

## Har Banedanmark bygget det forligskredsen har besluttet på Ringsted Station?

20. september 2020\_v7, Thomas Albøg Olsen

### 1. Konklusion

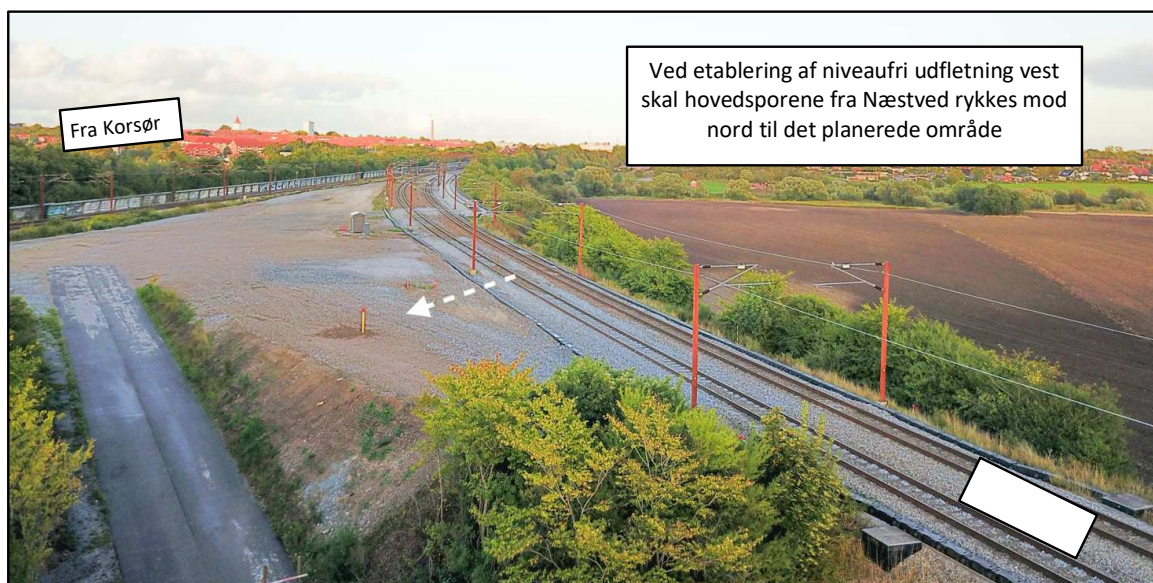
Banedanmark har ikke udført alle de arbejder som er beskrevet for en 0-løsning på Ringsted Station, jf. "Anlægsbeskrivelse - Fagnotat Ringsted Station, 0+alternativet", side 33, fig. 16 [1]. Der er følgende uoverensstemmelser i forhold til den 0-løsning forligskredsen [15] besluttede den 19. april 2018:

Anlægsэлеment	Del af 0-løsning	Del af niveaufri vest	Status september 2020
Bredden på perron 3 forøget til 200 km/t	Nej	Ja	Færdigt
Skellerødvej 16 er eksproprieret uden hjemmel	Nej	Ja	
Skellerødvej 14 er eksproprieret uden hjemmel	Nej	Ja	
Sporkrydset under broen ved Næstvedvej fjernes	Ja	Nej	Er Ikke gennemført
Etablering af vendespor nord for spor 1	Ja	Nej	
Etablering af 9 nye sporskifter i vest (sluseløsningen)	Ja	Nej	
4 nye sporskifter i øst etableret	Nej	Nej	Færdigt

De færdige anlægsarbejder omfatter de anlægsэлеmenter som kan genbruges i en senere niveaufri udflertning i vest. Det er især bemærkelsesværdigt, at sporkrydset under broen ved Næstvedvej ikke er fjernet, fordi det er til gene for den daglige trafikafvikling.

Den ombygning som Banedanmark har udført fremstår derfor som forberedelser til en niveaufri udflertning i vest. Dette er klart i modstrid med transportministerens udsagn fra 2016, om at [2]: "Den optimerede model af anlægsloven (0-løsningen) ikke skaber en fordel for enten den østlige eller vestlige model i forhold til en fremtidig beslutning om den niveaufri udflertning".

Det vil derfor være yderst relevant, at Banedanmark fremlægger det aftalegrundlag og det bevillingsgrundlag samt de skematiske sporplaner, der arbejdes efter på Ringsted Station.

