

# Indledning

Dette høringsnotat omhandler en ny undersøgelse af mulige udfletningsløsninger ved Ringsted.

Høringen markerer en meget tidlig fase i projektet, hvor der blev indhentet forslag til løsninger og forhold, der bør tages hensyn til i de videre undersøgelser.

Der afholdes andre høringer senere i processen, når politikerne har taget beslutning om hvilken/hvilke løsninger, der skal undersøges i næste fase ved Ringsted.

Dette høringsnotat opsummerer de indkomne høringssvar og Banedanmarks bemærkninger til dem.

Der er modtaget i alt 240 høringssvar i den offentlige høring. De fleste høringssvar er fra privatpersoner, men der er også modtaget høringssvar fra myndigheder, foreninger og organisationer. Enkelte høringssvar er afgivet på vegne af flere personer.

## Indhold i høringssvarene

De i alt 240 høringssvar omhandler følgende overordnede emner:

- Trafik igennem Ringsted Station
- Nordlig omfartsbane, herunder betydningen for især Kværkeby og Benløse
- Sydlige omfartsbaner, kort og lang
- Østlig udfletning
- Vestlig udfletning
- 0+-alternativet
- Andre løsningsforslag
- Information om projektet
- Øvrige emner.

Flere høringssvar hilser en styrkelse af den kollektive trafik velkommen, herunder en kapacitetsudvidelse ved Ringsted, mens andre er mere skeptiske, navnlig for så vidt angår valg af linjeføring. De fleste høringssvar præsenterer en række holdninger til de fem aktuelle løsningsforslag; en nordlig omfartsbane, en kort og en lang sydlig omfartsbane, en østlig udfletningsløsning samt en vestlig udfletning. Hertil kommer en række kommentarer, der knytter sig til det tidligere besluttede 0+-alternativ.

Flertallet af høringssvarene foretrækker den østlige udfletning, og flere pointerer i forlængelse heraf, at den bør placeres så langt fra Ringsted som muligt. Det gælder bl.a. høringssvaret fra Ringsted Kommune.

Flere høringssvar fremhæver vigtigheden af, at linjeføringen igennem Ringsted Station opretholdes, og at tog ikke ledes udenom stationen, men derimod at så mange persontog som muligt standser på Ringsted Station, herunder også lyntog. Til gengæld udtrykker enkelte høringssvar et ønske om færre godstog igennem byen.

En del høringssvar påpeger, at en eventuel kapacitetsudvidelse ved Ringsted bør samtænkes med andre (fremtidige) infrastrukturprojekter.

Høringssvarene indkredser også en række bekymringer, bl.a. angående projektets påvirkning af natur, ejendomsværditab og begrænsning af byudviklingsmuligheder. Mange høringssvar udtrykker desuden et ønske om øget støjafskærmning samt nedgravning af en fremtidig jernbane. Særligt bekymring for projektets betydning for bysamfundene Benløse og Kværkeby går igen, specifikt i tilfælde af, at en nordlig omfartsbane vælges, i mindre grad en østlig udfletningsløsning.

Flere høringssvar efterspørger mere fyldestgørende og detaljeret information, herunder navnlig mere nøjagtige kort og tegninger samt en mere tydelig tidsplan for projektet. Flere udtrykker i forlængelse heraf utilfredshed med Banedanmarks informationsindsats, der af nogle beskrives som ikke tilstrækkeligt inddragende og ikke tilstrækkeligt gennemarbejdet. Endvidere er flere utilfredse med, at høringsperioden er faldet sammen med sommerferien 2020.

Endelig præsenterer flere høringssvar forskellige konkrete løsningsforslag, hvoraf mange tager udgangspunkt i de fem løsninger, som Banedanmark har præsenteret i debatoplægget, mens andre beskriver alternative projektforslag.

### **Banedanmarks bemærkninger:**

Banedanmark vil gerne takke for de indsendte høringssvar. Denne høring foregår på et meget tidligt tidspunkt i processen og den store interesse der har været for høringen viser, at det giver mening at inddrage borgere på et tidligt stadie i planlægningen.

Banedanmark er blevet bedt om at kigge meget bredt på hvilke løsninger der kan løse udfletnings- og kapacitetsproblematikken ved Ringsted. De fremlagte muligheder er derfor principper for linjeføringer, men de mange høringssvar er med til at kvalificere de mange mulige løsninger, og vil indgå, som en del af det beslutningsgrundlag, som politikerne skal træffe valg om løsning på.

Banedanmark har ikke mandat til at inddrage alle pointer fra alle høringssvarene – da en del omhandler løsninger, som er langt fra Ringsted eller omhandler strategiske spørgsmål i forhold til trafikering af banen i Danmark.

Mange borgere har givet deres mening og bekymring om enkelte løsninger og dem takker Banedanmark for og ser frem til den fortsatte proces for at skabe den bedste løsning ved Ringsted. I tabellen herunder følger en opsummering af de indkomne høringssvar fordelt på emner og Banedanmarks bemærkninger til høringssvarene.

<b>Emne fra høringssvar</b>	<b>Høringssvar nr.</b>	<b>Høringssvar og Banedanmarks vurdering</b>
<b>Trafik igennem Ringsted Station</b>	2, 3, 8, 11, 30, 31, 84, 105, 106, 127, 129, 131, 133, 172, 187, 190, 192, 193, 198, 210, 228, 232, 236	<b><u>Indhold i høringssvar:</u></b> Flere høringssvar fremhæver vigtigheden af, at linjeføringen igennem Ringsted Station opretholdes, og at tog ikke ledes udenom stationen, men derimod at så mange persontog som muligt standser på Ringsted Station, herunder også lyntog. 190 fremhæver, at Ringsted Station som trafikalt knudepunkt bør være en del af timemodellen mellem landets større byer. Til gengæld udtrykker enkelte høringssvar et ønske om færre godstog igennem byen. 192 spørger hertil, hvorfor godstog skal køre igennem Ringsted Station.

105 og 106 mener, at Banedanmark bør undersøge en løsning, hvor tog kan stoppes på Ringsted Station i sammenhæng med en tunnel under den eksisterende bane/station.

**Banedanmarks bemærkninger:**

Ingen af løsningerne vil betyde at der ikke stopper tog i Ringsted. Alle de nuværende tog vil fortsat stoppe i Ringsted i fremtiden. Ved at lave omfartsbaner rundt om byen vil der dog være mulighed for at køre godstog og lyntog uden stop uden om byen. Trafikeringen af Ringsted station i fremtiden besluttet ikke af Banedanmark, som blot bygger infrastrukturen til togene. Om nogle eller alle af timemodeltogene stopper i Ringsted vil blive besluttet politisk, men det er korrekt at med en omfartsbane vil tog uden stop og godstog kunne ledes uden om byen.

Nedgravede baneløsninger er meget dyre og Banedanmark har ikke vurderet det som relevant at kigge på disse løsninger igennem Ringsted, da der er relativt mange alternative muligheder.

**Indhold i høringssvar:**

187 spørger, hvilken forventet påvirkning hver af de fem foreslåede løsninger har på antallet af stop, tog og afgang på Ringsted og Sorø stationer, samt hvilke behov der vil være for ændring eller udvidelse af de to stationer for hver af de fem løsninger. I forlængelse heraf spørger 187, hvilke behov der vil være for ind-og udfletninger omkring Ringsted Station for hver af de fem løsninger.

193 mener, at Ringsted Station kan udvides til flere etager.

236, Ringsted Kommune, foreslår, at banestrækninger gennem Ringsted støjafskærms yderligere som led i kapacitetsudvidelsen.

**Banedanmarks bemærkninger:**

Det forventes at der med de fem forskellige løsninger vil være det samme antal stop og afgang på Ringsted og Sorø station. Antallet af tog igennem Ringsted station vil variere alt efter løsning, idet omfartsbanerne vil lede tog, der ikke skal stoppe på Ringsted station, udenom. Vestlig og Østlig udfletning indbefatter udfletningsanlæg hhv. vest og øst for stationen samt ombygning på Ringsted station. Nordlig omfartsbane indbefatter en lille ombygning på Ringsted station. Kort Sydlig og Sydlig omfartsbane inkluderer ingen ombygninger på Ringsted station. Sydlig omfartsbane indbefatter en ombygning på Sorø station.

		<p>Såfremt Ringsted station udvides til flere etager vil det betyde at Banen vil komme til at køre uforholdsmæssigt højt ind og ud af byen. Det vil give en stor gene for de omkringliggende huse og Banedanmark vurderer ikke forslaget som relevant at arbejde videre med.</p> <p>Støjbeskyttelse er en del af de senere dele af projektet hvor der er valgt en løsning og alle fremtidige påvirkninger beregnes og vurderes, så en passende afhjælpning kan foretages.</p>
<b>Nordlig omfartsbane</b>	2, 11, 12, 13, 15, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 35, 38, 39, 42, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 59, 60, 61, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 82, 83, 85, 86, 89, 91, 92, 94, 95, 96, 97, 100, 101, 103, 104, 105, 106, 110, 111, 112, 116, 117, 118, 120, 122, 123, 124, 128, 129, 132, 133, 137, 139, 140, 142, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 167, 168, 169, 170, 173, 174, 176, 177, 178, 179, 181, 182, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 193, 195, 196,	<p><b><u>Indhold i høringssvar:</u></b></p> <p>Flere høringssvar udtrykker bekymring for, at Kværkeby vil blive negativt påvirket af den nordlige omfartsbane og for nogles vedkommende også den østlige udfletning. Noget tilsvarende gør sig gældende for Benløse. Flere fremhæver i denne forbindelse, at Benløse i forvejen er plaget af vejstøj. 118 spørger dertil, hvad Banedanmark påtænker at gøre ved støj- og udsigtsgener, herunder evt. kompensation for ejendomsværdiforringelse.</p> <p>Enkelte høringssvar foretrækker en nordlig omfartsbane fremfor de øvrige foreslåede løsninger, men langt de fleste mener, at en nordlig linjeføring ikke vil være en god ide – bl.a. med henvisning til, at banen vil dele Benløse og Kværkeby midt over og negativt påvirke både eksisterende og kommende byområder i form af støj, nedrivning, ejendomsværditab, gældssætning, ekspropriation og besværende omlægning af vejnettet. Flere udtrykker bekymring for projektets betydning for naturen (bl.a. Kværkeby Mose), landbrugs- og kulturlandskaber, den landlige idyl og de samfundsøkonomiske fordele. Endvidere præsenterer mange høringssvar et ønske om, at så mange tog som muligt stopper ved Ringsted Station.</p> <p><b><u>Banedanmarks bemærkninger:</u></b></p> <p>Når politikerne har bestemt hvilke løsninger der skal arbejdes videre med, vil der blive arbejdet mere indgående med placeringen af linjeføringen. Banedanmark vil så vidt muligt altid placere linjeføringer hvor de er mindst til gene. I forhold til en nordlig løsning, vil den så vidt muligt blive placeret langs motorvejen.</p> <p>Banedanmark har mulighed for at kompensere støjgener såfremt støjen kommer over den vejledende grænseværdi. Der er desværre ikke mulighed for at kompensere ejendomsværdiforringelse.</p>

197, 198, 199, 200, 201, 203, 205, 206, 207, 208, 210, 213, 214, 215, 216, 217, 221, 223, 224, 225, 227, 228, 232, 233, 235, 236, 237, 238, 239

Den nordlige omfartsbane vil ikke ændre på antallet af tog som standser ved Ringsted Station. Det er korrekt at et stort projekt vil have indvirkning på natur, eksisterende infrastruktur og muligvis borgeres huse. Såfremt politikerne vælger at gå videre med en nordlig omfartsbane vil Banedanmarks næste opgave blive at gennemføre en VVM hvor alle disse forhold undersøges og der lægges en plan for at minimere disse påvirkninger mest muligt.

