

Bilag nr. 2.2.0

Carl Diken Pedersen

Fra: "Marianne Rask" <Mariannerask@roskilde.dk>
Til: <tim@tm.dk>
"Lene Krull" <Lenekr@roskilde.dk>
Cc: 25. november 2010 13:56
Sendt: T-0189656-C102_r07.pdf; CIR132_06121985_ofVej_kap7.pdf
Vedhæft: Udgiftsfordeling i forbindelse med trafikikkerhedsprojekt i baneoverskæring
Emne: Til Transportministeriet

Roskilde Kommune ønsker at udføre et anlægsarbejde i overkørslen mellem Roskilde-Køge-Næstved-banen og den offentlige vej Salløvej i Cædstrup (overkørsel 78).

Baggrund
I løbarket er der på sydsiden af Salløvej en fællessti, der er ført igennem overkørslen. På nordsiden af overkørslen findes et blåt cykelstiel, der opfører inden vinkelinen for overkørslen, og der er således intet areal reserveret til de lette trafikanter på nordsiden af Salløvej gennem overkørslen.

For at øge trygheden for især krydsende cyklister, ønsker kommunen at udvide Salløvej mod nord, og føre en cykelbane gennem overkørslen. Dette er vist på vedlagte tegning T-0189656-C102 rev. 7.
At anlægsarbejdet vil foregå indenfor udlagt og udsat vejareal, indenfor og udenfor overkørslen.

I forslag til Høringsudgave til Vejregul for Veje og stier i åbent land, Hæfte 4.5, "Jernbaneoverkørsler og -overgange åbne for almindelig færdsel", afsnit 4.3 om tværprofil står der følgende:

"Den krydsende vejs tværprofiler føres vænndrede gennem jernbaneoverkørsler for at undgå, at vejtrafikantene foretager uhensigtsmæssige manøvrer i overkørslerne. Det sikrer bl.a., at de bløde trafikanter ikke tvinges ud på kørbanen igennem overkørslen. Hvor kantsten langs et færdselsareal må afbrydes ved krydsning af jernbanespor, forbindes kantstenslinjen med en 10 cm bred kantfiløj. Jernbaneinfrastrukturforvalteren har ansvaret for, at sikkerhedsforanstaltningerne tilpasses vejens tværprofil i overkørslen."

I forbindelse med dette projekt har kommunen haft indledende drøftelser med både bandedanmark og ekspertisen indenfor overkørsler hos Vejdirektoratet.
Herved er det fremkommet, at i cirkulære nr. 132 om offentlige veje, kapitel 7 (vedlagt) vedrørende Vejlovens §66 kan man bl.a. finde følgende:

"Sikkerhedsforanstaltningerne etableres af vedkommende jernbanestyrelse eller vejbestyrelse efter nærmere anmodning fra ministeriet. Udgifterne her til og til drift og vedligeholdelse afholdes fuldt ud af statskassen, jfr. § 86, stk. 4."

"... betaler staten for forbedringer af sikringsforanstaltninger, selv om de er nødvendiggjort af nye anlægsarbejder der ikke er så omfattende, at den ombyggede vej kan sideslides med anlæg af ny vej og arbejder, der ikke har til formål at forøge kapaciteten af motorvejstøjer, men f.eks. at sikre de svage trafikanter."

Vejdirektoratet oplyser, at præcedens ved nedlæggelse af overkørsler på privatbanerne består i, at Vejdirektoratet afholder udgifterne til selve anlægget, mens privatbanerne afholder udgifter til banevægt, m.m.

Vejdirektoratet foreslår at vi beder Transportministeriet afgøre, om bandedanmark har hjemmel til at pålægge kommunen alle udgifter i forbindelse med et projekt, der udføres på grundlag af trafikikkerhed.

Ønske om afgørelse
Roskilde Kommune er villige til at betale for anlægsarbejdet, men mener at det ville være rimeligt at jernbaneinfrastrukturforvalteren betaler det nødvendige sikkerhedsarbejde i forhold til banen (herunder banevægt, sporspærning, udarbejdelse af jernbanesikkerhedsplan, instruktion af entreprenør), samt nødvendig flytning af signaler.

Med udgangspunkt i cirkulæret og præcedens for privatbanerne vil Roskilde Kommune derfor med

baggrund i ovenstående bede Transportministeriet afgøre udgiftsfordelingen.

Roskilde Kommune planlægger at udføre dette projekt i indværende år, og vil - afhængig af Transportministeriets afgørelse - eventuelt sende en regning videre til bandedanmark efterfølgende.

Venlig hilsen

Marianne Rask

Civilingeniør, Projektleder, Trafik
Veje og Grønne områder

Køgevej 80
Postboks 100
4000 Roskilde

Dir. +45 46 31 37 16
Mobil +45 30 84 16 16
Fax +45 46 31 31 31

www.roskilde.dk

Bilag nr. 2.2.1

Carl Dixen Pedersen

Fra: "Lene Schødt Gabriel (LSGA)" <LSGA@BANE.dk>
Til: <trm@trm.dk>
Cc: "Ane Gro Jørgensen (ANGF)" <ANGF@BANE.dk>; "Marianne Rask" <Mariannerask@roskilde.dk>

Sendt: 29. november 2010 12:45

Vedhæft: Document.pdf

Emne: Udgiftsfordeling i forbindelse med trafikikkerhedsprojekt i baneoverskæring - tillæg fra Banedanmark

Til Trafikministeriet

Jeg kan forstå at Roskilde kommune, ved Marianne Rask, har søgt en afklaring fra jer vedr. betalingsfordelingen mellem initiativtager og infrastrukturforvalter, når anlægsarbejder skal ske i overkørsler for at sikre de svage trafikanter. Jeg fremsender for god ordens skyld Banedanmarks indmelding til Roskilde kommune, hvad angår Banedanmarks opfattelse af betalingsfordelingen. Vedhæftede dokument knytter sig til nedensstående mail.

Jeg bistår gerne med hjælp, såfremt I måtte have brug for oplysninger fra Banedanmark.

Med venlig hilsen

Lene Gabriel

Arealgeograf

Banedanmark

Areal & Miljø

Amerika Plads 15

2100 København Ø

T: +45 8234 7319

www.banedanmark.dk

Tænk på miljøet, behøver du at printe denne mail?

Fra: Lene Schødt Gabriel (LSGA)

Sendt: 26. november 2010 14:48

Til: "Marianne Rask"

Emne: Betaling for arbejdet i overkørsel, Gadstrup

Hej Marianne

Jeg har kigget gældende lovgivning indenfor overkørsler igennem. Jeg har vedhæftet den relevante del af cirkulæret om lov om offentlige veje (+ markeringer).

Så vidt jeg kan se skal staten (i dette tilfælde Banedanmark) kun betale for de ændringer i sikringsforanstaltningerne, som Roskilde kommunes anlægsarbejde forårsager. Og dette kun fordi der er tale om en udvidelse pga. sikkerheden for svage trafikanter og altså ikke en udvidelse for motor køretøjer.

Det betyder at:

Banedanmark betaler i dette tilfælde for ændringerne i signalernes placering.

Alle andre udgifter påhviler alene skadevolder, som i dette tilfælde er Roskilde kommune. Her under hører også udgifterne forbundet med jernbanesikkerheden.

...

Med venlig hilsen

Lene Gabriel

Arealgeograf

Banedanmark

Areal & Miljø

Amerika Plads 15

2100 København Ø

T: +45 8234 7319

www.banedanmark.dk

Tænk på miljøet, behøver du at printe denne mail?

Fuldtidsgig

Transportministeriet

Ministry of Transport

Center for Kollektiv Trafik

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Telefon +45 33 32 43 56

Telefax +45 33 38 14 38

PKM@TRM.dk

www.trm.dk <about:blankwww.trm.dk>

Til TRM Pernille Kising-Møller (Center for Kollektiv Trafik)

Fra Dit-sek [dir-sek@BANE.dk]

Emne Banedanmarks praksis betaling af banevagter m.v (fra BDK til DEP)

Sendt 12-04-2011 11:43:12

Kære Pernille

Det er ikke normalt, at Banedanmark arbejder gratis for andre myndigheder, når de er skadevolder. Banedanmark leverer som regel gratis ydelser i forbindelse med Banedanmarks myndighedsrolle, men kun samtidig i andre sammenhænge.

Udgifter til banevagter kan let løbe op i ca. 100.000 kr, men det er meget forholdsvis fra sag til sag.

Det skal også bemærkes, at hvis Banedanmark skal betale en del af eksterne projekter - her vi kun betale for den mindste del af opgaverne i et projekt, altså den administrative sikkerhedsansættelse del, frem for den ofte meget dyrtede del, der vedrører projektering og ombygning af sikringstekniske anlæg.

Med venlig hilsen

Kim Backmann Paulsen

Direktionsassistent

Banedanmark

Direktionssekretariatet

T: +45 8234 9052 | M: +45 2616 4072

kbp@bane.dk

----- Oprindelig meddelelse -----

Fra: TRM Pernille Kising-Møller [mailto:PKM@TRM.dk]

Sendt: 6. april 2011 15:14

Til: Dit-sek

Cc: Lene Schødt Gabriel (LSGA)

Emne: Til Banedanmark: Praksis vedrørende betaling af banevagter m.v (Id nr.: 125597)

Kære Banedanmark.

I forbindelse med departementets besvarelse af vedlagte henvendelse fra Roskilde Kommune vedrørende udgiftsfordeling, skal jeg bede jer undersøge, hvordan man har håndteret spørgsmålet om betaling for banevagter, spærning m.v. i forbindelse med projekter i jernbanoverkørsler, hvor Banedanmark i øvrigt skulle betale for arbejdet.