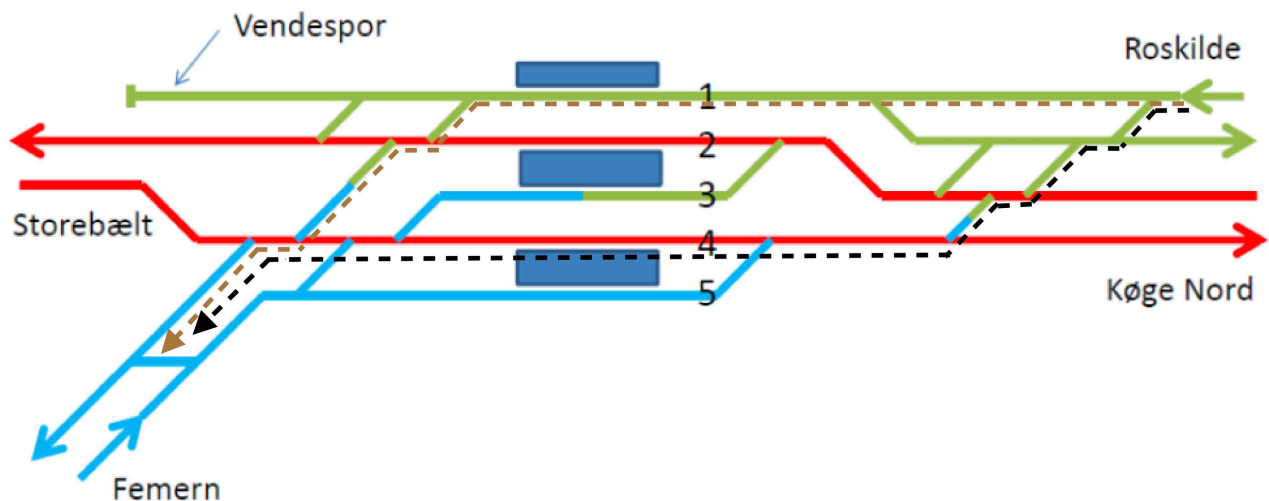


Ringsted vest, set fra Skellerødvej arealet, hvor en niveaufri udflertning i vest skal placeres, er ryddet.

## 2. O-løsningen blev første gang præsenteret i 2015

Under borgermødet i Ringsted den 1. december 2015 præsenterede Projektchef Jørgen Schneider Tilli Banedanmark en såkaldt O+, hhv. O-løsning, som et alternativ til en niveaufri udflætning vest eller øst for Ringsted. Løsningerne var spormæssigt identiske, men O+ løsningen tillod en forøgelse af gennemkørsels-hastighed til 180 km/t.

Løsningerne indebar, at tog som skal fra en af de fire tilsluttende strækninger til en anden strækning, kunne flette i niveau i begge ender af stationen. Det vil sige, at et tog fra f.eks. Roskilde til Næstved krydser over enten under indkørsel (sort) eller under udkørsel (brun) fra Ringsted Station.



Ringsted Station, O løsningen. Kilde: Referat fra Borgermøde den 1. december 2015

Transportminister Hans Chr. Schmidt meddelte med brev [2], i juni 2016 sin beslutning om, at der ikke skulle bygges niveaufri udflætninger ved Ringsted i første omgang, men at der i stedet skulle bygges en O+ løsning [3] på Ringsted Station. Af brevet fra transportministeren [2] fremgik endvidere:

*”Det skal afslutningsvist nævnes, at en særskilt undersøgelse om anlægslovens model og optimeringen heraf (O løsningen) viser, at gennemførelsen heraf ikke skaber en fordel for enten den østlige eller vestlige model i forhold til en fremtidig beslutning om den niveaufri udflætning.”*

I 2015 oplyste Banedanmark at en O-løsning kunne klare trafikken *”et godt stykke tid fremover”*. Det er derfor bemærkelsesværdigt at Banedanmark i juli 2020 har startet en ny stor undersøgelse af fire andre alternativer, uden at den O løsning som blev politisk besluttet er bygget færdig.

## 3. Hvad har forligskredsen besluttet der skal bygges ved Ringsted?

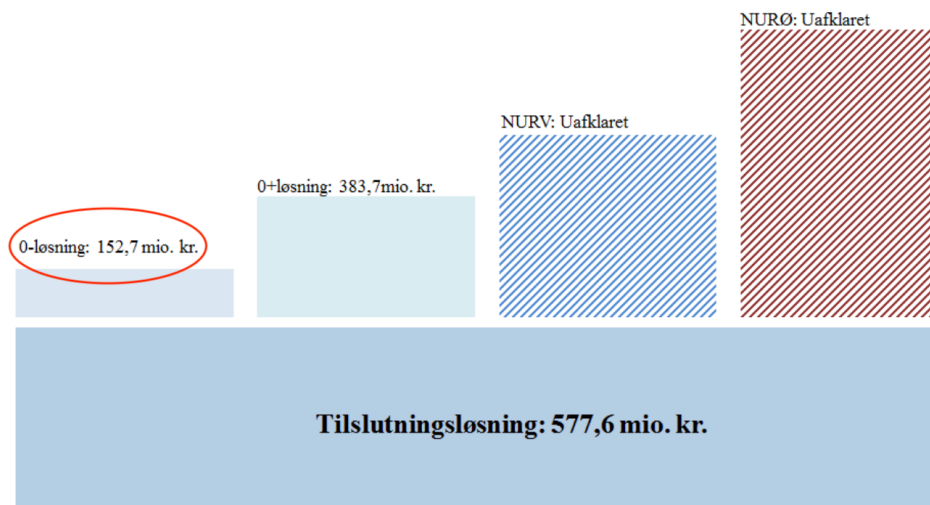
I 2018 viste det sig, at ombygningen af Ringsted Station til en O+ løsning var 118% dyrere end budgetteret. Tilslutningsløsningen i øst, de anlægsarbejder som kobler den nye bane sammen med sporene på Ringsted Station, kostede alene 577,6 Mio. Kr.

På et møde i forligskredsen [15] den 19. april 2018 besluttede forligskredsen at etablere en mere simpel løsning på Ringsted Station - en O-løsning [3]. O-løsningen har samme sporlayout som O+ løsningen [2], men en reduktion af gennemkørselshastigheden til 120 km/t.

Grundlaget for beslutningen om at gennemføre O-løsningen fremgår af pressemeddelelse fra Transportministeriet [6] og notat fra Banedanmark vedr. Ringsted Station [4]. Af notatet fremgår:

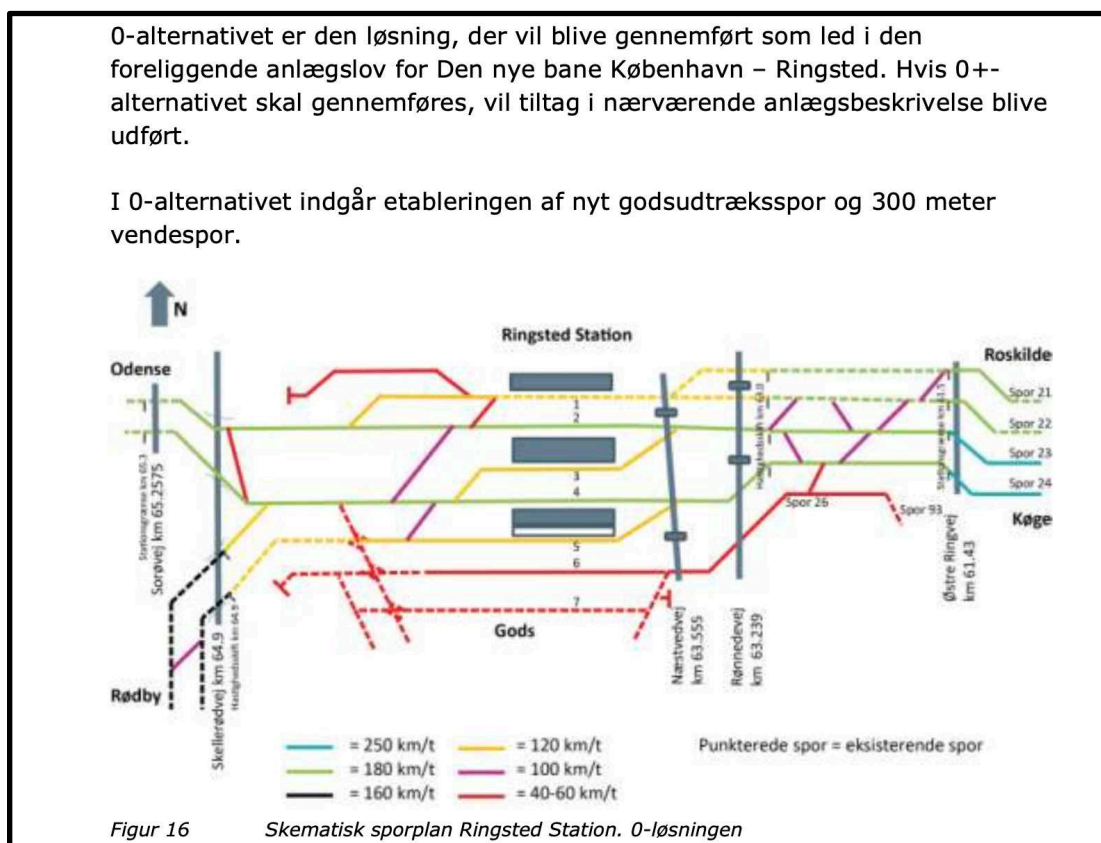
*”De resterende arbejder efter maj 2019 vedrører færdiggørelse af O-løsningen\* og blev besluttet for at sikre kapacitet på Ringsted Station til køreplansoplæg K20.”* (\*min fremhævning)

Forligskredsen besluttede endvidere at Banedanmark skulle tilføjes yderligere 152,7 mio.kr [4], som var øremærket til 0-løsningen.



Figur fra Notat vedrørende Ringsted Station [4], Banedanmark 28. september 2018

Anlægslementerne i 0-løsningen er entydigt defineret på side 33, figur 16, i Banedanmarks "Anlægsbeskrivelse - Fagnotat "Ringsted Station, 0+alternativet"[1]. Se nedenstående figur:



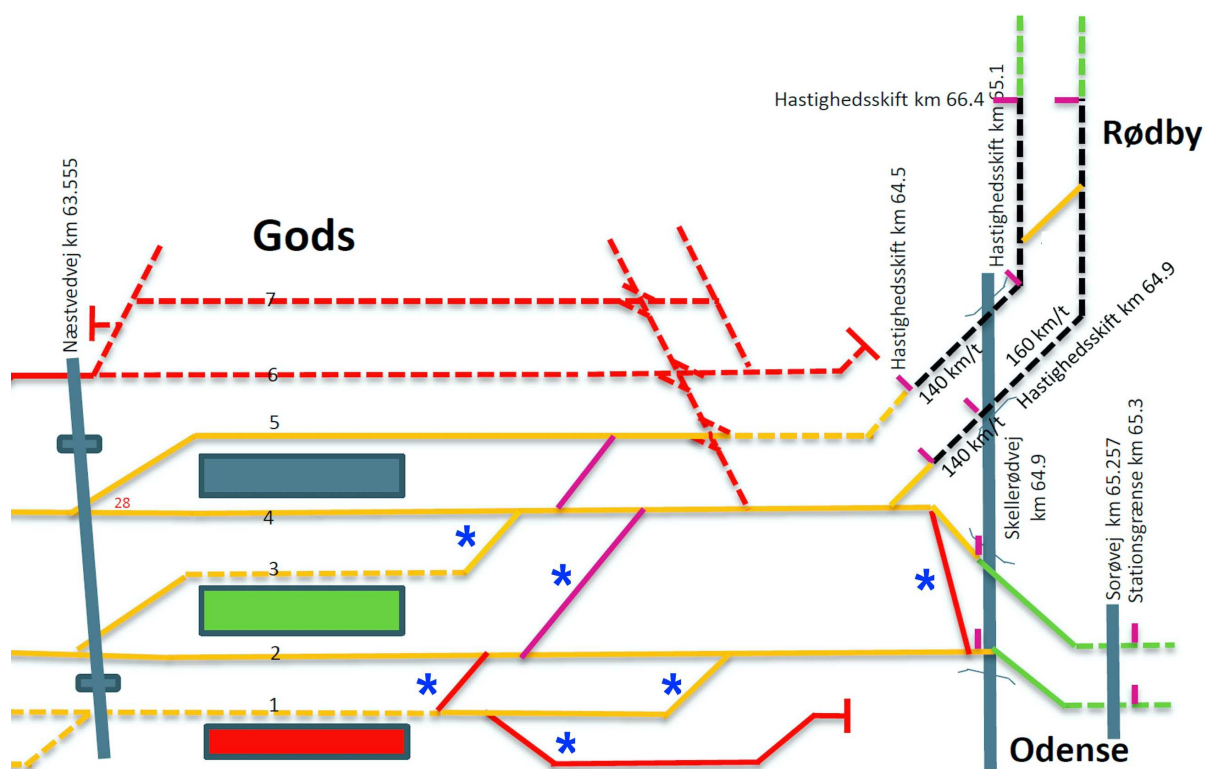
Det er altså hævet over enhver tvivl, at forligskredsen den 19. april 2018 besluttede, at der skulle gennemføres en 0-løsning på Ringsted Station, og at den skulle stå færdig til køreplansskiftet 2020.

