

Samrådstale til besvarelse af spørgsmål CF-CJ

**Samråds-
spørgsmål CF**

Samrådsspørgsmål CF

Ministeren bedes redegøre for, om der er givet korrekte og fyldestgørende oplysninger til Folketinget i sagen om lukning af overkørsler i Tønder Kommune, jf. ministerens svar på TRU alm. del, spm. 421, idet det fremgår af svaret, at Banedanmark oplyser, at politiet ”har været hørt og har godkendt projektet i henhold til færdselsloven”, hvilket modsiges af Syd- og Sønderjyllands Politi i skrivelse af 24. marts 2017, jf. TRU alm. del bilag 315, der anfører, at de ud fra en trafiksikkerhedsmæssig vurdering ikke kan anbefale lukning af overkørslerne.

**Samråds-
spørgsmål CG**

Samrådsspørgsmål CG

Ministeren bedes oplyse, hvorfra oplysningerne om, at politiet har godkendt lukningen af overkørslerne i Tønder Kommune, jf. svar på TRU alm. del spm. 421, stammer, og hvilken dokumentation herfor der foreligger.

**Samråds-
spørgsmål CH**

Samrådsspørgsmål CH

Ministeren bedes oplyse, hvornår han blev gjort bekendt med, at politiet – i modstrid med, hvad ministeren har svaret Folketinget - netop ikke anbefaler en lukning af overkørslerne.

**Samråds-
spørgsmål CI**

Samrådsspørgsmål CI

Vil ministeren genoverveje den konkrete sag om lukning af overkørsler i Tønder Kommune, herunder genoverveje at sætte sagen om lukning af overkørslerne i bero, i lyset af de for Folketinget nye oplysninger om politiets manglende godkendelse?

**Samråds-
spørgsmål CJ**

Samrådsspørgsmål CJ

Ministeren bedes kommentere TRU alm. del, bilag 315 (henvendelse fra Hans Otto Sørensen til TRU samt vedsendte skrivelser til Vejdirektoratet og Syd- og Sønderjyllands Politi, brev fra Tønder Kommune til Miljøstyrelsen og brev fra Syd- og Sønderjyllands Politi til Banedanmark).

Ministeren bedes herunder specifikt vurdere oplysningerne om:

- Hvorvidt Tønder Kommune har været hørt som vejmyndighed, hvilket indikeres i ministerens svar på TRU alm. del spørgsmål 421 og 449, men som modsiges af Tønder Kommune.*
- Hvorvidt Banedanmark i sagsbehandlingen har taget højde for, at der på hovedvej A11 i fremtiden må forventes stigende trafik som følge af fornyelse og udbygning af Rader Hochbrücke, samt at A11 planlægges at blive opgraderet til højhastighedsvej*

Indledning

Tak for ordet.

Spørgsmålene vedrører sikringen og nedlæggelsen af overkørsler i Tønder Kommune.

På den del af strækningen Bramming – Tønder, der vedrører Tønder Kommune, er der hidtil planlagt nedlæggelse af seks overkørsler samt opgradering af én.

Der er tale om en sag, der både er kompleks og præget af misforståelser mellem Banedanmark, Vejdirektoratet og Syd- og Sønderjyllands Politi.

*Samråds-
spørgsmål CH*

I forhold til spørgsmål CH kan jeg oplyse, at jeg ved Jydske Vestkystens artikler af 11. maj 2017 om lukning af jernbaneoverkørslerne i Tønder

Kommune blev bekendt med, at Syd- og Sønderjyllands Politi ikke ville tages til indtægt for, at politiet havde godkendt Banedanmarks projekt.

Da der tilsyneladende forelå misforståelser i kommunikationen mellem Banedanmark og Syd- og Sønderjyllands Politi om nedlæggelsen af to af de i alt seks overkørsler – specifikt overkørsler nummer 83 og 104 - bad jeg Banedanmark sætte arbejdet med at nedlægge de nævnte overkørsler i bero.