Jeg vil desuden gerne vide, hvor stor udgiften til banevagt, spærning m.v. normalt er.

Som I har svaret Roskilde Kommune, er departementet enige i, at udgiften til ændringerne i sikkerhedsforanstaltningerne i dette konkrete tilfælde skal afholdes af Banedanmark (f. cifrulære nr. 132 af 6. december 1985. Spørgsmålet er blot, om dette også omfatter udgifterne til sikkerheden i forbindelse med udførelsen af arbejdet (banevagt m.v.). Jeg mener at kunne huske at have hørt, at Banedanmark i disse tilfælde har afalt konkret med kommunerne, hvem der skulle afholde den type udgifter. Det vil derfor være rart at få af- eller bekræftet om der findes sådan en praksis.

Jeg vil gerne høre fra jer senest på torsdag d. 14. april.

Venlig hilsen

Bilag nr. 2.2.3

Bilag nr. 2.2.2

Bilag m 2.2.1

12/10-2011

2011-08-12

Danmark har d.12. august 2011 telefonisk meddelt departementet, at de altid har fulgt skadevolderprincippet og således aldrig har været inde i en vurdering af, om et projekt i en overførsel har været udført af (vej-)trafikikkerhedsmessige hensyn.

De har altså aldrig fraveget skadevolderprincippet i lov om offentlige veje § 86, stk. 5, selvom det i cirkulære 132/1985 fremgår, at skadevolderprincippet i visse situationer fraviges og staten således betaler, "for forbedringer af sikringsforanstaltninger, selvom de er nødvendiggjort af nye anlægsarbejder der ikke er så omfattende, at den ombyggede vej kan sidestilles med anlæg af ny vej, og arbejder, der ikke har til formål at forøge kapaciteten af motorvejstrøjer, men f.eks. at sikre de svage trafikkanter."

12.10.2011

10/1-2011

Resumé

Bilag m 2.2.5

---Opmødt med delelse---
Fra: TRM Pernille Kisting-Møller (mailto:PKM@TRM.dk)
Sendt: 27. september 2011 11:41
Til: Dir-sek
Emne: Til BDK: Anmodning om afklaring af praksisskifte (Id nr.: 173577)

Kære Banedanmark,

I forbindelse med spørgsmålet om udgiftsfordeling fra Roskilde Kommune, har I oplyst mig om, at I i en årække har fulgt skadevolderprincippet ufravigeligt og altså ikke har været inde i en vurdering af, hvorvidt et projekt fejtede et trafikikkerhedsmessigt hensyn.

I bemærkningerne til lov om offentlige veje § 86, stk. 5, fremgår det, at:

"Den ændrede formulering i stk. 5 præciserer den gældende retstilstand, hvorefter statsekassen alene betaler etablering og forbedring af sikringsforanstaltninger i kryds mellem veje og jernbaner, når behovet for foranstaltningerne eller forbedringen af disse skyldes udviklingen i den almindelige færdsel, herunder f.eks. byudvikling i området eller den tekniske udvikling af atomkraftingen, f.eks. en ændret udformning af lys signaler. Efter gældende praksis har staten ikke betalt disse sikringsforanstaltninger, hvis sikringen er gjort nødvendig, fordi det er tale om et nyt kryds, forslaget f.eks. af et nyt vejanlæg over banen eller en ny banestrekning over vejen eller om så væsentlig udvidelse af en eksisterende vej, at denne kan sidestilles med et nyt vejanlæg. Dette sidste vil særligt være tilfældet, når antallet af kørebaneår forøges, eller der anlægges nye cykelstier og fortove med henblik på at øge vejens kapacitet for motorvejstrøjer. Udgiften ved nye kryds afholdes af den statsansvarlige, som har taget initiativ til anlægsarbejdet. Derimod betaler staten for forbedringer af sikringsforanstaltninger, selv om de er nødvendiggjort af nye anlægsarbejder der ikke er så omfattende, at den ombyggede vej kan sidestilles med anlæg af ny vej, og arbejder, der ikke har til formål at forøge kapaciteten af motorvejstrøjer, men f.eks. at sikre de svage trafikkanter."

Lovforslaget er fra 1984 og bemærkningerne er identiske med ordlyden i cirkulære 132/1985.

Jeg skal derfor bede jer oplyse mig om, hvornår man i BDK har ændret praksis og er begyndt at følge skadevolderprincippet fuldt ud.

Jeg vil gerne høre fra jer senest torsdag morgen (d. 4. okt.).

I er velkomne til at kontakte mig, hvis I har spørgsmål.

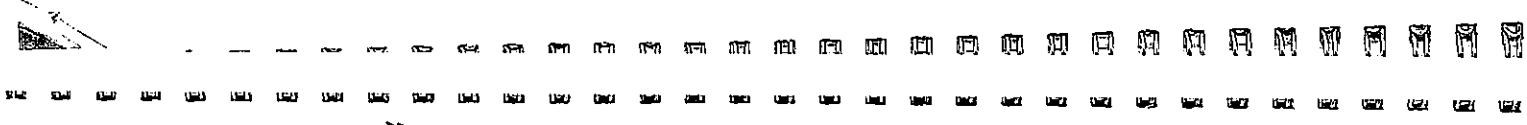
Venlig hilsen

Pernille Kisting-Møller

Fuldmægtig
Transportministeriet

Ministry of Transport
Center for Kollektiv Trafik
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K
Telefon +45 33 92 43 56
Telefax +45 33 38 14 38

PKM@TRM.dk
www.trm.dk



Bilag 2.2.7

Til: TRM Pernille Kising-Møller (Sagsbehandler, Center for Kollektiv Trafik)
Fra: Banedanmark [banedanmark@bane.dk]
Emne: SV: Til BDK: Svar til Roskilde Kommune
Sendt: 20-10-2011 10:58:19

Kære Pernille
Banedanmark har ingen bemærkninger til Departementets svarudkast til Roskilde Kommune.

Med venlig hilsen
Anders Fink
Direktionsassistent
Banedanmark
Direktionssekretariatet
T: +45 8234 9796
anf@bane.dk

---Opriindelig meddelelse---
Fra: TRM Pernille Kising-Møller [mailto:PKM@TRM.dk]
Sendt: 20. oktober 2011 09:06
Til: Dit-sek
Emne: Til BDK: Svar til Roskilde Kommune (Id nr.: 179870)

Hej Anders,
Hermed som aftalt udkast til svar til Roskilde Kommune.
Jeg vil bedde jer tjekke, at vi har gengivet jeres oplysninger korrekt.
Mvh, Pernille

Bilag m 2.2.6

Til: TRM Pernille Kising-Møller (Sagsbehandler, Center for Kollektiv Trafik), 7k@TRM.dk
Cc: Preben Jørgensen (PRE), jsk@bane.dk, Rune Rosendahl (RURO), hnm@bane.dk
Fra: Banedanmark [banedanmark@bane.dk]
Emne: SV: Til BDK: Anmodning om aftuning af praksisfaste
Sendt: 12-10-2011 14:14:22
Bilag: bilag 3 - Siv-TI - Cvk 114b (Hunup Thy).pdf; Bilag 4 - Vordingborg km119_494, vordindn u banans.pdf; Bilag 5 - Mageskiftetale Banedanmark.doc; Bilag 1 - Es-Sr - Cvk 246 (Lern).pdf; Bilag 2 - Lg-Sr - Cvk 124 (Vindensp).pdf;

Kære Pernille
Hermed et svar på dine spørgsmål om skadevolderprincipets brug i Banedanmark med udgangspunkt i de over telefonen aftalte punkter omkring, hvor længe Banedanmark har brugt skadevolderprincipet, og hvor mange gange årligt det anvendes. Jeg beklager det forsinkede svar.

På spørgsmålet, om hvor længe Banedanmark har fulgt skadevolderprincipet, har vi fundet en overenskomst helt tilbage fra 1933, hvor princippet følges (Vejbøffert er tre eksempler på overenskomster fra 1930'erne og 1970'erne, hvor princippet er blevet anvendt i forbindelse med opgraderinger og ombygninger af sikrede overkørsler - bilag 1-3). Det går også igen i Banedanmarks grave- og krydsningsstudier (se bilag 4).

Når for eksempel en vej- eller trafikændring kræver en ændring af et overkørselsanlæg for at opretholde sikkerhedsniveauet gælder skadevolderprincipet, altså bygherren på vejeændringen eller udskifningen betaler ændringen af overkørselsanlægget. Det ændrede overkørselsanlæg vil efter ombygningen overholde de ved ombygningen gældende anlægsbestemmelser, også selv om dette ikke var tilfældet før vejeændringen.

Dette kan potentielt tilskynde skadevolder til "snigende ændringer", f.eks. manglende oplysning om forhold som reet medfører ændringer i trafikbelastningen. Skadevolderprincipet er dermed svært at håndhæve, når der sker en udvikling over flere år. Det er omvendt lettere for Banedanmark at håndhæve skadevolderprincipet ved umiddelbare ændringer, f.eks. i forbindelse med et forslag til lokalplan, som indebærer mere trafik til en sikret overkørsel.

På trods af at princippet i reglen forøges håndhævet, ender Banedanmark dog i mange situationer med at betale for dele af projekter, fordi vi af Vejdirektoratet er blevet pålagt at udføre bestemte aktiviteter for at få dems godkendelse af projekter i relation til sikrede overkørsler.