**Indhold i høringssvar:**

Flere finder det kritisabelt, at den skitserede linjeføring går igennem Kværkeby og ikke følger motorvejen som beskrevet i Banedanmarks debatoplæg. Hertil føjer mange, at de vil foretrække en løsning, hvor banen følger motorvejen. 139 glæder sig over, at Banedanmark på et borgermøde 13/8 2020 jf. 139 påpegede, at en evt. nordlig linjeføring vil følge E20 på trods af den i debatoplægget anderledes skitserede linjeføring. 196 mener, at den nordlige omfartsbane skal tages ud af høringsmaterialet eller alternativt tilbagekaldes og beskrives på ny.

48 spørger, hvad det vil koste at komme over eller under motorvejen for at tilkoble den nordlige omfartsbane til den eksisterende bane.

**Banedanmarks bemærkninger:**

Kortmaterialet i idefasehøringsmaterialet er ment som en principskitse. Det vil sige at den er tegnet med en bred linjeføring, da det netop ikke er pointen at lægge sig fast på en linjeføring endnu. Der er mange muligheder når linjeføringen fastsættes, men Banedanmark kan godt bekræfte at en nordlig linjeføring bør følge motorvejen.

Tilkoblingen til den eksisterende bane vil selvfølgelig indgå i projektet, men enkelte delelementer vil ikke blive opgjort separat.

**Indhold i høringssvar:**

Enkelte foreslår, at banen graves helt eller delvist ned. 86 foreslår i den forbindelse en tunnel under Benløse og ser en fordel i, at man med den nordlige omfartsbane er tættere på at tilslutte jernbanen til Kalundborg og videre over Kattegat. Tilsvarende foreslår 232 en boret tunnel under Ringsted.

103 er bekymret for, om det vil være muligt at handle erhvervsjord i Business Park Ringsted, hvis der er risiko for efterfølgende ekspropriation.

163 er bekymret for, om busforbindelsen Borup-Ringsted kan opretholdes igennem Kværkeby, hvis den nordlige omfartsbane vælges.

**Banedanmarks bemærkninger:**

Nedgravede eller borede baner er meget bekostelige og benyttes som regel kun hvor der ikke er andre løsninger eller meget lidt plads. Der er mange muligheder for at løse udfletningsproblematikken ved Ringsted, så derfor vurderer Banedanmark at udgiften ikke står mål med fordelene ved en nedgravet tunnel. En mulig Kattegatforbindelse er endnu ikke besluttet og linjeføringskorridorerne er på et meget tidligt stadie.

Når det er valgt at arbejde videre med en linjeføring vil det også være muligt at indgå en dialog med de ejendomme som bliver påvirket.

Såfremt en nordlig omfartsbane vælges vil der forsat være krydsende veje og der vil derfor også være muligt at opretholde busforbindelser.

**Indhold i høringssvar:**

205 spørger, om Banedanmark vil opkøbe eller på anden vis økonomisk kompensere for ejendomme med værditab som følge af projektet, samt hvor mange boliger der bliver revet ned, hvorfra og hvortil. 205 spørger endvidere, om der kommer en ny bro ved Kværkeby, samt om Kværkebyvej vil blive lukket for gennemkørsel under en eventuel anlægsfase. Hertil føjer 205, at det vil afskære Kværkeby Friskole fra den øvrige by. 205 er desuden bekymret for støjgener og spørger, hvordan Banedanmark vil støjsikre.

224 mener, at både den nordlige og de sydlige omfartsbaner fokuserer for snævert på kapacitetsudvidelsen og ikke tilstrækkeligt tager højde for planer, som projekterne kan kollidere med, herunder planer for mere erhverv.

**Banedanmarks bemærkninger:**

Banedanmark har desværre ikke mulighed for at kompensere ejendomsværdiforringelse. Hvor mange boliger der bliver påvirket bliver undersøgt nærmere i næste fase, hvis det politisk besluttes at gå videre med denne løsning. Kværkebyvej planlægges forlænget. Midlertidige løsninger under anlægsfasen vil blive belyst i næste fase. Støjgener over den vejledende grænseværdi vurderes at kunne sikres ved etablering af støjskærme og facadeisolering.

		<p>På nuværende tidspunkt i projektet foregår det hele på skitse og idéniveau. Der er derfor endnu ikke taget stilling til om de enkelte linjeføringer kan have påvirkninger af diverse erhverv. Der bliver kun taget stilling til om løsningen i princippet kan løse det den skal kunne.</p>
<b>Sydlig omfartsbaner</b>	<p>2, 4, 5, 8, 11, 12, 13, 15, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 31, 32, 33, 34, 35, 38, 39, 42, 45, 48, 58, 59, 60, 61, 65, 67, 68, 74, 77, 81, 85, 89, 90, 91, 96, 97, 98, 105, 106, 108, 110, 112, 114, 116, 119, 120, 122, 123, 124, 127, 128, 129, 130, 132, 133, 137, 139, 140, 142, 144, 148, 149, 150, 151, 152, 154, 155, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 164, 167, 170, 171, 173, 174, 177, 178, 181, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 192, 193, 195, 197, 198, 199, 200, 201, 203, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 213, 215, 216, 217, 219, 221, 223, 224, 225, 227, 228, 232, 233, 236, 237, 238, 239, 240</p>	<p><b><u>Indhold i høringssvar:</u></b></p> <p>Hovedparten af de indkomne høringssvar opponerer imod en sydlig omfartsbane, kort eller lang. Argumenterne tæller navnlig et ønske om, at så mange tog som muligt stopper ved Ringsted Station, samt at en omfartsbane i åbent land negativt vil påvirke industri- såvel som naturområder – bl.a. med henvisning til, at banen vil skære sig igennem landskabet ved bl.a. Høm, Mulstrup og Tolstrup. Andre argumenter imod en sydlig omfartsbane er mulige faldende huspriser, begrænsning i byudviklingsmuligheder samt hensyn til fortidsminder. Flere er desuden bekymrede for projektets eventuelle støjpåvirkning og betydning for trafikomlægninger. 67 er især imod den lange sydlig omfartsbane, mens 130 er bekymret for linjeføringens betydning for biodiversitet, særligt ved Tuel Å, samt for risici ved at anlægge en jernbane tæt op ad Fjenneslev Kirke. I samme forbindelse udtrykker 130 bekymring for, at jernbanen vil adskille Kirke Fjenneslev og Alsted – i strid med Sorø Kommunes ønsker om en helhedsplan for området.</p> <p><b><u>Banedanmarks bemærkninger:</u></b></p> <p>En omfartsbane vil ikke betyde at færre tog end i dag vil stoppe ved Ringsted station. Der bliver altså ikke en dårligere betjening af Ringsted, selv ved valg af en omfartsbane. En sydlig omfartsbanes opgave vil være at føre godstog og tog uden stop uden om Ringsted.</p> <p>Det er korrekt at en bane i det åbne land bl.a. vil betyde påvirkning af naturområder. I næste fase af projektet vil alle påvirkninger blive vurderet og der vil blive lagt en plan for hvordan disse påvirkninger kan minimeres. Det er også Banedanmarks opgave at vurdere fortidsminder og kirkebeskyttelseslinjer i samarbejde med de relevante myndigheder.</p> <p>Det er korrekt at en bane kan påvirke huspriserne i et område. Banedanmark har desværre ikke mulighed for at kompensere faldende huspriser generelt.</p> <p>En række vigtige veje vil forsat krydse banen og dermed binde områder på den ene og den anden side sammen af banen.</p> <p><b><u>Indhold i høringssvar:</u></b></p>

Enkelte foretrækker dog de sydlige løsninger, bl.a. med henvisning til, at færre godstog så må forventes at skulle passere Ringsted Station. Eksempelvis 207 og 210 mener, at omfartsbanerne kun er interessante for den trafik, som i forvejen ikke er tiltænkt at skulle gøre stop i Ringsted, f.eks. godstog.

15 spørger, om Banedanmark har overvejet en kombinationsløsning med en østlig udflætning til passager- og godstransport samt en kort sydlig omfartsbane til trafik mod Femern, især godstrafik. Tilsvarende mener 221, at den korte sydlige omfartsbane kan fungere som supplement til en østlig udflætningsløsning.

**Banedanmarks bemærkninger:**

De sydlige omfartsbaners primære opgave vil være at føre godstog og tog uden stop uden om Ringsted.

Banedanmark har lavet en overordnet vurdering af om den østlige udflætning kan kombineres med en kort sydlig omfartsbane. I den nuværende udformning af de to alternativer er der ikke meget synergi mellem dem, men hvis det besluttes at undersøge dem videre, vil muligheden for at kombinere de to løsninger til én indgå.

**Indhold i høringssvar:**

219 mener, at en kapacitetsudvidelse ved Ringsted bør ske inden for allerede eksisterende støjkorridorer og mener, at en udbygning af støjafskærmningen i Fjenneslev bør indgå i planerne for kapacitetsudvidelsen. 45 er tilsvarende bekymret for især støj. 45 spørger desuden, hvilke af de rekreative interesser centralt i Ringsted, der ikke allerede er påvirket, som vil blive påvirket af en udflætningsløsning. 219 føjer hertil, at projektet negativt kan påvirke landbrugs- og rekreative områder, herunder stier og idrætsanlæg, samt turismeaktiviteter og solcelleanlæg. 45 er desuden bekymret for sikkerheden ved Ringsted Lilleskole, hvis en ny jernbane anlægges i nærheden.

48 spørger, hvem der vil opnå rejsetidsbesparelser ved de sydlige omfartsbaner.

81 mener, at Banedanmark bør finde en anden løsning, helst i nærheden af den i forvejen støjende motorvej.

**Banedanmarks bemærkninger:**

Banedanmark er opmærksom på at en sydlig omfartsbane vil skabe en ny støjkorridor men undersøger alligevel denne



løsning idet den indeholder mange andre fordele herunder reducere af støj i tætbeholdede områder. Det vurderes at de eksisterende støjskærme i Fjenneslev er tilstrækkelige. Dette forhold skal dog belyses nærmere i en VVM undersøgelse. Den vestlige udfletning er placeret centralt i Ringsted og indebærer en mindre udvidelse af baneanlægget vest for stationen, hvor der er rekreative områder. Ringsted Lilleskole ligger ikke tæt på den sydlige omfartsbane og sikkerheden vurderes derfor ikke nævneværdigt ændret af den sydlige omfartsbane.

Den sydlige omfartsbane vil primært give rejsetidsbesparelser til de gennemkørende tog uden stop i Ringsted. Det betyder at f.eks. timemodeltogene kan køre forbi Ringsted – men altså uden at køre med høj fart igennem stationen.

Banedanmark har fremlagt 5 mulige løsninger og 1 af disse løber langs motorvejen (nordlig løsning).

#### **Indhold i høringssvar:**

85 mener, at det vil kræve nye og store udfletninger at koordinere en sydlig omfartsbane med en kommende omfartsvej fra Ringsted Øst til syd for Ringsted.

98 mener, at der bør træffes en hurtig beslutning mht. valg af løsning, og at der herigennem kan opnås besparelser, som 98 gerne ser omsat i en nedgravningsløsning.

171, Fjenneslev Vandværk, udtrykker bekymring for en sydlig linjeførings betydning for vandværkets forsyningsikkerhed og de miljømæssige påvirkninger. Endvidere påpeger 171, at en sådan linjeføring vil umuliggøre flytning af vandboringer længere mod syd i tilfælde af forurening fra den allerede eksisterende jernbane.

#### **Banedanmarks bemærkninger:**

Hvis det bliver besluttet at opføre en omfartsvej fra Ringsted øst til Ringsted syd, vil der blive indarbejdet en bro, således at omfartsvejen og banen kan passere hinanden.

Denne undersøgelse er på et meget tidligt niveau og det næste som sker er at politikerne skal træffe valg om hvilken/hvilke løsninger der skal arbejdes videre med. Derefter går Banedanmark i gang med den videre VVM proces. Det vurderes ikke at der er noget at spare ved en hurtig beslutning. Det vurderes til gengæld at den høje pris for en nedgravet løsning ikke vil stå mål med fordelene, når der er mange andre muligheder for løsninger over jorden.

I næste fase vil de valgte linjeføringer blive undersøgt til bunds og blandt andet grundvandshensyn vil blive vurderet.

**Indhold i høringsvar:**

187 mener, at både den nordlige og de sydlige foreslåede omfartsbaner kræver en ændring af også de eksisterende jernbaner, så tog kan køre 200-250 km/t, og nævner i den forbindelse træer, vind, overskæringer og bløde buer. På denne baggrund spørger 187, hvilke yderligere anlægsændringer Banedanmark forudser som nødvendige for hver af de fem præsenterede løsninger. Hertil spørger 187, om omfartsbanerne skaber en overkapacitet, der reelt ikke kan udnyttes i Danmark.

192 mener, at det bør tælle, at den sydlige omfartsbane jf. 192 generer beboerne mindst, også selv om løsningen måske samtidig har den største naturpåvirkning.

227 spørger, om det er korrekt, når Banedanmark i debatoplægget skriver, at man forventer 0 godstog igennem Ringsted Station i tilfælde af, at en sydlig omfartsbane opføres.

229 mener, at en sydlig omfartsbane vil forstyrre både beboere, landskab og beskyttede vandløb i området og være i konflikt med Sorø Kommunes planer. I forlængelse heraf henviser 229 til Sorø Kommunes 'Kommuneplan 2019-2030', som bl.a. pointerer, at større uforstyrrede landskaber så vist muligt skal friholdes for jernbaner.

240, Sorø Kommune, ønsker ikke en sydlig omfartsbane med henvisning til projektets potentielle konsekvenser for natur og miljø, landbrug (arrondering) og kulturmiljøer samt dets forventede støj- og visuelle påvirkning. 240 påpeger endvidere, at der er mange enkeltejendomme langs linjeføringen, og at projektet vil placere Fjenneslev mellem to jernbaner.

**Banedanmarks bemærkninger:**

Den nordlige og de sydlige omfartsbaner kræver ikke en ændring af de eksisterende baner, så tog kan køre 200-250 km/t. Omfartsbanerne planlægges til 250 km/t. Vestlig og Østlig udflætning indbefatter udflætningsanlæg hhv. vest og øst for stationen samt ombygning på Ringsted station. Nordlig omfartsbane indbefatter en lille ombygning på Ringsted station. Kort sydlig og Sydlig omfartsbane inkluderer ingen

		<p>ombygninger på Ringsted station. Sydlig omfartsbane indbefatter en ombygning på Sorø station. Kapaciteten omfartsbanerne skaber, kan godt udnyttes i det eksisterende jernbanenet, da problemet er at kapaciteten gennem Ringsted lige nu er lavere end det omkringliggende område.</p> <p>Beskrivelsen af de enkelte linjeføringer vil opliste hvilke fordele og ulemper der er ved de forskellige løsninger. I denne gennemgang vægtes høringssvar som dette også. Politikerne træffer derefter valg på baggrund af alle oplysningerne.</p> <p>En sydlig omfartsbane vil bl.a. have til formål at lede godstogene udenom Ringsted. Hvis der vælges en lang sydlig omfartsbane, vil den være i stand til at lede alle godstog udenom Ringsted. Hvis der vælges en kort sydlig omfartsbane vil den lede størstedelen af godstogene uden om Ringsted – nemlig dem som skal mod Femern. Dog vil en kort sydlig omfartsbane betyde at der forsat vil køre få godstog mod Fyn/Jylland igennem Ringsted.</p> <p>En ny bane vil påvirke landskabet. Banedanmark bestræber sig på at minimere påvirkningerne efter gældende regler.</p> <p>Banedanmark har noteret Sorø Kommunes pointer og de vil være med i forhold til en politisk beslutning.</p>
<p><b>Østlig udfletning</b></p>	<p>3, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 15, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 33, 35, 39, 42, 44, 48, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 74, 75, 76, 77, 85, 89, 91, 92, 93, 96, 97, 99, 100, 102, 105, 106, 107, 108, 110, 112, 114, 116, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 131, 132, 134, 135, 136, 137, 139, 140,</p>	<p><b><u>Indhold i høringssvar:</u></b></p> <p>Hovedparten af de indkomne høringssvar foretrækker en østlig udfletningsløsning, og flere pointerer, at den bør placeres så langt fra Ringsted som muligt, herunder 236, Ringsted Kommune, som påpeger dette aht. et nyt, stort boligområde ved Køgevej/Østre Ringvej. 236 påpeger samtidig, at placeringen af udfletningen også bør tage hensyn til de omkringliggende landsbyer. Blandt de mere konkrete forslag er en udvidelse af banekapaciteten øst for Ringsted Station mellem Banedanmarks arbejdsområde og Fjællebro. Mange foreslår endvidere, at banen graves helt eller delvist ned for at minimere støjgener. 92 føjer hertil, at banen bør lægges i to rør med hver to spor så langt under jorden, at det på sigt er muligt at lægge fire spor ovenpå. 179 mener, at Banedanmark kan grave jernbanen ned eller etablere en støjvæg fra Kværkeby til Ringsted. 186 foretrækker tilsvarende en udfletning under jorden.</p> <p><b><u>Banedanmarks bemærkninger:</u></b></p> <p>Udfaldet af denne idéfasehøring skulle gerne være at politikerne træffer beslutning om hvilken/hvilke løsninger der</p>

142, 143, 148,  
149, 151, 152,  
154, 156, 157,  
158, 159, 160,  
161, 162, 163,  
164, 165, 166,  
167, 170, 171,  
172, 173, 174,  
175, 177, 178,  
179, 184, 185,  
186, 187, 188,  
189, 190, 192,  
193, 195, 197,  
198, 199, 200,  
201, 203, 206,  
207, 208, 209,  
210, 211, 213,  
215, 216, 217,  
220, 221, 223,  
224, 225, 226,  
227, 228, 229,  
231, 232, 234,  
235, 236, 237,  
238, 239

skal arbejdes videre med. I den næste fase vil mulige linjeføringer blive analyseret og påvirkningerne af disse vil indgå i vurderingen af løsningens brugbarhed. I den næste fase vil støjpåvirkninger ligeledes blive beregnet og der vil blive vurderet, hvor der skal laves støjreducerende tiltag. Banedanmark kan oplyse at nedgravede baner er meget dyre og vurderer ikke, at en nedgravet bane giver mening når der er så mange mulige løsninger i spil som befinder sig over jorden.

**Indhold i høringssvar:**

For de flestes vedkommende hænger præferencen for den østlige udfletning sammen med henvisninger til, at de øvrige foreslåede løsninger vurderes at have større negative konsekvenser for naturen, huspriser i området samt udviklingsmulighederne for Ringsted, Benløse samt omliggende erhvervsområder. Endvidere pointerer flere, at løsningen vurderes som den samfundsøkonomisk mest rentable, vil begrænse støj både i anlægs- og driftsfasen samt begrænse behovet for at nedrive boliger, og derfor for at beboerne skal finde nye boliger. Andre mener, at den østlige udfletning vil øge mulighederne for, at tog stopper ved Ringsted Station, og nogle mener, at denne løsning vil gavne den kollektive trafik generelt. 184 mener specifikt, at en østlig udfletning vil give færrest nabogener i etableringsfasen samt mindre naturpåvirkning end de øvrige præsenterede løsninger. 185 mener dertil, at en østlig udfletning er den trafikalt bedste mulighed. 185 vil i denne forbindelse gerne vide, hvad det måtte koste med en nedsænket løsning, hvor maksimalt det ene spor forbliver i omgivelsernes niveau.

**Banedanmarks bemærkninger:**

Alle de fremlagte løsninger kan løse kapacitets- og udfletningsproblematikken ved Ringsted. Nogle af løsningerne har så ekstra fordele, men også en øget omkostning og øgede gener. Det vil være en politisk opgave at vurdere om fordelene ved omfartsbanerne opvejer økonomien og generne.

Der er ingen løsninger, som vil medføre at der stopper færre tog end i dag.

Banedanmark er enig i at de oplevede anlægsgener er mindst i de løsninger, hvor der bor færrest mennesker.

Det er endnu for tidligt at kunne vurdere priser på delementer af løsninger. Først skal det politisk vælges hvilke løsninger der skal arbejdes videre med og så skal linjeføringsmulighederne i de enkelte løsninger vurderes i en decideret VVM.

**Indhold i høringssvar:**

En række andre høringssvar påpeger derimod, at en østlig udfletning vil være uhensigtsmæssig og både samfundsøkonomisk mindre rentabel samt mere ødelæggende for natur, borgere og den fremtidige byudvikling i Ringsted end en vestlig udfletning, herunder bl.a. i området Hulemarken og det kommende store industriområde ved Vestmotorvejen. På den baggrund mener flere, at Banedanmark bør arbejde videre med den vestlige niveaufri udfletning eller 0+-alternativet. 151 og 152 pointerer specifikt, at lokalområdet rundt om Kværkeby Friskole vil blive hårdere ramt, jo længere mod øst en udfletning placeres.

Flere høringssvar udtrykker et ønske om genetablering af Adamshøjbroen.

134 spørger, hvilken påvirkning Banedanmark mener der vil være af rekreative interesser i området øst for Ringsted.

135 ønsker, at Banedanmark eksproprierer 135's ejendom, hvis en østlig niveaufri løsning vælges.

187 ønsker at vide, om behovet for kapacitetsudvidelse kan klares ved den præsenterede østlige løsning.

**Banedanmarks bemærkninger:**

Banedanmark har med dette materiale fremført en række løsninger som alle kan løse udfletnings- og kapacitetsproblematikken ved Ringsted. Da 0+ løsningen blev vedtaget vidste man godt at det var en midlertidig løsning og at den ikke ville kunne løse kapacitetsproblemerne når Femern stod færdig. Det er derfor Banedanmark nu igen skal kigge på løsninger ved Ringsted. Banedanmark noterer de forskellige argumenter som der er for og imod de forskellige løsninger.