***Samråds-
spørgsmål CI***

I forhold til spørgsmål CI kan jeg oplyse, at jeg satte arbejdet med lukningen af de to overkørsler i bero den 11. maj 2017, da jeg blev opmærksom på, at der tilsyneladende forelå misforståelser i sagen.

Den 11. maj 2017 bad jeg samtidig Banedanmark om i fællesskab med Vejdirektoratet og Syd- og Sønderjyllands Politi at sikre, at der ikke forelå misforståelser omkring de resterende nedlæggelsesprojekter.

***Samråds-
spørgsmål CF***

I forhold til samrådsspørgsmål CF betyder misforståelsen i kommunikationen også, at Banedanmarks bidrag til svaret på spørgsmål 421 fra Transport-, Bygnings- og Boligudvalget, som er blevet videregivet til udvalget, har været korrekt, men ikke kan siges at omfatte alle aspekter af sagen.

Kompetencer

På baggrund af misforståelserne mellem Banedanmark og Syd- og Sønderjyllands Politi, har jeg bedt Banedanmark om en skriftlig redegørelse for sagsforløbet.

Redegørelsen er godkendt af
Vejdirektoratet og Syd- og
Sønderjyllands Politi. Jeg har givet
udvalgssekretæren et antal kopier af
redegørelsen til omdeling i udvalget.

Jeg vender tilbage til sagsforløbet senere
i talen, så der bliver samlet op på de
forhold, som ikke indgik i svaret på
spørgsmål 421.

Inden jeg gør det, er det dog nødvendigt
for mig at fastlægge den relativt
komplicerede proces og
kompetencefordeling i forbindelse med
nedlæggelsesprojekter for overkørsler på
jernbanen.

Banedanmark oplyser – og jeg citerer:

”Projektet om nedlæggelse og
opgradering af overkørsler på

strækningen Tønder-Bramming er et led i udmøntningen af Aftale om En grøn transportpolitik af 22. oktober 2009, som er besluttet af den daværende regering (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance.

Formålet med aftalen om overkørsler er at forbedre sikkerheden omkring jernbaneoverkørsler, hvilket indebærer, at alle overkørsler på Banedanmarks net i al væsentlighed vil være nedlagt eller sikret med udgangen af 2018.

Enkelte steder kan situationen det pågældende sted foranledige, at det ikke er muligt at nedlægge en usikret overkørsel, hvormed overkørslen i stedet

bliver sikkerhedsforbedret med bomanlæg.

Banedanmark har siden 2009 behandlet en lang række jernbanestrækninger i hele landet efter samme retningslinjer, som projekterne i Tønder Kommune udarbejdes under.

Proceduren er som følger:

Ved et projekt om nedlæggelse af usikrede overkørsler ses der dels på den forudgående screening igangsæt med indgåelse af den politiske aftale i 2009, hvor alle usikrede overkørsler i Danmark blev screenet.

Denne screening havde til formål at afdække hvilke tiltag, der kan iværksættes på den enkelte overkørsel, så det er muligt at prioritere den

samlede indsats optimalt herunder identificere overkørsler, som det umiddelbart vurderes muligt at nedlægge.

Der foretages en fysisk gennemgang i marken af overkørslerne på de pågældende strækninger, hvor også de miljømæssige forhold kortlægges.

Screeningen, den fysiske gennemgang og og læring fra tidligere projekter med mere, giver grundlaget til de første grove udkast til løsningsforslag.

Når disse løsningsforslag foreligger, præsenteres de for de relevante kommuner. Her bliver projektets baggrund og første udkast til løsningsforslag og processen for projektet gennemgået.

Da kommunerne har stor viden om de lokale forhold, indhentes denne viden for at kunne tilpasse projektet til de faktiske lokale forhold.

Der er tale om et møde med kommunerne, hvor de har første mulighed for at kommentere projektet. Bandedanmark bruger den indhentede viden til at tilpasse projektet, inden der skal søges tilladelser og dispensationer efter relevant lovgivning ved kommunernes administration, for eksempel i henhold til miljølovgivingen.