Banedanmark modtager årligt over hundrede henvendelser fra eksterne interessenter, der har projekter, der influerer Banedanmarks arealer. Her er omkring 10 relateret til sikrede overkørsler. Banedanmark er i udgangspunktet positivt indstillet over for disse, men melder ud fra baggrunden, at man må indordne sig under skadevolderprincipet, samt at jernbanesikkerheden ikke på nogen måde forringes. Princippet tænkes derfor ind i hver gang Banedanmark får en ekstern henvendelse om projekter eller tilfag, der ikke vedkommer trafiktilvæksten.

Et eksempel herpå er Traasrup St., hvor kommunen vil overtage en del af Banedanmarks arbejdspladsareal til et stationscenter. Her har vi beklaget os, at vi får en ny adgangsvej og et 1:1 erstatningsareal, samt at alle udgifter afholdes af kommunen/bygherre (se bilag 5 - som er et udkast til en mageskiftetale). Et andet eksempel, som endnu er på ledstadiet, er Rode Port Roskilde, hvor man ønsker at byvokvise Øen. Her har vi beklaget os et 1:1 erstatningsareal ude i Bakkedet. Rejsekortet er også et udmærket eksempel på et projekt, hvor udstyret følger på gæstprincipet og udgifter til eventuelle ledningsomlægninger eller flytning af personafdeling samt tidsforbrug afledes af Rejsekort A/S. Vi kræver også høje opsat, hvor eksterne tilfag/lokalplaner vil kunne forøge antallet af ulovlige sporrykninger.

Vend endeligt tilbage, hvis du har flere spørgsmål.

Med venlig hilsen
Anders Fink
Direktionsassistent
Banedanmark
Direktionssekretariatet
T: +45 8234 9796
anf@bane.dk



Transportministeriet

M. A. E. N. I. T. I. A.
 Dato 3. november 2011
 J. nr. 2010-4627
 Transportministeriet
 Frederiksholms Kanal 27 F
 1220 København K
 Telefon 41 71 27 00
 Telefax 33 12 38 93
 tm@tm.dk
 www.ttm.dk
 Bank Danske Bank
 reg. 0216 kl. 4069 065880
 EAN 5788000893429
 CVR 4326577

Det vil sige, at § 86, stk. 4, er hovedreglen mens stk. 5 er undtagelsen. Lovbemærkningerne er således en undtagelse til undtagelsen i stk. 5.

Banedanmark har oplyst, at praksis er, at det såkaldte skadevolderprincip er fulgt i en række uden, at man har været inde i en vurdering af, hvorvidt der er tale om arbejder, der har til formål at sikre svage trafikanter. Ved skadevolderprincippet forstås, at den, der tager initiativ til et projekt i en jernbaneoverkørsel, også er den, der betaler for det. Praksis har således været, at hvis initiativ til projektet er taget af vejbestyrer/vejmyndighed, har denne afholdt udgifterne og tilsvarende hvis initiativ til projektet er taget af Banedanmark, har Banedanmark afholdt udgifterne.

Banedanmark har endvidere oplyst, at skadevolderprincippet indimellem kan være svært at håndhæve fuldt ud i praksis og at Banedanmark i enkelte tilfælde har afholdt udgifter i forbindelse med projekter i overkørsler, hvor vejbestyrer/vejmyndigheden har taget initiativ til projektet. Dette ændrer dog ikke på, at praksis som helt overvejende hovedregel er, at skadevolderprincippet følges.

I forhold til det rejste spørgsmål lægger departementet for det første vægt på, at der er tale om en klar lovregel. For det andet findes undtagelsen til undtagelsen alene i lovbemærkningerne og kan ikke ved fortolkning udledes af selve lovteksten. Og for det tredje har der i Banedanmark udviklet sig en mere end 25 år fast praksis, der er i overensstemmelse med ordlyden i lovteksten.

På denne baggrund er det departementets vurdering, at vejlovens § 86, stk. 5, uanset de ovenfor citerede lovbemærkninger, må fortolkes således, at når Roskilde Kommune ønsker at udføre et projekt i en jernbaneoverkørsel, så er det også Roskilde Kommune, der skal afholde alle udgifterne hertil, det vil sige i overensstemmelse med skadevolderprincippet.

Vi skal beklage den lange sagsbehandlingstid.

Med venlig hilsen

Mikkel Sune Smith

Kontorchef

Kopi af dette brev er sendt til Banedanmark.

Roskilde Kommune

Att. Marianne Resk

Svar på henvendelse om udgiftsfordeling i forbindelse med trafikikkerhedsprojekt i baneoverskæring

Roskilde Kommune har d. 25. november 2010 henvendt sig til Transportministeriets departement vedrørende et spørgsmål om fortolkning af vejlovens § 86, stk. 5.¹ Roskilde Kommune har spurgt til, hvem der skal afholde udgifterne til et projekt i en jernbaneoverkørsel på Banedanmarks net, hvor projektet udføres af hensyn til trafikikkerheden.

Departementet har ved fortolkningen forholdt sig til den situation, at der er tale om en krydsning mellem Banedanmarks net og en vej, hvor Roskilde Kommune er vejbestyrer.

Roskilde Kommune har i sin henvendelse henvist til cirkulære nr. 132 af 6. december 1985 om offentlige veje. Da cirkulærets punkt 46 er en gengivelse af lovbemærkningerne til vejlovens § 86, stk. 5, jf. L 43, fremsat d. 31. oktober 1984, har departementet foretaget en almindelig lovfortolkning af bestemmelsen.

Indledningsvist bemærkes det, at følgende er fastsat i vejlovens § 86:

"Stk. 4. Udgifter til etablering, drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltninger afholdes af statskassen.

Stk. 5. Reglen i stk. 4 finder ikke anvendelse, når sikkerhedsforanstaltningerne eller forbedringerne af disse er forårsaget af nye anlægsarbejder på vej- eller banenettet, eller når omfang af de foranstaltninger, der hidtil er betalt af vejbestyrer, henholdsvis vejmyndighed, eller jernbaneinfrastrukturforvalter, reduceres. I disse tilfælde betales anlæg, drift og vedligeholdelse af vedkommende vejbestyrer, henholdsvis vejmyndighed, eller jernbaneinfrastrukturforvalter."

Det fremgår af lovbemærkningerne, at "Derimod betaler staten for forbedringer af sikringsforanstaltninger, selv om de er nødvendiggjort af nye anlægsarbejder, der ikke er så omfattende, at den ombyggede vej kan sideslides med anlæg af ny vej, og arbejder, der ikke har til formål at forege kapaciteten af motor køretøjer, men f.eks. at sikre de svage trafikanter."

1. Lov nr. 893 af 9. september 2009 om offentlige veje

Bilag m 2.2.9.

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: TRM Pernille Kising-Møller [mailto:PKM@TRM.dk]

Sendt: 31. oktober 2011 11:20

Til: DIR-KVA

Emne: Vs: Lynhøring: Bestemmelser om overkørsler i jernbaneloven (Id nr.: 183551)

Kære VD.

Da Søren Møller Larsen ikke er på kontoret i dag, sender jeg - på grund af den korte frist - denne bestilling direkte til jer.

Mvh. Pernille Kising-Møller

Til TS - Trafikstyrelsen; Direktions Sekretariat (BDK); TRM Søren Møller Larsen (Sagsbehandler, Center for Veje og Broer)

Cc: TS Mari Ruuhj; Center for Veje og Broer

Fra TRM Pernille Kising-Møller (Sagsbehandler, Center for Kollektiv Trafik)

Emne Lynhøring: Bestemmelser om overkørsler i jernbaneloven

Sendt 31-10-2011 11:04:00

Kære alle.

Jeg har vedhæftet udkast til nye bestemmelser om udgiftsfordelingen i forbindelse med sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler med henblik på jeres eventuelle bemærkninger.

I forbindelse med overførelsen af vejlovens kapitel 7 om jernbaneoverkørsler til jernbaneloven, har vi fundet behov for en opdatering af reglerne om udgiftsfordelingen. Vi har forsøgt at ramme, hvad praksis er i dag samt hvad der nemmest kan administreres i praksis.

På grund af den stramme tidsplan for lovforslaget, vil jeg gerne have jeres bemærkninger senest på torsdag d. 3. november.

I er velkomne til at kontakte mig, hvis I har spørgsmål.

Venlig hilsen

Pernille Kising-Møller

Fuldmægtig

Transportministeriet

Ministry of Transport

Center for Kollektiv Trafik

Fredriksholms Kanal 27 F

DK- 1220 København K

\$ X Udgifter til drift og vedligehold af sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, afholdes af jernbaneinfrastrukturforvalteren, medmindre anden fordeling er fastlagt ved overenskomst.

Stk. 2. Overenskomster om anden fordeling af udgifterne kan ikke indgås efter denne lovs ikrafttræden.

Bemærkninger

Det er ifølge gældende EU-direktiver jernbaneinfrastrukturforvalteren, der har ansvaret for sikkerheden i overkørslen. Det foreslås, at det altid er jernbaneinfrastrukturforvalteren, der skal afholde udgifter til almindelig drift og vedligehold af sikkerhedsforanstaltningerne. Dette gælder også sikkerhedsforanstaltninger, hvor vejmyndigheden/vejbestyrelsen har afholdt udgifterne til etablering eller eventuelt forbedring af sikkerhedsforanstaltningerne jf. den foreslåede Y. At disse drift- og vedligeholdelsesudgifter – for sikkerhedsforanstaltninger, hvor vejbestyrelsen/Vejmyndigheden har afholdt udgifter til etablering eller forbedring – fremover skal afholdes af jernbaneinfrastrukturforvalteren, er en ændring i forhold til den gældende bestemmelse i vejlovens § 86, stk. 5, hvorefter den instans, der forårsager et projekt i en jernbaneoverkørsel også er den instans, der skal afholde udgifterne til anlæg, drift og vedligeholdelse. Baggrunden for denne ændring er, at det er mest hensigtsmæssigt, for at sikre et tilfredsstillende sikkerhedsniveau, at det er den, der er ansvarlig for sikkerheden i overkørslen, der skal bære udgifterne til drift og vedligehold.