#### 4. Hvad er status for byggeriet på Ringsted Station?

Ser man på, hvilke arbejder der er udført d.d., i relation til om delelementerne indgår som en del af 0-løsningen [5] hhv. en del af den niveaufri vest-løsning [7], ser resultatet således ud:

ØST for stationen	Del af den besluttede 0 løsning	Del af niveaufri udfletning vest	Status september 2020
12 stk. nye sporskifter	Ja	Ja	Færdigt
Bredden på perron 3 bredde forøget til 200 km/t	Nej	Ja	
Sporforløbet af spor 4 og 5 anlagt til fordel for niveaufri vest	Nej	Ja	
Det faste sporkrydset under broen ved Næstvedvej fjernes	Ja	Nej	Er ikke gennemført
4 stk. nye sporskifter ibrugtages oktober 2020	Nej	Nej	Færdigt

VEST for stationen	Del af den besluttede 0 løsningen	Del af niveaufri udfletning vest	Status september 2020
Etablering af vendespor nord for spor 1	Ja	Nej	Er ikke gennemført
9 stk. nye sporskifter	Ja	Nej	Er ikke gennemført



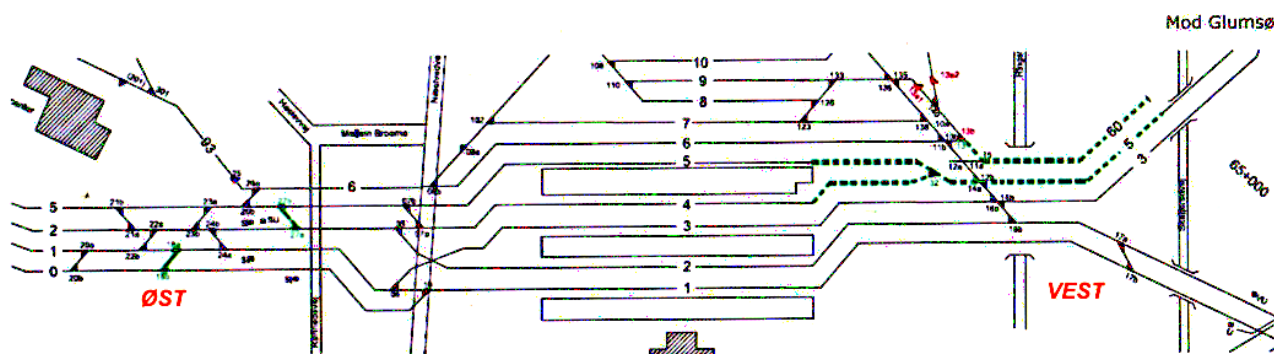
Ringsted vest, \* viser de elementer i 0-løsningen, som ikke er etableret.

Øst enden af Ringsted Station er gjort helt færdig til den vestlige løsning. I vest har Banedanmark kun udført de arbejder, som på et senere tidspunkt kan genbruges til en niveaufri udfletning i vest.

Væsentlige arbejder til 0-løsningen, der ikke kan bruges i vest løsningen, ikke er udført. Det er især bemærkelsesværdigt, at sporkrydset under broen ved Næstvedvej ikke er fjernet, fordi det er til daglig gene for trafikafviklingen.

## 5. Banedanmark oplyser at ombygningsarbejdet er færdigt i oktober 2020.

Dansk Jernbane Klub (en forening for togentusiaster) udgiver et tidsskrift Jernbanen. I Jernbanen fra august 2020 findes der en beskrivelse af de sidste ombygnings arbejder på Ringsted Station.



