



MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 25. februar 2021  
J. nr. 2021-1297

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 3. februar 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål nr. 231:**

Vil ministeren på baggrund af Thomas Albøg Olsens notat ”Har Banedanmark bygget det forligskredsen har besluttet på Ringsted Station?” af 20. september 2020 oversende en skriftlig redegørelse til udvalget, jf. Transportudvalget alm. del – bilag 148 (2020-21)? Ministeren bedes i den forbindelse kommentere påstanden om, at Banedanmark har:

- Undladt at gennemføre o-løsningen som besluttet politisk.
- Udeladt de anlægselementer og ændringer, som ikke er nødvendige for en niveaufri udflætning i vest.
- Indbygget fire ekstra sporskifter øst for Ringsted Station, uden at der ses at være bevilling til dette arbejde.
- Eksproprieret to ejendomme vest for Ringsted Station uden hjemmelsgrundlag med henvisning til den nye bane København-Ringsted.

**Svar:**

Banedanmark har netop offentliggjort en forundersøgelse af kapacitetsudvidelse og hastighedsopgradering ved Ringsted. Forundersøgelsen undersøger fem forskellige løsningsmuligheder på jernbaneflaskehalsen ved Ringsted; de to tidligere undersøgte niveaufrie udflætninger henholdsvis vest og øst for Ringsted samt tre omfartsbaner; en nordlig, en lang sydlig og en kort sydlig omfartsbane.

Nedenfor redegøres for forløbet med ombygningen af jernbanen ved Ringsted. Jeg vil indledningsvist dog gerne understøtte, at der med Banedanmarks afsluttede forundersøgelse er sket en nulstilling af tidligere tiders planer og undersøgelser.

I forhold til de udførte arbejder ved Ringsted blev der med anlægsloven fra maj 2010 for ny bane København-Ringsted vedtaget en løsning, hvor den nye bane blev tilsluttet det eksisterende spornet uden broer og hastighedsopgraderinger.



I marts 2013 blev det politisk besluttet at undersøge en mere ambitiøs løsning for tilslutningen af den nye bane København–Ringsted. Denne løsning blev VVM-undersøgt i 2014 og omhandlede en niveaufri udflætning, som skulle bygges umiddelbart vest for Ringsted Station samt en hastighedsopgradering gennem Ringsted.

Efterfølgende blev der fremsat forslag til en ændring af anlægsloven for ny bane København–Ringsted. Under behandlingen af ændringsforslaget fremkom et ønske om at undersøge en niveaufri udflætning øst for Ringsted på samme undersøgelsesniveau som en vestlig løsning. På den baggrund besluttede den daværende transportminister at stille lovforslaget i bero, og det blev besluttet at igangsætte en VVM-undersøgelse af en østlig udflætning.

VVM-undersøgelsen af den østlige udflætning blev gennemført i 2015-2016. Udflætningen skulle placeres øst for Ringsted og banen gennem Ringsted skulle ombygges for at øge hastigheden.

Beslutningen om at gennemføre undersøgelsen af den østlige udflætning betød samtidig, at det ikke var muligt at etablere en niveaufri udflætning - hverken øst eller vest for Ringsted - til åbningen af den nye bane København–Ringsted. Derfor undersøgte Banedanmark parallelt med undersøgelsen af en østlig udflætning hvilke kapacitetsmæssige optimeringer, der ville være mulige at få færdig på Ringsted Station til åbningen af den nye bane København–Ringsted.

Dette arbejde resulterede i en såkaldt 0-løsning og en lidt mere ambitiøs løsning, der også indeholdt en hastighedsopgradering, således at man kunne køre igennem Ringsted med en højere hastighed. Denne blev kaldt 0+ løsningen. Ingen af de to løsninger indeholdt en niveaufri udflætning. I 2016 blev det besluttet at gennemføre 0+ løsningen, som kunne udføres inden for den gældende anlægslovs rammer.

I 2018 blev det imidlertid klart, at denne 0+ løsning ikke kunne gennemføres inden for den forudsatte økonomi. I stedet besluttede forligskredsen bag aftalerne om en grøn transportpolitik at gennemføre en mere simpel tilslutning af den nye bane København–Ringsted. Denne løsning medførte, at banerne blev koblet sammen, men uden en hastighedsopgradering igennem Ringsted.