I dag findes der overenskomster for visse overkørsler, hvor der er aftalt en udgiftsfordeling, der pålægges vejbestyrelsen/vejmyndigheden at afholde udgifterne til drift og vedligehold af sikkerhedsforanstaltningerne. Det foreslås, at de overenskomster, der er gældende, opretholdes.

Idet hovedreglen i forslaget er, at udgifter til drift og vedligehold afholdes af jernbaneinfrastrukturforvalteren, foreslås det, at der ikke efter lovens ikrafttræden kan indgås overenskomster, der indeholder vilkår om en anden udgiftsfordeling.

\$ Y Når et anlægsarbejde i en jernbaneoverkørsel medfører behov for etablering af nye eller forbedring af bestående sikkerhedsforanstaltninger, afholdes udgifterne til disse af vedkommende vejbestyrelse henholdsvis vejmyndighed, hvis ændringen i sikkerhedsforanstaltningerne skyldes anlægsarbejder på vejnettet. Tilsvarende afholdes udgifterne af jernbaneinfrastrukturforvalteren, hvis ændringen i sikkerhedsforanstaltningerne skyldes anlægsarbejder på banenettet.

Bemærkninger

Det foreslås, at den instans, der forårsager et anlægsprojekt i en overkørsel, også er den, der skal afholde udgifterne til de ændringer i sikkerhedsforanstaltningerne, der er påkrævet for at overkørslen lever op til gældende sikkerhedskrav. Det gælder udgifter til både ombygning, forbedringer og etablering af helt nye sikkerhedsforanstaltninger. Ordningen svarer til den der findes i dag med den undtagelse, at udgifterne til fremtidig drift og vedligehold af de sikkerhedsforanstaltninger, der er betalt af den, der har forårsaget projektet, ikke længere også skal afholdes af den, der har forårsaget projektet. Disse udgifter foreslås fremover afholdt af jernbaneinfrastrukturforvalteren, se de specielle bemærkninger pkt. X.

Det vil sige, at hvis det er vejbestyrelsen/vejmyndigheden, der initierer et projekt, der medfører forbedring eller etablering af sikkerhedsforanstaltningerne, afholder vejbestyrelsen/vejmyndigheden udgifterne til disse, men udgifterne til den fremtidige drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltningerne afholdes af jernbaneinfrastrukturforvalteren.

Udgifter til ændringer i sikkerhedsforanstaltninger, der ikke kan hentes til et anlægsprojekt, afholdes af jernbaneinfrastrukturforvalteren, der som ansvarlig for sikkerheden i overkørslen skal sørge for, at overkørslen lever op til gældende sikkerhedskrav. En sådan ændring vil typisk være tilfældet, hvor jernbaneinfrastrukturforvalteren selv vurderer - f.eks. som følge af den almindelige udvikling i trafikken - at yderligere sikkerhedsforanstaltninger er påkrævet. Herudover kan Trafikstyrelsen som tilsynsmyndighed vurdere, at der er behov for at pålægge jernbaneinfrastrukturforvalteren at etablere eller ændre sikkerhedsforanstaltningerne.

DRYTO 3. november 2011 11/16855 DOKUMENT 11/16855 SAGSBEHANDLER Ulik Winther Blindum MAIL ud@vd.dk TELEFON 7244 3457

Transportministeriet
Center for kollektiv trafik
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K.



**HØRINGSVAR VEDR UDGIFTSFORDELING MELLE
VEJBESTYRELSER OG JERNBANEINFRASTRUKTUR-
FORVALTERE**

Transportministeriet ved Center for kollektiv trafik har med mail af 31. oktober 2011 anmodet Vejdirektoratet om bemærkninger til udkast til en ny lov, der bl.a. indeholder paragraffer om udgiftsfordeling mellem vejbestyrelser og jernbaneinfrastrukturforvaltere til sikkerhedsforanstaltninger, der er åbne for almindelig færdsel.

Ad \$ X

Vejdirektoratet er enig i, at jernbaneinfrastrukturforvalteren er ansvarlig for sikkerhed i overkørslerne og derfor også skal bære udgifterne for drift og vedligehold.

Men Vejdirektoratet er ikke enig i, at allerede indgåede overenskomster skal opretholdes. Det er væsentligt, at der er et entydigt og klart snit for alle overkørselsanlæg, som er forståelig for trediepart. Dette vil samtidig være en betydelig administrativ lettelse i forhold til i dag.

Ad \$ Y

Vejdirektoratet er ikke enig i, at alle tilfælde skal den instans, der forårsager et anlægsprojekt i en overkørsel, også være den, der skal afholde udgifterne til de ændringer i sikkerhedsforanstaltningerne, der er påkrævet, for at overkørslen lever op til gældende sikkerhedskrav. Det gælder udgifter til både ombygning, forbedringer og etablering af helt nye sikkerhedsforanstaltninger.

Vejdirektoratet er tilsvarende ikke enig i det anførte "Ordningen svarer til den, der findes i dag..."

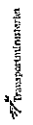
Vejdirektoratet har ved de ca. 325 overkørselsanlæg, der findes ved privatbaner administreret i overensstemmelse med cirkulære nr. 132 af 06/12/1985 om lov om offentlige veje pkt. 46. Det har betydning, at kun hvor der godkendes en ny vejbygning eller ombygning af en vej fra 2 til 4 spor, som til dels kan sammenlignes med et nyt vejanlæg, har den vejsvarlige betalt for sikkerhedsforanstaltninger. Ved alle andre vejændringer, hvor det typisk i de senere år har været nye stianlæg, har Vejdirektoratet afholdt udgifterne til flytning og evt. udvidelse af sikkerhedsforanstaltningerne.

Tages eksemplet med et nyt stianlæg, som bl.a. medfører stibomme, kan relæantægget være så udbygget, at det nødvendiggør en hel ny styreenhed og måske ændringer i banens eget sikringsanlæg. Det kan således betyde særdeles store udgifter, der gør at vejbestyrelsen slutter stianlæg ved overkørslen. Herved får jernbaneinfrastrukturforvalteren ansvaret for sikkerheden i selve overkørslen, hvor det kan være særdeles trafiksikkerhedsfarligt, at de bløde trafikanter skal ændre trafikretning ud på kørebanelen og ikke er separeret fra den krydsende trafik igennem overkørslen.

Det anføres, at vejmyndighed (kommunal vejbestyrelse for private fællesveje) skal afholde udgifter til flytning eller udvidede sikkerhedsforanstaltning. Vejdirektoratet må gå ud fra, at Banedanmark (og/eller Trafikstyrelsen) ikke kan pålægge en vejmyndighed eller de ansvarlige for en privat fællesvej disse udgifter.

En anden problemstilling i relation til sikkerheden, som Vejdirektoratet har konstateret i jernbaneoverkørsler på hovedlandevejstnettet i Sdr. Jylland er, at der ikke med ny overkørselsbelægning ved spormodernisering er taget det fornødne sikkerhedsmæssige hensyn til hovedlandevejens optagne færdselsarealer. Denne problemstilling bør sammentænkes som et delelement af sikkerheden i en jernbaneoverkørsel. Den manglede regel om, at vejfærdselselementer skal føres uændret igennem en overkørsel og sikkerhedsforanstaltningerne placeres udenfor belagte færdselsarealer, bør sikres igennem lovgivningen.

Sammenfattende vil Vejdirektoratet lægge vægt på, at det både med drift- og vedligeholdelsesudgifter og konsekvenser for sikkerhedsforanstaltninger ved anlægsarbejder udgiftsmæssigt, er jernbaneinfrastrukturforvalteren, der har det sikkerhedsmæssige og økonomiske ansvar – dette også i god overensstemmelse med EU direktiver og BEK nr. 1094 af 21.09.2011.





DEPARTEMENTET

Dato **11 DEC 2013**
J. nr. 2012-27282

Transportministeriet
Bredekelehus Kanal 27 F
1220 København K

Telefon +45 747 100
tms@tm.dk
www.tm.dk

Bank Danske Bank
reg. 0216 11 1009 06586
EAN 5798080893429
CVR 4326377

Carl Dixen Pedersen

cdp@blaug.dk

Kære Carl Dixen Pedersen.

Du har på vegne af Tønder Kommune henvendt dig til Transportministeriet d. 19. september 2013 vedrørende ændringen af lov om jernbane og lov om offentlige veje i sommeren 2012.

Transportministeriet er på baggrund af din henvendelse blevet opmærksom på, at der ikke i lovforslaget er taget højde for det høringssvar, som Vejdirektoratet afgav d. 3. november 2011 til forslaget vedrørende bestemmelserne om jernbaneoverkørsler. Dette er en fejl, som Transportministeriet først nu er blevet opmærksom på. Det er ikke normalt, at man oversender styrelsers høringssvar til Folketinget, men den praksis, der fandtes på privatbanernes net, som Vejdirektoratet gør opmærksom på i høringnotatet, burde have været afspejlet i forslaget, så det fremgik, at der ikke var en helt ens praksis på området.

