

Talepapir – besvarelse af samråds-  
spørgsmål V i Udvalget for Transport-  
Bygnings og Boligudvalget (TRU) torsdag

Tak for ordet.

**Spørgsmål V lyder:**

*”Mener ministeren, at sagen fra Sydjyl-  
land, hvor i alt seks jernbaneoverskæ-  
ringer på strækningen mellem Tønder  
og Esbjerg planlægges at blive lukket, er  
truffet på et oplyst grundlag, hvor alle  
trafikale konsekvenser, samt konsekven-  
ser for lokalsamfundene er belyst?”*

**Svar:**

Jeg vil gerne starte med at belyse sagens  
fakta.



Der er i alt 55 overkørsler på strækningen mellem Tønder og Bramming. Status er i dag, at Banedanmark indstiller at nedlægge ni af disse overkørsler. Fire i Esbjerg Kommune og fem i Tønder Kommune. Ekspropriationskommissionen har afsluttet behandlingen af de ni overkørsler, der nedlægges. Kommissionen har endnu ikke afsluttet behandlingen af en sjette overkørsel (overkørsel 104) i Tønder Kommune, som Banedanmark efter en ekstra dialog indstiller opgraderes.

Som udvalget vil kunne huske, stillede jeg behandlingen af overkørsel 83 og 104 i Tønder Kommune i bero i maj 2017, så de forskellige myndigheders syn på sagen kunne blive klarlagt.



Resultatet af denne ekstra gennemgang blev, at Banedanmark indstillede overkørsel 104 til opgradering frem for nedlæggelse, men fastholdt nedlæggelsen af overkørsel 83.

Som nævnt er behandlingen af overkørsel 104 ikke afsluttet endnu. Der var besigtigelsesforretning i uge 16 og planlægges ekspropriationsforretning i uge 43.

Men status er den, at der fra Banedanmarks side lægges op til at nedlægge fem og ikke seks overkørsler i Tønder Kommune.

Jeg vil også gerne her indledningsvis erindre om det politiske ophæng – altså



den politiske aftale om opgraderingen og nedlæggelsen af overkørsler landet over.

Med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev den grønne forligskreds bestående af Venstre, De Konservative, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance enige om at forlænge den eksisterende pulje vedrørende jernbaneoverskæringer fra 2014 til 2020 og afsætte 36 mio.kr. pr. år til indsatsen med at nedlægge og sikre jernbaneoverskæringer på Banedanmarks net.

Forligskredsen blev samme år den 22. oktober med Aftalen ”Nye initiativer som led i udmøntning af puljer” enige om at



fremrykke 72 mio. kr. fra perioden 2019-2020 til perioden 2014-2018, således at alle overskæringer på Banedanmarks net i al væsentlighed vil være nedlagt eller sikret med udgangen af 2018.

I 2010 indgik samme grønne forligskreds den 16. december en aftale om at reservere en pulje på 40 mio.kr. til en indsats de kommende 4-5 år for at forbedre sikkerheden i sikrede overkørsler.

Siden har skiftende regeringer og transportministre arbejdet på at gennemføre Folketingets ønske.

Jeg vil tro mine forgængere vil være enige i, at det ikke er uden konsekvenser, når



staten træffer beslutning om at nedlægge en jernbaneoverkørsel.

Det betyder i mange tilfælde, at de daglige brugere af den pågældende overkørsel er nødt til at køre en omvej. Det kan jeg godt forstå er problematisk for den enkelte.

Men som mine forgængere i embedet vil kunne genkende, er der desværre ikke råd til at sikre alle overkørsler. Selvom et meget bredt flertal i Folketinget siden 2014 afsat godt en kvart milliard kroner til formålet, er der ingen vej uden om at nedlægge nogle overkørsler.

Der er blevet stillet spørgsmål til mig om, hvad det koster at sikre en overkørsel.



Det vil jeg gerne svare på her, for det sætter det hele lidt i perspektiv.

Banedanmark oplyser, at det typisk koster ca. 5,1 mio. kr. inklusiv korrektionstillæg at opgradere en overkørsel med automatisk bomanlæg og lyd og lys på enkeltsporet bane til konventionel relæteknologi. Til sammenligning anslår Banedanmark, at det koster mellem ca. 0,2 mio. kr. og ca. 0,6 mio. kr. at nedlægge en overkørsel. Merprisen for at opgradere en overkørsel i forhold til at nedlægge den udgør derfor minimum ca. 4,5 mio. kr.

Hvis man skulle opgradere alle overkørsler, der som følge af aftalen om en grøn transportpolitik fra januar 2009 allerede er blevet nedlagt, skønner Banedanmark,



at der vil være tale om en udgift på ca. 1 mia. kr.

