

analyser, at der er behov for udskiftning af isoleringslaget, der som nævnt har afgørende betydning for broernes levetid. En sådan udskiftning er meget omkostningstung.

Medmindre tempoet i vedligeholdelsesarbejdet med jernbanebroerne sættes markant i vejret, vil den gamle Lillebæltsbro næppe kunne holde tiden ud. Et synspunkt, der bakkes op af – Banedanmark! I ugebladet Ingeniøren (oktober 2007) hedder det, at der er et vedligeholdelsesmæssigt efterslæb på vore broer, og at Lillebæltsbroen faktisk er den værste og trænger til aflastning. (»Danske jernbanebroer smuldrer«, Ingeniøren 9. oktober 2007)

Med ovenstående in mente er det efter Enhedslistens opfattelse derfor ikke for tidligt at tage fat på en diskussion af, hvad der skal ske med jernbanebroerne, og at der allerede nu ses på de kommende alternativer til den gamle Lillebæltsbro. Med forslaget om en 4-sporet jernbanetunnel under Lillebælt ønsker vi at pege på et alternativ, der opfylder de krav, der skal stilles til fremtidens infrastrukturprojekter.

At sætte sin lid til, at en fast forbindelse over Femern Bælt kan bidrage til at løse togtrafikkens fremkommelighedsproblemer omkring Lillebælt og i øst-vest-trafikken, er ikke tilstrækkeligt. Under forudsætning af, at broen over Femern Bælt bygges, vil den allertidligst kunne tages i brug i 2018. Forinden er togtrafikken mellem København og Østjylland for længst endt i kaos.

Det havde været oplagt, at Infrastrukturkommissionen havde taget den udfordring op, som de aldrende jernbanebroer udgør. Da dette imidlertid ikke var til-

fældet, ønsker Enhedslisten at sætte jernbanebroernes fremtid til debat og på Folketingets dagsorden. Logisk nok må man prioritere den jernbanebro højest, hvor behovet for at tilvejebringe mere skinnekapacitet er størst, dvs. den gamle Lillebæltsbro.

Konkret mener forslagsstillerne, at når der tages stilling til Lillebæltsbroen, bør der igangsættes en grundig undersøgelse af mulighederne for at etablere en jernbanetunnel under Lillebælt efter følgende retningslinjer, som vil være Enhedslistens tilgang til forhandlingerne:

- Anlæg af en 4-sporet jernbanetunnel fra et område beliggende øst for Middelfart Station til baneudfletningen ved Snoghøj. De lange op- og nedkørsler betinges af, at vanddybden i Lillebælt på det sted, hvor tunnelen skal placeres, er ca. 40 m, og at godstog har brug for sådanne lange op- og nedkørsler. Den præcise linjeføring, og hvorvidt der anlægges en boret tunnel eller en sænketunnel, afgøres af de tekniske undersøgelser. Fra et miljøsynspunkt bør en boret tunnel foretrækkes.
- Tunnelen dimensioneres efter de principper for tunnelbyggeri, der er anvendt ved anlæg af Storebælts- og Øresundsforbindelserne, og med anvendelse af den teknologi og de forbedrede sikkerhedsforanstaltninger, der siden da er kommet til.

Anlæg af en jernbanetunnel kan nødvendiggøre, at der anlægges en ny station i Middelfart. Tillige vil en jernbanetunnel give Middelfart et bedre miljø, når trafikstøjen og luftforureningen reduceres.