Banedanmark kan endnu ikke tage stilling til enkelte broer i de enkelte løsninger, men det vil blive vurderet såfremt der skal arbejdes videre med en østlig løsning.

Eventuel ekspropriation vil der blive taget stilling til, når projekterne er modne til det og de har hjemmel til det.

Behovet for kapacitetsudvidelse kan klares med alle de præsenterede løsninger.

**Indhold i høringssvar:**

199 opfordrer Banedanmark til at lytte til de indsigelser og forslag, som fremføres af den lokale gruppe, der advokerer for

en østlig udflætning. Ifølge 199 er de tre foreslåede omfartsbaneløsninger blot med til at forplumre debatten om kapacitetsudvidelse ved Ringsted.

221 foretrækker en udflætning mellem Adamshøj og Kværkeby/Fjællebro, alternativt mellem Adamshøj og Ringsted og mener, at Banedanmark som minimum bør undersøge følgende varianter af en østlig løsning: En minimumsløsning, der er sammenlignelig med den foreslåede vestlige udflætning, en eller flere løsninger med færre krydsningskonflikter og højere hastigheder end i minimumsmodellen, en fleksibel idealløsning samt en belysning af forholdet mellem meromkostninger og den samfundsmæssige nytte af at øge hastigheden gennem udflætningen til 250 km/t. For alle varianter ønsker 221 fokus på støjbelastning.

**Banedanmarks bemærkninger:**

Banedanmark er blevet bedt om at se bredt på hvilke løsninger der kan løse kapacitets- og udflætningsproblematikken ved Ringsted. I den forbindelse vurderes samtlige løsninger og ikke kun en øst-vest vurdering.

Banedanmark har i denne første fase undersøgt en løsning for østlig udflætning og perspektiveret på andre muligheder. Hvis det besluttes politisk at undersøge østlig udflætning i næste fase, kan det blive muligt at undersøge flere varianter den østlige udflætning.

**Indhold i høringssvar:**

225 præsenterer en principskitse til en østlig udflætning, som ifølge 225 vil muliggøre konfliktfri og meningsfuld togbevægelse.

228 mener, at Banedanmark alene bør arbejde videre med en konkretisering af den undersøgte niveaufri udflætning mellem Adamshøj og Ringsted, som ifølge 228 endvidere bør optimeres, så støj og visuel påvirkning ikke forøges væsentligt sammenlignet med de nuværende forhold, og så trafikkapaciteten er tiltrækkelig til den fremtidige trafik, herunder en eventuel Kattegatforbindelse. Endvidere mener 228, at Banedanmark bør koncentrere undersøgelserne om placeringer med få naboer og begrænsede gener for disse. 228 påpeger ydermere, at den nyopførte Bedstedvejbro kan flyttes og genanvendes på en ny placering. Med henvisning til et forslag fra 2013 foreslår 228 på denne baggrund en østlig udflætning, som ifølge 228 vil løse alle trafikale problemer og være fremtidssikret mange år frem i tiden.

		<p><b><u>Banedanmarks bemærkninger:</u></b>  Banedanmark undersøger de løsninger politikerne træffer beslutning om skal undersøges. Støjgener over den vejledende grænseværdi bliver håndteret med støjreducerende tiltag. Banedanmark undersøger en løsning der økonomisk kan stå på mål med hvad den løser og relateret til forholdene ved den enkelte lokation. Det trafikale grundlag for denne fase indeholder ikke Kattegatforbindelsen, da den endnu ikke er vedtaget. Alternative udformninger af den østlige udfletning kan undersøges i næste fase, hvis politikerne træffer beslutning om at den skal undersøges yderligere.</p>
	<p>8, 19, 26, 35, 48, 58, 61, 65, 74, 77, 89, 91, 96, 97, 102, 107, 110, 112, 116, 120, 123, 125, 128, 129, 132, 137, 140, 142, 148, 149, 155, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 167, 178, 180, 185, 186, 187, 189, 190, 197, 198, 199, 200, 201, 203, 206, 208, 209, 210, 213, 214, 215, 216, 221, 223, 225, 227, 228, 229, 232, 234, 236, 237, 238, 239</p>	<p><b><u>Indhold i høringssvar:</u></b>  Mange høringssvar udtrykker skepsis overfor en vestlig udfletningsløsning med angivelse af omtrent samme argumenter som angivet under afsnittet ovenfor om den østlige udfletning, mens andre fremhæver den vestlige udfletning som fordelagtig. Argumenterne herfor er navnlig, at løsningen etableres på allerede eksisterende spor, at den ventes at genere færrest borgere, samt at den ventes at være den økonomisk mest rentable af de fremlagte løsninger for så vidt angår anlægsomkostninger. 200 mener i denne forbindelse, at den økonomiske besparelse med fordel kunne bruges på driftsikre elektrificerede tog. I forlængelse heraf spørger 200, hvornår hurtigbanen bliver en hurtigbane? 228 mener, at det ikke er retvisende, når den vestlige udfletningsløsning i debatoplægget beskrives som den forventet billigste af de fem omtalte løsninger.</p> <p>48 spørger, hvad det vil betyde for trafikikkerheden, når der skal være plads til store maskiner.</p> <p><b><u>Banedanmarks bemærkninger:</u></b>  Udfaldet af denne idéfasehøring skulle gerne være at politikerne træffer beslutning om hvilken/hvilke løsninger der skal arbejdes videre med. I den næste fase vil mulige linjeføringer blive analyseret og påvirkningerne af disse vil indgå i vurderingen af løsningens brugbarhed. Banedanmark noterer sig argumenterne for de forskellige løsninger og bringer dem videre til de politikere som skal træffe beslutningen. Økonomien for de enkelte løsninger er endnu svær at beskrive – men ud fra en overordnet betragtning fremstår øst og vest som de billigste muligheder.</p> <p>I anlægsfasen vil der skulle køres med store maskiner til og fra arbejdspladsen. Der vil blive planlagt køreveje, så det ikke går ud over trafikikkerheden.</p> <p><b><u>Indhold i høringssvar:</u></b></p>

74 mener, at en vestlig udfletning med en sporbærende bro umiddelbart vest for Ringsted Station vil øge støjbelastningen og samtidig nedsætte muligheden for at betjene godstog.

186 mener, at en vestlig udfletning som skitseret vil øge bredden af sporarealet, samt at anlæggets højde vil påføre omkringliggende boligkvarterer urimelige støj- og skyggegener permanent samt støvgener i anlægsfasen.

**Banedanmarks bemærkninger:**

Støjbelastningen vil formentlig som udgangspunkt blive forøget. Der er derfor indregnet støjreducerende tiltag for at forhindre dette. Dette skal undersøges nærmere, hvis der skal udføres en VVM undersøgelse.

Der er forudsat etableret et forbindelsesspor der muliggør direkte adgang fra syd mod godsområdet på Ringsted Station. Muligheden for håndtering af gods vil dermed blive opretholdt.

Den vestlige udfletning vil forøge baneanlæggets bredde. Udformningen af anlægget er optimeret således at det giver så få gener som muligt for de nærtliggende boligkvarterer nord for banen.

Omfanget af gener såsom støj vil blive undersøgt nærmere i en VVM undersøgelse, hvis der træffes politisk beslutning om at undersøge denne løsning i næste fase.

**Indhold i høringssvar:**

228 opfatter en vestlig udfletning som en meget kortsigtet løsning og mener, at det er ukorrekt, når det af Banedanmarks debatoplæg fremgår, at en vestlig udfletning vil have minimal natur- og støjpåvirkning i det åbne land. I denne forbindelse henviser 228 til høringssvar fra Danmarks Naturfredningsforening (se også høringssvar 110), som beskriver, at en vestlig udfletning vil gøre stor skade på værdifulde naturværdier. 228 mener også, at Banedanmarks sammenligning af den østlige og vestlige udfletnings fordele og ulemper ikke er korrekt.

**Banedanmarks bemærkninger:**

Løsningerne kan noget forskelligt men kan alle løse de kapacitetsproblemer og udfletningsproblemer der er lagt til grund for alle scenarierne. Da den vestlige udfletning ligger i Ringsted by, fastholder Banedanmark at naturpåvirkningen uden for Ringsted er minimal. Der vil dog være en naturpåvirkning bl.a. af Ringsted å såfremt den vestlige løsning



		vælges. I næste fase vil der blive arbejdet videre med de politisk valgte løsninger og så vil der foregå en mere tilbunds gående vurdering af de forskellige påvirkninger.
<b>0+-alternativet</b>	46, 84, 96, 102, 107, 120, 122, 148, 149, 190, 201, 213	<p><b><u>Indhold i høringssvar:</u></b>  Enkelte høringssvar påpeger, at 0+-løsningen bør genovervejes. 46 ønsker i den forbindelse at vide, om 0+-løsningen ikke længere er aktuel og i givet fald hvorfor.</p> <p>190 mener til gengæld, at 0+-alternativet ligesom det tidligere 0-alternativ reelt vil fungere som bremseklods for trafik ind og ud af Ringsted.</p> <p><b><u>Banedanmarks bemærkninger:</u></b>  Banedanmark kan oplyse at 0+ løsningen rent faktisk blev valgt, men at den ikke kan opfylde alle de trafikale behov der er når Femern forbindelse er åben. Derfor er der behov for at kigge på en permanent løsning ved Ringsted.</p> <p>Som udgangspunkt skal der mere til end det som 0+ løsningen tilbyder hvis der skal kunne køre mange godstog og hurtigtog uden stop igennem Ringsted. 0+ alternativet kan ikke opfylde de behov som de andre løsninger kan.</p>
<b>Andre løsningsforslag</b>	1, 18, 28, 30, 43, 59, 68, 109, 126, 133, 138, 142, 144, 151, 152, 166, 167, 172, 183, 191, 194, 197, 204, 215, 216, 221	<p><b><u>Indhold i høringssvar:</u></b>  Enkelte høringssvar mener, at der slet ikke er behov for en ny bane og/eller at banen bør udvides der, hvor skinnerne allerede er.</p> <p>Herunder mener 142, at man bør bruge de spor, der allerede er anlagt, og i stedet evt. køre en del af gods- og passagertransporten via en direkte linje Køge-Næstved og videre sydpå til Femern. Tilsvarende foreslår 151 og 152, at godstrafikken ledes fra København til Femern via banen mellem Køge og Vordingborg, mens 166 spørger, om det aht. bl.a. støj- og visuelle forhold er muligt at føre godstrafik fra Sverige til Tyskland langs Sydmotorvejen eller jernbanen Køge-Haslev-Næstved. 166 mener også, at en banestrækning fra Korsør til Kværkeby/Fjællebro-området langs sydsiden af Vestmotorvejen vil skabe værdi for byer såsom Slagelse, Sorø og Ringsted og Sjælland som sådan. Lignende forslag præsenterer bl.a. 197 og 200.</p> <p>215 foreslår brug af sænketunneller a la Kulbanetunnelen eller en omlægning af de eksisterende spor omkring Ringsted Station, både ved ind- og udkørsel. Alternativt foreslår 215, at man nøjes med at ekspropriere 3-4 huse i den vestlige ende af sporene fra Ringsted Station for herefter at lave en niveaufri flyover-løsning. 215 føjer hertil, at en kombination af en østlig</p>

og vestlig løsning med diverse tiltag på og omkring Ringsted Station klart vil være 215's foretrukne løsning, hvis det er nødvendigt at lave sådanne udvidelser.

