



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 15. august 2005
J.nr. : 432-22

Trafikudvalget har i brev af 24. juni 2005 stillet mig følgende spørgsmål 188 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 188:

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 24. juni 2005 fra Søren Thygesen, Askeby vedrørende ny kørebanekonstruktion, jf. alm. del – bilag 272"

Svar:

Jeg har forelagt Søren Thygesens henvendelse for Vejdirektoratet, som oplyser følgende:

"Vejdirektoratet blev første gang præsenteret for Søren Thygesens konstruktion til isolering af jernbetonbroer i slutningen af 1980'erne. Kort fortalt består Søren Thygesens konstruktion i, at der udlægges løs kunststofmembrankonstruktion på betondækkets overside. Herefter udlægges et lag SF-sten og et asfaltlag. Hele konstruktionen fastholdes af en række betonknaster, der fastgøres til brodækket. Knasterne skal fastholde konstruktionen, så denne ikke forskydes ved køretøjernes påvirkning. Det er dog et problem, som Vejdirektoratet ikke har konstateret eksisterer i praksis.

Vejdirektoratets løsning til fugtisolering af jernbetonbroer er baseret på en membran, der påsvejses brodækket. Denne består af en eller to polymer modificeret bitumenplader. Oven på denne udlægges to asfaltlag, et bærelag og et slidlag.

Det er specielt spørgsmålet om fastgørelsen af membranen til brodækket, der er stridspunktet. Efter Vejdirektoratets opfattelse er det helt afgørende for betondækkets langtidsholdbarhed, at membranen er fastsvejest til betonen.

Som også anført af Søren Thygesen er isoleringsmembranens funktion at hindre, at kloridholdig vand kan trænge ned i betonen med risiko for at ar-

meringen ruste. Kloriden stammer fra de midler, der anvendes til glatførebekæmpelse på vejene i vinterperioden. Hvis der opstår utætheder i membranen, vil kloridholdig vand i Søren Thygesens konstruktion kunne brede sig ud over hele brodækket med risiko for, at dette kan trænge ned gennem betonen og få armeringen til at ruste. Med Vejdirektoratets løsning vil utætheder i membranen kun give anledning til yderst lokale skader.

Vejdirektoratet mener derfor ikke, at Søren Thygesens konstruktion er velegnet til isolering af jernbetonbroer. Vi har dog tilbudt Søren Thygesen, at vi vil anvende hans system, hvis det tilbydes som alternativ ved en licitation på broarbejder. Dette dog under forudsætning af, at hovedentreprenøren for broarbejdet er billigst ved licitationen, og at denne stiller en forlænget garanti for det alternative systems holdbarhed.

Vejdirektoratet har svært ved at gennemskue Søren Thygesens økonomiberegninger. Vejdirektoratets fugtisoleringsmetode er veldokumenteret og har en levetid på 40 år. Slidlaget har dog – både i Søren Thygesens konstruktion og i Vejdirektoratets løsning – kun en levetid på 20 år. Med de risici, der er indbygget i Søren Thygesens system, må Vejdirektoratet afvise, at der kan opnås besparelser ved at anvende Søren Thygesens konstruktion.

Det skal også nævnes, at Vejdirektoratet selvfølgelig aldrig vil gennemføre et isoleringsarbejde på en bro, der vil afbryde trafikafviklingen på broen totalt.

Søren Thygesen fremhæver også i sit brev, at ”Vejdirektoratet anerkender perspektiverne ved min konstruktion”. Vejdirektoratet har meddelt Søren Thygesen, at vi ikke er interesseret i at overtage hans patentrettigheder til hans konstruktion af to grunde. Den ene er, at vi i dag ikke anvender Søren Thygesens konstruktion. Den anden er, som Søren Thygesen anfører, at vi ikke længere har eksportaktiviteter.”

Jeg kan henholde mig til Vejdirektoratets bemærkninger.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen