

NOTAT

15.11.2014

Niveaufrie krydsninger – nye eller ombyggede

Konklusion

I høringsforslag til lov om ændring af lov om jernbane af 09.07.2014, under pkt. 2.6.2 Transportministeriets forslag og overvejelser er anført:

”Der er ikke fundet anledning til at videreføre den gældende § 8 a, stk. 3 og § 21 z om transportministerens mulighed for at pålægge jernbaneinfrastrukturforvalteren eller vejbestyrelsen at anlægge eller udbygge viadukter, og om at udgifterne til dette afholdes af staten. Bestemmelserne vurderes at være forældede, idet bestemmelserne ikke findes at være anvendt i en længere årrække.”

Som det fremgår af ”afsnit 1” Fuldmægtig H. Wahls foredrag om krydsningsloven foretages udbygning af viadukter således, at viadukterne ikke påfører vejfærdslen restriktioner i trafikafvikling og forringer trafiksikkerheden.

Problemstillingerne er beskrevet i ”afsnit 2 og 3”. I ”afsnit 4” er lovgivningen beskrevet fra og med vejlovcirkulæret nr. 132 af 06.12.1985.

I ”afsnit 5” er beskrevet, at behovet for investeringer i bl.a. viadukter ikke har været tilstrækkeligt således, at der bl.a. er indført vægtbegrænsning for vejtrafikken.

I ”afsnit 7” beskrives en generel problemstilling, at Banedanmark som statslig styrelse ikke anerkender, at det er den offentlige vejbestyrelse, der er ansvarlig for at drive og vedligeholde de offentlige veje og i den forbindelse fører tilsyn med de veje, de har ansvaret for.

Når en viadukt nedrives og genetableres eller udbygges er det fortsat vejbestyrelsen, der har det førnævnte vejbestyrelsesansvar i henhold til vejloven.

1. Fuldmægtig H. Wahls foredrag om krydsningsloven

Fuldmægtig i Ministeriet for Offentlige Arbejder H. Wahl afholdt et foredrag om krydsningsloven ved Amtsrådsforeningens årsmøde 5. juli 1930, som er gengivet i Dansk Vejtidskrift samme år på siderne 204-212, hvor der om viadukter er anført:

”Det vil måske være rigtigst at bemærke, at de sikringsforanstaltninger, som der kan blive tale om, at foretage ved viadukter, som fører de i loven nævnte veje over eller under jernbaner, som regel for overføringerens vedkomne vil bestå i at gøre dem

stærkere og måske også bredere, eventuelt forsyne dem med fortove, da de ikke er bygget til at optage nutidens trafik.

Det bliver Amdsudvalgets sag i hvert tilfælde at træffe sin bestemmelse herom under hensyn til den betydning, viadukten har for motorfærdslen og den trafik der med rimelighed snart kan forventes."

"Ved underføringer bliver det sandsynligvis som regel bredden, der må gøres større, eller tilkørselsforholdene mere sigtbare."

2. Udførte og ombyggede viadukter

Der blev i perioden 1930-1970 udført (nogle dog først færdiggjort i 1970'erne):

- 125 nye viadukter
- 53 ombygninger af viadukter

Disse arbejder blev finansieret af statslige midler fra bl.a. krydsningsfonden, vejfonden, beskæftigelsesfremmende midler i forbindelse med krigen etc.

Ved prioriteringen af viadukter blev der lagt vægt på overkørsels

- farlighed for vejtrafikken
- det trafikale serviceniveau
- vurdering af vejens betydning

Der blev løbende foretaget prioriteringer af nye eller ombygning af viadukter.

Ved ældre eksisterende viadukter blev der konstateret et behov for ombygning ud fra den aktuelle trafik. I forbindelse med ombygningen blev der også foretaget en vejgeometrisk opdatering i forhold til gældende vejregler og en fremtidssikring ud fra en forventet trafikudvikling.

Ved vejoverføringer kunne problemet være

- bredde af færdselsbanen
- bæreevne
- vejtrace

Ved vejunderføringer kunne det være

- bredde af færdselsbanen
- frihøjde
- sigtforhold
- vejtrace

Ombygningerne blev udført for statslige midler på både statsbanenettet og privatbanerne.

3. Prioritering

Der blev fra medio 1970'erne af Vejdirektoratet i samarbejde med banerne, foretaget en behovsanalyse af nye eller ombygning af viadukter samt prioritering, men da der ikke blev tilført midler, blev ingen af ønskerne udført.