Herefter indkaldes til borgermøder via offentlig annoncering og breve til berørte parter. Formålet er at høre de lokale lodsejere, da de - ligesom kommunerne - har stor lokal viden om blandt andet

færdselsmønstre, ejendomsforhold og miljøforhold i deres område.

Berører projektet statsvejene afholdes der endvidere møde med Vejdirektoratet som vejmyndighed, ligesom kommunerne sættes ind i projektet og høres, når de er vejmyndighed.

Banedanmark udarbejder de endelige løsningsforslag ud fra de indhentede oplysninger og kendt viden. Der er løbende kontakt med sagens parter.

Banedanmark kontakter herefter den relevante politikreds med henblik på at indhente samtykke efter færdselslovens § 92.

På samme vis sikres, at gældende vejmyndighed, som vil være kommuner og/eller Vejdirektoratet afgiver

bemærkninger til projektet efter den vejlovgivning, som vejmyndigheden finder relevant, såsom etableringen af helt nye private fællesveje, samt at trafiksikkerheden ikke påvirkes negativt på et uacceptabelt niveau.

Når Banedanmark har indhentet de nødvendige tilladelser og eventuelle dispensationer fra relevante myndigheder, sendes besigtigelsesmateriale til Kommissarius, som indkalder til besigtigelsesforretning.

I forbindelse med Banedanmarks udarbejdelse af besigtigelsesmateriale involveres Den Ledende Landinspektør, som bl.a. afdækker arkiver, tinglysninger, tidligere udførte protokoller, vejberettigede lodsejere,

m.v., som indarbejdes i besigtigelsesmateriale.

Når Kommissarius har modtaget materialet gennemgås dette, hvorefter Kommissarius fremsender breve med tilhørende tegningsplaner til berørte lodsejere, samt annoncerer i relevante aviser. Det sker minimum fire uger før planlagt besigtigelsesforretning. Det samlede besigtigelsesmateriale kan ses hos den lokale Borgerservice.

Ved besigtigelsesforretningen fremlægges Banedanmarks løsningsforslag for Ekspropriationskommissionen, fremmødte myndigheder og lodsejere, som her har mulighed for at kommentere projektet over for Ekspropriationskommissionen.

Resultatet af forretningen er Ekspropriationskommissionens afgørelse om, hvorvidt projektet kan tiltrædes i sin helhed, i dele eller afvises.

Kommissarius udarbejder en forhandlingsprotokol, hvori Ekspropriationskommissionens afgørelse er beskrevet.

Med udgangspunkt i forhandlingsprotokollen tilretter Banedanmark projektet og udarbejder ekspropriationsmaterialet, som sendes til Kommissarius.

Kommissarius indkalder herefter til Ekspropriationsforretning, hvor der skal afstås de for projektet nødvendige arealer og alle erstatninger fastsættes.

Det er Ekspropriationskommissionen, som forestår erstatningsudmålingen.

Efter ekspropriationen kan Banedanmark begynde de nødvendige anlægsarbejder. Ingen overkørsler nedlægges før der er skaffet fornøden vejadgang til alle lodsejere.”

Citat slut.

***Redegørelse for
sagsforløb***

Da der nu er redegjort for processen og kompetencefordelingen, vil jeg gå videre til den redegørelse for sagsforløbet, som jeg har bedt Banedanmark om.

Dermed kan jeg adressere samrådsspørgsmål CG og CJ.

Som tidligere nævnt er der enighed om den skriftlige redegørelse mellem

Banedanmark, Vejdirektoratet og Syd- og Sønderjyllands Politi.

Banedanmark oplyser følgende – og jeg citerer:

”Banedanmark har afholdt møde med Tønder Kommune den 31. maj 2016.

Baggrunden for projektet blev her fremlagt samt Banedanmarks løsningsforslag til nedlæggelserne.

På mødet gjorde Tønder Kommune opmærksom på, at Vejdirektoratet skulle høres vedrørende overkørsel 93.