Inden lovændringen skulle skadevolderen afholde udgifter til *etablering, drift og vedligeholdelse* af sikkerhedsforanstaltningerne. Når der var tale om udgifter til sikkerhedsforanstaltninger, der skulle sikre svage trafikanter, har der tilsyneladende været administreret forskelligt på Banedanmarks net og på privatbanernes net, således at det har været forskelligt, om udgifterne i disse tilfælde blev afholdt af Banedanmark, Vejdirektoratet eller kommunen (om man i disse tilfælde fraveg skadevolderprincippet eller ej).

Med lovændringen afskaffedes skadevolderprincippet for så vidt angår *vedligeholdelse og drift* af sikkerhedsforanstaltningerne, hvilket betyder, at infrastrukturforvalterne i dag skal afholde de udgifter til fremtidig drift og vedligehold, der for lovændringen skulle afholdes af kommunerne. Skadevolderprincippet gælder nu fuldt ud for *etablering* af sikkerhedsforanstaltninger, hvilket betyder, at kommunerne fremover altid skal betale for etablering af sikkerhedsforanstaltninger, der skal sikre svage trafikanter.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at ordningen svarer til den ordning, der gjaldt på det tidspunkt, med den undtagelse, at skadevolderprincippet ikke længere gælder for så vidt angår udgifterne til fremtidig *drift* og *vedligehold*, der dermed fremover altid skal afholdes af infrastrukturforvalterne.

Herved er der også tilgodeset ministeriets ønske om, hvad der nemmest kan administreres.

Med venlig hilsen

Niels Christian Skov Nielsen
Driftsdirektør



Carl Dixen Pedersen

Fra: "Carl Dixen Pedersen" <cdp@hlaug.dk>
 Til: <trm@trm.dk>; "TRM Pernille Kisting-Møller" <PKM@TRM.dk>; "Lars-Erik Skydsbjerg" <les@loender.dk>; "Bjarne Lønng" <bl4@loender.dk>; <marianneask@roskilde.dk>
 Cc: "Nikolaj Sveistrup" <NIS@kl.dk>
 Sendt: 30. december 2013 13:54
 Vedhæft: Transportministeriet_spørgsmål.doc
 Transportministeriet
 Center for kollektiv trafik
 Att.: Kontorchef Mikkel Sune Smith

Hermed opfølgning på TRM'S brev af 11. december 2013.

De fejlagtige oplysninger, der er angående jernbaneoverkørsler, i bemærkninger til lovforslag "Lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje" vil blive meddelt Transportudvalget i løbet af januar måned 2014.

Det bedes venligst oplyst, hvornår der kan forventes svar på vedhæfede brev.

Med venlig hilsen

Carl Dixen Pedersen
 Konsulent.

Jeg beskyttes af den gratis SPAMfighter til privatbrugere. Den har indtil videre sparet mig for at få 4559 spam-mails. Betalende brugere får ikke denne besked i deres e-mails. Hent gratis SPAMfighter her: <http://www.spamfighter.com/da>

Den afvigelse fra den dagældende ordning, der således ikke fremgår eksplicit af bemærkningerne, har derfor alene betydning for udgifterne til etablering af sikkerhedsforanstaltninger, der skal sikre suage trafikanten på privatbanernes net. Men dette burde naturligvis have fremgået af bemærkningerne alligevel.

Der gøres opmærksom på, at Kommunerne er DUT-kort i forbindelse med lovforslaget, og at der også foregik DUT-forhandlinger med kommunerne i den forbindelse vedrørende overkørslerne i foråret 2012.

Med venlig hilsen



Mikkel Sune Smith
 Kontorchef

30.12.2013

Transportministeriet

Center for kollektiv trafik

Att.: Kontorchef Mikkel Sune Smith

”Cirkulære nr. 132 af 06.12.1985 – cirkulære om lov om offentlige veje” i relation til etablering af ny dobbeltrettet cykelsti igennem jernbaneoverkørsel nr. 129 for Borgumsvej.

”Lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje.”

Med brev af 11. december 2013 besvares Tønder kommunes brev til Transportministeriet (TRM) af 19. september 2012.

TRM meddeler, at der ikke i lovforslaget er taget højde for det høringssvar, som Vejdirektoratet afgav d. 3. november 2011, til forslaget vedrørende bestemmelserne om jernbaneoverkørsler. TRM erkender, at det er en fejl, men TRM oplyser ikke noget om, hvad der vil blive foretaget overfor lovgiverne for denne fejlinformation, der er i bemærkningerne til lovforslaget.

Hvad har TRM tænkt sig at gøre i den anledning?

TRM bemærker ikke, i førnævnte brev af 11. december 2013, noget om, det anførte vedrørende jernbaneoverkørsel nr. 129 for Borgumsvej og dermed også indirekte for jernbaneoverkørsel nr. 78 i Roskilde kommune, idet TRM d. 13. september 2012 har besvaret Tønder kommunes henvendelse om ovk. 129 for Borgumsvej med TRM's brev af 3. november 2011 til Roskilde kommune.

Der er d. 23. december 2013 fra Bandedanmark (BD) modtaget nogle manglende oplysninger om nye stianlæg igennem BD jernbaneoverkørsler.

Der kan herefter konkluderes på baggrund af hidtidige korrespondance og oplysninger fra forskellig side samt lovgivningen mv. på området følgende:

1. Der er siden, cirkulære nr. 132 af 6. december 1985 trådte i kraft for henholdsvis BD og Privatbanernes net, kendskab til etablering af i alt 21 nye stianlæg igennem jernbaneoverkørsler.

jernbaneoverkørsler. I den forbindelse kan bl.a. henvises til firmaet Trafitec's

litteraturstudium for Vejdirektoratet ”Spærretidens betydning for antallet af ulovlige krydsninger og uheld ved jernbaneskæringer”, december 2007.

Set i relation til denne sammenkædning af vej- og banetrafik er det logisk, at banen også afholder udgifterne til ændrede sikkerhedsforanstaltninger i forbindelse med nye stianlæg.

5. I de tidligere anførte nye stianlæg igennem BD-overkørsler, har TRM ved 5 nye stianlæg godkendt, at BD afholder udgifterne til sikkerhedsforanstaltningerne.

Det seneste nye stianlæg, hvor BD har afholdt udgifterne til sikkerhedsforanstaltningerne, er sket i 2011/12.

6. I cirkulære nr. 132 anføres i indledningen bl.a. ”Som led i regelsaneringsarbejdet har ministeriet fundet det formålstjenligt at udsende et nyt samlet cirkulære, der uddyber lovens bestemmelser”

Endvidere er anført ”De realitetsændringer, der er sket ved ændringsloven af 1985, er omtalt under cirkulærets punkter...”, hvor bl.a. er nævnt pkt. 46 (Kapitel 7. Forholdet til jernbaner)...

Mere klart kan det vel ikke udtrykkes overfor de myndigheder, vejbestyrelser etc., hvad lovgivningen er på området.

Når kommunerne Roskilde og Tønder henholder sig til pkt. 46 er det lovmæssigt korrekt, at de kræver, at BD afholder udgifterne til de fornødne sikkerhedsforanstaltninger.

Er TRM enig i dette?

Når TRM i brevet til Roskilde kommune anfører en anden lovfortolkning end den i CIR nr. 132, hvilket har særdeles betydelige negative økonomiske konsekvenser generelt for vejbestyrelserne, er spørgsmålet, med hvilken hjemmel har TRM til at foretage denne ændring uden høring af de myndigheder mv. som bliver berørt af den nye lovfortolkning til brug for afgørelser over for Roskilde og Tønder kommune?

Hvilke bevæggrunde har TRM for at foretage denne lovfortolkning, når der ved ca. 90 % af nye stianlæg er administreret efter CIR nr. 132?

I aktindsigtsmateriale er der en mail fra TRM, dateret d. 20. oktober 2011 til BD anført:

"Hej Anders

Hermed som aftalt udkast til svar til Roskilde kommune".

Dette tyder på, at der mellem BD's mail til TRM, dateret d. 12.10.2011 og førnævnte mail af 20.10.2011 har været kommunikation.

Der skal herved anmodes om aktindsigt, hvis der for denne periode foreligger skriftligt materiale, telefonnotater etc.

Både TRM's og BD's sagsbehandling bærer meget præg af manglende logbog for løbende videnovertagelse på overkørselsområdet i CIR nr. 132's gyldighedsperiode.

Giver ovennævnte redegørelse anledning til, at TRM vil fremsende nye svar på henvendelse om udgiftsfordeling i forbindelse med nye stianlæg igennem BD's overkørsler til Tønder og Roskilde kommuner?

Det oplyses sidst i TRM's brev af 11. december 2012, at der er foretaget DUT-høring og forhandlinger i foråret 2012 med kommunerne.

Med henvisning til i det nærværende brev anførte, må det antages, at høring og forhandling er sket på et fejlagtigt grundlag.

Af den grund skal anmodes om aktindsigt i det materiale, der har ligget til grund for høring og forhandlinger.

Med venlig hilsen
Carl Dixen Pedersen
Konsulent

Til: Michael Erbs
Cc: Direktions Sekretariat (BDK)
Fra: TRM Pernille Kising-Møller (PKM@TRM.dk)
Emne: Svar: SV: Videre sendelse af henvendelse fra Tønder Kommune om betaling for sikkerhedsforanstaltninger for bløde trafikanter i jernbaneoverkørsel 129 på BenaDanmarks strækning Bramming-Tønder
Sendt: 13-09-2012 09:55:42
Bilag: img-Y03105044-0001.pdf; image001.jpg; image002.jpg; image003.png; image004.jpg;

Kære Michael Erbs.

For en ordens skyld skal jeg oplyse, at vejlovens regler om overkørsler pr. 1. juli 2012 er erstattet af regler i jernbaneloven.

