

## MINISTERIET FOR OFFENTLIGE ARBEJDER

Den 26. november 1979.

*Spørgsmål 9:**Ad § 16. 20.10.70.04. Anlæg af viadukter.*

I bemærkningerne til finansloven (side 610) angives det, at en del af beløbet (8,5 mill. kr.) skal bruges til påbegyndelse af anlægsarbejder vedrørende fynske viadukter. I betragtning af det røre, sagen har vakt i fynske kommuner, og i betragtning af de almindelige sparebestræbelser kan det da oplyses, om ministeren vil være indstillet på at spare disse penge?

Hvilke *påtrængende* grunde skulle der eventuelt være til at iværksætte disse anlægsarbejder nu?

*Svar:*

Igennem mange år har det været DSBs mål i muligt og rimeligt omfang at søge niveauoverkørsler afløst af broer. Selv om sådanne overkørsler i dag kan sikres med automatiske anlæg, må de betegnes som uhensigtsmæssige på strækninger med tæt og hurtig togtrafik, og risikomomentet kan ikke helt fjernes, hvorfor afløsningen af dem er meget ønskelig.

Ved de senere års udbygning af motorvejsnettet har man ofret store ressourcer på etablering af niveaufri krydsninger i landevejstrafikken netop for at opnå en højere grad af sikkerhed.

Med hjemmel i vejlovens § 84, der bemyndiger ministeren til at anlægge viadukter til sikring af færdslen ved krydsninger mellem jernbane og vej, og som i praksis væsentligst har betydning for amts- og kommuneveje, har DSB og Vejdirektoratet i fællesskab foretaget en analyse og prioritering af alle overkørsler. Denne analyse resulterede i, at ministeriet fandt det hensigtsmæssigt, primært ud fra ønsket om at fremme trafikikkerheden, at afsætte et årligt beløb på 8-10 mill. kr. på finansloven til anlæg af viadukter.

Den gennemførte prioritering mundede ud i et ønske om i første række at anlægge viadukter på DSBs hovedbaner, idet overkørslerne på disse baner under hensyntagen til den intensive togtrafik og de store toghastigheder indebærer de største sikkerhedsmæssige risici.

Med en årlig investering på 8-10 mill. kr. vil det være muligt inden år 2000 at have erstattet samtlige overkørsler på DSBs hovednet, hvilket medfører at anlæggene kan udføres efterhånden som hastigheden for togtrafikken øges.

Blandt de eksisterende overkørsler på hovedbanerne viste den gennemførte analyse, at de 7 overkørsler på Fyn, bortset fra Systofteanlægget på Falster, der er igangsat, burde prioriteres højest, idet togtrafikken på Fyn er mest intensiv og fordi udbygning af jernbaneinfrastrukturen til højere hastigheder vil blive påbegyndt først på strækningen København-Århus, hvor overkørslerne på Fyn er de sidste på strækningen, der mangler at blive erstattet med viadukter.

De 7 overkørsler på Fyn påregnes udført til midten af 80'erne. I 1980 påregnes der højst anvendt 2 mill. kr.

Det er ministeriets opfattelse, at de pågældende anlæg på Fyn vil indebære en stor trafikikkerhedsmæssig fordel. Ganske vist er ulykker ved jernbaneoverskæringer ikke så hyppige, men alvorlige. Med det stadig lettere materiel der anvendes af DSB og de stadig større lastbiler er der risiko for meget omfattende ulykker, der bl. a. også vil ramme togpassagerne.