



Debatoplæg
Kapacitetsudvidelse ved Ringsted

Juni 2020

banedanmark



banedanmark



Banedanmark
Anlægsudvikling
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
www.bane.dk

Kapacitetsudvidelse ved Ringsted

Dette debatoplæg åbner en ny undersøgelse af mulige løsninger ved Ringsted, som øger jernbanens kapacitet. Med debatoplægget informerer Banedanmark om projektets baggrund og mulige løsninger.

Denne høring markerer en meget tidlig fase i projektet, hvor der nu indhentes forslag til løsninger og forhold, der bør tages hensyn til i de videre undersøgelser.

Der afholdes andre høringer senere i processen.

Alle henvendelser og idéer vil blive vurderet og indgå i det videre arbejde, i det omfang de inden for de økonomiske, tekniske og miljømæssige rammer kan forbedre projektet. Høringsperioden starter den 1. juli 2020 og slutter den 23. august 2020.

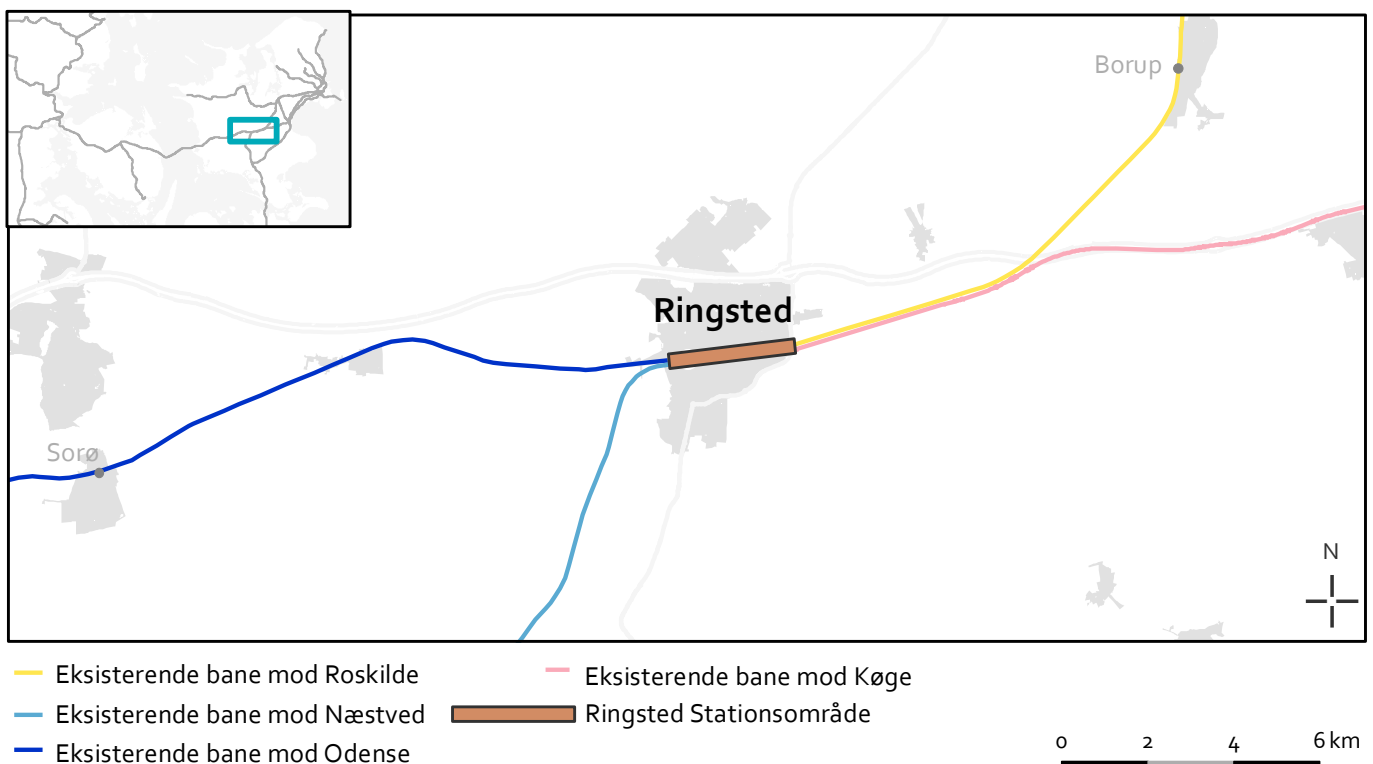
Baggrund

Ringsted er et knudepunkt for trafikafviklingen i Danmark. I Ringsted mødes de to spor fra Næstved, de to spor fra Odense, de to spor fra København over Roskilde og de to spor fra København over Køge Nord.

