



24.3.2015

Tidsplan for naturundersøgelser øst for Ringsted

Det skal indledningsvist bemærkes, at der er tale om et projekt som er omfattet af en anlægslov (lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge). Anlægsprojekter, der vedtages som anlægslov, er undtaget planlovens VVM-regler, idet VVM-kravene opfyldes i overensstemmelse med anlægslovens bestemmelser. Dette indebærer, at den 3 årige forældelsesfrist ikke direkte finder anvendelse i forhold til de igangværende VVM undersøgelser øst for Ringsted.

Dette ændrer imidlertid ikke ved, at den udarbejdede VVM-redegørelse for jernbanestrækningen København-Ringsted over Køge ikke længere er dækkende, idet det pågældende projekt er ændret på væsentlige punkter. Dertil kommer, at de tidligere gennemførte undersøgelser ligger så langt tilbage, at de ikke længere afspejler den aktuelle situation.

En østlig udfletning ved Ringsted vil lægge beslag på et større areal end det tidligere undersøgte. Det skyldes bl.a. at arealer, der skal anvendes til midlertidige arbejdsveje og jorddeponier mv. ved anlægsprojekter, er lige så væsentlige at undersøge som arealer, der skal anvendes permanent. Det skyldes at skadevirkningerne kan være permanente. Det vil sige, at det er hele det påvirkede område i anlægsfasen, der skal undersøges og ikke blot det område, der vil være påvirket af det færdige projekt. Årsager til at en østlig udfletning vil kræve mere plads er bl.a. at anlægget skal bygges til højere hastighed 250 km/t, end det udfletningsanlæg, der blev undersøgt i 2007-2008, som var beregnet til 200 km/t. Den højere hastighed betyder større sving og dermed større areal. Hertil kommer at der skal bygges langs en bane i drift, hvilket nødvendiggør at der skal etableres arbejdsveje på begge sider af banen, samt et arbejdsareal på begge sider af banen til deponi og arbejdsplads. Anlægsarbejdet kræver således mere plads til arbejdsplads og mellemdeponi.

I forbindelse med en VVM-undersøgelse vurderes et anlægs direkte og indirekte virkninger på følgende faktorer: Mennesker, fauna og flora, jordbund, vand, luft, klima og landskab, materielle goder og kulturarv, og samspillet mellem disse faktorer.

Banedanmark har på denne baggrund konkluderet, at de undersøgelser, der er lavet i 2007-2008, altså for 6 til 7 år siden, ikke er dækkende og er forældede. Derfor skal der gennemføres nye undersøgelser. Dette ændrer ikke ved, at Banedanmark genbruger så meget som muligt i den supplerende VVM. Vurderingen af i hvilket omfang tidligere undersøgelser kan genanvendes bliver afgjort i dialog med de tilknyttede tekniske rådgivere og sker ud fra en vurdering af om de er dækkende i forhold til de arealer, der indgår i det nye projekt og de ændringer i naturforholdene som kan være sket siden undersøgelserne blev lavet.

Banedanmark har oplyst, at der på denne baggrund er udarbejdet en tidsplan for undersøgelserne, som indebærer, at næste offentlige høring vil finde sted i september og oktober 2015, således at der omkring årsskiftet kan foreligge et beslutningsgrundlag omkring østlig og vestlig løsning. Det er i den forbindelse vigtigt at understrege at det på nuværende tidspunkt hverken vil være muligt at etablere en østlig eller vestlig løsning som kan være klar samtidig med åbning af den ny bane København-Ringsted.

Ovenstående svarer til det hovedforløb, Banedanmark d. 10. december 2014 har fremlagt for VVM-processen for Transportudvalget.