

Fra: Hans Otto Sørensen [mailto:hos.uллерup@mail.dk]

Sendt: 25. maj 2018 11:03

Emne: Brev vedr. overkørsel 83

Til Udvalget for Transport, Bygninger og Boliger.

Jeg havde den ære, at jeg den 17. maj kunne overvære Samrådet med trafikminister Ole Birk Olesen. Jeg overværede det sammen med formanden for Udvalget for Teknik og Miljø i Tønder Kommune, Bo Jessen og to medlemmer af Teknik og Miljøudvalget i Esbjerg Kommune. Jeg synes, at det er en styrkelse af demokratiet, at jeg som almindelig borger kan komme tæt på de politiske beslutningstagere. Til gengæld undrede det mig såre, at der var mødt så få medlemmer af udvalget for at høre ministerens svar.

Samrådet var rejst af Troels Ravn, ligesom der forud for dette var fremsendt en række skriftlige spørgsmål til transport-, bygnings- og boligministeren om samme emne.

De rejste spørgsmål illustrerer på udmærket vis konsekvenserne af en lukning af overkørsel 83 (og visse andre overkørsler).

Ministerens havde på Samrådet rig lejlighed til at lytte til sagsfremstillingen og således danne sig sin egen mening om sagen. Denne mulighed udnyttede ministeren desværre ikke, men brugte i stedet en meget stor del af sin tid til at oplæse en række generelle betragtninger, som i selve denne sag ikke var særligt relevante. Ligeledes lyttede han ikke til de saglige argumenter, men brugte en del af sin tid til at bebrejde de to folketingsmedlemmer for at tage sager op fra deres valgkreds. Ministeren undlod således i høj grad at tage stilling til sagens substans, hvilket jeg synes ikke er særligt demokratisk.

Der kom derfor ikke noget endeligt svar på en række spørgsmål. Det finder jeg rigtig ærgerligt, for chancen var der. Ministeren burde have benyttet lejligheden til at sætte sig ind i tingene og substansen i spørgsmålene, og give fyldestgørende svar på disse. Allerede i besvarelsen af de skriftlige spørgsmål forud for samrådet fremsendte ministeren en række forkerte, og ufyldstgørende svar eller svarede slet ikke på disse spørgsmål. Ydermere fremsatte ministeren under diskussionen påstande, som er decideret forkerte.

Der mangler således fortsat svar på følgende:

1. Hvordan kan det gå til, at BaneDanmark og det rådgivende landinspektørfirma Atkins kan henvise omløst trafik til en privat fællesvej med kun to tinglyst færdselsberettigede?
2. Hvordan kan det gå til, at der fra BaneDanmarks side ikke fremlægges korrekte kort for lodsejerne Kurt Sørensen, Lars Gad og Hans Otto Sørensen. Det går tilsyneladende helt hen over hovedet på BaneDanmark og Atkins, at en moderne landbrugsejendom som oftest består af flere undervejendomme, som jo til sammen danner grundlaget for den samlede virksomhed.
3. På mødet omtales et møde den 18. maj 2017 mellem BaneDanmark, Vejdirektoratet og Politiet. Når der ses på referatet fra dette møde, og det på dette møde af BaneDanmark til Politiet udleverede kort over den fremtidige kørselsrute for landbrugstrafikken, hvilket kort også er med som bilag 4 på svaret på spørgsmål 581, ligesom kortet også blev omtalt på samrådet, er det meget tydeligt, at dette kort er blevet brugt til at manipulere med politiet. Den viste rute er ikke aktuel, og vil ikke blive brugt af landmændene i fremtiden. Politiet har derfor ikke taget en ny stilling til den korrekte kørselsrute, **hvorfor det bestemt må menes, at Politiets oprindelige indstilling om at fraråde lukningen af overkørsel 83 fortsat står ved magt.** Jeg synes derfor, at udvalget af egen drift bør rette henvendelse til Syd- og Sønderjyllands Politi med anmodning om en besigtigelse sammen med lodsejerne og med det korrekte kort ved hånden. En samlet ekskursion for at se konsekvenserne af lovgivningen kunne sikkert være nyttig for alle parter.
4. Der kom intet reelt uddybet svar på spørgsmålet om, hvad det koster at opsætte bomme, hvor der allerede er et blinklysanlæg. Alle sensorer er på plads, kablerne til lysanlægget er på plads, blinklysene er på plads; der mangler alene bomme, der skal virke sammen med lysanlægget. Enhver fornuft siger, at det ikke kan være særlig dyrt.
5. Der mangler fortsat en samlet økonomisk oversigt over konsekvenserne af lukningen. Her bør sammenlignes svaret på spørgsmål 4 med, hvad det koster Tønder Kommune til ekstra anlæg af cykelstier, andre vejanlæg, ekstra lønudgifter til ansatte, der forsinkes i deres daglige arbejde, ekstra

