



## Transportministeriet

### Transportministeren

Transportudvalget  
Folketinget

19. maj 2021

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 4. maj 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

#### **Spørgsmål nr. 486:**

Vil ministeren kommentere henvendelsen af 3/5-21 fra Ole Skou, Ringsted m.fl. vedrørende forslaget om en sydlig omfartsbane ved Ringsted, samt en niveaufri udfletning øst for Ringsted, jf. TRU alm. del - bilag 324?

#### **Svar:**

Jeg har bedt Banedanmark forholde sig til henvendelsen. Banedanmark oplyser følgende:

##### ”Samfundsøkonomiske konsekvenser

Det er korrekt, at en kort sydlig omfartsbane grundet projektets størrelse vil medføre større arealindgreb end de to udfletningsanlæg. Linjeføringen er dog endnu ikke fastlagt, hvorfor det kort over løsninger, der fremgår af Banedanmarks beslutningsgrundlag, udelukkende angiver linjeføringsprincippet, der vil skulle detaljeres og tilpasses omgivelserne i de kommende undersøgelser. Det er således ikke muligt at beskrive detaljeret hvilke, og hvor mange ejendomme, der berøres af de enkelte løsninger, men det er en prioritet at holde antallet så lavt som muligt.

Det er korrekt, at en vestlig udfletning i tidligere undersøgelser har været vurderet billigere end en østlig udfletning. Forudsætningerne i 2021 er dog på flere punkter forskellige fra de forudsætninger, der var gældende, da den seneste undersøgelse blev lavet i 2016. Bl.a. er udgangspunktet i form af sporlayoutet på Ringsted Station siden ombygget og derfor ikke det samme som tidligere. Desuden er begge udfletningsmuligheder bearbejdet ift. bl.a. gennemført høring, således at de fysiske løsninger ikke er de samme som undersøgt tidligere. Transportministeriet har fået alle anlægsoverslag kvalitetssikret af en ekstern rådgiver, som det foreskrives i Ny Anlægsbudgettering.



I forhold til det spørgsmålstegn, der i de tre borgeres notat sættes ved forskellen i samfundsøkonomiske brugereffekter mellem østlig og vestlig udfletning bemærkes det, at den samfundsøkonomiske forskel bl.a. bunder i, at de to løsninger ikke giver helt de samme rejsetidsreduktioner. De to løsninger opgraderer hastigheden gennem Ringsted Station i forskellige spor, hvorfor det ikke er de samme tog, der får helt de samme effekter. Således forventes flere passagerer i de tog, der får den største tidsgevinst ved den østlige udfletning. Det skal dog i denne sammenhæng understreges, at beregningerne for et projekt i fase 1, som dette er, indeholder store usikkerheder, og at de to løsninger derfor samfundsøkonomisk må anses for at ligge tæt på hinanden.

#### Flere berørte borgere

Som det fremgår af det fremsendte notat, vil en ny bane ligesom en kort sydlig omfartsbane påvirke områder, der før var uforstyrrede af jernbanen. Ved en optimering af linjeføringen i en evt. kommende fase 2 undersøgelse vil generne for banens omgivelser indgå, herunder også for så vidt angår støjforhold. Der findes forskellige muligheder for støjreduktion og visuel bearbejdning, som vil kunne bringes i anvendelse på alle de foreslåede løsninger. Til gengæld vil en omfartsbane muliggøre en reduktion af gennemkørende trafik på Ringsted Station og her mindske støjen i Ringsted by, da det vil være muligt at lede størstedelen af godstogene uden om byen.

I det fremsendte notat fremføres, at der i beslutningsgrundlaget står, at en vestlig udfletning vil genere færrest borgere i anlægsperioden. I stedet ønskes en betragtning om generne i driftsperioden efter anlægsarbejdet. Hertil bemærkes, at der i beslutningsgrundlaget står, at ”vestlig udfletning samlet set forventes at medføre flere gener ved anlægsarbejdet end en østlig løsning”. Vedrørende driftsperioden efter endt anlægsarbejde fremgår det ligeledes af beslutningsgrundlaget, at den vestlige løsning vil medføre størst nabopåvirkninger.

