten af 2020 blevet skæmmet, da der i skrivende stund er ved at blive bygget et kæmpe stort industriområde på mange tusinde kvadratmeter - ved vestmortovejen.

Ud over det, så ville en vestlig udflætning give mest mening, da denne ville ligge tættest på Næstved og Femeren, Odense mv mod Jylland.

At en vestlig udflætning efter jeres beskrivelse vil give flere gener i ombygningsperioden, kan ikke sammenlignes med hvor mange familiers dagligdag i kværkeby ville ændre sig markant og at vores dejlige natur for altid vil være ødelagt, grundet udvidelse af kapacitet af toge.

Det ville have katastrofale følger for naturen og vores dejlige Kværkeby, hvis en østlig udflætning blev løsningen.

Så derfor ønsker jeg IKKE den østlige udflætning.

Med venlig hilsen

[REDACTED]  
[REDACTED]

**Fra:** [REDACTED]  
**Sendt:** 26. august 2020 09:21  
**Til:** Ringsted  
**Emne:** Fwd: Høringssvar omkring østlige udflætning

**Kategorier:** kvittering sendt; overført til F2

26.8.20. Der er hæftig debat på de sociale medier omkring anlæggelse af bane ved Ringsted. I selve Ringsted by, stemmer de selvfølgelig for at den nye bane IKKE kommer til at skulle være i selve Ringsted. Det siger sig selv at der er MANGE flere indbyggere i Ringsted end der er i de små byer som BaneDanmark også hører i forbindelse med denne togbane. Jeg skal derfor på det kraftigste anmode om også at nævne dette i Jeres svar til borgerne, at der ER taget højde for de store byers argumenter men OGSÅ os i de små byer. Det er jo ikke rimeligt at en by med flere indbyggere vejer højere end os i de små byer. Især i vores Kværkeby er vores idyl og ro jo allerede nu igang med at blive slået itu, da de bygger meget stort industriområde tæt på vores by. Med venlig hilsen [REDACTED]

----- Forwarded message -----

**Fra:** [REDACTED]  
**Date:** ons. 26. aug. 2020 kl. 09.17  
**Subject:** Fwd: Høringssvar omkring østlige udflætning  
**To:** <hoeringringsted@bane.dk>

TILLÆG TIL TIDLIGERE FREMSENDE HØRING FRA UNDERTEGNEDE.

Hermed skal jeg ytre min mening imod udflætningen i øst /ved Kværkeby.

I Jeres fordele og ulemper skriver i bl.a. at ved en østlig udflætning vil naturområdet blive mindre påvirket. Vi købte for 5 år siden i netop Kværkeby, da det var et fantastisk naturområde.

Imidlertid er dette naturområde her i starten af 2020 blevet skæmmet, da der i skrivende stund er ved at blive bygget et kæmpe stort industriområde på mange tusinde kvadratmeter - ved vestmortovejen.

Ud over det, så ville en vestlig udflætning give mest mening, da denne ville ligge tættest på Næstved og Femeren, Odense mv mod Jylland.

At en vestlig udflætning efter jeres beskrivelse vil give flere gener i ombygningsperioden, kan ikke sammenlignes med hvor mange familiers dagligdag i kværkeby ville ændre sig markant og at vores dejlige natur for altid vil være ødelagt, grundet udvidelse af kapacitet af toge.

Det ville have katastrofale følger for naturen og vores dejlige Kværkeby, hvis en østlig udflætning blev løsningen.

Så derfor ønsker jeg IKKE den østlige udflætning.

Med venlig hilsen