transportudgifter for de borgere, der nu får 2,5 km længere på arbejde, ekstra transportudgifter for de landmænd, der nu får mere end 2,5 km længere til deres marker (ekstra landevejskørsel med traktorer er meget dyrt), samt værdiforringelser af deres ejendomme (det sidste vil ofte være meget store beløb). Uden en sådan oversigt famler man jo i blinde. Der er dog ingen tvivl om, at det samlede tab i lokalsamfundet langt overstiger omkostningen til en opgradering af overkørslen. Ministeren burde opfordres til, i samarbejde med Tønder Kommune og de berørte borgere at udarbejde en samlet oversigt over økonomien i projektet, **hvor alle faktorer tages med.**

6. Der blev spurgt til, hvordan denne lukning hænger sammen med ønsket om et Danmark i balance. Det kom der intet svar på. Lukningen forringer meget markant forholdene for nogle af de lokale beboere.
7. Troels Ravn viste en fotoserie taget af journalist Uwe Iwersen fra JV. Den viser en meget farlig overhaling af en traktor på hovedvej A 11 den 19. april foretaget af en lastbil med en personbil i hælene, samtidig med, at der kommer en modkørende personbil. Den modkørende personbil og den traktor, der blev overhalet måtte bremse kraftigt op. Ministeren svarede, at billedet jo viser, at der allerede er mange traktorer på hovedvej A 11 i forvejen. **Svaret er imidlertid helt forkert.** De 6 traktorer, som vises på billederne tilhører alle Hans Otto Sørensen, som havde sendt dem ad den nye kørselsrute om morgenen den 19. april efter myndighedens afslutning **for at illustrere, hvad der kommer til at ske i fremtiden.** Det er sådanne situationer, som vi frygter, vil ske igen og igen, når utålmodige, travle bilister vil frem. Det er det, som der kommer til at ske, når overkørslen lukkes. Det er meget ærgerligt, at ministeren ikke kan se dette, og derfor kommer med et helt forkert svar.
8. Det er ligeledes utroligt, at ministeren er så dårligt informeret omkring forholdene på A 11, at han helt forbigår den stærkt forøgede trafikmængde, der er kommet i de sidste 2 – 3 år, samt følgerne af ombygningerne af Rader Hochbrücke på A 7 ved Rendsborg i Tyskland i de kommende 8 år, og derfor kommer med forkerte svar vedrørende trafikmængden på strækningen.
9. Hvorfor vil ministeren ikke forholde sig til, at landmænd, der helt lovligt har erhvervet jord på den anden side jernbanen under hensyn til de da bestående forhold og i tillid til, at disse også vil gælde fremadrettet, og i dag benytter, som ved erhvervelsen benyttede overkørsel 83, selvfølgelig bør kompenseres for sit tab, der løber op i flere millioner kroner, når samfundet således forringer deres vilkår? Det skal bemærkes, at flere ejendomme har ejet jord på den anden side allerede før banens anlæggelse. Hvorfor interesserer ministeren sig ikke for det lokale erhvervslivs og de lokale borgeres forhold og daglige virke?
10. Når ministeren i svaret på spørgsmål 588 skriver, at det ved lukningen er sikkerheden, der vægtes højest, rejser dette jo to nye spørgsmål. A. Hvorfor ikke bare opgradere, så får man sikkerheden for banen? Og B. Hvad med sikkerheden for førerne af traktorerne, landbrugsmaskinerne, der nu bliver tvunget til at køre på langs ad hovedvejen A 11, og hvad med sikkerheden for alle øvrige trafikanter? Hvorfor vægter ministeren ikke denne højt? Alt dette kunne jo sikres og opnås ved en opgradering af overkørsel 83. Tilsyneladende løser man et problem, men skaber til gengæld 10 nye.
11. Der er tilsyneladende stor uenighed om tilstanden for overkørsel 82. Kan ministeren ikke oplyse, eksakt hvor bredt et område, som BaneDanmark skal vedligeholde; det er vel ikke kun mellem sporene, men vel også en meter eller to på begge sider (hvor den store ujævnhed i dag er)?
12. Det undrer såre, at ministeren ikke vil forholde sig til de lokale beboeres og Tønder Kommunes saglige indvendinger til lukningen. Det vidner om, at ansvaret forflygtiges. Hvad er årsagen til dette? Der henvises her til svaret på spørgsmål 584 og 585.
13. Ministerens besvarelse af spørgsmål 583 undrer meget, når der henses til sagsforløbet for nedlæggelserne af overkørsler på strækningen mellem Bramming og Tønder. Ministeren skriver, at der skal sikres en ensartet behandling af sagerne. Det er imidlertid langt fra tilfældet. Det vil en kronologisk gennemgang tydeligt afsløre. Der er endog meget store forskelle på behandlingen af sagerne. Ministeren burde opfordres til at lave en detaljeret gennemgang af alle lukningerne på denne strækning. F.eks. kan det nævnes, at overkørsel 104 opgraderes til et fuldt bomanlæg. Der er tale om en privat overkørsel med kun to landmænd som brugere. Hvis det virkelig koster 5,1 million at lave dette anlæg, ville det være langt billigere at lave en lukning med et opkøb af den ene landmands jord, efterfulgt af en jordfordeling. Er dette undersøgt til bunds? Herved kom der ingen landbrugstrafik ud på hovedvejen.
14. Hvordan kan det være, at ministeren i svaret på spørgsmål 582 oplyser, at alle tre forbehold bortfalder? Det er kun bortfaldet et af forbeholdene. Politiet har ikke ændret indstilling til den aktuelle kørselsrute; det fremgår intet steds, at de har gjort dette, og Tønder Kommunes kraftige modstand er heller ikke bortfaldet. Brevene fra fagchef Lars Erik Skydsbjerg, fra borgmester Henrik Frandsen, og formanden for Tønder Kommunes Udvalg for Teknik og Miljø, Bo Jessens udtalelser til