Ringsted har således enorm betydning for afvikling af trafikken og er samtidig et fokuspunkt, hvis der skal kunne køre flere tog på banenettet end i dag (kapacitet).

Som udløber af projektet Ny bane København-Ringsted er der allerede blevet gennemført to VVM-undersøgelser af et udfletningsanlæg, hhv. øst og vest for Ringsted Station, samt en simpel hastighedsopgradering gennem stationen (o+ løsningen).

I 2016 blev det besluttet at gennemføre o+ løsningen.



I 2018 blev det dog i stedet besluttet at gennemføre en mere simpel tilslutning af den nye bane København-Ringsted. Denne løsning medførte, at banerne hang sammen, men ikke at man kunne køre hurtigere igennem Ringsted eller at kapaciteten blev udvidet.

Kapaciteten i tilslutningsløsningen tillader ikke en væsentlig udvidelse af trafikken, hvilket er en forudsætning for den trafik, der planlægges på Ringsted-Femern-banen, når Femern-forbindelsen åbner. Tilslutningsløsningen har derfor karakter af en midlertidig løsning. Tilslutningsløsningen giver heller ikke mulighed for de hastigheder, der er nødvendige for gennemførelsen af Timemodellen.

Allerede med beslutningen af tilslutningsløsningen var det således klart, at der skulle bygges en udvidet og varig løsning, så det bliver muligt til fulde at udnytte den faste forbindelse over Femern Bælt. Den faste forbindelse vil nemlig medføre, at der kommer yderligere trafik igennem Ringsted. Det nuværende stationslayout er derfor en flaskehals, der bestemmer hvor mange tog, der kan køre gennem stationen.

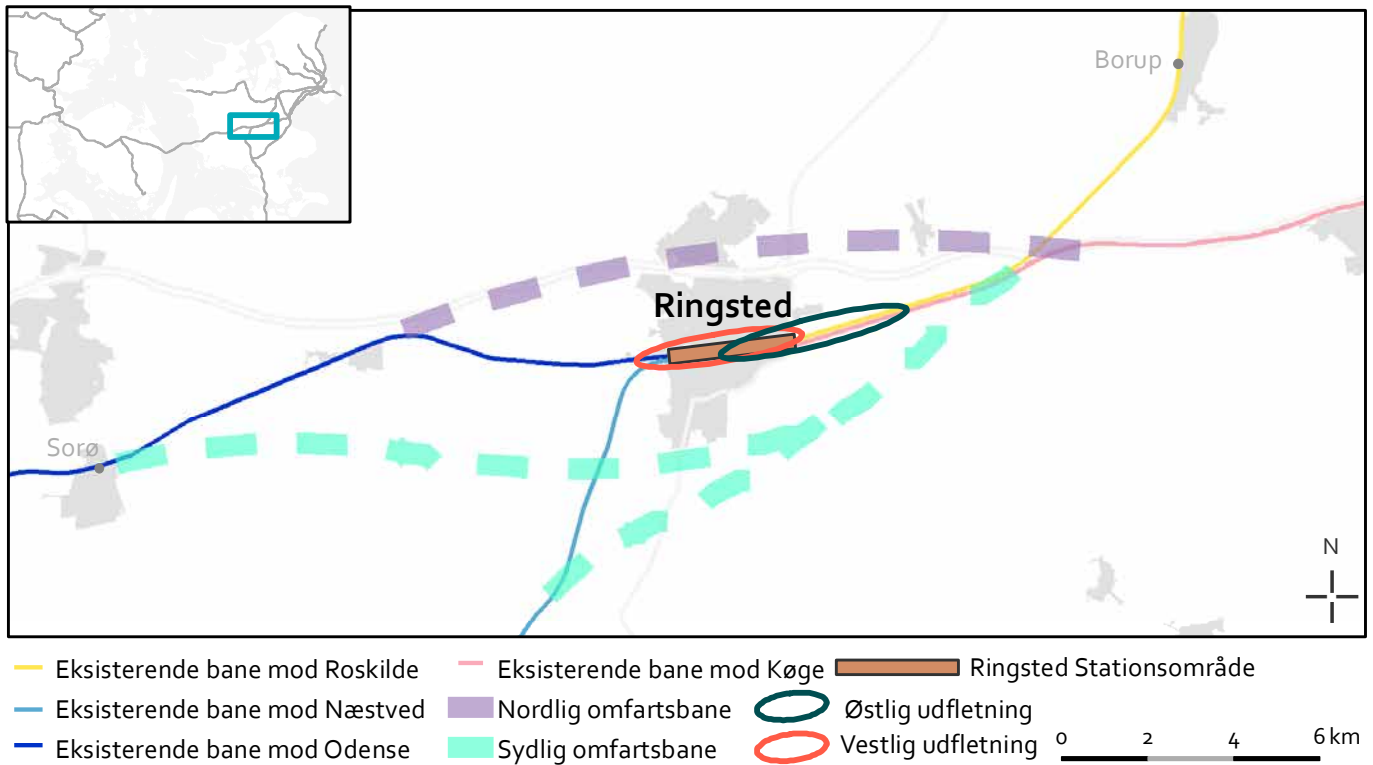
Hvis der skal køre flere tog gennem Ringsted, er det derfor nødvendigt at anlægge en udfletning som muliggør, at tog i flere retninger kan køre på samme tid uden at skulle vente på hinanden. Som en del af udfletningen skal det sikres, at der kan gennemføres en hastigheds-opgradering gennem stationen, som vil reducere rejsetiden for de gennemkørende tog. Når en velfungerende udfletning i Ringsted er gennemført, vil risikoen for spredning af forsinkelser mellem tog bliver mindre.

I slutningen af 2019 igangsatte forligskredsen bag bedre og billigere kollektiv trafik derfor en ny undersøgelse af en brugbar og varig løsning ved Ringsted.

Det blev pointeret i kommissoriet for undersøgelsen, at Bandedanmark bemyndiges til at finde den bedste løsning ved Ringsted. Det betyder at både de hidtidige undersøgelser, men også nye forslag vil blive overvejet.



Løsningsmuligheder



Banedanmarks undersøgelse af den bedste løsning ved Ringsted vil tage udgangspunkt i de tidligere undersøgelser af løsningerne ved Ringsted, men også udforske nye muligheder.

Niveaufri udfletninger

Banedanmark har tidligere undersøgt niveaufri udfletninger ved Ringsted. En niveaufri udfletning er grundlæggende en jernbanebro eller tunnel, som fører nogle af jernbanesporene over nogle andre jernbanespor, så togene er "fri for at køre i samme niveau". I praksis betyder det, at alle tog kan krydse hinanden uden at skulle holde i kø og dermed nedsætte hastigheden.

Der blev tidligere undersøgt to løsninger: En niveaufri udfletning som lå umiddelbart vest for Ringsted Station og en som lå øst for Ringsted.

Omfartsbaner

Udfletningsproblematikken 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 udfletningsproblematikken ligeledes være mindre. En omfartsbane udenom Ringsted kan lægges mange steder, men overordnet vil den enten køre nord om byen langs motorvejen eller syd om byen gennem det åbne land.

Hvis en omfartsbane etableres syd om Ringsted, vil der være mulighed for direkte adgang til Sydbanen mod Næstved og Femern for tog, der ikke standser i Ringsted – f.eks. godstog. Der vil ligeledes være direkte adgang for tog, der ikke standser i Ringsted, som skal mod Storebælt, f.eks. InterCityLyn.