Det bemærkes, at Banedanmark ville have hørt Vejdirektoratet uanset, da projektet berørte statsvej rute 11, hvor Vejdirektoratet er vejmyndighed.

Kommunen havde på mødet en række generelle bemærkninger til Banedanmarks forslag til de berørte overkørsler, men havde ikke indvendinger mod en nedlæggelse af overkørsel 83 og 104. Dog blev der udtrykt en bekymring for de lodsejere, som benytter erstatningsvejen langs banen frem til overkørsel 83.

I tilknytning til overkørsel 104 gjorde Tønder Kommune på mødet den 31. maj 2016 blandt andet opmærksom på, at der skal søges dispensation for krydsningerne af vandløbene.

Tønder Kommune sendte efter mødets afholdelse en kommentar den 8. juni 2016 til referatet vedrørende overkørsel 69 omhandlende Drivvejen, som er en historisk rute, og en kommentar til

overkørsel 123 vedrørende forbindelsen mellem de to skovarealer omkring hovedbyen i Tønder Kommune.

Derudover havde Tønder Kommune ikke bemærkninger til referatet, hvor ovenstående udtalelser fremgår.

Den 14. juni 2016 kom kommunen endvidere med kommentarer til kortbilag.

Disse vedrørte Banedanmarks forslag til stier og markveje i området og omhandler den miljø- og naturmæssige del af projektet.

Kommunen gjorde i sin mail af 14. juni 2016 opmærksom på, at kommentarerne skulle betragtes som punkter Banedanmark skal være opmærksom på, og at kommunen i dette ikke havde

forholdt sig til, om de alternative ruter kunne accepteres.

Det bemærkes, at der i den førnævnte mail af 14. juni 2016 ikke var indvendinger til den del af referatet der vedrører overkørsel 83, og at der ved overkørsel 104 var anført, at denne er en del af et længere stiforløb og ikke bør fjernes uden alternativ.

Der blev afholdt borgermøder den 4. og 5. juli 2016 på strækningen, hvor projektet blev forelagt de berørte lodsejere.

Det bemærkes, at overkørsel 104 er en privat overkørsel, som kun må benyttes af enkelte lodsejere.

På disse møder blev der også udtrykt bekymring omkring landbrugsmaskiner

på rute 11. Herunder blev særligt krydset ved Sdr. Vollum ved overkørsel 104 påpeget som usikkert.

Banedanmark afholdte herefter et møde den 11. august 2016 med Vejdirektoratet, hvor projektet blev forelagt. Generelt var der ingen af løsningerne i projektet, som krævede tilladelse eller dispensation fra Vejdirektoratet.

Da nedlæggelse af flere af overkørslerne ville give en forøgelse af trafikken på de nærliggende statsveje, ønskede

Banedanmark at orientere

Vejdirektoratet og samtidig give

mulighed for, at Vejdirektoratet kunne kommentere på projektet og de enkelte løsninger.

Vejdirektoratet havde ingen indvendinger mod projektet, men igangsatte på baggrund af mødet en trafiksikkerhedsvurdering af krydset ved Sdr. Vollum ved overkørsel 104.

Vejdirektoratet anbefalede herefter ud fra en vurdering af trafiksikkerheden, at beplantningen skulle beskæres, med henblik på at sikre tilstrækkelige oversigtsforhold.

Herefter konkluderede Vejdirektoratet ud fra en vurdering af trafiksikkerheden, at der ingen trafiksikkerhedsmæssige problemer er ved krydset. Beplantningen er efterfølgende blevet beskåret.

Banedanmark har efter mødet med Vejdirektoratet udarbejdet skitseprojekter for de forskellige

vejløsninger, som er nødvendige i forbindelse med nedlæggelsen af overkørslerne, herunder vendepladser og erstatningsveje.

*Samråds-
spørgsmål CG*

Skitseprojekterne er fremsendt pr. mail den 18. november 2016 til vejmyndighederne, Tønder og Esbjerg Kommune, samt til Syd- og Sønderjyllands Politi, til kommentering efter færdselslovens § 92.

