

Beslutningsforslag nr. B 41. Fremsat den 12. november 2008 af Per Clausen (EL) og Frank Aaen (EL)

Forslag til folketingsbeslutning

om undersøgelse af mulighederne for etablering af en jernbanetunnel under Lillebælt, udarbejdelse af en handlingsplan for bedre vedligeholdelse af jernbane- og vejbroerne samt stillingtagen til, hvad der skal ske med Lillebæltsbroen, inden den falder for aldersgrænsen

- Folketinget opfordrer regeringen til at
- igangsætte en grundig undersøgelse af mulighederne for at etablere en jernbanetunnel under Lillebælt,
 - udarbejde en handlingsplan med henblik på bedre vedligeholdelse af jernbane- og vejbroerne,
 - tage stilling til, hvad der skal ske med Lillebæltsbroen, inden den falder for aldersgrænsen.

Bemærkninger til forslaget

Generelle bemærkninger

Dette beslutningsforslag skal ses i sammenhæng med og suppleres af Enhedslistens tidligere fremsatte beslutningsforslag i folketingsåret 2006-2007:

- B 115, jernbanepakke for Sønderjylland, jf. Folke­tingstidende, tillæg A side 6763.
- B 136 og B 137, jernbanepakke for Fyn, jf. Folke­tingstidende, tillæg A side 7336 og 7341.

Dertil kommer følgende beslutningsforslag, som Enhedslisten har fremsat i folketingsåret 2007-2008, 2. samling:

- B 48, jernbanepakke for strækningen Fredericia-Aalborg (den østjyske længdebane), jf. Folke­tings­tidende, tillæg A side 2635.
- B 75, jernbanepakke for Nordjylland, jf. Folke­tingstidende, tillæg A side 4543.

Desuden kommer følgende beslutningsforslag, som Enhedslisten vil fremsætte i folketingsåret 2008-2009:

- Jernbanepakke for Vestjylland.
- Jernbanepakke for Vestsjælland, herunder opgradering af strækningen København-Kalundborg.
- Forslag om etablering af nærbaner i Trekantområdet.

Med den engelske økonom Nicholas Sterns rapport »Stern Review on the Economics of Climate Change« fra efteråret 2006 (findes på hjemmesiden <http://www.hm-treasury.gov.uk>) er transportsektorens bidrag til klimaforandringerne atter kommet i fokus. Senere er der kommet talrige rapporter fra FN's klimapanel, der bekræfter billedet fra Sternrapporten.

Sternrapporten fastslår bl.a., at »transport sammen med energiproduktion kræver en helt særlig opmærksomhed. Således tegner transportsektoren sig for 14 pct. af de globale udledninger, fordi det er den hurtigst voksende udleder af drivhusgasser som følge af den fortsatte vækst i vej- og flytrafikken«.

Sternrapporten baserer sig på et overvældende antal indikationer af, hvor fremskredne klimaforandringerne allerede er, og det i en sådan grad, at der skal ske endog meget store, snarlige reduktioner i transportsektorens udledning af drivhusgasser.

I og med at klimaforandringerne er et globalt problem, må reaktionen også være global. Den skal baseres på den indsigt og viden, der er alment tilgængelig. Den skal endvidere bygge på foranstaltninger, der fremskynder handling i løbet af de næste årtier – handlinger, der skal være gensidigt forstærkende på såvel nationalt som regionalt og internationalt niveau.

Tages der ingen skridt til at nedbringe transportsektorens udledninger af drivhusgasser, vil koncentrationen af disse i atmosfæren så tidligt som i 2035 kunne nå det dobbelte af det førindustrielle niveau fra 1700-tallet og give en temperaturstigning på over 2 grader.

I det lange løb vil der være mere end 50 pct. mulighed for, at temperaturstigningen vil overskride 5 grader. En sådan stigning vil være overordentlig farlig, idet den vil svare til den temperaturstigning, der er sket fra sidste istid og frem til i dag.

Alle lande vil blive påvirket, det gælder også Danmark. De mest sårbare lande – de fattigste og de mest befolkningstætte – vil dog blive ramt først og hårdest, til trods for at de har ydet og yder det mindste bidrag til klimaforandringerne.

Udledning af drivhusgasser kan reduceres gennem øget energieffektivitet, forandringer i efterspørgslen, øget anvendelse af ren energi og forandringer i transportteknologien, herunder teknologisk fornyelse.

De investeringer, der i dag foretages i transportsektoren, vil få dybtgående virkninger på klimaet allerede om 2-3 generationer. Det vil sige, at effekterne i høj grad vil være en håndgribelig realitet for vore børnebørn og oldebørn.

En så radikal forandring af verdens fysiske geografi må medføre voldsomme forandringer af den menneskelige geografi, dvs. af de områder, hvor mennesker lever, og af de måder, hvorpå de lever deres liv.

Selv ved mere moderate opvarmningsniveauer viser alle data – fra detaljerede undersøgelser af vejr­møn­stres regionale og sektoriel­le ind­virkninger til økonomiske modeller for de globale effekter – at klimaforandringer vil få alvorlige følger for verdens produktion, for den menneskelige civilisations vilkår og for miljøet.

Omkostningerne ved ekstremt vejr, herunder orkaner, oversvømmelser og lange tørkeperioder, stiger allerede, også i de rige lande.

Der findes allerede en række handlemuligheder for at reducere udledningerne. Resolut og omfattende politisk handling er nødvendig.