Der kan i stedet laves en kort variant af en sydlig omfartsbane, der kun forbinder ny bane København-Ringsted med

	Tog gennem Ringsted i dag (2020)	Østlig udflætning (2030)	Vestlig udflætning (2030)	Nordlig omfarts omfartsbane (2030)	Sydlig omfarts omfartsbane (2030)	Kort sydlig omfartsbane (2030)
Standsnings i Ringsted	11 + 1 myldretid	13	13	13	13	13
Passagertog gennem Ringsted uden standsning	2 + 1 myldretid	10	10	4	0	6
Passagertog udenom Ringsted uden standsning	0	0	0	6	10	4
Maksimalt antal godstog gennem Ringsted	4	6	6	6	0	2

Tog på Ringsted Station. Samlet antal tog pr. time i dagtimerne

Sydbanen. Denne vil ikke aflaste Ringsted Station for gennemkørende øst-vest lyntogstrafik, men vil stadigvæk føre godstog mod Tyskland uden om Ringsted.

En nordlig omfartsbane vil føre øst-vest lyntogstrafikken uden om Ringsted Station, men godstog, der skal mod Femern vil skulle køre igennem Ringsted.

Betjening af Ringsted Station

Alle løsninger skal kunne betjene den trafik, der vil være gennem Ringsted i fremtiden. Det er forventningen, at der i den fremtidige køreplan vil være lidt flere tog, som standser i Ringsted end i dag, og at antallet af både lyntog uden standsning i Ringsted og godstog vil stige.

Projektet Kapacitetsudvidelse ved Ringsted forudsætter samme antal standsende og gennemkørende tog i alle løsningsmuligheder. Tabellen nedenfor viser hvordan de forskellige tog vil kunne køre. Tabellen tager udgangspunkt i, at der i alt er 29 tog pr. time, der skal passere igennem eller uden om Ringsted Station uanset løsning.

Den faktiske trafikering efter 2030 kendes dog ikke på nuværende tidspunkt, så **ovenstående** er et eksempel til illustration af muligheder.

Fordele og ulemper

Dette debatoplæg markerer de helt indledende analyser af mulige løsninger ved Ringsted. Nedenfor beskrives forskellige fordele og ulemper ved de forskellige løsninger. For alle løsninger gælder det, at det er en væsentlig del af projektet at afsøge tiltag, der kan maksimere de fordele og mindske de gener et anlæg medfører og præsentere disse i det materiale, der i sidste ende forelægges politisk.

Sydlig omfartsbane

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 sydpå, og det er den løsning, der øger kapaciteten mest, hvilket leder til færre forsinkelser og muligheden for at køre flere tog.

At lede gennemkørende tog uden om Ringsted er også en fordel ift. støjniveauet i byen, da det er godstog og tog med høj hastighed, der støjer mest. Sydlig omfartsbane medfører som den eneste løsning ikke behov for ombygning på selve Ringsted Station. Eftersom byggeriet af denne løsning er mindre bynært end de øvrige vil de også føre til færre gener i form af støj og støv i anlægsfasen end de øvrige.

Til gengæld vil den sydlige omfartsbane påvirke områder, der ikke i dag ligger tæt på en jernbane. Dette betyder at den vil udgøre en ny støjkilde i det åbne land og vil medføre en ny visuel påvirkning. Den sydlige omfartsbane forventes desuden at medføre større naturpåvirkning end de andre mere bynære linjeføringer.

En sydlig omfartsbane vil påvirke rekreative interesser langs linjeføringen, men vil til gengæld undgå påvirkning af rekreative interesser centralt i Ringsted. Da den sydlige omfartsbane har et større omfang end de øvrige løsninger forventes det, at denne vil være dyrere at anlægge.

Kort sydlig omfartsbane

Den korte version af den sydlige omfartsbane har i det væsentligste samme fordele og ulemper som den fulde version af den sydlige omfartsbane, men i lidt mindre grad. De fleste påvirkninger af natur og miljø syd for Ringsted er nogenlunde de samme – dog vil den korte sydlige omfartsbane lede hele øst/vest-trafikken gennem Ringsted. Det betyder, at visse arbejder for at hæve hastigheden gennem Ringsted stadigvæk vil være nødvendige med denne løsning, og at på-

virkningerne af Ringsted derfor er større end for den lange sydlige omfartsbane.