**Banedanmarks bemærkninger:**

Alle de fremlagte løsninger kan løse de kapacitets- og udfletningsproblemer der er ved Ringsted. Nogle af disse vil ikke fylde meget mere end det eksisterende baneareal – mens andre (omfartsbanerne) vil skulle anlægges som nybane projekter. Ud over at løse problemerne kan omfartsbanerne noget mere og derfor vil det være op til politikerne at bestemme om de ekstra fordele opvejer de ekstra gener som disse baner har.

Lille Syd mellem Køge og Næstved er enkeltsporet og har derfor ikke kapacitet til at håndtere både godstog og den nuværende betjening med passagertog. En opgradering af denne bane vil medføre større anlægsarbejder end kort sydlig omfartsbane, som den funktionelt bedst kan sammenlignes med og er derfor ikke undersøgt yderligere i dette projekt. Derudover vil passagertog ved en sådan opgradering stadig opleve begrænsninger i Ringsted.

At anlægge en tunnel er en meget dyr løsning, der generelt kun bruges i helt særlige tilfælde hvor jernbane på overfladen ikke er mulig.

At lave et udfletningsanlæg og en hastighedsopgradering gennem stationen er blandt de muligheder der er undersøgt og som vil indgå i det endelige beslutningsgrundlag.

**Indhold i høringssvar:**

Blandt de indkomne forslag til alternative linjeføringer er desuden følgende:

En ny bane på strækningen Korsør-Ringsted, som skal bidrage til at sammentænke individuelle projekter bedre i en større helhed, herunder Eurocity Aarhus-Berlin/Hamburg over Femern, hvis en ny Kattegat-forbindelse opføres. Denne løsning nævnes i flere høringssvar. 59 foreslår en løsning, som over nogle etaper forbinder Ringstedbanen med Korsør syd om Sorø.

30 foreslår som et alternativ til at opretholde linjeføringen igennem Ringsted Station, at stationen flyttes til et knudepunkt, hvor sporene fra København deles med forbindelser til Fyn/Jylland og Femern. Andre høringssvar nævner muligheden for at etablere et trafikknudepunkt syd for den nuværende station til godstrafik med tilkørsel for lastbiler.

**Banedanmarks bemærkninger:**

Det ligger ud over dette projekts rammer at undersøge en ny bane hele vejen mellem Ringsted og Korsør, da kapacitetsudfordringen omkring Ringsted kan løses ved mindre tiltag. Det vil dog for både nordlig og sydlig omfartsbane være muligt på sigt at forlænge dem mod Korsør hvis der er et politisk ønske om de rejsetidsreduktioner et sådant projekt kan give.

Undersøgelse af en Kattegatforbindelse pågår på fase 1-niveau i regi af Trafikstyrelsen. Som en del af de videre undersøgelser omkring Ringsted vil der skulle ske en koordinering med dette projekt. Men som udgangspunkt planlægger Banedanmark efter besluttede projekter og ikke kun planlagte projekter.

Den nuværende placering af Ringsted Station centralt i byen fordelagtig for et stort flertal af de rejsende hvorfor flytning af stationen ikke har indgået i projektets analyser.

Etablering af en ny kombiterminal for godstrafik på bane og vej har ikke været en del af dette projekt.

**Indhold i høringssvar:**

43 foreslår, at der køres vekselspordrift ind og ud af Ringsted Station med tilhørende forlægning af sporkrydsninger på selve stationen, f.eks. til Sorø i syd eller Borup/Bjæverskov i nord. 43 mener, at dette vil overflødiggøre nye transversale broer, dæmninger mv.

68 mener, at Banedanmark bør arbejde videre på en løsning, der opgraderer/udvider den nuværende jernbanestrækning med 12 gennemkørselsspor igennem Ringsted og foreslår i den forbindelse en løsning, der bl.a. vil medføre, at rangerområdet ved Ringsted Station nedlægges eller flyttes, evt. til marken syd for den nuværende vestlige udfletning.

85 foretrækker den østlige eller måske den vestlige udfletning og foreslår i den forbindelse, at der som led i en udfletningsløsning anlægges to spor mere igennem Ringsted Station, alternativt at Banedanmark opgraderer Lille Sydbanen mellem Køge og Næstved for herved at give godstog til og fra Femern mulighed for at køre udenom Ringsted.

87 foreslår en løsning, der sammentænker udvidelsen af jernbanen, udvidelsen af motorvejen samt et nyt CO<sub>2</sub>-venligt byområde.

109 foreslår, at Banedanmark laver dobbeltspor parallelt med den eksisterende motorvej til gods- og persontransport nord om Ringsted indtil efter Ringsted Å, hvor sporene derpå kan krydse over eller under motorvejen og flette med togspor mod Fyn. I tilgift hertil foreslår 109 en ny station ved motorvejsbroen i Benløse, mens tog til Falster/Rødby fortsat kan benytte den eksisterende Ringsted Station.

**Banedanmarks bemærkninger:**

Da spor i retningen nord/syd skal krydse retningen øst/vest kan kapacitetsudfordringerne ikke løses ved vekselsporsdrift.

12 spor gennem Ringsted vil give en kapacitet på stationen, der er så meget højere end de omkringliggende baner at den store stationskapacitet ikke vil kunne udnyttes. Det vil desuden være meget dyrt at anlægge.

Kapacitetsbegrænsningen i Ringsted skyldes i mindre grad antallet af spor og i større grad det at togvejene krydser i niveau. Det vurderes derfor at gevinsten ved at anlægge flere spor gennem selve Ringsted ikke står mål med de omfattende omkostninger og gener det vil medføre.

En opgradering af Lille Syd vil medføre større anlægsarbejder end kort sydlig omfartsbane som den funktionelt bedst kan sammenlignes med og er derfor ikke undersøgt yderligere i dette projekt.

Ved etablering af ny infrastruktur modtages gerne konkrete henvendelser med henblik på sammentænkning. Dette projekt er dog stadig på et meget tidligt stadie.

Forslag om jernbane parallelt med motorvejen er meget lig Banedanmarks undersøgte nordlige omfartsbane. Dog har en ny station ikke være undersøgt, da tog med stop i Ringsted bedre vil betjene byen med et stop på den nuværende station.

**Indhold i høringssvar:**

126 mener, at der er to acceptable løsninger; enten den østlige som skitseret eller en omkørsel, lagt i tunnel.

133 foreslår, at problemer med krydsende tog løses med en flyover-løsning vest eller øst for Ringsted.

138 mener, at der skal sikres en fleksibel trafikafvikling samt lægges vægt på sikkerhed og støj. I forlængelse heraf foreslår 138 en løsning, som fører godstog fra Tyskland syd om Ringsted i et nedgravet spor 2 m under terræn, og hvor den

opgravede jord benyttes som volde på begge sider. I tilgift foreslår 138 en flyover/flyunder-løsning.

144 spørger, om de skitserede omfartsbaner er en samfundsøkonomisk fornuftig løsning holdt op imod de ganske få minutters reducerede rejsetid – og foreslår aht. støjbelastning som alternativ til den sydlige omfartsbane at udflette Ringstedbanen ved Køge, lade spor forløbe langs Sydmotorvejen og tilslutte den eksisterende jernbane syd for Næstved.

183 foretrækker en udfletning, hvor der ingen konflikter er mellem krydsende tog og foreslår på den baggrund to enkeltsporede underføringer øst for Ringsted.

**Banedanmarks bemærkninger:**

Banedanmark vurderer ikke at det giver mening at lægge noget af banen i tunnel. Det er meget bekosteligt at gøre og der er mange mulige løsninger i Ringsted, som ville være billigere.

Både den østlige og den vestlige løsning er allerede planlagt som flyover løsninger.

En forsænket jernbane er benyttet andre steder, men det er endnu for tidligt at sige om denne løsning kan give mening ved Ringsted.

De potentielle udgifter og gevinster ved etablering af omfartsbaner vil blive afrapporteret i beslutningsgrundlaget. Sydlig omfartsbane vurderes at være trafikalt bedre end en ny bane mellem Køge og Næstved, da sydlig omfartsbane muliggør at både tog fra Køge og tog fra Roskilde kan benytte den.

Det vil være en stor fordel at minimere antallet af konflikter, men kræver også et længere og mere kompliceret udfletningsanlæg. Hvis det besluttes at østlig udfletning skal undersøges på fase 2-niveau, vil en konfliktfri udfletning indgå i disse analyser.

**Indhold i høringssvar:**

191/204 præsenterer to løsningsforslag, som begge involverer et udfletningskompleks på et landbrugsområde ved Adamshøj, og som ifølge 191/204 bl.a. vil minimere behovet for ekspropriation.

194 foreslår en løsning med to niveaufri udfletninger – en vest og en øst for Ringsted Station – samt konvertering af selve stationen til fuld retningsdrift.

215 foreslår en udvidelse af Lille Syd-banen til at håndtere godstrafik, evt. på to spor.

**Banedanmarks bemærkninger:**

Såfremt det politisk bliver valgt at der skal arbejdes videre med den østlige løsning, vil Banedanmark undersøge egne og indkomne løsningsforslag med henblik på at finde en brugbar løsning.

To niveaufri udfletninger ville løse alle problemer, men det er Banedanmarks vurdering at løsningen ikke står mål med den store udgift og den store genevirkning for mennesker og natur.

Der har i mange år været bygget på ideen om at køre gods over Ringsted, både i form af København-Ringsted og Ringsted-Femern. Det vil derfor ikke være rentabelt at starte på en helt ny plan på nuværende tidspunkt.

**Indhold i høringssvar:**

216 opfatter alle foreslåede løsninger i Banedanmarks debatoplæg som kortsigtede og mener, at de sydlige omfartsbaner ikke tilstrækkeligt tager hensyn til en eventuel kommende jernbane over Kattegat. I forlængelse heraf mener 216, at det vil være naturligt at lade den sydlige omfartsbane tilslutte den eksisterende bane i Fjenneslev, hvor en ny Kattegatforbindelse også kan tilsluttes. 216 foreslår samtidig en ny bane på strækningen Ringsted-Korsør (Vemmelev).

221 foreslår en udfletning fra den ny bane ved Ølby/Lellinge med en ny banestrækning, der krydser Vestmotorvejen og følger Sydmotorvejen indtil lige syd for Herfølge-fracørslen for her at flette sammen med Lille Syd-banen umiddelbart nord for Tureby. Som led heri foreslår 221, at Lille Syd opgraderes til dobbeltspor mellem Tureby og Næstved.

**Banedanmarks bemærkninger:**

Der planlægges altid mange anlægsprojekter i Danmark og i planlægningsfaserne ligger der ofte mange løsningsforslag eller linjeføringer på bordet. Det har derfor i mange år været Banedanmarks politik at planlægge egne projekter ud fra de besluttede projekter der foreligger på planlægningstidspunktet. Kattegatforbindelsen er stadig i en indledende fase og en linjeføring er endnu ikke fastlagt. Det projekt som besluttet sidst, skal derfor rette ind efter det først

		<p>besluttede projekt. Når det er sagt så koordinerer Banedanmark med Trafikstyrelsen som er i gang med planlægning af Kattagatforbindelsen. Dette projekt omhandler udfletning og kapacitetsudvidelse ved Ringsted og der vil derfor ikke blive taget stilling til nye baneprojekter som ligger andre steder.</p>
<p><b>Information om projektet</b></p>	<p>4, 14, 16, 32, 36, 37, 40, 41, 45, 47, 48, 55, 72, 84, 85, 89, 96, 103, 113, 124, 134, 137, 139, 141, 145, 151, 152, 159, 173, 174, 181, 196, 197, 198, 199, 202, 205, 206, 209, 215, 220, 228, 236</p>	<p><b><u>Indhold i høringssvar:</u></b></p> <p>Flere høringssvar efterspørger mere fyldestgørende og detaljeret information, herunder navnlig mere nøjagtige kort og tegninger. 41 ønsker i den forbindelse at vide, hvor detaljeret traceerne er beskrevet på nuværende tidspunkt. 89 spørger, hvorfor Banedanmark ikke har fastlagt en præcis linjeføring. 228 føjer hertil, at det mere tydeligt burde have fremgået af debatoplægget, at der var tale om en slags principskitse. 181 spørger, om der er en plan for, hvordan banen skal gå ift. veje, broer, ådale og øvrig natur, eksisterende boligområder syd for Ringsted samt en eventuel omfartsvej syd om Ringsted.</p> <p>Enkelte høringssvar efterspørger en tydelig tidsplan og/eller en økonomisk sammenligning af de fem aktuelle forslag, og 48 ønsker i den forbindelse at vide, om det overhovedet kan lade sig gøre at have projektet klar til 2030. 205 påpeger, at uvisheden om projektets status og valg af linjeføring besværliggør bolighandler i området.</p> <p><b><u>Banedanmarks bemærkninger:</u></b></p> <p>Som beskrevet i Debatoplægget er der tale om en meget tidlig fase planlægningen. Banedanmark har faktisk aldrig holdt høring i så tidlig en fase før, men det er decideret blevet politisk besluttet, at man gør det i forbindelse med Ringsted-projektet. Det er derfor helt med vilje at kortet er principielt, da det blot skal indikere at man kan løse problematikken med en løsning øst, vest, nord og syd. Fordelen ved en meget tidlig høring er at Banedanmark kan modtage gode forslag til ting der bør tages med i undersøgelserne. En detaljeret plan for hvor linjeføringerne skal gå vil først komme i næste fase af projektet. Banedanmark har forsøgt at beskrive denne høring som en meget tidlig fase og beklager hvis det skulle være pointeret endnu skarpere.</p> <p><b><u>Indhold i høringssvar:</u></b></p> <p>Flere pointerer, at de har været utilfredse med Banedanmarks informationsindsats, der af nogle beskrives som ikke tilstrækkeligt inddragende og ikke tilstrækkeligt gennearbejdet. Endvidere er flere utilfredse med, at høringsperioden er faldet sammen med sommerferien. 134</p>

kritiserer Banedanmarks debatoplæg for bl.a. ikke tydeligt at anskueliggøre, om der bl.a. juridisk er tale om et debatoplæg eller en høring. I tilgift hertil savner 134 en reference til VVM-undersøgelser i debatoplægget. 228 mener, at Banedanmark mere direkte skulle have inddraget borgere i Sorø Kommune om de sydlige omfartsbaner og kritiserer Banedanmark for ikke tydeligt at beskrive grundlaget for vurdering af risici vedr. sikringsanlægget, navnlig for den vestlige udfløtningsløsning og i mindre grad 0+-alternativet. Endvidere mener 228, at det er ukorrekt, når Banedanmark i debatoplægget hævder, at udfløtningsproblematikken bliver mindre ved at etablere omfartsbaner. 220 forventer, at Banedanmark udsender yderligere materiale i høring senere.

**Banedanmarks bemærkninger:**

Denne høring markerer en meget tidlig fase i projektet som faktisk ligger tidligere end VVM fasen. Tanken med at holde en høring nu var at inddrage borgerne endnu tidligere i processen for at modtage gode forslag og ideer der skulle tages hensyn til i de næste faser.

En række problemer bl.a. Corona krisen har medført at Banedanmark ikke kunne sende projektet i høring før og Corona har også haft betydning for om Banedanmark kunne være vært ved borgermøder. Ringsted kommune valgte at være vært ved et borgermøde og inviterede Banedanmark som så kom med et lille hold der kunne svare på spørgsmål. Andre borgermøder i landet har været afholdt virtuelt.

Som sagt er denne høring afholdt i så tidlig en fase at der er tale om en høring, men ikke en som har juridisk betydning. Det er simpelthen for at indkalde flest mulig gode ideer i en så tidlig fase som muligt. Der er ikke vurderet risici ved de forskellige løsninger endnu.

Banedanmark vil gerne fastholde af hvis man bygger omfartsbaner vil der køre færre tog gennem Ringsted og dermed vil der være mindre problemer med udfløtning og kapacitet i Ringsted.

Banedanmark forventer ligeledes at afholde flere høringer i projektet.

**Indhold i høringssvar:**

40, 151 og 152 ønsker at mødes med Banedanmark, og 45 og 55 samt 209 efterspørger et nyt borgermøde om projektet.

96 mener, at løsningsforslagene om nordlig eller sydlig omfartsbaner ikke er godt nok beskrevet og ønsker en ny høringsfase, såfremt Banedanmark går videre med en af disse løsninger. Tilsvarende ønsker 113 en ny høringsrunde, mens 137 ønsker en særskilt høring om linjeføringsalternativerne



forud for den forventede fremtidige høring. 137 oplyser endvidere, at man finder det utilfredsstillende, at Banedanmarks debatoplæg begrænser sig til at inkludere tidligere undersøgelser, og at det må være i alles interesse at fokusere på at finde den bedste løsning, frem for at holde fast i det, man allerede har undersøgt mhp. at spare penge på den korte bane. I forlængelse heraf mener 137, at det bør undersøges, om Ringstedbanen kan kobles sammen med Hovedstadens Letbane ved Brøndby, hvor banerne i forvejen møder hinanden.

145 spørger, om Banedanmark forsøger at snige nogle lidt dårlige forslag ind i ubemærkethed ved at præsentere nogle endnu dårligere forslag nu.

**Banedanmarks bemærkninger:**

Banedanmark har været deltager ved det borgermøde som Ringsted kommune var vært for i forbindelse med denne høring. I de næste faser af projekterne vil der igen være borgermøder, hvor det vil være muligt at møde Banedanmarks projektledere og eksperter, som vil være i stand til at svare på spørgsmål om projektet. Det er også altid muligt at skrive spørgsmål til projektet på [hoeringringsted@bane.dk](mailto:hoeringringsted@bane.dk)

Høringssvarene fra denne høring og dette høringsnotat samt et beslutningsgrundlag vil blive fremlagt for politikerne. Disse vil på denne baggrund beslutte hvilken/hvilke løsninger der skal arbejdes videre med. Derefter vil Banedanmark sætte gang i en decideret VVM-proces som indeholder høringer og nærmere undersøgelser af de forskellige løsninger. Banedanmark mener ikke at de har begrænset sig til de tidligere undersøgte løsninger, da høringen netop omhandler en række muligheder for at løse kapacitets- og udfletningsproblematikken ved Ringsted. Omfartsbanerne er i den forbindelse helt nye forslag som nu kommer med til politisk vurdering.

En ny tilkobling af Ringstedbanen falder uden for dette projekt.

Banedanmark har ingen interesse i at gennemføre dårlige forslag. Alle de fremlagte forslag kan løse udfletnings- og kapacitetsproblemerne ved Ringsted. Denne høring afholdes desuden for at høre om der er relevante forslag fra offentligheden, som kan give mening at tage med for at løse kapacitetsproblemerne ved Ringsted.

**Indhold i høringssvar:**

		<p>202 spørger, med henvisning til udvidelsen af Køge-Ringsted-banen, hvad Banedanmark vil ændre for at sikre, at berørte borgere og virksomheder bliver rettidigt informeret om Banedanmarks arbejde i nærområdet.</p> <p>228 mener, at det må bero på manglende lokalkendskab, når det af Banedanmarks debatoplæg fremgår, at en østlig udfletning vil medføre en påvirkning af rekreative interesser øst for Ringsted samt begrænset naturpåvirkning – ifølge 228 er der nemlig ingen naturværdier eller rekreative interesser på stedet.</p> <p><b><u>Banedanmarks bemærkninger:</u></b> Et baneprojekt i Ringsted vil først skulle gennemløbe en VVM-proces, med borgermøder, annoncering i lokale medier, høringsnotat og eventuelle pressehistorier. Dernæst vil projektet gå i udførelse og det vil betyde artikler i lokalpressen, nabobreve, nyhedsbreve og informationsmøder. Al information til borgere gives så tidligt som det kan lade sig gøre.</p> <p>Den østlige løsning vil have en påvirkning af rekreative interesser på haven ved Adamshøjs gods, som benyttes til arrangementer. Selv naturpåvirkningen i den østlige løsning er ikke stor, men det er ikke muligt at sige at den er ikke eksisterende – da en østlig løsning også vil betyde arbejder inde ved Ringsted station – og dermed en mulig påvirkning af Ringsted å.</p>
<p><b>Øvrige emner</b></p>	<p>17, 45, 66, 73, 88, 110, 131, 137, 187, 190, 201, 205, 213, 215, 216, 218, 228, 235</p>	<p><b><u>Indhold i høringssvar:</u></b> Flere høringssvar hilser en styrkelse af den kollektive trafik velkommen, herunder en kapacitetsudvidelse ved Ringsted. 115, DSB, mener i den forbindelse, at Banedanmarks videre analyser bør tage højde for de gevinster, der vil være ved at reducere nuværende robusthedstillæg samt rejsetidsgevinster som følge af hurtigere gennemkørsel – og at analyserne bør tage højde for uudnyttet kapacitetsudnyttelse, som muliggør fremtidige udvidelser i trafikken, uden at Ringsted bliver en trafikal flaskehals.</p> <p>236, Ringsted Kommune, mener, at der bør findes en løsning, som understøtter kommunen som dels en attraktiv bosætningskommune, dels som vækstkatalysator for udvikling i Region Sjælland. 236 anbefaler desuden, at en kommende kapacitetsudvidelse tager højde for en potentiel fast Kattegatforbindelse.</p> <p><b><u>Banedanmarks bemærkninger:</u></b></p>

De forskellige løsninger har alle mulighed for at løse udfletnings- og kapacitetsproblematikken ved Ringsted. Men f.eks. omfartsbanerne tilføjer nogle ekstra fordele i form af yderligere rejsetidsgevinster og ekstra kapacitet. Dette vil blive afspejlet i beskrivelsen af de forskellige scenarier i de næste faser af projektet. Når der bliver regnet samfundsøkonomi på scenarierne i de næste faser vil f.eks. rejsetid også blive beregnet.

Ingen af løsninger medfører at der stopper færre tog i Ringsted end der gør i dag. Banedanmarks løsninger gør dermed ikke Ringsted mindre attraktiv som bosætter kommune end i dag. Princippet i planlægningen af anlægsprojekter er at planlægge ud fra besluttede projekter. Det betyder at Banedanmarks planlægning ikke tager udgangspunkt i en af Kattegatforbindelsens mulige linjeføringer.