Banedanmark har oplyst, at stibomlægget blev taget i brug d. 9. februar 2012. På det tidspunkt var vejlovens bestemmelser om overkørsler stadig gældende, og det er derfor det regelsæt, vi foretager en fortolkning af.

Transportministeriets departement har i en tidligere sag taget stilling til spørgsmålet om anvendelsen af cirkulære nr. 132 af 6. december 1985. Jeg vedlægger en kopi af vores brev til Roskilde Kommune.

Af brevet fremgår det, at cirkulærets undtagelse til skadevolderprincippet er fortængt af en mere end 25 år fast praksis.

Det er derfor vores vurdering, at udgiftsfordelingen i denne sag bestemmes af skadevolderprincippet.

I de gældende regler om overkørsler (jernbaneloven) er skadevolderprincippet hovedreglen ved etablering eller ændring af sikkerhedsforanstaltninger.

Du er velkommen til at kontakte mig, hvis du har spørgsmål.

Venlig hilsen

Pernille Kising-Møller

Fuldmægtig

Transportministeriet

Ministry of Transport

Center for Kollektiv Trafik

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Telefon +45 33 92 43 56

Telefax +45 33 38 14 38



REFERAT

Projekt Sporombygning Bramming - Tønder
Emne Gennemgang overkørsler Tønder Kommune
Dato 08.12.2010
Sted Hotel Dagmar, Ribe
Møde nr. 1
Referent Gitte Niewald de Place (GNP)
Deltagere Tønder Kommune:
 Uwe Johansen (UJO)
 Bandedanmarks:
 Tom S. Andersen (TSA) Projektleder
 Erik Justesen (XERJ) Projekteringsleder spor
 Steen Jørrn Ingwersen (SJIIN) Ass. Projektleder
 Tina Mørgaard Andersen (TMOA) Kommunikationsmedarbejder
 Jens Bykaar-Jørgensen (JBYJ) Projekteringsleder Broer

Rambøll:
 Gitte Niewald de Place (GNP) Projektleder
 Flemming B. Christensen (FBC) Fagleder Spor
 Thomas Mårcher Jensen (TMJ) Projektmedarbejder Vej
Dato 2010-12-20
Rambøll
 Oluf Palmes Allé 23
 DK-8200 Aarhus N
T +45 8804 7700
F +45 8804 7625
 www.ramboll.dk

Fåvarende Ingen
Kopi til Mødedeltagere
Næste møde

- Dagsorden**
1. Indledning v/Tom Andersen, Bandedanmark
 2. Gennemgang af broarbejder v/Jens Bykaar-Jørgensen, Bandedanmark
 3. Gennemgang af overkørsler v/Rambøll
 4. Kommunikation før- og under udførelsen v/Tina Mørgaard Andersen, Bandedanmark
 5. Evt.
 6. Afslutning v/Tom Andersen, Bandedanmark

1. Indledning v/Tom Andersen, Bandedanmark

TSA bød velkommen og præsenterede deltagerne fra Bandedanmark og Rambøll.

TSA oplyste at sporombygning Bramming - Tønder skal udføres i perioden 25.06.2011 til 14.11.2011, hvor strækningen Bramming - Ribe dog er planlagt afsluttet i løbet af august måned 2011.

I forbindelse med sporombygningen vil der blive udført vedligehold på udvalgte broer og enkelte broer udskiftes.

Mødets formål er at orientere Tønder Kommune om disse arbejder samt få en dialog omkring de foreslåede projektlestninger og udførelsesterminer.

Tønder Kommune har endvidere mulighed for at oplyse om eventuelle ønsker omkring udførelse af kommunale arbejder ifm. sporombygningen.

2. Gennemgang af broarbejder v/Jens Bykaar-Jørgensen, Bandedanmark

I forbindelse med at strækningen Bramming - Tønder sporombygges skal der foretages arbejder på en enkelt bro. Det drejer sig om følgende:

Bro nr. 23485 Brede å, hvor der skal etableres en ny bro.

Tønder Kommune ønsker undersøgt om det er muligt at forberede broen til udbygning med cykelsti. Kommunen har ikke pt. været i kontakt med berørte lodsejere.

Kommunen bedes kontakte Knud V. Christensen, BDK (KVC@bane.dk) vedr. ovenstående.

Endvidere skal kantfælkelser hæves på vejlømlerføring ved Rømtavej da der indbygges en nye skinner og sveller som totalt har en højere samlet overbygningshøjde end de eksisterende samt et ønske om at hæve længdeprofilen det pågældende sted.

TSA undersøger overenskomsten/aftalen mellem Tønder Kommune og BDK.

3. Gennemgang af overkørsler v/Rambøll

På mødet blev de udarbejdede overkørselsplaner gennemgået. I nedenstående liste er de pågældende overkørsler oplyst og de på mødet fremkomne bemærkninger/kommentarer fremgået.

Den fremtidige belægningsstype i overkørslerne er vurderet ud fra den forventede trafikbelastning samt sikringsvinklen mellem vej og bane.

Asfaltbelægningen i overkørslen reguleres som min. indtil 2,5 m for nærmeste skønne, da det jf. ny bekendtgørelse fra Trafikstyrelsen er BDK's ansvarsområde. Er der af hensyn til det fremtidige vejprofil behov for yderligere regulering vil dette blive foretaget.

Af listen fremgår endvidere hvilke overkørsler som Bandedanmark v/Rambøll ønsker trafiktal på for vurdering af om valgt belægningsstype er dækkende. Trafiktallene ønskes fremsendt til Gitte Niewald de Place (GNP@ramboll.dk).

Kommunen bedes vurdere om der er perioder, hvor det ikke er hensigtsmæssigt at de pågældende overkørsler lukkes.

27.578	63	Jægervej	Overkørsel ombygges	Legen eller dædige alternativer	Trafikalt fra Tønder Kommune ønskes tilsendt.
28.156	64	Kogsvej	Overkørsel ombygges	Overkørsel 68 Galjevang og/eller 72 Tingvej	Placering af kile undersøges og Rambøll undersøger om det er muligt at etablere forov gennem øvk.
30.624	69	Galjevang	Overkørsel ombygges	Overkørsel 69 Galjevang	Trafikalt fra Tønder Kommune ønskes tilsendt.
32.227	72	Tingvej	Overkørsel ombygges	Overkørsel 71 Vangsbøvej	Tønder kommune ønsker at der etableres en "cykelstrømme" ved at indskrænke kørebånden. Rambøll undersøger om denne løsning er en mulighed.
36.177	79	Ullerupvej, Skarbak	Overkørsel ombygges	Overkørsel 80 Gl. Ullerupvej	Tønder kommune ønsker at der etableres en "cykelstrømme" ved at indskrænke kørebånden. Rambøll undersøger om denne løsning er en mulighed.
36.523	90	Gl. Ullerupvej, Skarbak	Overkørsel ombygges	Overkørsel 79 Ullerupvej	Trafikalt fra Tønder Kommune ønskes tilsendt.
37.191	81	Åbensåvej, Skarbak	Ombygges +1 spor nedlægges	Overkørsel 82 Energvej	I forbindelse med et naboprojekt etableres der cykelsti i overkørslen samt nyt BUES-anlæg. Projektet er ikke pt. sendt til godkendelse hos kommunen, men dette forventes frem sendt inden jul. Det ene spor i overkørslen fjernes ifm. sporenybyrning.
45.412	99	Norre Vollum	Overkørsel ombygges	Overkørsel 101 Sønder Vollum	Trafikalt fra Tønder Kommune ønskes tilsendt.

48.515	105	Hærresvej	Overkørsel ombygges	Overkørsel 106 Brede Bygade	Sporet foreslges hævet i overkørslen.
48.828	106	Brede Bygade, Bredebro	Skærer i overkørsel +1 spor nedlægges	Overkørsel 105 Hærresvej	I forbindelse med et naboprojekt etableres nyt BUES-anlæg. Projektet er ikke pt. sendt til godkendelse hos kommunen, men dette forventes frem sendt inden jul sammen med øvk 81.
49.296	107	Langgørvej, Bredebro	Spør i overkørsel nedlægges	Overkørsel 106 Brede Bygade	8-punktsprogram udarbejdes ifm. ombygningen, da det ene spor i overkørslen nedlægges, hvorved bomme og signaler skal flyttes. Overenskomst mt. Tønder kommune og BDK for overkørslen skal afklares.
63.362	179	Bargumvej, Tønder	Overkørsel ombygges	Overkørsel 130 Strucksållig	Trafikalt fra Tønder kommune ønskes tilsendt. Tønder kommune ønsker at der etableres cykelsti i begge sider af overkørslen. Det undersøges om der kan indbygges stråli i overkørslen i stedet for stiftudo, hvorved der vil blive indbygget 92500 kvelle 1,5-2 m for og eller overkørslen, således at den er forberedt for en senere udvidelse af stråbelagningen. Der er beliggende en folkeskole i umiddelbar nærhed og arbejder i overkørslen bør udføres i sommerferien sammen med Tø- st og øvk 130.
63.741	130	Strucksållig, Tønder	Overkørsel ombygges og 1 spor nedlægges	Overkørsel 129 Bargumvej	Trafikalt fra Tønder Kommune ønskes tilsendt. Det er endnu ikke endeligt afklaret om der skal etableres en cykelsti i overkørslen til Tinglev overkørslen. Tønder kommune ønsker en

				<p>Cykelssti bagge sider af overkørslen, da det er en skolevej.</p> <p>Det undersøges om der kan indbygges stribet overkørsel i stedet for stiftund, hvorved der vil blive indbygget SP2300 svelle 1,5-2 m før og efter overkørslen, således at den er forberedt for en senere udførelse af strålbeklægningen.</p> <p>Da det er en skolevej har den udføres i sommerferien. Sammen med Tårst og øvk 129.</p> <p>8-punktsprogram udnævnes ifm. ombygningen, da det ene spor i overkørslen nedlægges, hvorved bømme og signaler skal flyttes.</p>
--	--	--	--	---

Tønder kommune bedes hurtigst muligt efter mødet gennemgå de udleverede omkørselsplaner for kommentering af disse.