På foranledning af ministeriet blev der i 1986 nedsat en prioriteringsgruppe, hvor undertegnede deltog. I første omgang blev listet 100 overkørsler, heraf 44 var på privatbanerne, som kunne ønskes bragt ude af niveau.

I de følgende år blev der udarbejdet en prioriteringsliste. Konklusionen blev i første omgang at gøre de 29 overkørsler på statsbanens hovednet niveaufrie, hvilket er et igangværende projekt.

4. Lovgivningen

I vejlovs-cirkulæret nr. 132 af 06.12.1985 anføres i pkt. 46:

"Efter § 84, stk. 1, er det nu formelt ministeren for offentlige arbejder, der tager initiativet til anlæg eller udbygning af viadukter. Forinden beslutning træffes herom, skal der indhentes udtalelse fra vedkommende jernbanestyrelse og vejbestyrelse.

Såfremt anlægget besluttet fremmet, kan ministeren pålægge vedkommende jernbanestyrelse og/eller vejbestyrelse at udføre arbejdet. Udgifterne herved afholdes fuldt ud af statskassen af beløb, der stilles til rådighed på de årlige finanslove. For så vidt viaduktanlægget medfører fremtidige lettelser i jernbanens årlige udgifter, skal et beløb, der svarer til den kapitaliserede værdi af udgiftsbesparelsen, dog afholdes af jernbanen, jfr. § 83, stk. 2.

Forslag til anlæg eller ombygning af viadukter kan forelægges ministeriet af jernbanestyrelser og vejbestyrelser. Disse kan ligeledes henlede ministeriets opmærksomhed på krydsninger, hvor særlige trafikale eller færdselssikkerhedsmæssige forhold taler for gennemførelse af viaduktanlæg."

Lov nr. 613 om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje af 1. juli 2012:

"Pkt. 6. **1 § 8 a** indsættes efter stk. 1 som nye stykker:

Stk. 3. Transportministeren kan efter høring af den relevante jernbaneinfrastrukturforvalter og vejbestyrelse pålægge jernbaneinfrastrukturforvalteren eller vejbestyrelsen at anlægge eller udbygge viadukter til sikring af vejtrafikken i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel."

”Pkt. 16 § 21 z. Udgifter i henhold til § 8 a, stk. 3, afholdes af staten. Såfremt anlæg eller udbygning af en sådan viadukt måtte medføre fremtidige lettelser i jernbaneinfrastrukturforvalterens årlige udgifter, afholder jernbaneinfrastrukturforvalteren et beløb, der svarer til den kapitaliserede værdi af udgiftsbesparselsen og andre indvundne fordele. Såfremt enighed ikke opnås om beløbets størrelse, fastsættes dette af transportministeren.”

Høringsforslag til lov om ændring af lov om jernbane af 09.07.2014:

”2.6.2 Transportministeriets forslag og overvejelser

Der er ikke fundet anledning til at videreføre den gældende § 8 a, stk. 3, og § 21 z om transportministerens mulighed for at pålægge jernbaneinfrastrukturforvalteren eller vejbestyrelsen at anlægge eller udbygge viadukter, og om at udgifter til dette afholdes af staten. Bestemmelserne vurderes at være forældede, idet bestemmelserne ikke findes at være anvendt i en længere årrække.”

5. Beslutningsgrundlag for sporområdet mv. 2007-2014, Banedanmark, 01.08.2006

Der er bilagt ”afsnittet 4.2 Broer”, hvoraf fremgår antal broer, tilstand og grundlag for behovsvurdering.

I uddrag følgende:

”Sigtelinierne fra rammeaftalen 2003 angav et niveau i 2007 på 155 mio. kr., stigende til 241 mio. kr. fra 2010-2014. I gennemsnit for perioden 2007-2014 er investeringsniveauet på 208,5 mio. kr. pr. år. Banedanmarks interne budget for broområdet i 2006 er 94 mio. kr. (2007-priser).”

”I gennem flere år er midler blevet flyttet fra broområdet til andre fagområder, og broerne har på den måde fungeret som buffer i Banedanmarks budget. En sådan disponering har været mulig, fordi en utilstrækkelig vedligeholdelse af broerne på kort sigt ikke har konsekvenser for anlæggenes funktionalitet, eller for den trafikale regularitet.”

”Således har broerne som helhed, på trods af en gennemsnitsalder på omkring 67 år, fortsat en lang restlevetid. Dette dog under forudsætning af, at der gennemføres den nødvendige løbende vedligeholdelse”

”Visse delelementer er særlig vigtige for broens levetid, det gælder bl.a. fugtisoleringen på brodækket.”

