

[Ministeren for offentlige arbejder]

tog på strækningen over Fyn fra 140 km/t til 160 km/t beløber sig til 1.860 kWh pr. døgn, der omregnet til olie kan opgøres til ca. 610 l olie pr. døgn til en pris på 390 kr. pr. døgn, svarende til en forøgelse på ca. 4 pct.

Ved at opfylde DSBs målsætning om en toghastighed på 160 km/t forbruges der således relativt lidt ekstra energi, og den gevinst på 5 minutter, der herved opnås, får ikke alene betydning for rejser over Fyn, men også i en større sammenhæng, idet der ved længere rejser i fjerntrafikken kan opnås reduktioner i rejsetiderne på 10–20 pct., hvilket gør togrejsen mere attraktiv samt medfører en bedre udnyttelse af personale og materiel.

For så vidt angår spørgsmålet om overkørsler skal jeg bemærke, at det igennem mange år har været DSBs mål i muligt og rimeligt omfang at søge niveauoverkørsler afløst af broer, og der er således intet nyt i bestræbelserne på at få nedlagt overkørslerne på bl. a. den fynske hovedbane. 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 – også af hensyn til den størst mulige sikkerhed for vejtrafikken.

De i alt 7 tilbageværende offentlige overkørsler på Fyn på hovedstrækningen Nyborg–Middelfart er beliggende i Ullerslev, Langeskov, Holmstrup, Skalbjerger, Bred, Gelsted og Kavslunde.

Gennem de i forbindelse med projektarbejdet foretagne undersøgelser af de fysiske forhold omkring de nævnte overkørsler på Fyn er DSB fuldt ud klar over, at det for visse af overkørslerne vil være forbundet med meget store vanskeligheder at tilvejebringe nedlæggelse og erstatning med broanlæg på overkørselens plads eller i umiddelbar nærhed.

Drøftelserne af disse problemer mellem vejdirektoratet og DSB og mellem disse instanser og de berørte kommuner er i øjeblikket på et rent indledende teknisk stade.

Når de igangværende overvejelser og undersøgelser er bragt til en foreløbig afslutning – formentlig i løbet af sommeren 1979 – er man fra vejdirektoratets og DSBs side indstillet på at optage drøftelser omkring nærværende problematik med såvel Fyns amt som de implicerede kommuner.

Jeg finder det ikke muligt på rimelig måde at besvare det stillede spørgsmål om, »hvor meget ekstra energi det vil betyde for den lokale befolkning«, som man her opfatter som et spørgsmål om det energiforbrug til omvejskørsel (altså merforbrug af benzin), der kan blive tale om. Tilsvarende gælder spørgsmålet om, »hvor megen energi der vil blive brugt til gennemførelse af de foreslåede vejanlæg og broer eller tunneler«.

Besvarelse af disse spørgsmål ville bl. a. kræve nærmere undersøgelser over omvejskørselens omfang og det herved øgede antal kørte km pr. år, hvilket der ikke på nuværende tidspunkt haves fornødne oplysninger om. Det kan dog antages, at det forøgede energiforbrug vil være yderst minimalt i forhold til landets årlige energiforbrug. Det samme synspunkt kan i forstærket grad fremføres vedrørende det andet spørgsmål, hvor der yderligere vil være tale om et engangsforbrug af merenergi.

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. Disse anlæg har givet været lige så energiforbrugende at etablere som de anlæg, DSB påregner at skulle udføre, og kan ikke undgå at medføre ekstra energiforbrug for de lokale beboere som følge af omvejskørsel. Det forekommer rimeligt at fremme gennemførelsen af niveaufri skæringer også for jernbanerne, der i så henseende ikke bør være ringere stillet end den individuelle trafik.

Til *finansministeren* (16/3 79): af:

Glensgård (FP):

»Kan ministeren acceptere, at de kontraktansatte vognmænd under HT har indgået en hemmelig aftale med SID vedrørende knap 1.000 chauffører, der indebærer, at chaufførerne, ud over hvad der opnås på chaufførområdet inden for LO, skal have 12 pct. pensionstillæg, når ministeren har udtalt, at der højst er plads til 1–2 pct. forbrugsudvidelse?«

(Spm. nr. 734).

Begrundelse.