Trafikalt og kommentarer til omkørselsplaner fremsendes fra Tønder kommune til Rambøll senest d. 7. januar 2011.

I udbudsmaterialet er det beskrevet, at den vindende entreprenør udarbejder detalplan for lukning af overkørslerne og skilteplaner med tilhørende myndighedsgodkendelse.

4. Kommunikation før- og under udførelsen v/Tina Nørgaard Andersen, Bandedanmark

BDK vil både før og under udførelsen sikre god kommunikation til naboer og øvrige trafikanter.

Kopli af nabobreve kan sendes til kommunen, hvis ønsket.

BDK ønsker, at kommunen melder tilbage, hvis der er skoler eller lignende i nærheden som skal informeres ifm. lukning af en overkørsel.

BDK udarbejder en samlet kommunikationsplan for alle de BDK projekter, som er i området.

Der etableres et link fra BDK's hjemmeside til Tønder kommunes hjemmeside og omvendt. Tønder kommune fremsender oplysning om hjemmesiden til BDK.

Bilag 2.2.15



TØNDER KOMMUNE

Bandedanmark
Anlæg og Fornyelse
Lumbyesvej 34
7000 Fredericia

Direkte tlf.: 74 92 92 55
Mail: les@toender.dk
Sags id.:
05.00.00-G00-6-11

02-11-2012

Vedr.: Faktura-numre 0030317581_0030317582 og 0030321240: Vedligeholdelsesarbejder på Bargumsvej og Rømqøvej.

Tønder Kommune har hñv. den 31. december 2011 og den 27. august 2012 modtaget tre fakturer fra Bandedanmark vedrørende sporombygning på overkørsel 129, Bargumsvej, og vedligeholdelsesarbejder på bro nr. 23456, Rømqøvej.

Det er imidlertid vores vurdering, at Tønder Kommune ikke er forpligtet til at betale for de udførte arbejder i henhold til disse fakturaer:

Overkørsel på Rømqøvej:

I forhold til disse vedligeholdelsesarbejder, så er det en naturlig og klar forudsætning for kommunens betalingsforpligtelse, at Bandedanmark, inden arbejderne påbegyndes, varsler kommunen om arbejds omfang, lokation, pris samt begyndelses- og sluttidspunkt, således at kommunen har en reel mulighed for at forudse vedligeholdelsesarbejderne samt indregne dem i sit budget.

Bandedanmark har ikke foretaget en sådan sædvanlig varseling af Tønder Kommune i forlængelse af mødet den 8. december, hvorfor Tønder Kommune ikke var bekendt med, at arbejderne var foretaget, før kommunen modtog en faktura fra Bandedanmark.

Tønder Kommune hæfter derfor ikke for ovennævnte vedligeholdelsesarbejder.

Overkørsel 129, Bargumsvej:

For så vidt angår sporarbejderne på overkørsel 129, Bargumsvej, så er det som tidligere nævnt vores vurdering, at det er Bandedanmark og ikke Tønder Kommune, som har betalingsforpligtelsen.

Det fremgår af pkt. 46 i cirkulære nr. 132 af 6. december 1985 om offentlige veje, staten betaler for forbedringer af sikkerhedsforanstaltninger, selv om disse af nødvendiggjort anlægssarbejder, der ikke er så omfattende, at den ombyggede vej kan sidestilles med anlæg af ny vej, og arbejder, der ikke har til formål at forøge kapaciteten af motorikøretøjer, men f.eks. at sikre de svage trafikanter.

TØNDER KOMMUNE · Kongevej 57 · 6270 Tønder · Tlf. 74 92 92 92 · Mail: toender@toender.dk · www.toender.dk
Åbningstider: Mandag-tirsdag kl. 10-15 · Onsdag kl. 10-17 · Fredag kl. 10-13
Onsdag LUKKET, dog åbent i Jobcenter Tønder kl. 10-15
Telefontider: Mandag-onsdag kl. 9-15 · Onsdag kl. 9-17 · Fredag kl. 9-13

Bilag nr. 2. 2. 16



TØNDER KOMMUNE

Kammeradvokaten
Vester Farimagsgade 23
1606 København V

Sekretariat, Jura og Forsikring

Direkte tlf.: 74929019
Mail: lpct@toender.dk
Sags id.:
05.01.25-061-1-14

28-03-2014

Vedr.: Deres i.nr. 7506126 KMO/MSO: Overkørsel 129, Bargumsvej, 6270 Tønder og bro nr. 23456, Rømqel, 6270 Tønder.

I det jeg henviser til Kammeradvokatens brev af 18. marts 2014, kan jeg oplyse, at Tønder Kommune må afvise det af Deres klient fremsatte betalingskrav som uberettiget.

Som tidligere anført (se vedlagte korrespondance), er det Tønder Kommunes opfattelse, at Banedanmark som bestiller selv hæfter for de sikkerhedsmæssige foranstaltninger, som Banedanmark har udført på Bargumsvej og Rømqvej.

Tønder Kommune har i den forbindelse rådført sig med konsulent Carl Dixen Pedersen, der som tidligere ansat i Vejdirektoratet i perioden 1981-medio 2009, har administreret jernbaneloverkørsler i henhold til vejlovgivningen mv., herunder taget stilling til ændringsprojekter på både det statslige banenet og privatbanerne.

Med Carl Dixen Pedersens indgående kendskab til vejlovgivningen, er det ligeledes hans opfattelse, at det er Banedanmark, og ikke Tønder Kommune, som er pligtig til at betale for de nævnte arbejder på hhv. Bargumsvej og Rømqvej.

Vi ønsker naturligvis en konstruktiv dialog med Banedanmark og vil derfor indbyde Banedanmark til et møde indenfor 14 dage.

Venlig hilsen

Lars-Erik Skydsbjerg
Fagchef

TØNDER KOMMUNE · Kongevej 57 · 6270 Tønder · Tlf.74 92 92 92, Mail: toender@toender.dk · www.toender.dk
Åbningstider: Mandag-tirsdag kl. 10-15 · Onsdag kl. 10-17 · Fredag kl. 10-13
Onsdag LUKKET, dog åbent i Jobcenter Tønder kl. 10-15
Telefontider: Mandag-onsdag kl. 9-15 · Onsdag kl. 9-17 · Fredag kl. 9-13

Kammeradvokaten

Tønder Kommune
Rådhuset
Att.: Fagchef Lars-Erik Skydsbjerg
Kongevej 57
6270 Tønder

Bilag 2.2.17

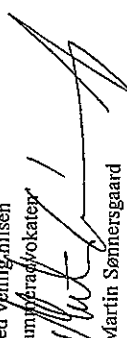
7. APRIL 2014
J.nr.: 7506126 KMOM/80
Martin Sønnersgaard
ms@kammeradvokaten.dk
Direkte +45 72 30 74 25
Mobil +45 50 77 84 23

INDGÅET
08 APR. 2014
Tønder Kommune

Banedanmark mod Tønder Kommune

Hermed fremsendes til orientering kopi af mit brev af d.d. til Retten i Sønderborg med stævning samt bilag 1-12.

Med venlig hilsen
Kammeradvokaten


v/Martin Sønnersgaard
— Advokat

Kammeradvokaten

7. APRIL 2014
J.nr.: 7506126 MSO/BONI
Martin Sønnersgaard
ms@kammeradvokaten.dk
Direkte +45 72 30 74 25
Mobil +45 50 77 84 23

Retten i Sønderborg
Stationsvej 10
6400 Sønderborg

Indgivelse af stævning - Banedanmark mod Tønder Kommune

Vedlagt fremsendes stævning i original og en kopi samt bilag 1 - 12 i to eksemplarer.

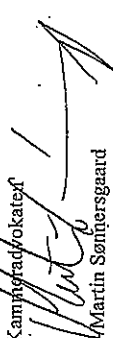
Retsafgift

kr. 2.000,-

er samtidig dags dato overført til rettens konto i Danske Bank, reg.nr. 0216 konto nr. 4069133959 med angivelse af mit j.nr. 7506126.

Retsafgiften er fastsat til kr. 2.000,- under henvisning til retsafgiftslovens § 1, stk. 4, 2. pkt., hvoraf følger, at den samlede afgift ved sagens anlæg maksimalt kan udgøre kr. 2.000,- i sager om prøvelse af myndighedsudøvelse. Der henvises herved til Højesterets kendelser optrykt i UFR 2013, s. 523 og UFR 2012, s. 2357.

Med venlig hilsen
Kammeradvokaten


v/Martin Sønnersgaard
— Advokat

Kammeradvokaten
Vester Farimagsgade 23
DK-1606 København V

Telefon +45 33 15 20 10
Fax +45 33 15 61 15
www.kammeradvokaten.dk

8822487v1

8815639v1

Bilag 2.2.18

DATE 15. juli 2013 DOKUMENT CP13P-018 SAGSBEHANDLER Flemik Nøjst Jensen E-MAIL hnc@vd.dk TELEFON 7244 3142

Projekt nr. CP13P-018 vedrørende: Cyklen kommer først til Aarhus

Tilskudsmodtagers accept og underskrift

Vejdirektoratet har den 15. juli 2013 fremsendt tilsagn om tilskud fra "Pulje til mere cykeltrafik". Såfremt dette tilsagn kan accepteres, bedes denne blanket udfyldt og underskrevet af tilskudsmodtagers tegningsberettigede og returneret, så Vejdirektoratet har den i hænde senest d. 1. december 2013. Vejdirektoratet foretrækker at blanketten efter udfyldelse scannes og sendes til keljullien@vd.dk med projektnummer anført i emnefeltet.