#### 0-løsning fra 2016 og fra 2018

Den mere simple løsning, som forligskredsen i 2018 valgte at "rulle" tilbage til blev også kaldt 0-løsning, men denne løsning var ikke identisk med den løsning i 2016, som også blev kaldt 0-løsning, men som blev fravalgt, da man valgte 0+ løsningen.



Den løsning, som forligskredsen godkendte i april 2018, indeholdt, at der skulle bygges en løsning, der gav kapacitet til 20 tog i timen gennem Ringsted Station, men indeholdt ikke et specifikt sporlayout. Banedanmark har derfor efterfølgende i 2019 optimeret sporlayoutet yderligere i samarbejde med DSB med henblik for at få den bedste trafikale løsning inden for den afsatte økonomi.

Optimeringen skal samtidig ses i det lys, at da man besluttede o+ løsningen, begyndte Banedanmark at anlægge denne løsning. Da man i 2018 grundet udfordringer i forhold til den økonomiske ramme valgte, at der skulle udføres en mere simpel løsning, var jernbanen ved Ringsted derfor anderledes end ved beslutningstidspunktet i 2015, som følge af de arbejder i o+ løsningen, der var blevet udført i perioden fra 2016 til 2018.

I den forbindelse vil jeg bemærke, at det var uhensigtsmæssigt, at man i 2018 kaldte den nedskalerede løsning for o-løsning, da der tidligere var en anden løsning med samme navn. Herved har der i forløbet med at optimere jernbanen ved Ringsted været to forskellige løsninger med samme navn, som har kunnet skabe forvirring i offentligheden i forhold til, hvilken løsning det politisk var besluttet, at Banedanmark skulle udføre.

I forhold til etableringen af fire nye sporskifter i øst, så blev disse tilvalgt af Banedanmark i samarbejde med DSB for at opretholde tilstrækkelig kapacitet gennem Ringsted i forbindelse med beslutningen om o-løsningen i 2018. Sporskifterne er anlagt for midterne afsat til o+ løsningen, som efter beslutningen i 2018 blev besluttet anvendt på den billigere o-løsning.

#### Fremrykket ekspropriation af Skellerødvej 14 og 16

Jeg har bedt Banedanmark redegøre for de to forlods overtagelser af henholdsvis Skellerødvej 14 og 16. Banedanmark oplyser følgende:

*"Banedanmark vurderede i 2014/2015, at der var gyldig hjemmel til at udføre forlods overtagelser af ejendommene Skellerødvej 14 og 16. Banedanmark var på daværende tidspunkt beklageligvis ikke tilstrækkelig opmærksom på lovbemærkningerne om, at forlods overtagelse kun kan ske, såfremt projektet har en karakter, hvor det vurderes at vil blive gennemført i praksis. Banedanmark havde således ikke hjemmel til forlods overtagelserne.*

*På tidspunktet for tilsagnet til Skellerødvej 14 var lovforslaget om en niveaufri vestlig udflætning dog endnu under behandling i Folketinget, og der var på daværende tidspunkt kun én linjeføring i spil vest for Ringsted Station. Det var derfor Banedanmarks klare forventning, at denne linjeføring ville blive gennemført. I perioden mellem tilsagnet og ekspropriationsforretningen blev beslutningen om en vestlig udflætning imidlertid udskudt.*



*Ved Skellerødvej 16 skete forlods overtagelsen som følge af, at Banedanmarks tilsagn vurderedes at have karakter af en begunstigende forvaltningsafgørelse, som borgeren havde kunnet indrette sig efter.*

*Banedanmark har siden sagen taget en række skridt til at styrke sine kompetencer ift. myndighedsbehandling ift. at sikre, at ovenstående fejlskøn ikke gentages.”*

Jeg vil gerne understrege, at der naturligvis skal være lovmæssig hjemmel tilstede, når Banedanmark gennemføre forlods overtagelser. Det er imidlertid vigtigt at holde sig for øje, at forlods overtagelser alene sker efter ønske fra borgerne, og i begge tilfælde har der samtidig været særlige hensyn af personlig karakter, som det kræves i loven for at kunne foretage forlods overtagelser.

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht