

## F. t. beslutn. vedr. jernbanetunnel under Lillebælt m.v.

Ingen af de tre forslag vil imidlertid kunne løse trængselsproblemerne på lang sigt, for uanset hvor mange broer og vejbaner der anlægges, er det ikke muligt at bygge sig ud af problemerne. Snart vil de nye og/eller bredere motorveje atter være fyldt op, og så er vi lige vidt. Nye veje betyder i realiteten blot, at de nuværende flaskehalse skubbes rundt til andre lokaliteter i trafiksystemet.

Kun en kraftig udvidelse af skinnekapaciteten kan tilgodese behovet for kapacitetsudvidelse, hensynet til bæredygtighed og klimaforandringer, areal- og ressourceforbrug samt de krav, som naboerne til de store trafik anlæg stiller vedrørende støj, emissioner, barriereeffekter m.v.

*Jernbanebroernes tilstandsniveau*

De fleste danske jernbanebroer er opført i årene omkring første verdenskrig og i 1930'erne. Broerne har en levetid på ca. 100 år, og det betyder, at der i perioden 2020-2045 vil blive stillet krav om anlæg af mange nye jernbanebroer. Det er anlægsarbejder, der ikke alene vil være ganske omfattende, men tillige vil få en enorm indflydelse på, hvordan togtrafikken afvikles, og på mulighederne for at forbedre denne med flere afgang og en bedre regularitet.

Indtil da skal broerne fortsat vedligeholdes, og der er med tiden opstået et betydeligt efterslæb. Gennem flere år er der blevet overført midler, der var øremærket til vedligeholdelse af broerne, til andre sektorer inden for Banedanmarks ressort. Broerne har med andre ord fungeret som en slags stødpude for Banedanmarks knebne budgetter, hvilket har resulteret i dårlig vedligeholdelse. Indtil nu har dette kun haft ringe indflydelse på togdrift og regularitet, men det vil formodentlig næppe kunne vare ved. Unnlades den løbende vedligeholdelse af jernbanebroerne, vil der ske en forværring af tilstanden, restlevetiden vil blive reduceret, og vedligeholdelsesomkostningerne vil hobe sig op.

Banedanmark betegner i rapporten »Beslutningsgrundlag for sporområdet m.v. 2007-2014« (september 2006, <http://www.bane.dk/publ/presse/sporanalyse.pdf>) tilstanden for de store jernbanebroer som værende »godt«. Det er dog en stakket frist, idet investeringsefterslæbet snart vil vise sig i form af en hastigt eskalerende nedbrydning af broernes tilstand.

Medvirkende til nedbrydningen er dels almindelig slitage på grund af de stigende trafikmængder (mange tog, lange tog og stede flere biler). Men også ændret vejrlig i form af mere nedbør, højere luftfugtighed m.v. har en negativ indflydelse på broernes tilstand og levetid. Visse delelementer er særlig udsatte; det gælder bl.a. fugtisolerings på brodækket, og her vil util-

strækkelig vedligeholdelse øge vandgennemtrængning til den indvendige armering, og dermed vil der kunne ske en hurtigere nedbrydning af selve konstruktionen. Manglende vedligeholdelse fører desuden til, at broernes sikkerhed ikke kan opretholdes, og det kan resultere i hastighedsnedsættelser og/eller reduktioner i godstogenes vægt og længde og kan i værste fald føre til lukning af broer.

Skal der være sikkerhed for, at togdriften kan opretholdes i dens nuværende omfang, skønner det engelske konsulentfirma Parsons Brinckerhoff, at der skal investeres mindst 700 mio. kr., dvs. ca. 100 mio. kr. hvert år frem til 2014. (»Beslutningsgrundlag for sporområdet m.v. 2007-2014«, side 132)

Dette er imidlertid blevet modgået af Banedanmark i ovennævnte rapport, »da det vil være forbundet med en stor risiko for alvorlige trafikale påvirkninger som følge af broernes tilstand, og tillige vil investeringsniveauet være forbundet med en markant forringelse af værdien af den samlede bromasse i aftaleperioden«. I stedet vil der »kun blive udført helt essentielle, sikkerhedskritiske og levetidsbevarende arbejder, som det p.t. er muligt at forudsige behovet for. Det betyder, at der ikke er afsat midler til finansiering af eventuelle akut opståede skader eller til fornyelse af broer eller broelementer, der overskrider den teoretiske levetid. Der vil desuden ikke blive foretaget vedligeholdelse og fornyelse af mindre anlægselementer (støttemure, stenkister, kabelrender m.m.). (»Beslutningsgrundlag for sporområdet m.v. 2007-2014«, side 132)

Det er bekymrende, at der reelt sker en udskydelse af den nødvendige vedligeholdelse, idet dette logisk nok indebærer dels en forværring af broernes sikkerhedsstand, og dels at der efter 2014 »vil være oparbejdet et betydeligt efterslæb, beregnet til mindst ca. 1,8 mia. kr. og sandsynligvis mere, idet nogle broer muligvis vil skulle ombygges som følge af, at vedligeholdelsesarbejder ikke er blevet udført i tide.« (»Beslutningsgrundlag for sporområdet m.v. 2007-2014«, side 133)

Enhedslisten finder det utilfredsstillende, at en så vigtig del af jernbaneinfrastrukturen, som broerne er, forfalder, uden at der bliver gjort, hvad der er nødvendigt for at bevare deres funktionalitet.

*Forbindelsen over Lillebælt*

Den gamle Lillebæltbro er fra 1935, og med den mellemlivtid på ca. 100 år, som er de fleste broers, må det påregnes, at den har en restlevetid til omkring 2035 – under forudsætning af, at den nødvendige løbende vedligeholdelse gennemføres, hvilket ikke har været tilfældet indtil nu. Således viser Banedanmarks