”I tilfælde hvor tilstanden af broen eller de sikkerhedskritiske broelementer overskrider et givet tilstandsniveau, indføres i første omgang trafikale restriktioner i

form af hastighedsreduktioner og vægtbegrænsninger. Forværres tilstanden yderligere, vil konsekvensen i sidste instans være en lukning af trafik på broen.”

”Der gør sig et særligt forhold gældende omkring autoværnene på Banedanmarks ældre vejbærende broer. Vejbroer opført før omkring 1950 opfylder for en stor dels vedkommende ikke de nutidige krav til autoværn.”

”Derudover vil der, i takt med den løbende udskiftning af vejbærende broer, blive etableret tidssvarende autoværn på de broer der nyopføres i perioden.”

”På langt sigt vil opbygning af et efterslæb i aftaleperioden medvirke til en yderligere forøgelse af den investeringspukkel, der som naturlig konsekvens af mange broers opførelse i årene 1915-25, kan forventes at ville opstå mellem 2020-2025, og som ventes at nå det maksimale omfang inden for årene 2035-2045. I en sådan situation må omfanget af broarbejder antages at blive meget omfattende og må ligeledes forventes at ville skabe gener for togtrafikken.”

Sammenfattende kan det konstateres:

- Midler flyttet fra broområdet til andre fagområder.
- Hvor tilstanden af broen overskrider et givet tilstandsniveau indføres trafikale restriktioner af hastighedsreduktion og vægtbegrænsning.
- Forværres tilstanden yderligere vil konsekvensen være en lukning af trafik på broen.
- Vejbroer opført før omkring 1950 opfylder for en stor dels vedkommende ikke de nutidige krav til autoværn.
- På langt sigt vil opbygning af et efterslæb i aftaleperioden medvirke til en yderligere forøgelse af den investeringspukkel, som naturlig konsekvens af mange broers opførelse i årene 1915-25.

Det kan konstateres, at i forbindelse med de senere års strækningsvise sporombygninger, når der er strækningsvis indstilling af togtrafikken, har vejbærende viadukter fået nye kantdrager, hvor det gamle rækværk er udskiftet med et nyt autoværn, der sikrer at vejfærdslen ikke falder ned på skinnerne. Men der er ikke foretaget en samtænkning med fokus på konsekvenserne for vejtrafikken med eksempelvis vejbredde, bæreevne, frihøjde etc. således vejen på viadukter med tilhørende ramper har samme standard med de tilstødende vejanlæg.

6. Fotos af problemstillinger for vejtrafikken, jf. bilag 2.

Foto nr.	Problem
1	Manglende stopsigt
	For smal kørebane
	Utilstrækkelig frihøjde på 3,8 m
2	Vægtbegrænsning – et betydeligt problem for vejbestyrelse i et byområde
3	For smal kørebane
	Manglende stopsigt

	Nødløsning med signalregulering
	Vægtbegrænsning
4	For smal kørebane
	Banedanmark ville ikke udvide den samlede vejbredde for en ny cykelsti. Under betydelige protester måtte vejbestyrelsen afholde udgiften til en ny stibro
5	I forbindelse med ny kantdrager med autoværn ønskede vejbestyrelsen større vejbredde, ændring af vejtrace, hvilket Banedanmark afslog

7. Elektrificering – større frihøjde under vej bærende broer

Ved elektrificering af en banestrækning eksempelvis Ringsted – Femernbælt, Lunderskov – Esbjerg etc. er konsekvensen, at de fleste vej bærende viadukter, af hensyn til frihøjden for elledningerne, erstattes med nye.

Det har flere steder medført betydelig uenighed mellem Banedanmark og den lokale vejbestyrelse om vejgeometrien specielt vejbredde.

Banedanmark har ikke som statslig styrelse anerkendt, at det er den offentlige vejbestyrelse, der i henhold til vejloven, har ansvaret for at drive og vedligeholde de offentlige veje og i den forbindelse fører tilsyn med de nye, de har ansvaret for. Det er vejbestyrelsen der fastsætter standarden for de krydsende veje.

Banedanmark forudsætter det eksisterende vejprofil på den nye viadukt, mens vejbestyrelsen forudsætter, som udgangspunkt, et vejprofil i overensstemmelse med gældende vejregler. Vejbestyrelsen ønsker også en trafikikkerhedsrevision af vejprojektet, hvilket også vil være helt naturligt, da den nye viadukt er en statsinvestering. Endvidere må vejbestyrelsen forudsætte en begrundet fremtidssikring, eksempelvis af hensyn til bløde trafikanter, landbrugstrafik, vindmølletransporter etc.

Hvor der ikke opnås enighed og den nye viadukt gennemføres ved statsekspropriation, bør en del af kommissionsmaterialet være en uafhængig trafikikkerhedsrevision af den nye viadukt inkl. vejramper.

8. Viaduktens barriere for trafikafviklingerne

Viadukter er etableret af sikkerhedsmæssig og trafikale hensyn for statslige midler specielt hvor:

- Overkørslens farlighed for vejtrafikken er for stor.
- Det trafikale serviceniveau for vejtrafikken er for lille.
- Vurdering af vejens betydning er stor, dvs. om der var tale om en overordnet vej.
- Toghastigheden øges.

Det forudsættes, at vejens færdselsbaner inkl. befæstede rabatter for bløde trafikanter føres igennem over eller under viadukterne.

Ved større og betydende veje er viadukten anlagt i vejens linieføring. Ved øvrige viadukter blev de anlagt vinkelret på banens linieføring af økonomiske årsager.

Ud fra datiden vejregler, der bl.a. var fastsat ud fra trafikens størrelse og hastighed fik vejtrace'en en udformning, der langt fra lever op til nugældende vejregler, hvilket gør, at ramper og viadukt i samspil ikke lever op til nutidens trafiksikkerhedsstandard. Som dimensionsgivende for belastning blev der i ældre krydsningsregler anvendt en maskine – tromle af vægt 8-20 t alt efter det var en overordnet vej eller bivej.

"Dimensionsbekendtgørelsen" – BEK nr. 577 af 06.06.2011 med seneste ændringer i BEK nr. 861 af 01.07.2014 om "Køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk", Transportministeriet.

Med de restriktioner, der nu er trafikalt på specielt ældre viadukter medfører det særligt for erhvervsliv, landbrug etc., at de ikke kan udnytte gældende regler, herunder de dispensationsmuligheder der er, for i værste fald ikke at bringe sig selv i en situation i relation til kapitel 8 "Straf".

Hvis jernbaneoverkørslen ikke var blevet erstattet af en viadukt, kunne vejtrafikken inden for "Dimensionsbekendtgørelsens" rammer, krydse banen uden restriktioner, og herved bl.a. ikke blive presset ud på nogen unødvendige omveje.

Ved at bringe en overkørsel ud af niveau løste man nogle sikkerhedsmæssige trafikale forhold.

I de senere år er banenettet oprustet til højere toghastighed, hvor igennem togfonden og signalprojektet er tilført banesiden meget store beløb.

Men det kan konstateres, at vejtrafikens restriktioner og sikkerhed ved viadukter ikke er sammentænkt med disse projekter. Hvad er årsagen til dette?

Transportministeriet ved "Center for kollektiv trafik" oplyste ved mail af 27. maj 2013 til Vejdirektoratet:

"at, i forbindelse med revisionen af jernbaneloven, er vi i gang med at overveje behovet for jernbanelovens § 8 a, stk. 3 og § 21 z, tidligere vejlovens § 84, om viadukter i forbindelse med krydsninger mellem jernbane og vej.

Da det efter vores oplysninger tidligere er Vejdirektoratet, der har administreret disse bestemmelser, vil vi bede jer oplyse os om, i hvilket omfang disse bestemmelser har været brugt i praksis, så vi har mulighed for at tage det med i vores overvejelser om, hvorvidt bestemmelserne bør videreføres. Hvis I i øvrigt har bemærkninger i forhold til bestemmelserne, vil vi meget gerne høre dem også. Jeg vil gerne høre fra jer senest torsdag d. 6. juni."

Vejdirektoratet svarede inden for tidsfristen bl.a.:

”Idet hovedparten af de nuværende jernbaneoverkørsler findes på det kommunale vejnet, kender Vejdirektoratet ikke behovet for viadukter eller udvidelse af eksisterende viadukter, som en sikkerheds- eller kapacitetsfremmende foranstaltning for vejfærdslen.”

Det var ikke muligt at gå i dybden med besvarelsen af de stillede spørgsmål inden for den korte tidsfrist. Undertegnede var rådgiver for besvarelsen.

Idet revisionen af jernbaneloven først blev sendt i høring 09.07.2014, dvs. mere end et år senere, har der været god tid til at gå i dybden med problemstillingen, herunder at foretage en screening af viadukterne for at få klarlagt problemstillingens størrelse.

Carl Dixen Pedersen
Konsulent