**Indhold i høringssvar:**

131 mener, at skatteborgernes penge skal bruges til at skabe en stabil, effektiv, rettidig og fremtidssikret togløsning til gavn for alle borgere – og at denne løsning konkret skal understøtte erhvervsudvikling i Region Sjælland og på Midsjælland samt have minimal påvirkning af natur og borgere, bl.a. i form af støj.

17 beder om en uddybning af fordelingen mellem passager- og godstog samt en beskrivelse af fordelingen mellem regional- og IC-tog samt InterCity-lyntog. Desuden spørger 17, hvilket tidsrum Banedanmark regner som dagstimer, og hvordan trafikken vil være uden for dagstimerne.

88 og 232 mener, at Banedanmark må udvide kapaciteten ved allerede eksisterende støjkluder. 45 mener i forlængelse heraf, at Banedanmark bør koncentrere indsatsen om de områder, der er dækket af eksisterende VVM-undersøgelser, herunder for at spare omkostninger til yderligere VVM-undersøgelser. 45 spørger hertil, hvor mange godstog der skal til for økonomisk at retfærdiggøre en omlægning af banen – og om man kunne forestille sig, at trafikfremskrivningen i Banedanmarks offentliggjorte materiale er stærkt overvurderet/biased for at få en omfartsbane til at se mere attraktiv ud.

**Banedanmarks bemærkninger:**

Banedanmark er enig i at dette bør være målet for alle baneprojekter.

Skemaet bygger på det anvendte driftsoplæg hvor der planlægges med 3 godstogskanaler gennem Ringsted, hvoraf 2 Transit-godskanaler til/fra Femern mod øst og 1 mellem Fyn/Jylland mod øst.

Det er forudsat 5 regionaltog, hvoraf 1 gennemkørende, 3 gennemkørende lyntog, 3 standsende IC-tog samt et gennemkørende Eurocity-tog mod Tyskland over Femern. Dagtimer defineres normalt som cirka 6-19, men tidsperioden kan variere afhængig af retning til/fra København.

Banedanmark beregner støjen for løsningerne i VVM fasen, hvor meget af de tidligere undersøgelser der kan benyttes, vil blive kortlagt i denne fase.

Banedanmark har benyttet det samme driftsoplæg i alle scenarier. Dette driftsoplæg er baseret på en forudsætning om at trafikken hæves fra 10-11 tog i timen pr. retning i 2021 til 15 tog i timen pr. retning efter åbningen af den faste forbindelse under Femern Bælt. Alle scenarier kan det de skal kunne i forhold til kapacitet og udfletning, men det er korrekt at omfartsbanerne vil skabe en yderligere kapacitet som kan være med til at fremtidssikre banen mod yderligere udvidelser i timemodelstog, regionaltog og godstog.

**Indhold i høringssvar:**

108 ønsker ikke flere støjkluder og mener, at Banedanmark må lave en helt anden støjkludebegrænsning end den nuværende, f.eks. ved at lukke banen helt inde, herunder nedgravet og i tunneller.

66 spørger, hvad meningen er med at lave en togbane igennem en ellers ret fredelig by og påpeger samtidig, at støj fra motorvejen i forvejen gør det svært at sove.

**Banedanmarks bemærkninger:**

Støjkluder fra diverse transportformer, byggeri og flytrafik er desværre en del af samfundet som sådan. Der er fastsat en række støjgrænser som Banedanmark følger og afhjælper i det omfang det er påkrævet.

Den nordlige linjeføring vil, såfremt den bliver vedtaget, ikke blive ført gennem en by, men derimod langs med den allerede eksisterende trafikåre.

**Indhold i høringssvar:**

228 mener, at det er en overvejelse værd, om der er grund til at betale ca. 15 mio. kroner for yderligere undersøgelser, og 89 og 100 ønsker samtidig at vide, hvad baggrunden er for, at Banedanmark bruger ressourcer på at fremsætte nye forslag til tre omfartsbaner. I forlængelse heraf spørger 187 til

begrundelsen for at foreslå fem løsninger og ikke vælge blandt de løsninger, der var i høring i 2015.

89 spørger, om Banedanmark ønsker, at Ringsted udviklingsmæssigt skal gå i stå.

134 spørger, om Banedanmark som ansvarlig styrelse opfatter det som ansvarlig adfærd at have vejledt minister og folketing til at anvende 730 mio. kr. på en løsning, der ifølge 134 ikke fungerer optimalt. Endvidere spørger 134, hvad hensigten er med at skrive, at vestlig udfletning vil være den billigste løsning, da en tidligere rapport ifølge 134 har beskrevet, at omkostningsberegningerne er usikre.

**Banedanmarks bemærkninger:**

Banedanmark har ganske rigtigt tidligere fremsat to VVM-undersøgelser i forbindelse med en udfletning ved Ringsted. Ingen af løsningerne blev valgt og derfor er udfletnings- og kapacitetsproblematikken ved Ringsted endnu ikke løst. Da Banedanmark denne gang fik opgaven blev de specifikt bedt om at undersøge bredt om der kunne være andre løsninger ved Ringsted. De fremsatte forslag er alle muligheder som kunne løse problematikken, men hvad politikerne vælger er ikke op til Banedanmark.

Banedanmark har intet ønske om at nogen byer går i stå og derfor er det også et vigtigt element i løsningerne af Ringsted ikke bliver anderledes betjent med tog end de er i dag. Der vil således stoppe lige så mange tog i Ringsted i fremtiden som i dag – uanset valg af løsning.

De hidtidige undersøgelser kom frem til det resultat at vestlig udfletning ville kunne realiseres billigere end østlig udfletning. Undersøgelser af begge løsninger har været underlagt ekstern kvalitetssikring og der er ikke konstateret ”vægtige grunde til, at der ikke bør træffes beslutning om at gå videre med projektet”.

**Indhold i høringssvar:**

141 anbefaler, at Banedanmark får udarbejdet en arkæologisk analyse af arealerne til brug for beslutningsprocessen.

187 spørger, hvilken dokumentation der understøtter behovet for kapacitetsudvidelse ved Ringsted, herunder hvilke statslige institutioner og konsulenter Banedanmark har kontaktet om behovet, samt hvad deres udmelding har været. 187 spørger hertil, om det er muligt for Banedanmark, DSB og andre at klare sig uden en kapacitetsudvidelse, samt hvad

konsekvenserne af ikke at udvide vil være. 187 spørger derudover, om behovet for at kapacitetsudvide er lige stort for passager- og godstransport, herunder hvor stort behovet for hhv. passager- og godstransport er sammenlignet med den nuværende situation. 187 ønsker endvidere at vide, hvor mange flere passagerer og gods DSB kan servicere med henholdsvis fjern- og højhastighedstog for hver af de fem præsenterede løsninger. 187 spørger også, om DSB eller andre råder over tog, der p.t. kan udnytte kapacitetsudvidelsen generelt og specifikt i henhold til godstransport, passagertransport og højhastighedstog. I forlængelse heraf spørger 187, om Banedanmark har kontaktet DSB om Banedanmarks forventninger til højhastighedstog modsat fjerntog. I samme forbindelse opfordrer 215 Banedanmark til at overveje, om det materiel, der er til rådighed hos jernbaneoperatørerne, kan levere samme rejsetidsbesparelse som en opgradering af jernbanen ved Ringsted.

187 ønsker at vide, hvilken af de fem præsenterede løsninger der er Banedanmarks foretrukne, og hvad denne holdning baseres på. 187 spørger også, hvad Banedanmarks holdning og indstilling er til niveaufri løsninger.

**Banedanmarks bemærkninger:**

Dette projekt er stadig på et meget indledende niveau. Næste fase er en VVM fase hvor en helt række undersøgelser af de valgte løsninger foretages. I den forbindelse vil der i samarbejde med de lokalhistoriske museer blive lavet en undersøgelse af potentielle arkæologiske interesser og der vil foregå en vurdering om der decideret skal sættes udgravninger i gang på denne baggrund.

Både Banedanmark og andre statslige institutioner har konstateret et behov for kapacitetsudvidelse, hvis det ønskes at øge trafikken. Kapacitetsbegrænsningen kan allerede i dag konstateres, ved at tog gennem Ringsted har ekstra køretidstillæg for at tage højde for den forhøjede risiko for forsinkelser den begrænsede kapacitet giver anledning til. Hvis ikke der foretages en kapacitetsudvidelse kan trafikken ikke øges, og det eksisterende køretidstillæg må bibeholdes.

En kapacitetsudvidelse vil muliggøre en stigning i trafikken på ca. 50% for både passager- og godstog ift. i dag – for omfartsbanerne forventeligt mere.

Ift. godstransport findes der mange internationale operatører, der vil kunne benytte strækningen – særligt efter åbningen af Femern Bælt-forbindelsen.

DSB er i øjeblikket i gang med flere store materielindkøb. Da en kapacitetsudvidelse først vil blive ibrugtaget efter Femernbælt-forbindelsen åbner i 2029 bør DSBs nuværende materielsituation ikke ligge til grund for en beslutning om kapacitetsudvidelse.

Banedanmark er af politikerne blevet bedt om at undersøge de mulige løsninger ved Ringsted. Disse løsninger bliver på dette overordnede plan fremsat for politikerne som derefter skal vurdere hvilken eller hvilke der skal arbejdes videre med. Banedanmark har ingen foretrukken løsning – da de alle kan løse udfletnings- og kapacitetsproblematikken ved Ringsted.

**Indhold i høringssvar:**

Samtidig ønsker 187 at vide, hvordan de fem løsninger tænkes finansieret, og hvordan de hver især forventes at påvirke lokale og nationale køreplaner samt eksisterende infrastruktur. 187 spørger også, hvad den beregnede anlægsomkostning for hver løsning er – herunder hvem der har lavet disse beregninger. I forlængelse heraf ønsker 187 at vide, hvad den beregnede omkostning for årlig vedligeholdelse samt den beregnede forventede anlægshorisont er for hver af de fem foreslåede løsninger. 187 spørger også, hvad kapacitetsudvidelsen vil koste DSB for hver af de fem løsninger, samt hvilken indvirkning hver af de fem løsninger vil have på behovet for vedligehold samt nedslidning af eksisterende og kommende jernbaneinfrastruktur – herunder eksisterende og kommende broer og tunneller såsom lillebæltsbroerne, Storebæltsbroen, Øresundsbroen, Storstrømsbroen, Guldborgsundbroen og Femern-forbindelsen

187 spørger, hvilken påvirkning hver af de fem præsenterede løsninger samt den generelle udbygning af jernbanenettet til højhastighedstog vil have på befolkningen for så vidt angår støj, støv og stress, samt hvor mange personer der vil blive påvirket.

**Banedanmarks bemærkninger:**

Finansieringen er i sidste ende et politisk anliggende, men sædvanligvis finansieres anlægsprojekter via bevillinger på finansloven.

En kapacitetsudvidelse vil muliggøre både flere gennemgående og flere standsende tog end i dag. Den eksisterende infrastruktur er forudsat bibeholdt – dog med tilpasninger til f.eks. vejnettet i form af nye broer og ændrede vejforløb.

Anlægsoverslag og -tid vil fremgå i projektets beslutningsgrundlag, som bliver offentliggjort efter fremsendelsen til politisk behandling. Dette er udarbejdet af Banedanmark i samarbejde med indhyrede rådgivende ingeniører og vil gennemgå ekstern kvalitetssikring inden det videreformidles.

