

SØREN THYGESEN · RÅDGIVENDE CIVILINGENIØR

JULBJERGVEJ 4 · HÅRBØLLE · 4792 ASKEBY · TLF. 5582 6136 -DUET

E-MAIL: lotren@mail.tele.dk · SE-NR: 16280534

pr. e-mail til
Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg

Hårbølle, den 24. juni 2005

Lad mig herved anmode Trafikudvalget om foretræde snarest muligt iht. reglerne herom.

Mit ærinde er at bede udvalget om støtte til mit ønske om at få et møde med transport- og energiminister Flemming Hansen vedrørende en sag, der har optaget mig i mange år, og som indenfor det sidste år har fået fornyet aktualitet.

Alle bilister kender til de meget generende og langvarige hovedreparationsarbejder, der finder sted på jernbeton-vejbros overalt i Europa i sommermånederne. Da det i 1989 stod klart, at Storebæltsforbindelsens Vestbro skulle udføres som en jernbetonbro, forudså jeg den nationale infrastruktur-katastrofe, der ville opstå, når broens kørebane til sin tid skal fornys. Jeg udtænkte en ny kørebanekonstruktion – til sådanne opgaver – der lader sig hovedreparere udenfor myldretimerne, således at broen kan holdes åben for trafik i sin fulde bredde i disse. Det lykkedes mig ikke at vinde beslutningstagernes interesse for mit projekt. Det er svært at sælge en løsning på et problem, der først opstår efter 25-30 år. Dengang havde jeg kun tanke på nyanlæg.

I 1994 blev min konstruktion – med tilføjelse af en enkelt billig komponent – udført på et gammelt renoveringsmodent jernbetondæk i Roskilde. Anlægget fungerer i bedste velgående den dag i dag, og det kommer det til at gøre i flere århundreder med en lille overfladevedligeholdelse ca. hvert 30. år.

I sommeren 2003 kom det frem, at Mønbroens jernbetondæk skal have en meget omfattende og kostbar hovedreparation, der sandsynligvis vil kræve at broen lukkes helt for trafik i lange perioder. Det fik mig til at gentænke mit projekt, og jeg fandt frem til en metode, der gør det muligt at udføre arbejdet i små afsluttede etaper i nattetimerne, så broen i disse kun vil være afspærret i den ene vognbane og om dagen kan befærdes i sin fulde bredde.

Metoden indebærer langt mindre entreprenørarbejde, end det vi kender. I tilgift til de meget mindre gener for trafikanterne sparer broejeren en udgift på et par tusind kroner pr. kvadratmeter af brodækket. På Mønbroen vil arbejdet kunne udføres på ca. 70 natetaper, og besparelsen er mindst 15 millioner kroner i forhold til en hovedreparation med den traditionelle teknik. Når Vestbroens kørebane til sin tid skal hovedrepareres, vil arbejdet kunne udføres på ca. 120 natetaper, hvor 2 vognbaner er lukket, medens broen vil være farbar i fuld bredde om dagen. Her vil besparelsen udgøre ca. 350 millioner nutidskroner.

Metoden kan spare trafikanterne mange ventetimer i myldretimerne på indfaldsvejene til de store byer, når der skal udføres kørebanedskiftninger på broer her. Ifølge Vejdirektoratets statistik tager arbejdet på en mindre landevejsbro med 2 vognbaner (længde: 25 m, bredde: 12 m) gennemsnitlig 6 uger med den traditionelle teknik. Med min metode vil det kunne udføres på 4 natetaper. På en hovedlandevejsbro med 4 vognbaner er de tilsvarende tal hhv. 12 uger og 10 natetaper.

Også broarbejder på jernbanebroer vil kunne udføres med metoden.

Af korrosionstekniske grunde tåler jernbetondækket ikke nedbør, medens arbejdet udføres med min metode. Arbejdsstedet skal overdækkes. Det betyder at arbejdet er næsten uafhængig af årstiden, hvorved man kan undgå at arbejde i sommer skoleferien, hvor kvalificeret arbejdskraft er dyr og svær at skaffe.

Jeg er ikke længere erhvervsaktiv, så den eneste måde samfundet kan få gavn af min opfindelse på er, at det erhverver mine ophavsrettigheder til den og udnytter dem. I Vejdirektoratet anerkender man perspektiverne ved min konstruktion, men man vil ikke i direktoratets regi ligge inde med ophavsrettighederne, da man ikke længere har eksportaktiviteter.

I transportministeriet foreslår man, at jeg forsøger at afsætte ophavsrettighederne i entreprenørbranchen. Her er holdningen, at man selvsagt ikke vil engagere sig i et projekt, der på kort sigt reducerer omsætningen i segmentet til entredjed eller af, hvad man er vant til og på langt sigt helt udfaser denne type opgaver. Entreprenører skal jo ikke leve af at lette trafikafviklingen. Jeg er sikker på, at denne sammenhæng vil kunne afklares ved et møde mellem transportministeren, embedsmændene og mig.

Defor er det ærgerligt, at det ikke er lykkedes mig at få et sådan møde i stand. Jeg føler det som en borgerpligt at forsøge at vinde gehør for mit projekt på rette sted for, og jeg beder Trafikudvalget om hjælp hertil.

Med venlig hilsen
Søren Thygesen

PS

Forud for et eventuelt foretræde vil jeg udarbejde en teknisk redegørelse i almindeligt sprog for teknikken bag mit projekt og fremsende den til udvalget.