Schematisk sporplan Ringsted Station, Jernbanen august 2020. Kilde: Banedanmark

De sidste arbejder udføres, i den første weekend af oktober 2020, og omfatter idriftsættelse af fire sporskifter i øst enden af stationen. Markeret med grønt til venstre på ovenstående skematiske sporplan.

Disse transversaler er ikke en del af 0-løsningen eller den niveaufri udflætning i vest. Finansieringen til disse sporskifter kan derfor ikke være en del af de 152,7 mio. kr. som blev afsat ekstra til gennemførelse af 0-løsningen.

Når arbejdet er slut i oktober er ingen af de anlægselementer i vest som indgår i 0-løsningen etableret.

## 4. Ekspropriering af Skellerødvej 16 vest for Ringsted Station

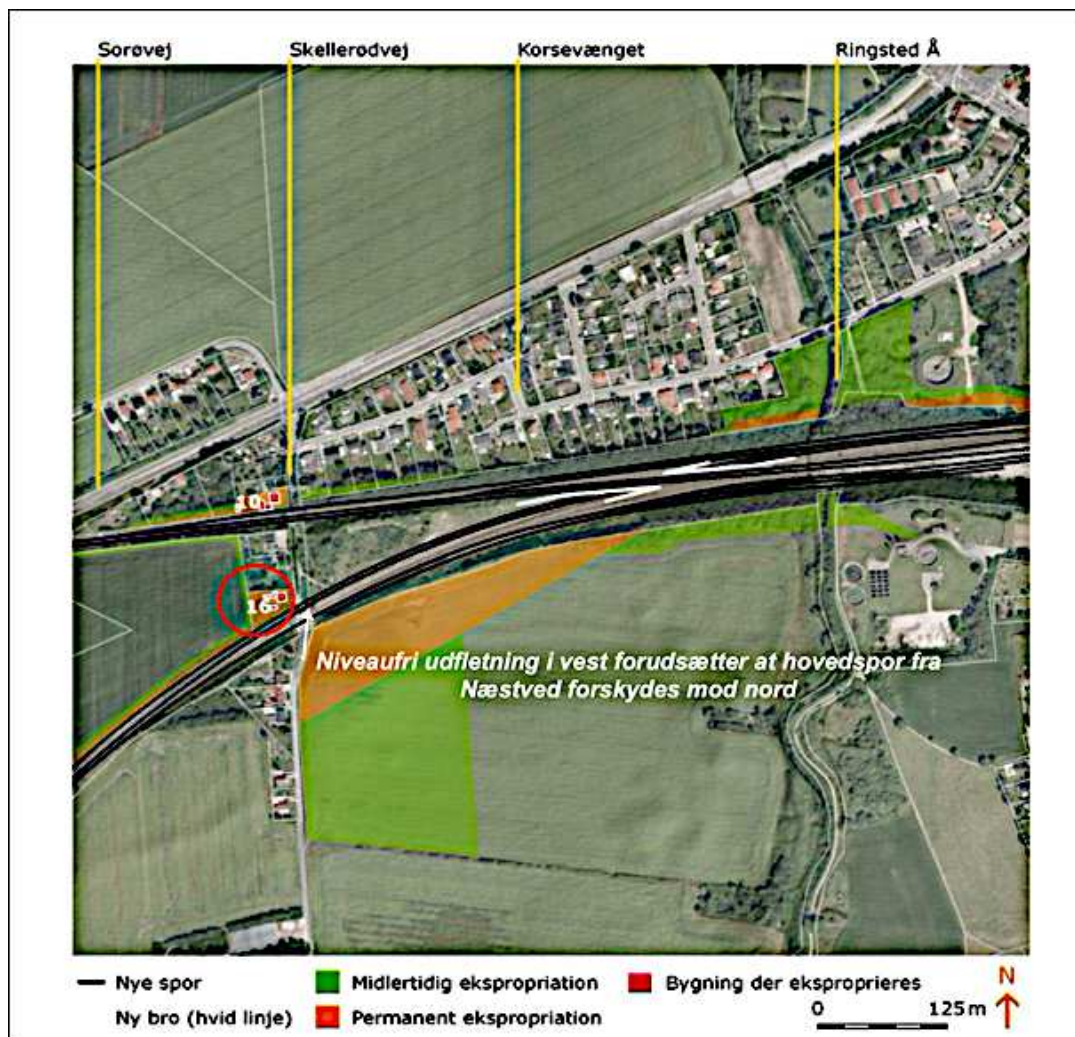
Af forslaget til anlægsloven, L152 [8] af 12. marts 2014 (niveaufri udflætning vest for Ringsted Station), fremgår af bemærkningerne i afsnit 4: *"Skellerødvej 16 totaleksproprieres til arbejdsplads og sporudvidelse."*

Sporudvidelsen er nødvendig, hvis der skal etableres af en niveaudflætning i vest. Lovforslaget L152 blev ikke vedtaget af Folketinget, og hermed bortfaldt grundlaget for ekspropriationen.