Tilsagnet træder i kraft på den dato, hvor Vejdirektoratet modtager erklæring om accept af tilskuddet.

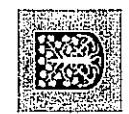
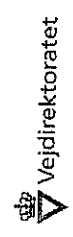
- 1. Undertegnede accepterer hermed tilsagnet på de vilkår, der er beskrevet på de foranstående sider.
2. Undertegnede erklærer hermed, at projektgennemførelsen ikke ville kunne finde sted i samme omfang, på samme tidspunkt eller inden for samme tidsramme uden det bevilligede tilskud.
3. Undertegnede erklærer hermed, at den for projektgennemførelsen nødvendige egenfinansiering kan fremskaffes.

Udfyldes af tilskudsmodtager.
Projekt nr.: CP13P-018
Oplysning om CVR-nummer: 55133018
Sted: Aarhus
Dato: 11-11-2013

Underskrift af tegningsberettiget:

[Handwritten signature]

Niels Niels Gade 13 Postboks 0018 1022 København K Tlf. 7244 3333 www.vejdirektoratet.dk E-mail: vd@vd.dk EAN 578600093460 SE 60729078



Esbjerg Kommune

Banedanmark Amerika Plads 15 2100 København Ø Att.: Projektleder Henrik Hansen Mail: HHINN@bane.dk

Postadresse Frodesgade 30 . 6700 Esbjerg Torvegade 74 . 6700 Esbjerg Dato 18. marts 2014 Sagsbehandler Søren Schrøder Telefon direkte 76 16 15 37

Stikrydsninger gennem jernbaneoverskæringer i Ribe, banestrækningen Bramming-Tønder

Esbjerg Kommune indgiver klage over sagsbehandlingen, sagens afgørelse samt de økonomiske krav i forbindelse med sikring af stiovergangen Nørremarksvej, overkørsel 37a. Esbjerg Kommune indgiver endvidere klage over sagsbehandlingen af kommunens ansøgning om tilladelse til etablering af enkeltrettede cykelstier gennem overskæringen Obbekærvej, overkørsel nr. 37.

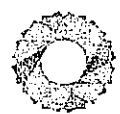
Begrundelse

Esbjerg Kommune har bedt en specialist i jernbaneoverskæringer om at gennemgå sagerne dokumenter. På den baggrund konkluderes det at kommunen ikke har fået den nødvendige forvaltningsmæssige vejledning fra Banedanmark, at der er truffet forkerte afgørelser, samt at kommunen er pålagt udgifter, der burde afholdes af Banedanmark. Den manglende vejledning og meget lange sagsbehandlingstid har resulteret i økonomiske konsekvenser for Kommunen.

Omkring overkørsel 37a forlangte Banedanmark en forlægning af stien samt nye vejsignaler, hvilket fordyrede projektet væsentligt. Samlet kostede forlægningen af stien 1,7 mio. kr.

Esbjerg Kommune ønsker en drøftelse af følgende konklusioner fra specialistgennemgangen af sagens dokumenter:

- at Kommunen ikke på noget tidspunkt har fået objektiv forvaltningsmæssig vejledning om lovgivning, regler mv. om jernbaneoverskæringerne og derfor ikke har været i besiddelse af de fornødne faktuelle oplysninger i forbindelse med vurderingen af at indgå en økonomisk aftale med Banedanmark.
at Banedanmark i den pågældende sag ikke kan pålægge Kommunen at ændre på de vejtekniske forhold. Dermed er der



Telefon 76 16 16 16 Telefax 76 16 15 61 vejogpar@esbjergkommune.dk www.esbjergkommune.dk

Bilag 2.2.19

ikke lovhjæmmet til, at Esbjerg Kommune skal afholde udgifterne til det ændrede stianlæg.

- at det ikke havde været nødvendigt at udskifte vejsignalerne for stianlægget, hvis saken var blevet liggende
- at Banedanmark har ageret som ejer af overkørslerne, hvilket også må være tilfældet, når der ikke – i hvert fald ikke siden 2001 – har været opkrævet drift- og vedligeholdelsesudgifter

På baggrund af ovenstående mener Esbjerg Kommune ikke at være forpligtiget til at afholde samtlige udgifter.

Esbjerg Kommune er naturligvis indstillet på at drøfte sagen og vi anmoder hermed om Banedanmarks bemærkninger til ovennævnte eller evt. afholdelse af møde herom.

Med venlig hilsen

Mads Astrup Sørensen / Søren Schrøder
Vejchef Teamkoordinator

Alt.: 04.04.2014
Vejchef, Mads Astrup Sørensen
Teamkoordinator, Søren Schrøder

Svar på henvendelse vedr. stikrydsninger gennem jernbaneoverkørsler 37 og 37a i Ribe

Esbjerg Kommune har i brev til Banedanmark, af d. 18. marts 2014, henvendt sig vedrørende Banedanmarks sagsbehandling i forbindelse med ombygningen af to jernbaneoverkørsler i Ribe 37 og 37a. Henvendelsen berører ligeledes begrundelser for ubetalt slutregning for ombygning af overkørsel 37a.

Banedanmark forholder sig i sin besvarelse til de to overordnede punkter:

- Banedanmarks sagsbehandling, samt de økonomiske krav i forbindelse med sikring af stiovergangen (dobbeltrækket cykelsti) gennem jernbaneoverkørsel 37a, Nørremarksvej i Ribe.
- Banedanmarks sagsbehandling af kommunens ansøgning om tilladelse til etablering af enkelttrækkede cykelslister gennem jernbaneoverkørsel 37, Obbekærvej i Ribe.

Indledningsvist vil Banedanmark medgive, at sagsbehandlingen i begge sager har været langstrakt. Den første henvendelse om etablering af stioverkørsel 37a er registreret i 2006. Da Banedanmark og Esbjerg Kommune i maj 2011 indgik endelig aftale om ombygning af overkørsel 37 og 37a, tilbød Banedanmark derfor rent kulancemæssigt at afholde udgifterne til ombygningen af overkørsel 37. Dette blev accepteret af Esbjerg Kommune.

Ved skadevolderprincipet forstås, at den part, der tager initiativ til et projekt i en jernbaneoverkørsel, også er den part, der betaler for ændringen. Banedanmark har, ved ombygningen af overkørsel 37 og 37a, og således i aftalen med Esbjerg Kommune, som udgangspunkt håndhevet skadevolderprincipet, som har været gældende praksis i en årrække. At Banedanmark ved finansieringen af overkørsel 37 har valgt kulancemæssigt at fravige skadevolderprincipet, har været en afvigelse fra normal praksis.

Banedanmark ønsker at henlede opmærksomheden på, at Esbjerg Kommune ikke overholder sin aftale med Banedanmark, vedrørende dækning af omkostning for ombygning af overkørsel 37a, ved ikke at vedkende sig de økonomiske omkostninger herfor.

Banedanmark henviser i den forbindelse til lignende tilfælde, hvor Transportministeriet har haft samme tolkning, som Banedanmark, i forhold til hvem der er bærer af omkostningerne ved et arbejde, hvor skadevolderprincipet efter sædvanlig praksis er gældende. Jf. vedlagte eksempel med Roskilde Kommune.

Bilag 2.2.20

Esbjerg Kommune har i sagsforløbet, indtil kommunen selv fravalgte dette, haft tilknyttet egen rådgiver fra Cowi, som må forventes at have den fornødne ekspertise til at give kommunen den relevante rådgivning. Banedanmark kan derfor ikke genkende påstanden om, at kommunen ikke har haft mulighed for objektiv vejledning ifm. lovgivning og regler vedrørende jernbane de økonomiske forhold mv.

Banedanmark har ved udarbejdelse af projektet fulgt de gældende normer og regler, som er godkendt af Trafikstyrelsen. Til kommunens henvisning til at forlægning af cykelstien alene skulle have fordyret projektet med 1.700.000 kr., kan Banedanmark oplyse at der d. 4. maj 2011 er fremsendt estimat af prisen på ombygningen af overkørsel 37a til Esbjerg Kommune, lydende på 1.379.000 kr. Der blev i den forbindelse gjort opmærksom på at dette var et estimat.

Vedrørende kommunens henvisning til nødvendigheden af udskiftning af vejsignaler ifm. omlægning af sti, vil Banedanmark gøre opmærksom på, at disse udskiftes rutinemæssigt til vejsignaler med kollisions sikre master, når der udføres arbejder i jernbaneoverkørsler, der omfatter et vejprojekt. Dette er således normal praksis, og er sket i henhold til Vejdirektoratets håndbog i anvendelse af eftergivelige master af 1. marts 2008.

Banedanmark har ikke yderligere kommentarer til Esbjerg kommunes henvendelse og vil således anmode Esbjerg Kommune om at udestående til Banedanmark betales som aftalt.

Banedanmark vil gøre opmærksom på at der er tale om en aftale mellem Esbjerg Kommune og Banedanmark, og således ikke en afgørelse. Banedanmark har således ikke behandlet Esbjerg kommunes henvendelse som en klage.

Med venlig hilsen

Kirsten Hestbæk Berthelsen
Direktionssekretariatet