Vedligeholdelsesomkostninger vil blive beregnet i projektets næste fase for de alternativer der undersøges i denne. Der er ikke som en del af fase1-projektet Kapacitetsudvidelse Ringsted regnet på ændringen på sliddet af infrastruktur i hele landet i tilfælde af en øget trafikering omkring Ringsted.

De 5 præsenterede løsninger vil selvfølgelig have forskellige påvirkninger, da de ligger vidt forskellige steder. Selve påvirkningen vil først blive kortlagt i VVM fasen altså efter at politikerne har valgt hvilken/hvilke løsninger der skal arbejdes videre med. Den generelle påvirkning af samfundet som følge af forsat udbygning af samfundet er ikke noget Banedanmark vil udtale sig om, men blot konstatere at det er fastsat at man som borger i det moderne samfund skal kunne tåle at samfundet bliver forsat udbygget.

**Indhold i høringssvar:**

187 spørger, om en kapacitetsudvidelse ved Ringsted vil have indvirkning på valget af andre infrastrukturprojekter eller behovet i Danmark, samt hvilke projekter der droppes som følge af valget af hver af de fem foreslåede løsninger.

187 ønsker at vide, hvilke bevaringsværdige natur- og kulturværdier, herunder kirker og kulturværdier generelt, som vil blive ødelagt eller påvirket af hver af de fem præsenterede løsninger. I forlængelse heraf spørger 187 om betydningen for EU-habitatsområder.

187 spørger, hvor mange personer, erhverv og ejendomme der vil blive eksproprieret for hver af de fem foreslåede løsninger.

**Banedanmarks bemærkninger:**

Kapacitetsudvidelsen ved Ringsted skal ses som en udbedring af en flaskehals. Der er altså ikke projekter som droppes på baggrund af projektet ved Ringsted. Tværtimod vil en løsning af kapacitetsproblematikken ved Ringsted åbne op for nye muligheder for at forbedre jernbanen generelt – når der ikke længere er kapacitetsudfordringer ved det jernbanetrafikknudepunkt som Ringsted er.



Næste fase af projektet er en VVM fase og i den vil bl.a. natur, kultur og rekreative interesser blive kortlagt og der vil blive lagt en plan for hvordan påvirkningerne afhjælpes.

Først når VVM processen er gennemført vil det være muligt at sige om der skal eksproprieres.

**Indhold i høringssvar:** 187 spørger, hvor mange kilometer jernbanestrækning i Danmark, inkl. metro- og lokalbaner, som Banedanmark forventer kan udnyttes af tog med en hastighed på mere end 200 km/t om henholdsvis 5, 10, 20, 30 og 50 år – specifikt ønsker 187 de samme kilometer-oplysninger om strækningerne Korsør-København og Aarhus-København

187 mener, at højhastighedstog, der kører 200 eller 250 km/t kræver en infrastruktur, der fjerner risikoen for sammenstød med andre tog, fremmedlegemer på sporene og ingen overskæringer, og spørger på den baggrund, om Banedanmark foreslår, at Sjælland skal skæres over med højhastighedstog fra Korsør til København, og om kapacitetsudvidelsen ved Ringsted er et skridt på vejen. 216 mener, at der i Danmark mangler en overordnet højhastighedsstrategi, og at nuværende jernbaneanlægsprojekter begrænser danske jernbaner til en i praksis maksimal hastighed på 250 km/t. 216 mener i samme forbindelse, at det kun vil være marginalt dyrere at forberede alle nye jernbaner til op mod 320 km/t, og at der vil være store rejsetidsgevinster forbundet hermed.

205 spørger, hvordan Banedanmark forholder sig til projektets æstetiske påvirkning.

**Banedanmarks bemærkninger:**

Det ligger uden for dette projekt at beskæftige sig med den generelle strategi for hastigheder på al skinnebåret trafik i Danmark.

Det er korrekt at tog med hastigheder over 160 km/t kræver at der f.eks. ikke er overkørsler. Hvor der bygges baner, bygges der tilgængæld også broer og underføringer ved vigtige veje. En jernbane deler derfor ikke landet i to selvom det kan se sådan ud på et kort.

Det ligger udenfor dette projekt at beskæftige sig med en højhastighedsstrategi for Danmark.

Banedanmark forholder sig til de love og regler der er for f.eks. naturhensyn, rekreative og kulturhistoriske interesser. Der betyder f.eks. at der skal tages højde for kirkesigtelinjer

	<p>og naturtyper. Banedanmark har dog ikke specifikke regler mht. æstetik de skal forholde sig til.</p> <p><b><u>Indhold i høringsvar:</u></b></p> <p>218 gør opmærksom på, at rangerarealerne i Ringsted måske kan anvendes til ekstra spor eller holdepladser for godstog, fremfor at blive nedlagt og bebygget.</p> <p>220 mener, at en kommende udfletning bør placeres, så Ringsteds status som trafikalt knudepunkt styrkes, og så fremtidige infrastruktur- og byudviklingsprojekter indtænkes, herunder Ringsteds kommende erhvervspark.</p> <p>235 mener, at det af Banedanmarks svar til borgerne bør fremgå, at Banedanmark tager højde for argumenter fra beboere i både store og små bysamfund.</p> <p><b><u>Banedanmarks bemærkninger:</u></b></p> <p>Før nedlæggelse af spor analyseres altid behovet for sporene samt om arealer er bedre brugt på noget andet.</p> <p>Udfletningens placering vil ikke have betydning for Ringsteds rolle som trafikalt knudepunkt. 4 store baner mødes i Ringsted og derfor er det en god station som skifte station. Der vil i fremtiden køre den samme trafik til og fra Ringsted som der gør i dag.</p> <p>Banedanmark besvarer altid spørgsmål der sendes til Banedanmark. I høringer som denne bliver alle høringsvar refereret, besvaret og fremlagt for politikerne på lige vilkår. Desuden bliver alle høringsvarene offentliggjort og præsenteret for politikerne.</p>
--	---

#### Bilag 1: Liste over høringsvar fra høring af offentligheden og berørte myndigheder

<b>Høringsvar Kapacitetsudvidelse Ringsted</b>	
<b>Banedanmarks nr.</b>	<b>Afsender</b>
1	Privat
2	Privat
3	Privat
4	Privat
5	Privat
6	Privat
7	Privat
8	Privat

9	Privat
10	Privat
11	Privat
12	Privat
13	Privat
14	Privat
15	Privat
16	Privat
17	Privat
18	Privat
19	Privat
20	Privat
21	Privat
22	Privat
23	Privat
24	Privat
25	Privat
26	Privat
27	Privat
28	Privat
29	Privat
30	Andelsboligforeningen af 1941
31	Privat
32	Privat
33	Privat
34	Privat
35	Privat
36	Udgår, indsendt som opklarende spørgsmål forud for høringsvar nr. 134
37	Udgår, indsendt som opklarende spørgsmål forud for høringsvar nr. 94
38	Privat
39	Privat
40	Udgår, indsendt som opklarende spørgsmål forud for høringsvar nr. 96
41	Privat
42	Privat
43	Privat
44	Socialdemokratiets byrådsgruppe i Ringsted
45	Privat
46	Udgår, indsendt som opklarende spørgsmål forud for høringsvar nr. 96
47	Privat
48	Privat
49	Privat

50	Privat
51	Privat
52	Privat
53	Privat
54	Privat
55	Privat
56	ACO Nordic A/S
57	Privat
58	Privat
59	Privat
60	Privat
61	Privat
62	Privat
63	Privat
64	Privat
65	Privat
66	Privat
67	Privat
68	Privat
69	Privat
70	Privat
71	Privat
72	Grundejerforeningen Kærup Erhversopark
73	Privat
74	Privat
75	Privat
76	Privat
77	Socialdemokratiet i Ringsted
78	Privat
79	Privat
80	Privat
81	Privat
82	Privat
83	Privat
84	Byrådet i Ringsted, Dansk Folkeparti
85	Privat
86	Privat
87	Privat
88	Privat
89	Privat
90	Stiftelsen Sorø Akademi
91	Privat
92	Privat
93	Privat

94	Privat
95	Kværkeby Menighedsråd
96	Adamshøj Gods
97	Privat
98	Privat
99	Privat
100	Vejlauget Digterne
101	Privat
102	Privat
103	Kærup Erhvervspark A/S
104	Privat
105	Privat, dublet af nr. 106
106	Privat, dublet af nr. 105
107	Privat
108	Privat
109	Privat
110	Danmarks Naturfredningsforening
111	Privat
112	Privat
113	Privat
114	Privat
115	DSB Koncernsekretariatet
116	Privat
117	Privat
118	Privat
119	Privat
120	Privat
121	Privat
122	Privat
123	Privat
124	Privat
125	Privat
126	Privat
127	Bestyrelsen på Ringsted Lilleskole
128	Privat
129	Privat
130	Privat
131	Parkrådet i Ringsted Syd
132	Privat
133	Privat
134	Privat
135	Privat
136	Privat
137	Dansk Naturfredningsforening Sorø og Ringsted

138	Privat
139	Det Konservative Folkeparti Ringsted Kommune
140	Grundejerforeningen Møllemarksgård
141	Museum Vestsjælland
142	Privat
143	Grundejerforeningen Bullersminde, dublet af nr. 230
144	Vetterslev Høm Borgerforening
145	Privat
146	Privat
147	Privat
148	Privat
149	Privat
150	Privat
151	Kværkeby Friskole
152	Kværkebyegnens Borgerforening
153	Privat
154	Privat
155	Privat
156	Privat
157	Privat
158	Privat
159	Alternativet Ringsted
160	Privat
161	Privat
162	Privat
163	Bjergvejens Grundejerforening
164	Privat
165	Privat
166	Privat
167	Privat
168	Privat
169	Privat
170	Privat
171	Fjenneslev Vandværk
172	Privat
173	Privat
174	Privat
175	Privat
176	Privat
177	Privat
178	Privat
179	Privat
180	Privat
181	Privat

182	Privat
183	Privat
184	Grundejerforeningen Græsgangen
185	Privat
186	Privat
187	Privat
188	Privat
189	Bringstrup-Sigersted Lokalråd
190	Enhedslisten Ringsted
191	Privat vedlagt underskriftsindsamling
192	Privat
193	Privat
194	Privat
195	Privat
196	Privat
197	Privat
198	Privat
199	Privat
200	Privat
201	Privat
202	Privat
203	Borgergruppen for en østlig udfletning ved Ringsted
204	Privat, yderligere underskrifter til nr. 191
205	Privat
206	Privat
207	Privat
208	Privat
209	Privat
210	Privat
211	Privat
212	Privat, erstattes af nr. 216
213	Privat
214	Grundejerforening Vænget
215	Privat
216	Privat, erstatter nr. 212
217	Privat
218	Privat
219	Alsted-Fjenneslev Lokalforening
220	Ringsted Erhvervsforum
221	Privat, dublet af nr. 222
222	Privat, dublet af nr. 221
223	Privat
224	Privat
225	Privat

226	Privat
227	Privat
228	Privat
229	Privat
230	Grundejerforeningen Bullersminde, dublet af nr. 143
231	Privat
232	Privat
233	Privat
234	Privat, tilføjelse til nr. 76
235	Privat, tilføjelse til nr. 76
236	Borgmester Henrik Hvidsteen og kom.dir. Mette Jeppesen Ringsted
237	Privat
238	Privat
239	Privat
240	Sorø Kommune