Skellerødvej 16 blev alligevel eksproprieret den 11. november 2015 [9]. Banedanmark oplyste at anledningen til projekteringen var projekteringsaktiviteter vedr. den nye bane København-Ringsted.

Miljøreddegørelse 10 [10] Kværkeby-Ringsted definerer grænsen for den nye bane som midten af Ringsted Station. Området ved Skellerødvej ligger vest for Ringsted Station. Området kan med andre ord ikke eksproprieres med henvisning til projekteringsaktiviteter vedr. lov om den nye bane København-Ringsted.

Banedanmark henviser til at eksproprieringen sker i henhold til Lov 747 kapitel 2a Projektering af baner § 2e, senere ændret til Lov 686, §33 [11\*], hvorefter Banedanmark: *"efter anmodning fra ejeren i særlige tilfælde overtager en ejendom, der berøres særligt indgribende af en projekteringsaktivitet, der udføres af myndigheden eller selskabet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer."*



Den vestlige udflætning vil være særligt indgribende for ejendommen Skellerødvej 16, fordi hovedsporene fra Næstved skal flyttes mod nord.

Af brev fra Transportministeriet til Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne [12], dateret 11. november 2015, fremgår imidlertid:

*”Det er en betingelse for anvendelse af jernbanelovens §33, at det pågældende projekt, der er anledning til den planlagte ekspropriation, har en sådan fast karakter, et det konkret vurderes, at projektet vil blive gennemført. Det vil bl.a. forudsætte, at det konkret vurderes, at projektet vil blive gennemført. Det vil bl.a. forudsætte, at der som minimum er truffet politisk beslutning om en bestemt linjeføring.”*

*”I dette tilfælde vurderes denne forudsætning ikke at være opfyldt, da der er tale om et anlægsprojekt, hvor der ikke er vedtaget en anlægslov eller i øvrigt er politisk enighed om linjeføringen. Jernbanelovens §33 kan dermed ikke udgøre hjemmelsgrundlaget for forlods overtagelsen”.*

Ekspropriationen af Skellerødvej 16 er ikke en forudsætning for etablering af en 0+, 0-løsning eller en niveaufri udflætning i øst, men en forudsætning for etablering af en niveaufri udflætning i vest.

Banedanmark har ifølge brevet fra Transportministeriet eksproprieret ejendommen Skellerødvej 16 uden hjemmelsgrundlag.

## 5. Ekspropriering af Skellerødvej 14 vest for Ringsted Station

Forslaget til anlægsloven, L152 [8] af 12. marts 2014 (niveaufri udflætning vest for Ringsted Station), indeholdt ingen forudsætninger om ekspropriation af ejendommen Skellerødvej 14.

Skellerødvej 14 blev alligevel eksproprieret den 21. august 2014 [13]. Banedanmark oplyste at anledningen til projekteringen var projekteringsaktiviteter vedr. den nye bane København-Ringsted.

Miljørededgørelse 10 [10] Kværkeby-Ringsted definerer grænsen for den nye bane som midten af Ringsted Station. Området ved Skellerødvej ligger vest for Ringsted Station. Området kan med andre ord ikke eksproprieres med henvisning til projekteringsaktiviteter vedr. lov om den nye bane København-Ringsted.

Banedanmark henviser til at eksproprieringen sker i henhold til Lov 747 kapitel 2a Projektering af baner § 2e, senere ændret til Lov 686, §33 [11\*], hvorefter Banedanmark: *"efter anmodning fra ejeren i særlige tilfælde overtager en ejendom, der berøres særligt indgribende af en projekteringsaktivitet, der udføres af myndigheden eller selskabet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer."*

Af brev fra Transportministeriet til Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne [14], dateret 11. november 2015, fremgår: *"Ejendommen var planlagt eksproprieret til baneformål i forlængelse af lovforslag L152 [8] ang. niveaufri skæring ved Ringsted Station."* og endvidere: *"Det er således Banedanmarks vurdering at betingelserne for forlods overtagelse var til stede på det tidspunkt, hvor ejeren af ejendommen indgav ansøgning herom"*.

Af brev fra Transportministeriet til Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne [12], dateret 11. november 2015, fremgår for ejendommen Skellerødvej 16: *"I dette tilfælde vurderes denne forudsætning ikke at være opfyldt, da der er tale om et anlægsprojekt, hvor der ikke er vedtaget en anlægslov eller i øvrigt er politisk enighed om linjeføringen. Jernbanelovens §33 kan dermed ikke udgøre hjemmelsgrundlaget for forlods overtagelsen"*.

Dette forhold gør sig også gældende på tidspunktet for ekspropriationen af ejendommen Skellerødvej 14. Ekspropriationen af Skellerødvej 14 er ikke en forudsætning for etablering af en 0+, 0-løsning eller en niveaufri udflætning i øst, men en forudsætning for etablering af en niveaufri udflætning i vest.

## 6. Sammenfatning

Dette dokument beskriver at Banedanmark har:

1. Undladt at gennemføre 0-løsningen som er politisk besluttet, først i juni 2016 og seneste 19. april 2018
2. Udeladt de anlægselementer og ændringer som ikke er nødvendige til en niveaufri udflætning i vest
3. Indbygget 4 ekstra sporskifter øst for Ringsted Station.  
Der ses ikke at være bevilling til dette arbejde fordi det ikke er en del af 0-løsningen.
4. Har eksproprieret to ejendomme uden hjemmelsgrundlag, med henvisning til anlægget af den nye bane København-Ringsted. Husene er placeret vest for Ringsted station og er ikke omfattet af loven om anlæg af den nye bane, men ekspropriationerne er en forudsætning for anlægget af en niveaufri udflætning i vest.

Under Borgermødet i Ringsted den 13. august 2020 omtalte Banedanmarks projektleder den niveaufri udflætning i vest som: *"Den kommende løsning"*. Alt peger derfor på at Banedanmark har koncentreret sig om at forberede den niveaufri udflætning i vest. Dette er i modstrid med transportministerens brev fra juni 2016 [2] og seneste politiske beslutning den 19. april 2018.

Uden ændringer i det oprindelige beslutningsgrundlag for ombygning af Ringsted Station, er der tale om en styrelse, som anvender bevillinger på en måde, som er i uoverensstemmelse med forudsætningerne for bevillingen.

-----

## 8. Kilder:

- [1] 2015-09-21 Banedanmark Anlægsbeskrivelse - Fagnotat Ringsted Station 0+ alternativet
- [2] 2016-06-14 Transport og Bygningsudvalget 2015-16 Bilag 311
- [3] 2018 Banedanmark Ringsted skematisk sporplan. 0+ løsning FHH
- [4] 2018-09-28 Banedanmark Notat vedr. Ringsted Station
- [5] 2018 Banedanmark Ringsted skematisksporplan, 0 løsning FHH
- [6] 2018-09-30 Pressemeldelse fra Transportministeriets hjemmeside
- [7] 2018 Banedanmark Ringsted skematisk sporplan vestlig udletning (NURV) FHH
- [8] 2014-03-12 Forslag til lov om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Bemyndigelse til ændringer af Ringsted Station med dertil hørende anlæg), lovforslag nr. L 152.
- [9] 2015-11-12 Bekendtgørelse, ekspropriation: Anlæg af den nye bane København-Ringsted
- [10] 2008 September Trafikstyrelsen Miljøredegørelse 10, Kværkeby - Ringsted
- [11] 2015-06-14 Lov nr. 747 af om ændring af lov om jernbane (Projektering af baner)  
\* Denne lov er siden ophævet og erstattet af lov nr. 686 af 27. maj 2015 om jernbaner, § 33, med samme ordlyd hvad angår hjemlen til forlods overtagelse.
- [12] 2015 11-11 Transportministeriet bemyndigelse til forlods overtagelse af ejendommen Skellerødvej 16
- [13] 2014-08-21 Bekendtgørelse ekspropriation: Anlæg af den ny bane København Ringsted
- [14] 2015-12 2015-11-11 Bemyndigelse forlods overtagelse Skellerødvej 14
- [15] Socialdemokratiet, Radikale Venstre, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti

-----