Den korte version af den sydlige omfartsbane har færre trafikale fordele end den fulde version, men vil være forberedt til senere at kunne udbygges. Til gengæld forventes den korte sydlige omfartsbane at medføre lavere anlægsomkostninger.

Nordlig omfartsbane

En nordlig omfartsbane vil kunne lede en del af den gennemkørende øst/vest-trafik uden om Ringsted Station. Da den ikke forbinder til Sydbanen mod Næstved og Femern, vil den ikke have lige så store trafikale fordele som en sydlig omfartsbane.



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. Løsningen kræver færre ændringer på Ringsted Station end østlig- og vestlig udflætning, men flere end sydlig omfartsbane.

Anlægsomkostningen forventes at være sammenlignelig med den korte sydlig omfartsbane.

Vestlig udflætning

Ved vestlig udflætning ledes alle tog ligesom i dag igennem Ringsted, men udflætningsanlægget gør det muligt at køre flere tog gennem stationen end i dag. Kapacitetsudvidelsen er ikke lige så stor som ved de nævnte omfartsbaner, men

forventes tilstrækkelig til at kunne håndtere den planlagte trafikstigning.

Løsningen medfører en større ombygning af sporene på Ringsted Station og må derfor i anlægsfasen forventes at medføre flere gener end de øvrige løsninger for både togpassagerer og naboer. Da selve udflætningsanlægget i denne løsning er placeret bynært, forventes det at medføre såvel en visuel påvirkning som en påvirkning af rekreative interesser for mange mennesker. Da der med denne løsning ikke etableres nye jernbaner, vil naturpåvirkningen og stigningen af støj i det åbne land til gengæld være minimal.

Baseret på tidligere undersøgelser er det forventningen, at vestlig udflætning vil være den billigste af de fem omtalte løsninger.

Østlig udflætning

Ved østlig udflætning ledes alle tog ligesom ved vestlig udflætning gennem Ringsted. Løsningen forventes at kunne forøge kapaciteten på samme niveau som den vestlige udflætning.

Hvor vestlig udflætning grundet banens afgrænsning mod henholdsvis Odense og Næstved er nødt til at ligge tæt ved Ringsted Station kan en østlig udflætning placeres lidt længere fra stationen på strækningen mellem Kværkeby og Ringsted. Denne placering gør, at nabogener i anlægsfasen forventes mindre og at færre vil opleve den visuelle påvirkning af det færdige anlæg. Der vil også være anlægsarbejder inde på Ringsted Station, men mindre end ved en vestlig udflætning.

På grund af udflætningsanlæggets placering forventes naturpåvirkningen at være mindre end omfartsbanerne. Der vil dog være en påvirkning af rekreative interesser i området øst for Ringsted.

Anlægsomkostningen for en østlig udflætning forventes at være større end omkostningerne ved en vestlig udflætning, men mindre end omfartsbanerne.



Deltag i debatten

For at sikre, at alle relevante forhold i projektet belyses, opfordrer Banedanmark alle interesserede til at indsende ideer og forslag til det videre arbejde.

Alle personer, organisationer, myndigheder mv. kan henvende sig til Banedanmark med ideer, spørgsmål og kommentarer. Alle skriftlige henvendelser skal fremsendes, så de er modtaget af Banedanmark senest den 23. august.