Hvorvidt eventuelt kommende byudvikling i Ringsted Kommune medfører, at der over tid vil være flere borgere, der generes visuelt eller støjmæssigt ved en østlig udfletning fremfor ved de øvrige løsninger, er vanskeligt at forudsige. Banedanmark har dog noteret sig et byudviklingsområde i den østlige del af Ringsted, hvilket der i den skitserede udgave af en østlig udfletning er søgt taget hensyn til ved at flytte udfletningsanlægget længere mod øst end i undersøgelsen fra 2016. I de eventuelt kommende undersøgelser vil der i samarbejde med Ringsted Kommune blive belyst mulighederne for at imødekomme kommunens øvrige planer i området.



Det er ikke korrekt, når det i notatet skrives, at der vest for Ringsted Station allerede er en niveaufri udfletning. Udfletningen vest for Ringsted Station foregår i niveau og udgør således en væsentlig del af den kapacitetsbegrænsning, som projektet søger at hæve.

#### Større CO<sub>2</sub>-udslip og landskabs- og naturpåvirkning

Det fremføres, at en sydlig omfartsbane vil påvirke naturen. Da der endnu ikke er foretaget en miljøkonsekvensvurdering, er det for tidligt at sige noget definitivt om påvirkninger af natur og miljø, men baseret de hidtidige undersøgelser må det forventes, at en lang sydlig omfartsbane vil medføre den største påvirkning af naturen sammenlignet med de øvrige løsninger. Omvendt forventes en østlig udfletning samlet set at medføre færre gener ved anlægsarbejdet og en mindre naturpåvirkning end de øvrige løsninger. Det er dog forhold, der skal undersøges nærmere i en kommende miljøkonsekvensvurdering af projektet, der ligeledes vil behandle mulighederne for at afværge påvirkningerne.

Det angives i det fremsendte notat, at en sydlig omfartsbane ikke vil løse de kapacitetsproblemer, der er på jernbanen gennem Ringsted. Til dette bør det understreges, at alle de fremlagte løsninger løser de kapacitetsudfordringer ift. det forudsatte trafikale grundlag for 2030 – inkl. flere standsende tog i Ringsted end i dag. Bandedanmarks trafikale beregninger viser herudover, at både en lang sydlig omfartsbane og en kort sydlig omfartsbane har højere kapacitet end de øvrige undersøgte løsninger. Omfartsbanerne indeholder ligesom de øvrige løsninger anlæg til niveaufri udfletning gennem Ringsted Station, men derudover også mulighed for at lede noget af den gennemkørende trafik uden om Ringsted Station.

Notatet fremfører, at en (kort) sydlig omfartsbane vil lede de internationale tog uden om Ringsted Station, og at dette skulle udgøre et problem for Vestdanmark. Til det bemærkes, at ingen af løsningerne umuliggør en fremtidig køreplan, hvor tog mellem København og Hamborg standser i Ringsted. Rejsende fra Vestdanmark vil dog ikke få meget gavn af en rejse via Ringsted, hvis de skal til Tyskland, men ventes i stedet at benytte toget, der kører mellem Aarhus og Hamborg via Padborg.

Det er korrekt, at anlægsfasen for en vestlig udfletning har den forventede laveste CO<sub>2</sub>-udledning ift. anlægsfasen for andre løsninger. Det bemærkes herved, at forskellen i udledninger fra anlægsfasen er relativt beskeden, hvis der sammenlignes med de potentielle årlige CO<sub>2</sub>-besparelser fra overflytning af trafik fra bil til tog. De



Side 4/4

løsninger, der giver den største tidsbesparelse og det største overflytningspotential, forventes derfor i sidste ende samlet set at give den største CO2-besparelse.”

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Benny Engelbrecht', written over a light blue rectangular background.

Benny Engelbrecht