

## Samrådstale vedr. spm. I og J om Ringsted

---

*Spm I*

*Ministeren bedes redegøre for Banedanmarks langsomme sagsbehandling vedrørende ønske om aktindsigt fra den forhenværende sikkerhedschef for DSB Thomas Albøg Olsen*

Først vil jeg gerne lige skitsere forløbet med aktindsigten fra Thomas Albøg Olsen til Banedanmark:

**8. september** søger Thomas Albøg Olsen aktindsigt.

**17. september** giver Banedanmark aktindsigt i en større mængde dokumenter – mere end 25 - men undtager 8 mødereferater fra møder mellem Banedanmark og en ekstern rådgiver.

Banedanmark giver som begrundelse for undtagelsen af dokumenterne, at der er tale om lovforberedende arbejde og



henviser til statens  
planlægningsvirksomhed.

Banedanmark har hermed overholdt  
tidsfristen for besvarelse af aktindsigten.

**22. september** klager Thomas Albøg Olsen til Transportministeriets departement over Banedanmarks afgørelse, fordi han gerne vil have udleveret de 8 dokumenter, der er undtaget, og fordi der ikke har været tilstrækkelig eller korrekt begrundelse for undtagelsen.

**16. oktober** afgør departementet, at Banedanmarks afgørelse om at undtage de 8 dokumenter lider af en række mangler bl.a. vedr. meroffentlighed. Derfor skal Banedanmarks foretage en ny behandling af de 8 dokumenter.

Transportministeriets departement har 20 arbejdsdage til at behandle klagen og overholder altså fristen.



**16. oktober** beder Thomas Albøg Olsen på baggrund af departementets afgørelse om fornyet behandling i Banedanmark om at få udleveret de 8 dokumenter samme dag eller senest d. 20. oktober.

Thomas Albøg Olsen henvender sig til Banedanmark og forklarer, at han gerne ser sagen behandlet indenfor 1-2 dage, da han mener, at sagen må være af simpel karakter.

**17. oktober** svarer Banedanmark, at de vil behandle sagen og vende tilbage inden for de 7 arbejdsdage, der følger af offentlighedsloven.

Banedanmark vurderer altså ikke, at der er tale om en simpel sag, da vurdering af meroffentlighed i de 8 dokumenter er mere tidskrævende end Thomas Albøg Olsen mener.

**22. oktober** fremsender Banedanmark deres svar til Thomas Albøg Olsen, og sender de 8 undtagne dokumenter til Thomas Albøg Olsen. Der er undtaget



enkelte sætninger i tre af dokumenterne med henvisning til sager om lovgivning og til hensynet til statens planlægningsvirksomhed.

Også her overholder Banedanmark fristen på de 7 dage og fremsender svaret 3 arbejdsdage efter modtagelse.

Det var det formelle om forløbet.

Jeg er selvfølgelig ikke tilfreds med, at aktindsigten fra Thomas Albøg Olsen ikke er blevet behandlet fyldestgørende i første omgang.

Dette er naturligvis indskærpet overfor Banedanmark. Jeg har således bedt om, at Banedanmark skærper deres fokus på at behandle aktindsigtssagerne korrekt.

Jeg vil dog også gerne pointere, at sagen jo med al tydelighed viser, at systemet fungerer. Når der er noget, der bliver klaget over, så bliver det taget alvorligt, og derfor har departementet bedt



Banedanmark genbehandle sagen, hvilket Banedanmark har gjort.

Som det fremgår, er der ikke tale om en langsommelig sagsbehandling, da alle frister er overholdt, men at der for 8 dokumenters vedkomne er foretaget en vurdering, der ikke er korrekt.

Thomas Albøg Olsen burde selvfølgelig have modtaget de otte dokumenter - uden de få undtagne sætninger - i første omgang. Men fejlen er nu blevet rettet.

Det er ærgerligt den her sag ikke er behandlet korrekt i første omgang. Men der er dog ikke noget i sagen, der peger på, at der er tale om "magtmisbrug", "magtfordrejning" og en "stat i staten" sådan som det er blevet udlagt i den lokale presse i Ringsted.

Der er tale om, at Banedanmark har udleveret en lang række akter og har lavet en juridisk vurdering vedr. otte mødereferater, som ikke var fyldestgørende.



Den vurdering er nu blevet rettet, og så mener jeg faktisk ikke, at vi skal blive ved med at koge suppe på det.

*Spm J*

*Ministeren bedes redegøre for tidsperspektivet i den undersøgelse, der pågår om en østlig, henholdsvis vestlig linieføring af banen ved Ringsted og for hvorledes der sikres en ekstern vurdering af de to løsninger.*

Den niveaufri udfletning i vest-enden af Ringsted Station blev i sin tid besluttet som et første element i opgraderingen mellem Ringsted og Odense, som skulle muliggøre at hele første etape af timemodellen kunne realiseres.

Lovforslaget vedr. en niveaufri udfletning i vest-enden af Ringsted station (L 152) blev dog sat i bero pga. stor modstand mod den vestlige løsning og et lokalt ønske om at etablere en østlig løsning i stedet.



Transportudvalget besluttede derfor, at der skulle gennemføres en supplerende VVM af en niveaufri udfletning øst for Ringsted og forligskredsen bag aftalen om "En Grøn Transportpolitik" har afsat 15 mio. kr. til VVM'en.

På den måde vil der komme et solidt og oplyst grundlag, som man kan træffe en politisk beslutning på baggrund af. Men det tager tid, at gennemføre en supplerende VVM-undersøgelse.

Beslutningen om at igangsætte en supplerende VVM af en østlig løsning blev truffet så sent i 2014, at den kortlægning af yngle- og vækstperioden, som skal ske i forbindelse med VVM-undersøgelsen, først kan ske i foråret og forsommeren 2015.

Med samme proces som for VVM-undersøgelsen af den vestlige løsning, vil VVM'en dermed tidligst kunne afsluttes ved årsskiftet 2015/2016.



Der blev i 2007-8 blevet gennemført undersøgelser i området. De gamle undersøgelser skal suppleres, da der er tale om et nyt anlæg, der ikke er en-til-en sammenligneligt med det anlæg, der er omfattet af den VVM, der blev gennemført til den nye bane København-Ringsted.

Banedanmark vurderer derfor, at det nye anlæg vil kræve en forøgelse af undersøgelseskorridoren på ca. 25 %.

Der er altså tale om et større område, som ikke tidligere har været inddraget.

Da de oprindelige undersøgelser er fra 2007-8, er der behov for at opdatere disse, idet naturen jo forandrer sig.

Det vil ligeledes være nødvendigt med nye miljøundersøgelser indenfor eksempelvis støj, gener i anlægsfasen og visuelle forhold.

At den supplerende VVM vil tage ca. 1½ år at gennemføre, var oplyst allerede inden man traf beslutningen om at





gennemføre den supplerende VVM og sætte L152 i bero.

Den supplerende VVM kan ikke fremrykkes yderligere, fordi lovgivningen selvfølgelig skal overholdes, og der skal være et ordentligt beslutningsgrundlag.

Derfor må man nu afvente den supplerende VVM og lade Banedanmark gøre deres arbejde. Og så vil der selvfølgelig ske en uafhængig ekstern kvalitetssikring af Banedanmarks arbejde, sådan som det følger af Ny Anlægsbudgettering.

Når den supplerende VVM og den eksterne kvalitetssikring er afsluttet, vil der kunne træffes en politisk beslutning om, hvilken løsning man helst vil gennemføre på Ringsted station.

Jeg synes, at vi skal lade være med at foregribe drøftelserne af, hvilken løsning, der skal gennemføres. Lad os nu se undersøgelserne og træffe beslutningen på den baggrund. Det er jo derfor, de er sat i gang.



Her til slut vil jeg gerne sige, at der er blevet sat spørgsmålstegn ved, om den supplerende VVM overhovedet er nødvendig.

Jeg har modtaget et brev fra Transportudvalgets formand, hvor han beder mig om at undersøge med Naturstyrelsen, om det er nødvendigt med en supplerende VVM eller om den tidligere gennemførte VVM-undersøgelse er dækkende som beslutningsgrundlag for en østlig løsning.

På den baggrund har jeg bedt Banedanmark om at spørge Naturstyrelsen, om den supplerende VVM er nødvendig. Jeg synes kun, at vi gavner denne sag ved at få al tvivl manet til jorden. Så derfor spørger jeg selvfølgelig Naturstyrelsen, når der er et ønske om det.