Ved at styrke togtrafikken kan der bidrages til en samlet nedsættelse af miljøpåvirkningen fra transportsektoren og dermed hjælpes til med at undgå klimaforandringerne. Det kræver generelt mindre energi og forurenere mindre pr. kilometer at transportere en person eller et ton gods med jernbane end med bil eller fly.

Større markedsandele til den kollektive trafik giver samtidig en bedre belægning på de enkelte afgange og dermed en mere effektiv udnyttelse af energien.

Set i et sikkerhedsmæssigt perspektiv er der desuden store fordele ved at flytte trafik fra vej til bane. Antallet af ulykker er således markant lavere på bane end på vej.

Det danske jernbanenet trænger til investeringer

Det danske jernbanenet trænger generelt til milliardinvesteringer. Jernbaneinvesteringer har i årevis halter bagefter, mens trafikproblemer er blevet »løst« på ad hoc-basis ved fortsatte motorvejsbyggerier.

Enhedslisten har i mange år stået for en politik, der offensivt vil investere i de mest miljøvenlige transportformer og stoppe investeringer i de mest miljøbelastende transportformer. Af den grund er Enhedslisten også fortalende for et motorvejsstop (et 10-årigt moratorium for motorvejsbyggeri). Der er efter Enhedslistens opfattelse ikke brug for at anlægge flere motorveje, før alle andre alternativer er blevet undersøgt. Derfor er andre løsninger påkrævet, og her spiller skinnébåren trafik en vigtig rolle som alternativ til flere biler og flere motorveje.

For at forhindre, at togtrafikken stagnerer, og for desuden at kunne tiltrække nye passagerer – især dem, der i dag benytter de mest forurenende trafikmidler: biler og fly – er det nødvendigt, at der investeres betydelige midler i togtrafikken med henblik på at øge skinnecapaciteten og med henblik på at gøre skinnenet langt mere robust over for trængsel, nedbrud og uforudsete hændelser.

En opgraderet jernbaneinfrastruktur forsynet med den nyeste signalteknologi til såvel regionale- som hurtige tog vil betyde mærkbare tidsbesparelser for de rejsende. Kortere rejsetid er imidlertid ikke det eneste parameter, når der vælges transportmiddel. Også god korrespondance til andre transportmidler, komfort, takster, frekvens m.v. spiller en afgørende rolle.

Ikke kun de rejsende får glæde af, at jernbaneinfrastrukturen opgraderes. Også togoperatørerne vil kunne drage nytte deraf. Kortere rejsetider vil tiltrække flere rejsende og flere godskunder, og det betyder større indtægter. De kortere rejsetider betyder også, at togene har en hurtigere omløbstid. Det vil sige, at der ikke skal bruges nær så mange tog(sæt) for at køre en given strækning, og det fører til lavere udgifter til materiel, vedligehold og personale for operatøren. De øgede indtægter vil – i det omfang selskaberne er ejet af det offentlige – kunne reinvesteres i nye jernbaneaktiviteter, som så vil kunne gøre togtrafikken endnu mere attraktiv for endnu flere rejsende.

Det er denne positive opadgående spiral, Enhedslisten stræber efter at sætte i gang med dette beslutningsforslag.

Infrastrukturens kapacitet ved Lillebælt

Ifølge DTU Transport kan der ventes en fordobling i vejtrafikken frem til 2030. For godstrafikkens vedkommende vil den internationale lastbiltrafik stå for hovedparten af stigningen. Det kan det nuværende vejnet og de igangværende klimaforandringer ikke klare. For at forebygge et forventeligt sammenbrud på vejene skal jernbanenet opgraderes, og desuden skal der etableres et finmasket net af decentrale terminaler til omladning af gods fra bane/skib til lastbil.

Nogle vejstrækninger er i dag hårdt belastede. Det gælder bl.a. strækningen Odense-Trekantområdet-Århus. Som »løsning« på trængselsproblemerne havde Infrastrukturkommissionen kun ét svar: mere asfalt. Og den fremlagde tre forslag til en ny passage af Lillebælt. Kun ét forslag inkluderer togtrafik. To af forslagene skulle endda føres gennem relativt uforstyrrede naturområder, der hidtil har været friholdt for større trafik anlæg. Uanset hvilken linjeføring der vælges, vil den være en miljø- og landskabsmæssig belastning for den nordlige del af Lillebæltområdet.

Infrastrukturkommissionen peger på disse tre muligheder for en ny Lillebæltforbindelse:

- Ny vejbro parallelt med den nye Lillebæltbro og eventuelt en ny vejbro over Vejle Fjord.
- Vej- og togforbindelse Bogense-Juelsminde (højbro) (ca. 18 km), vej plus bane Nordvestfyn-Bogense (20-25 km) og vej/bane Juelsminde-Hedensted (20-30 km).
- Vejforbindelse fra Middelfart Syd til Kolding Syd (25-30 km).

(Kilde: Infrastrukturkommissionens betænkning fra januar 2008: »Danmarks Transportinfrastruktur 2030«, side 284-285).

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. fugtisoleringen 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 mellemlivstid 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

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.

Skriftlig fremsættelse

Per Clausen (EL):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om undersøgelse af mulighederne for etablering af en jernbanetunnel under Lillebælt, udarbejdelse af en handlingsplan for bedre vedligeholdelse af jernbane- og vejbroerne samt stillingtagen til, hvad der skal ske med Lillebæltsbroen, inden den falder for aldersgrænsen.

(Beslutningsforslag nr. B 41).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.