Af denne mail med skitseprojekterne fremgår det, hvilke overkørsler Banedanmark ønsker at nedlægge samt hvilke erstatningsanlæg, der planlægges at etableres.

*Samråds-
spørgsmål CJ*

Den 23. november 2016 skriver Tønder Kommune vedrørende de fremsendte skitseprojekter og har ingen

bemærkninger til det forelagte materiale. Banedanmark kvitterer for svaret.

***Samråds-
spørgsmål CG***

Den 24. november 2016 fremsender Syd- og Sønderjyllands Politi en mail til Banedanmark, hvoraf fremgår, at ” Syd- og Sønderjyllands Politi kan jf. færdselsloven give samtykke til hele planens vejvændte afmærkning”.

Den 25. november 2016 kvitterer Banedanmark for modtagelsen af denne mail.

Den 8. marts 2017 skriver Tønder Kommunes Teknik- og Miljøudvalg til Banedanmark, Vejdirektoratet, Syd- og Sønderjyllands Politi samt Ekspropriationskommissionen.

Heri udtrykker Tønder Kommune bekymring for trafiksikkerheden på rute 11 på grund af nedlæggelse af overkørsler.

Kommunen kommenterer, at man fra første møde har været imod alle nedlæggelser og ønsket alle overkørsler sikret med bomme.

Dette fremgår ikke af referatet fra mødet, som blev afholdt den 31. maj 2016. Det fremgår heller ikke af kommunens efterfølgende bemærkninger til referatet.

I Tønder Kommunes brev af 8. marts 2017 udtrykker kommunen derudover undren over, at være blevet indkaldt til besigtigelsesforretning uden at have fået projektet sendt til sagsbehandling som

vejmyndighed, kommentering og politisk behandling i kommunen, og beder om, at besigtigelsesforretningen udsættes. Tønder Kommunes svar af 23. november 2016 til Banedanmark er således ifølge brevet fra Tønder Kommune af 8. marts 2017 ikke at betragte som en accept af lukningerne.

Dette gentager Tønder Kommune efterfølgende til Kommissarius ved besigtigelsesforretningen d. 21.-22. marts 2017, hvor det af forhandlingsprotokollen fremgår, at Tønder Kommune ikke mener, at Banedanmark har bedt Tønder Kommune udtale sig som vejmyndighed i sagen i forhold til de ændrede trafikale forhold, som nedlæggelserne medfører.

Den 16. marts 2017 sender
Banedanmark svar til Tønder Kommune
på skrivelse af den 8. marts 2017.

Heri henviser Banedanmark til, at
processen er fulgt som planlagt og oplyst
på mødet den 31. maj 2016.

Da projektet gennemfører
nedlæggelserne af overkørslerne ved
ekspropriation, træffes der afgørelse ved
Kommissarius. Dette er årsagen til, at
Tønder Kommune er indkaldt til
besigtigelsesforretning som planlagt.

Yderligere forklares det, at
Vejdirektoratet, som er vejmyndighed på
statsvejene, er blevet orienteret om
projektet og ud fra en
helhedsbetragtning for
trafiksikkerheden på både jernbanen og

for statsvejen rute 11 ingen indvendinger har haft mod projektet med nedlæggelse af baneoverkørsler.

Den 16. marts 2017 sender Vejdirektoratet svar til Tønder Kommune vedrørende nedlæggelse af overkørsler i Tønder Kommune.

Konkret berører svaret den trafiksikkerhedsmæssige situation for rute 11 i forbindelse med de forestående nedlæggelser af overkørslerne og deres påvirkning.

Der lægges særligt vægt på, at der allerede er landbrugstrafik på rute 11 og omvejskørslen, der medføres af projektet, er vurderet til ikke at udgøre en særlig risiko trafiksikkerhedsmæssigt.

Nedlæggelsen af overkørsel 104 bliver omtalt, og Vejdirektoratet vurderer, at det eneste nødvendige er at beskære et oversigtsareal.

Den 24. marts 2017 sender Syd- og Sønderjyllands Politi en ny udtalelse om nedlæggelsen af overkørslerne nr. 83 og 104 til Banedanmark med Tønder Kommune og Vejdirektoratet i kopi.

Politiet udtaler heri, at ”Det er Syd- og Sønderjyllands Politis vurdering, at tunge og langsomt kørende køretøjer så vidt muligt ikke bør tvinges til at benytte en trafikeret hovedfærdselsåre, idet risikoen for bagendekollisioner er stor, da mange bilister kan overse, at de forankørende er langsomt kørende...”

Videre fremgår det, at ”Da der ikke er andre alternativer for landbrugstransporterne, kan politikredsen ud fra en trafiksikkerhedsmæssig vurdering ikke anbefale en lukning af overkørsel nr. 83 og nr. 104”.

Banedanmark svarer Syd- og Sønderjyllands Politi den 7. april 2017. I svaret henvises til det forløb, der har været med de pågældende myndigheder.

Heri indgår Vejdirektoratets svar af 16. marts 2017 på Tønder Kommunes henvendelse, samt Vejdirektoratets trafiksikkerhedsvurdering af krydset ved Sdr. Vollum ved overkørsel 104, som er foretaget den 25. august 2016.

Banedanmark henviser endvidere til mail af 24. november 2016 afsendt af Syd- og Sønderjyllands Politi til Banedanmark samt, at Banedanmark gerne hører nærmere i forhold til, hvordan politiet forholder sig til Banedanmarks svar.

Banedanmark har den 8. maj 2017 skrevet til Syd- og Sønderjyllands Politi om manglende kvittering for modtagelse af Banedanmarks svar af den 7. april 2017.

Syd- og Sønderjyllands Politi sender den 10. maj 2017 svar på Banedanmarks skrivelse af 7. april 2017.

Heraf fremgår, at Syd- og Sønderjyllands Politi fastholder sin udtalelse af 24. marts 2017.

Den 18. maj 2017 afholdes der møde mellem Vejdirektoratet, Syd- og Sønderjyllands Politi og Banedanmark.

På mødet blev ovenstående forløb drøftet. Politiet fastholdte sin vurdering af 24.november 2016, hvor der jf. færdselsloven er givet samtykke til hele planens vejvendte afmærkning.

Banedanmark og Syd- og Sønderjyllands Politi blev enige om, at der forelå en misforståelse i kommunikationen omkring nedlæggelse af henholdsvis overkørsel 83 og 104.

Banedanmark, Syd- og Sønderjyllands Politi og Vejdirektoratet gennemgik i denne forbindelse de konkrete muligheder for at undgå at lede tunge og

langsomt kørende køretøjer ud på rute 11.

Banedanmark præsenterede en løsning for overkørsel 83, som muliggjorde omvejskørsel, der ikke fører disse køretøjer ud på rute 11.

Politiet havde ikke tidligere været bekendt med dette løsningsalternativ og var derfor enig i, at der forelå en ny oplysning i sagen, og at politiet derfor ville genoverveje sin anbefaling vedrørende overkørsel 83.

Politiet noterede sig Vejdirektoratets brev til Tønder Kommune af 16. marts 2017, men kunne fortsat ikke anbefale en lukning af overkørsel 104.

Banedanmark var indstillet på at genoverveje sin anbefaling om at lukke overkørsel 104.

Det blev på mødet aftalt, at Banedanmark og Syd- og Sønderjyllands Politi skulle melde skriftligt tilbage i sagen efter denne genovervejelse senest den 25. maj 2017, hvilket er sket.

Yderligere var Syd- og Sønderjyllands Politi enig i, at Vejdirektoratet, som vejmyndighed på statsvejene, kan udtale sig om trafiksikkerhed på statsvejene og i givet fald træffe afgørelse efter de bestemmelser i Vejloven, som kan være relevante i forhold til trafiksikkerhed og fremkommelighed. Vejdirektoratet var tillige enig i dette.