Kommissarius og hans tilstedeværelse under samrådet viser jo det stik modsatte af ministerens svar, **som således er helt i strid med sandheden.**

15. Når der ses på svaret på spørgsmål 580, af hvilket det klart fremgår, at BaneDanmark ikke har lavet en aftale med ejeren af den private fællesvej, der nu skal modtage afledt trafik efter lukningen, burde ministeren have forholdt sig til, hvordan dette overhovedet kan foregå i fremtiden og ligeledes forholde sig til lovligheden heraf. Hvordan har ministeren tænkt sig at løse dette forhold?
16. Når man læser ministerens svar på spørgsmål 579, kan man kun sige, **at det er fuldstændigt forkert og helt i strid med de faktiske forhold og al almindelig sund fornuft**, som også klart blev påpeget af Troels Ravn under samrådet. Det kan kun undre, at ministeren viser sagen så lidt opmærksomhed, at han i den grad giver fejlagtige oplysninger til udvalget.
17. Når der ses på svaret på spørgsmål 578, er det helt ufatteligt, at BaneDanmark uden modsigelse og uden nærmere undersøgelse fra ministerens side, gang på gang kan slippe af sted med at fremkomme med totalt urigtige oplysninger. Hvorfor forholder ministeren sig ikke det mindste kritisk til BaneDanmarks påstande, der jo allerede i en række tilfælde har vist sig ikke at være i overensstemmelse med sandheden?

Med venlig hilsen

Hans Otto Sørensen,
Gaardkrogsvej 10,
6780 Skærbæk,
Sønderjylland