Hvis alle resterende overkørsler i hele landet, der som følge af aftalen om en grøn transportpolitik fra januar 2009 planlægges nedlagt, i stedet skulle opgraderes, skønnes regningen at løbe op i 0,6 mia. kr.

Alt i alt ville prisen for opgradering af alle de overkørsler, der som følge af den politiske aftale af 2009 allerede er blevet nedlagt eller som er planlagt til nedlæggelse, således beløbe sig til minimum 1,6 mia. kr.

Med de tal in mente synes jeg, det er en klog beslutning, det meget store flertal i





Folketinget har truffet om ikke kun at opgradere, men også at nedlægge overkørsler.

Jeg vil nu gerne vende mig mod selve processen i forbindelse med sikring eller nedlæggelse af overkørslerne.

Når staten griber ind i den enkeltes dagligdag på så voldsom en måde som ved at nedlægge nærmeste overkørsel, er det helt centralt, at rammerne er på plads i forhold til at sikre en ensartet behandling af sagerne.

For at sikre, at alle nedlæggelser af jernbaneoverkørsler behandles ens, er der fastlagt en procedure for, hvordan nedlæggelse af jernbaneoverkørsler skal fo-



regå.

Det fremgår af jernbaneloven (Lov nr. 686 af 27. maj 2015) § 30 stk. 2, at sikring af arealer og frafald af eksisterende rettigheder til eksisterende overkørsler, der nedlægges, kan ske ved ekspropriation.

Fremgangsmåden for ekspropriationer er fastlagt i ekspropriationsprocesloven.

Heri fremgår det, at ekspropriationer ledes af kommissariaterne ved statens ekspropriationer. I forbindelse med nedlæggelsen af jernbaneoverkørsler på strækningen Tønder-Bramming er det kommissarius ved statens ekspropriationer i Jylland der forestår ekspropriationen. Kommissarius ved statens ekspro-



priationer i Jylland er en offentlig myndighed og er derfor undergivet officialprincippet.

Officialprincippet indebærer, at myndigheder har ansvaret for, at en sag oplyses tilstrækkeligt, inden der træffes afgørelse. Det vil altså sige, at det er kommissarius ved statens ekspropriationer i Jylland, som har ansvaret for at beslutningen om nedlæggelse af de ni jernbaneoverskæringer på strækningen Bramming-Tønder, som Banedanmark foreslår, er tilstrækkeligt oplyst.

Banedanmark har behandlet en lang række jernbanestrækninger i hele landet efter samme retningslinjer, som jernba-



neoverkørslerne på strækningen mellem Tønder og Bramming.

Det er en relativt kompliceret proces, som jeg tidligere har redegjort for på samråd her i udvalget den 6. juni 2017. Samrådstalen blev oversendt til Folketinget den 8. juni 2017.

Som det fremgår af redegørelsen for processen, er det i sidste ende ekspropriationskommissionen, der beslutter, om anlægsmyndighedens forslag om opgradering eller nedlæggelse af en jernbaneoverskæring skal følges eller ej. Ekspropriationskommissionen har som tidligere nævnt også ansvaret for, at en sag oplyses tilstrækkeligt, inden der træffes afgørelse.



Processen er som følger:

Kommissarius indvarsler til en besigtigelsesforretning på baggrund af materiale modtaget af anlægsmyndigheden. Det er en forudsætning for indvarslingen, at der dels foreligger den fornødne bemyndigelse til at nedsætte en ekspropriationskommission, dels foreligger de fornødne myndighedstilladelser til gennemførelse af besigtigelsesforretningen. Samtlige fornødne myndighedstilladelser skal senest ved ekspropriationsforretningen foreligge i endelig form, dvs. efter udløb af eventuelle klagefrister.

Som led i myndighedsbehandlingen vil der ligeledes indgå udtalelser fra den stedlige kommune,



det stedlige politi samt de berørte vejbestyrelser, herunder også Vejdirektoratet som statslig vejbestyrelse. Endelig modtager kommissionen referater fra borgermøder afholdt af anlægsmyndigheden, hvoraf kommentarer og spørgsmål fra fremmødte fremgår.

Kommissarius indvarsler med 4 ugers varsel de berørte lodsejere og en række involverede myndigheder til besigtigelsesforretningen. Den stedlige kommune anmodes ligeledes om at give møde ved forretningen.