Syd- og Sønderjyllands Politi var enig i, at Syd og Sønderjyllands Politi fremadrettet ved modtagelse af borgerhenvendelser eller lignende ved forhold som vedrører trafiksikkerheden på statsvejene henviser til vejmyndigheden, det vil sige Vejdirektoratet.

I den forbindelse ønskede Vejdirektoratet om muligt at modtage politiets vurdering af de trafikale forhold og vurderinger, således at disse kan indgå i besvarelsen.”

Citat slut.

***Samråds-
spørgsmål CJ***

I spørgsmål CJ er der i øvrigt spurgt til, hvorvidt Banedanmark i sagsbehandlingen har taget højde for den trafikmængde, som forventes som

følge af fornyelse og udbygning af Rader Hochbrücke, samt at rute 11 planlægges at blive opgraderet til højhastighedsvej.

Da spørgsmålet vedrører Vejdirektoratets myndighedsområde, har jeg bedt Vejdirektoratet – som er vejmyndighed på rute 11 – om at redegøre for, om der er taget højde for det anførte. Vejdirektoratet oplyser – og jeg citerer:

”Ifølge beregninger med Landstrafikmodellen forventes trafikken på den sydlige del af rute 11 at stige gennemsnitlig med mellem 0 og 1 pct. pr. år frem mod 2030, gennem Ribe dog op til 1,5 pct. pr. år.

Beregninger er foretaget med en forudsætning om, at besluttede og

finansierede infrastrukturprojekter i Danmark er gennemført.

Fornyelse og udbygning af Rader Hochbrücke indgår ikke som forudsætning i beregningerne, men den trafikale effekt på rute 11 af denne udbygning vurderes at være meget lille.

Med hensyn til opgradering af rute 11 indgår den besluttede udvidelse af en kort strækning af den eksisterende bygade i Ribe til 4 spor som forudsætning i beregningerne med Landstrafikmodellen.”

Citat slut.

**Samråds-
spørgsmål CH**

Jeg er også i spørgsmål CH blevet bedt om at redegøre for, hvornår jeg blev bekendt med, at Syd- og Sønderjyllands

Politi ikke kunne anbefale en lukning af overkørsel 83 og 104 på rute 11.

***Redegørelse for
hvornår
ministeren blev
bekendt med brevet***

Jeg kan oplyse, at jeg først blev bekendt med politiets holdning i forbindelse med politiets udtalelser til Jydske Vestkysten 11. maj 2017.

Embedsmænd i mit ministerium fremsøgte dog politiets brev af 24. marts 2017 på Folketingets hjemmeside den 18. april 2017 i forbindelse med den almindelige sagsbehandling omkring besvarelsen af udvalgsspørgsmål 421.

Ministeriet sendte herefter link til Folketingets hjemmeside, hvor politiets brev kunne findes, til Banedanmark.

Banedanmark blev herefter bedt om at udforme et svarudkast og afstemme udkastet med Vejdirektoratet.

Banedanmark og Vejdirektoratet fastholdt, at Syd- og Sønderjyllands Politi havde godkendt projektet jævnfør færdselsloven.

I svaret på udvalgsspørgsmål 421 citerede jeg de oplysninger, som mit ministerium havde fået af Banedanmark.

Politiets anbefalinger burde være fremgået af det svar fra Banedanmark, som jeg citerer i besvarelsen af spørgsmål 421. Det burde også have fremgået af Banedanmarks svar, at dialogen med politiet endnu ikke var afsluttet.

Jeg satte arbejdet med lukningen af overkørslerne 83 og 104 i bero den 11. maj 2017, da jeg blev opmærksom på, at

der tilsyneladende forelå misforståelser i sagen.

Jeg har indskærpet over for Banedanmark og Vejdirektoratet, at fremtidige processer af denne karakter skal være klare og forudsigelige, så lignende misforståelser kan undgås.

Jeg er tilfreds med, at Banedanmark, Vejdirektoratet og Syd- og Sønderjyllands Politi har afholdt et afklaringsmøde, så misforståelserne forhåbentlig er blevet ryddet af vejen.

Jeg har noteret mig, at Syd- og Sønderjyllands Politi har genovervejet sin vurdering af overkørsel 83, således at de nu alene har trafiksikkerhedsmæssige bekymringer ved konsekvenserne af en lukning af overkørsel 104.

Jeg har også noteret mig, at Banedanmark har meddelt, at man på baggrund af politiets bekymring vil genoverveje indstillingen vedrørende overkørsel 104.

Når man ser på sagsgangen i dag, synes jeg, det er tydeligt, at der er tale om en række misforståelser mellem politiet og Banedanmark.

Først skriver Syd- og Sønderjyllands Politi den 24. november 2016 i en mail til Banedanmark, at politiet jf. færdselsloven kan give samtykke til hele planens vejvendte afmærkninger.

Derefter skriver Syd- og Sønderjyllands Politi den 24. marts 2017, at politiet ikke kan anbefale en lukning af overkørsel nr. 83 og 104.

Den 18. maj 2017 holdes der afklaringsmøde mellem Syd- og Sønderjyllands Politiet, Banedanmark og Vejdirektoratet i sagen.

Af mødereferatet fremgår det, at Banedanmark og Syd- og Sønderjyllands Politi er enige om, at der forelægger en misforståelse i kommunikationen omkring nedlæggelsen af overkørslerne nr. 83 og 104.

Endelig meddeler politiet den 23. maj 2017, at politikredsens trafiksikkerhedsmæssige bekymringer herefter retter sig alene mod konsekvenserne af lukning af overkørsel 104.

Nu er der ryddet op i misforståelserne, og det er blevet klart, hvad politiet har

givet samtykke til, og hvad politiet er bekymret for.

Til sidst vil jeg oplyse, at Ekspropriationskommissionen har gennemført besigtigelsesforretning for de relevante overkørsler den 21.-22. marts 2017.

Det fremgår af forhandlingsprotokollen for statsekspropriationskommissionen for Jyllands besigtigelsesforretning den 21.-22. marts 2017, samt e-mail fra Kommissarius til Tønder Kommune af 29. marts 2017, at Ekspropriationskommissionen besluttede at godkende det af Banedanmark fremlagte projektforslag med forbehold for de udtalelser, som henholdsvis Tønder Kommune og Syd-

og Sønderjyllands Politi ville fremkomme med.

Desuden tog kommissionen forbehold for den afgørelse, som Miljø- og Fødevareklagenævnet ventes at træffe vedrørende projektets VVM-pligt.

Jeg vil gerne slutte med et par ord om Tønder Kommunes bemærkninger til sagen.

Den 31. maj 2016 afholdt Banedanmark møde med Tønder Kommune.

Her blev baggrunden for projektet samt Banedanmarks løsningsforslag til nedlæggelserne fremlagt.

Jeg har noteret mig, at der den 18. november 2016 fremsendes en mail til Tønder Kommune med overskriften

”Godkendelse af vejprojekter i forbindelse med nedlæggelse af jernbaneoverkørsler mellem Bramming og Tønder.”

I mailen står – og jeg citerer:

”Jeg fremsender vejprojekterne til din kommentering og godkendelse. Vejprojekterne er samtidig sendt særskilt til Syd- og Sønderjyllands Politi.”

Citat slut.

Tønder Kommune svarer den 23. november 2016 – og jeg citerer:

”Med udgangspunkt i skitseprojekterne, omfattende ovk.nr. 83, 93, 104, 114 og 131 har jeg ikke umiddelbart

bemærkninger til det forelagte materiale.”

Citat slut.

Jeg kan forstå, at Tønder Kommune har meddelt Ekspropriationskommissionen, at man fortsat har kommentarer.

Jeg synes, det er godt, at Tønder Kommune får endnu en mulighed for at fremsætte sine bemærkninger.

Denne gang til Ekspropriationskommissionen, som er den myndighed, som træffer endelig afgørelse i sagen.

Endnu engang tak for ordet.