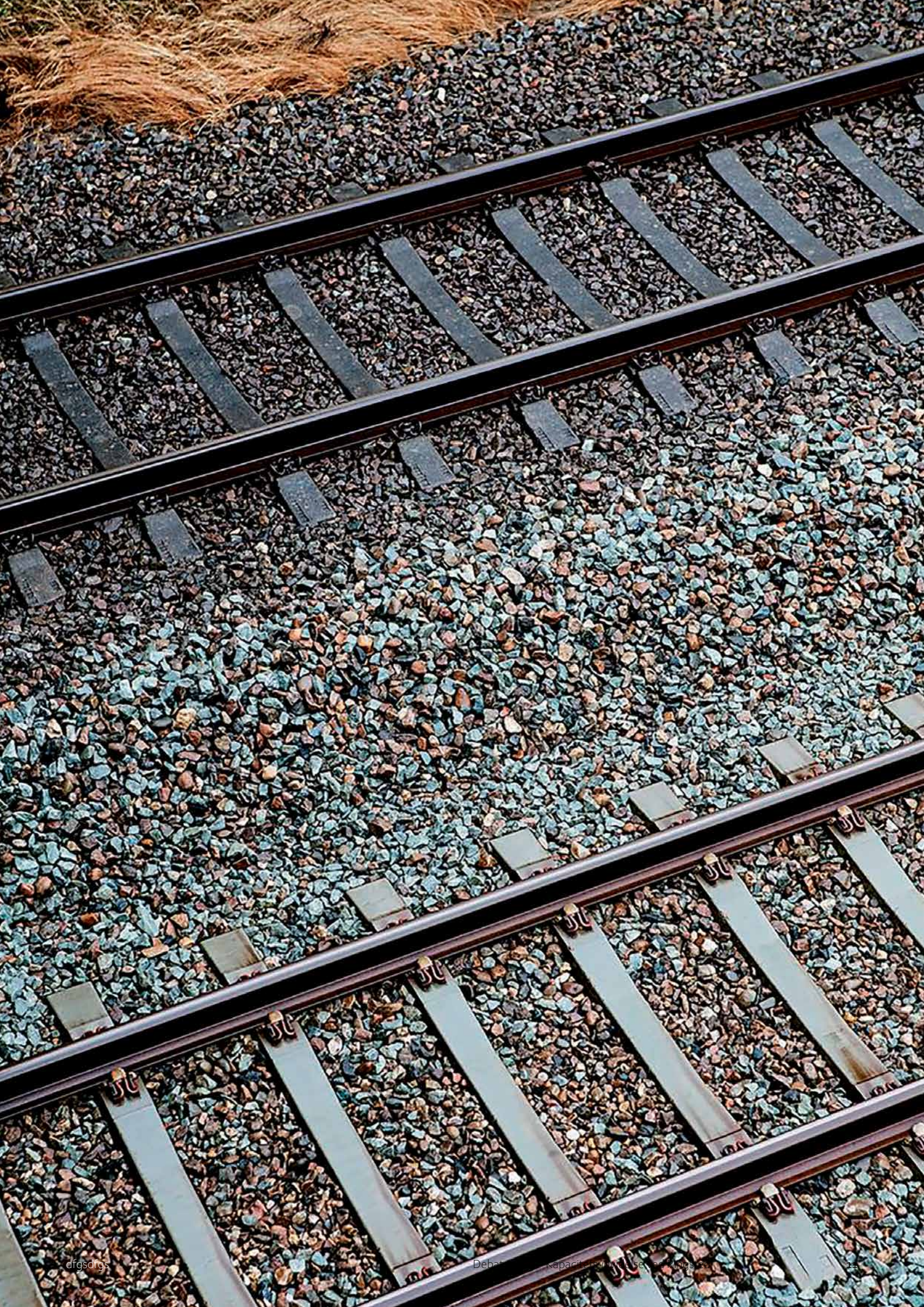
Henvendelse kan ske til:

Banedanmark
Kapacitetsudvidelse Ringsted
Carsten Niebuhrs gade 43
1577 København V
E-mail: hoeringringsted@bane.dk

Efter høringsperioden behandles alle hørings svar, og de indgår i et kommende arbejde med at sikre den bedste løsning ved Ringsted. Der udgives et høringsnotat hvor de forskellige forslag kommenteres af Banedanmark.

Alle ideer og forslag der forbedrer projektet vil indgå, såfremt de vurderes som mulige at arbejde videre med.

Læs mere om projektet på Banedanmarks hjemmeside:
www.bane.dk/kapacitetringsted



Banedanmark
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Telefon 82 34 00 00
Banedanmark@bane.dk
www.bane.dk

banedanmark