Endvidere kundgøres besigtigelsesforretningen i de stedlige dagblade. Under besigtigelsesforretningen skal kommissionen kritisk vurdere det projekt, som øn-



skes gennemført af anlægsmyndigheden. Anlægsmyndigheden forklarer projektet for kommissionen og alle andre, der er mødt op. Herefter besigtiger kommissionen forholdene i marken. De fremmødte har ret til at udtale sig og stille spørgsmål, inden kommissionen fastlægger den nærmere udformning af projektet.

Kommissionen kan bestemme, at der kun kan gennemføres ekspropriation, hvis der foretages sådanne ændringer i anlægsmyndighedens forslag, som kommissionen finder nødvendige i lyset af den skete gennemgang, de stillede spørgsmål og besigtigelsen i marken.



Kommissionen vil ved sin prøvelse i relation til fornødne myndighedstilladelser og udtalelser ved besigtigelsen lægge vægt på, at der også efter nedlæggelsen og sikringen af jernbaneoverkørsler er sikret fornøden adgang for berørte ejendomme til det offentlige vejnet, jævnfør vejlovens bestemmelser herom.

Dette indebærer blandt andet, at der kan ske ændringer i vejadgange, herunder at disse kan blive længere, uden at dette vil stå i vejen for kommissionens vedtagelse af projektet. Kommissionen vil endvidere træffe sådanne afgørelser i overensstemmelse med den praksis, der i øvrigt er etableret i forbindelse med nedlæggelse og sikring af jernbaneoverkørsler for her-





ved at sikre en ensartet behandling af berørte lodsejere.

Spørgsmålet om hvorvidt ekspropriationskommissionens beslutninger er truffet på et oplyst grundlag, burde derfor være stillet til ekspropriationskommissionen eller kommissarius.

Hvis man mener, at ekspropriationskommissionen ikke har ageret i overensstemmelse med ekspropriationsprocessloven, kan sagen inden for seks måneder efter afgørelsen indbringes for domstolene.

Sammenfattende synes jer derfor, at der er sikret en meget betryggende processu-



el ramme for så vel involverede borgere og myndigheder.

Jeg vil slutte med enkelte bemærkninger til det konkrete sagsforløb vedrørende overkørsel 83:

Forløbet omkring nedlæggelsen af overkørsel 83 har været præget af en række misforståelser, som jeg redegjorde for i samrådet den 6. juni 2017.

På dette samråd forklarede jeg, at 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.



Den 18. maj 2017 blev der afholdt et 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 forelå en misforståelse i kommunikationen omkring nedlæggelsen af overkørslerne nr. 83 og 104.

På baggrund af dette møde meddelte politiet den 23. maj 2017, at politikredsens trafiksikkerhedsmæssige bekymringer herefter rettede sig alene mod konsekvenserne af lukning af overkørsel 104. Som nævnt valgte Banedanmark på den baggrund at ændre sin indstilling.



Som opfølgning på sagsforløbet med overkørsel 83 indskærpede jeg over for Banedanmark, at deres processer på området skal være klare og forudsigelige, så lignende misforståelser kan undgås.

Det har resulteret i, at Banedanmark nu har udarbejdet en drejebog for nedlæggelse af jernbaneoverkørsler, som blev oversendt til Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg den 21. marts 2018. Banedanmark har oplyst, at Vejdirektoratet, Rigspolitiet, Kommunernes Landsforening, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne og Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland har været inddraget i arbejdet med udar-



bejdelsen af drejebogen og afgivet bemærkninger til denne.

I samrådsspørgsmålet bliver der spurgt til, om jeg mener, beslutningerne vedrørende nedlæggelse og opgradering af overkørsler mellem Tønder og Bramming er truffet på et oplyst grundlag.

Som jeg har redegjort for, tilkommer det ikke mig at foretage den vurdering.

Men for fuldstændighedens skyld vil jeg gerne nævne mit svar på Transport-, Bygnings- og Boligudvalgets spørgsmål 296. Som det fremgår af mit svar til udvalget har Tønder Kommune ikke fået ændret optegnelsen af Barsbølgevej som kommunevej i den Centrale Vej- og Sti-



fortegnelse, selvom Barsbølvej, som ligger på vestsiden af jernbanen, siden 2002 har været en privat fællesvej. Da Banedanmark i sin tid i forberedelsen af sagen baserede deres oplysninger på den Centrale Vej- og Stifortegnelse, var de derfor ikke opmærksomme på, at denne del af vejen er en privat fællesvej.

Ministeriet har fået tilsendt udsnit af det kort, der indgik i materialet ved Ekspropriationsbehandlingen af Banedanmarks forslag om at nedlægge overkørsel 83. Af det kort fremgår, at den del af Barsbølvej, som ligger på vestsiden af jernbanen, er en privat fællesvej.

Tak for ordet.