



MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 1. september 2014  
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 22. august stillet mig følgende spørgsmål 945 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Louise Schack Elholm (V).

**Spørgsmål nr. 945:**

Ministerens kommentarer udbedes til henvendelse af 21/8-14 fra Thomas Al-bøg Olsen, Ringsted, om en udfletning øst for Ringsted, jf. TRU, alm. del – bilag 361. Ministeren bedes endvidere oplyse

- a. om ministeren har tænkt sig at få undersøgelsen af en udfletning placeret øst for Ringsted færdiggjort, inden BaneDanmark bruger 350 mio. kr. på spor, der ikke kan bruges, hvis Folketinget beslutter sig for den østlige løsning
- b. om ministeren ønsker at få belyst begge løsninger i samme detaljeringsgrad, inden der træffes en beslutning
- c. om BaneDanmarks viderebygning af den nye bane fra Køge Nord til Ringsted er et forsøg på at presse den vestlige løsning igennem.

**Svar:**

Det blev under behandlingen af L152 aftalt at udskyde beslutningen om placeringen af den niveaufri udfletning ved Ringsted station, og i juni blev der afsat 15 mio. kr. til en supplerende VVM af den østlige løsning med Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden af d. 24. juni 2014 mellem regeringen (S og RV), V, DF, SF, LA og K.

Den supplerende VVM-undersøgelse vil tage mellem 1½ og 2 år at gennemføre, og dette stod helt klart, også inden beslutningen om at gennemføre en ny VVM blev truffet, jf. besvarelse af TRU spm. 39 vedr. L152.

Årsagen til, at det tager tid at gennemføre en VVM, er blandt andet, at en VVM-undersøgelse skal belyse påvirkningen af miljøet ved en anlægsinvestering. Heri indgår mange forhold, herunder hvordan de dyr, der lever i området påvirkes. Et forhold her er kortlægning af dyrenes yngleperiode, hvorfor disse undersøgelser skal gennemføres i foråret og forsommeren. Da BaneDanmark undersøgte den vestlige løsning, blev der således gennemført undersøgelser i foråret og forsommeren 2013, hvorefter VVM processen blev afsluttet ved årsskiftet 2013/14.



Hvad angår Thomas Albøg Olsens forslag om at lade en ekstern tredjepart udføre den supplerende VVM skal bemærkes, at en VVM-proces gennemføres af en myndighed og ikke af en privat aktør. Banedanmark er anlægsmyndighed på jernbanen og er derfor den relevante part til at gennemføre VVM-undersøgelsen.

a) Nej, København-Ringsted projektet vil ikke blive sat i stå, indtil den supplerende VVM af den østlige løsning er gjort færdig.

Sidste chance for at samordne anlægget af den niveaufrie skæring med København-Ringsted projektet var i foråret 2014. Det var baggrunden for fremsættelsen af L152 i foråret 2014. Det er desværre en mulighed som ikke kommer igen. Den besparelse på ca. 90 mio.kr., der ville have været ved at igangsætte anlægget nu og koordinere det med etableringen af den nye bane København-Ringsted, er således endegyldigt gået tabt.

Etableringen af den niveaufri udflætning må i stedet – hvad enten der bliver tale om en østlig eller en vestlig løsning – forudsættes gennemført i sammenhæng med den kommende opgradering af strækningen Ringsted-Odense.

Der er dog langt fra tale om et tab på 350 mio. kr. ved gennemførelsen af en østlig løsning. Under udførelsen af København-Ringsted projektet er Banedanmark opmærksom på at begrænse et kommende omarbejde efter en eventuel beslutning af en østlig løsning. Det er på nuværende tidspunkt vurderingen, at der skønsomt vil være tale om i størrelsesordenen 50-80 mio. kr., som kan vise sig tabt, hvis en østlig løsning besluttet. Derudover vil der ved Ringsted station skulle foretages en række justeringer, uanset om der vælges en østlig eller vestlig løsning. Disse udgifter vurderes til at ligge på et væsentligt lavere niveau.

Den nye bane mellem København og Ringsted har et samfundsmæssigt afkast på ca. 6 pct. om året, og da den koster ca. 10 mia.kr., giver den en gevinst for samfundet på ca. 1/2 mia. kr. om året, når den står færdig. Hvis vi forsinker åbningen af banen med 1½ - 2 år, fordi vi venter på den supplerende VVM, kan det således indebære et tab for samfundet på op mod 1 mia.kr. Det er mere end 10 gange så meget som det, vi risikerer at skulle betale ekstra ved at bygge den niveaufrie skæring på et senere tidspunkt.

50-80 mio. kr. er selvsagt mange penge, men samfundet taber langt flere penge, hvis vi forsinker København-Ringsted projektet for at vente på den nye VVM.

b) Ja, det er derfor der er afsat 15 mio. kr. til en supplerende VVM, der skal belyse konsekvenserne af en østlig løsning ved Ringsted station.

c) Nej, det er ikke tilfældet. Banedanmarks håndtering af projektet er i fuld overensstemmelse med lovgrundlaget, herunder forudsætningen om ibrugtagning af den nye bane i 2018. Som det fremgår ovenfor, er der store samfunds-



mæssige gevinster ved at åbne København-Ringsted banen til tiden. Jeg mener herudover, at det vil være uansvarligt, hvis København-Ringsted-projektet blev forsinket, og togpassagererne og samfundet dermed skulle vente længere på de store gevinster, som banen medfører.

Side 3/3

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke