

Nyhedsbrev fra Sund & Bælt

Det koster - og forstyrrer - at vedligeholde Storebæltsforbindelsen

Storebæltsforbindelsen er bygget til at holde 100 år. Men forudsætningen er, at de forskellige anlæg løbende vedligeholdes og udskiftes. Det koster og kan give gener for trafikken.

Når der udføres vedligeholdssarbejde på broen, er det engang imellem nødvendigt at forstyrre trafikken og omdanne forbindelsen fra motorvej til almindelig landevej med dobbeltrettet trafik og 80 km/t. Det skete fx i sommerens løb, hvor asfaltbelægningen i 'det tunge' spor mod Fyn blev skiftet på højbroen. Også det store affugtningsprojekt, som varede halvandet år, gav en sjælden gang anledning til planlagte forstyrrelser i trafikken, bl.a. når de store arbejdsplatforme skulle transporteres frem og tilbage fra Sprogø.

- Storebæltsforbindelsen er en af verdens største bro- og tunnelkonstruktioner, der står i et hårdt miljø, hvor saltvand, regn og vind har frit spil. Derfor er vedligehold en stor opgave, som er en væsentlig udgiftspost på budgettet, forklarer Lars Fuhr Pedersen, teknisk direktør og fortsætter:

- Det kan ikke undgås, at vedligeholdssarbejdet engang imellem generer bilisterne. Storebæltsforbindelsen er en vital forbindelse mellem Øst- og Vestdanmark, og derfor gør vi os umage med at lægge arbejdet i tidsrum, hvor vi kan se, at trafiktallene er lave, og hvor vi vil genere trafikken mindst muligt.

Storebælt arbejder med en reinvesteringsplan over 50 år, der opdateres hvert femte år. I og med at forbindelsen har stået i knap 20 år, vil behovet for vedligehold og reinvesteringer stige de kommende år. Sund & Bælt har allerede gennemført store og dyre vedligeholdsprojekter. Affugtningsprojektet kostede fx knap 75 mio. kr., ligesom det nye SRO-anlæg (styring-, regulering- og overvågning), som blev sat i drift i foråret 2016, løb op i 100 mio. kr.

Strategien for vedligehold i Sund & Bælt er baseret på udbud og efterfølgende outsourcing af opgaverne til entreprenører og rådgivere. Sund & Bælt har kun en lille organisation til rådighed til overvågning af anlæggenes tilstand samt styring af entreprenørarbejdet og udgifterne.

Kontaktperson: Lars Fuhr Pedersen, teknisk direktør i Sund & Bælt, lfp@sbfdk, +45 29 40 62 26.

Langt fra Borgen på Storebæltsbroen

Hvorfor koster det penge at krydse Storebæltsbroen? Og hvad kræver det at vedligeholde og drive en forbindelse? Det satte Ask Rostrup bl.a. fokus på, da politikerne Rasmus Prehn (S) og Villum Christensen (LA) besøgte Storebæltsbroen i Langt fra Borgen. Gense programmet her og læs mere om Storebælts økonomi.

Storebælt har sagt ja til at medvirke i 'Langt fra Borgen' for at vise danskerne, hvad det vil sige at drive og vedligeholde en bro. For det kræver vedligeholdelse, hvis Storebæltsbroen skal holde i mindst 100 år – og bag ved står mennesker, som arbejder på broen hver eneste dag.

I programmet får politikerne og seerne lov til at komme helt tæt på Storebæltsbroen og se den fra vinkler, de nok aldrig har set før. Samtidig kan seerne blive klogere på bro-takster og gæld, som diskuteres ivrigt af de to politikere.

Bliv klogere på Storebæltsbroen

Vil du også blive klogere på bro-takster, gæld og vedligeholdelsen af broen? Gense programmet her: <https://www.youtube.com/watch?v=ky8cu74tO1Y>

Fakta

Storebæltsbroen er finansieret for lånte penge via statsgarantimodellen. Dvs., at den danske stat garanterer for lånet, som tilbagebetales gennem brugerbetaling, der – efter afholdelse af udgifter til drift og vedligehold – bliver anvendt til at betale renter og afdrag. På nuværende tidspunkt er gælden på 22,5 mia. kr.

Bliv klogere på [Storebæltsbroens økonomi](#).

Kontaktperson: Lene Gebauer Thomsen, Kommunikationschef i Sund & Bælt, lgt@sbf.dk eller telefon +45 21 70 44 50.

Tunnelen får nyt brandvandssystem

Der er masser af vand i tunnelen under Storebælt. Vandet løber i rør, som skal være tiptop og klar til brug, hvis der sker en ulykke og beredskabet skal bruge vand til brandslukning. I løbet af de sidste fire år er rør og ventiler løbende blevet skiftet, men der er et stykke vej endnu, før hele brandvandssystemet er så godt som skiftet. Sikkerhedskravene i tunnelen er tårnhøjt, og derfor står vedligehold af anlæg højt på listen.

I hver ende af Storebæltstunnelen, i portalbygningerne, står de store brandpumper. Det er dem, som sørger for, at vandet pumpes ind i brandvandssystemets kringledede rørsystem, rundt i tunnelen og hen til ulykkesstedet. Vandet kan sågar dirigeres på tværs af de to tunnelrør, hvis der er brug for det.

– For cirka fire år siden begyndte vi at få fejl på de store hovedventiler i tunnelen. De gik trægt, og det viste sig, at årsagen var belægninger og begyndende korrosion. Da ventilerne er vigtige for funktionen af anlægget, besluttede vi, at de skulle udskiftes

med nye og mere moderne ventiler, siger René Bøge Jensen, driftsleder i Teknisk Afdeling i Storebælt.

Det drejede sig om de 19 hovedventiler, der bruges til at sektionere brandvandssystemet i stykker af to km. Sektioneringen gør, at hvis man får beskadiget brandvandsrøret ved en ulykke, så kan vi lukke af for den beskadigede sektion og føre vandet udenom, fortæller René Bøge Jensen.

Forældede ventiler

– Undervejs i arbejdet kiggede vi også på de mindre rør, brandhydranterne, som beredskabet bruger til at koble sig på, hvis de skal slukke en brand. Hydranterne er placeret for hver 125. meter igennem hele tunnelen, og de er forsynet med særlige trykreguleringsventiler, som gør, at beredskabet på stedet kan stille trykket til det, de skal bruge. Ventiler af den type, der sad i tunnelen, blev ikke længere fremstillet, og dermed kunne vi heller ikke få reservedele til dem. Vi kunne fx ikke længere få de ventilpakninger, vi havde brug for. Så konklusionen blev, at vi skulle købe helt nye ventiler, forklarer René Bøge Jensen.

Der var den krølle på opgaven, at brandvandssystemet også forsyner Sprogø med drikkevand. Derfor skulle ventilerne være godkendt til drikkevand, hvilket ikke er normalt for ventiler til brandvandssystemer. Det lykkedes at finde en tysk producent, som var villig til at producere en serie ventiler i en speciel legering med et meget lavt blyindhold og med drikkevandsgodkendte pakninger. Så i foråret fik Storebælt leveret de nye ventiler og efterfølgende udskiftet samtlige 128 brandhydranter.

16 km hovedrør skiftes

Samtidig med udskiftninger af ventiler er der over de seneste fire år også blevet udskiftet dele af hovedbrandvandsrørene, der løber igennem begge tunneler. Til dato er der skiftet cirka 1 km rør ud af de i alt 16 km, der er i tunnelen.

– Selvom rørene er fremstillet i en speciel legering og er varmekorrodterede, så oplever vi pletvise tæring på steder i tunnelen, hvor der drypper saltholdigt vand ned på rørene. Udskiftningen er en omfattende proces, som kræver sporspærring, altså at der ikke kører tog i tunnelen under arbejdet. Vi skifter rørene ved at lukke en sektion, og hver gang skal vi tømme to km rør for ca. 60 kubikmeter vand, inden smedene kan skifte rørene, forklarer René Bøge Jensen.

De nye rør er epoxycoatede, og dermed kan de holde mange år i det helt specielle tunnelmiljø.

Lige nu er Storebælt i gang med at gennemgå tilbud på de to store brandpumper i portaltbygningerne, som også skal skiftes, og når det er gjort, er anlægget renoveret og kan holde de næste 20 år.

– Sikkerhedskravene i tunnelanlægget er meget høje. 85 pct. af trafikken mellem Øst- og Vestdanmark går over Storebælt, så vi har et stort ansvar for, at anlægget er vedligeholdt, sikkert og i god stand, understreger René Bøge Jensen.

Storebæltsforbindelsen er beregnet til at holde i mindst 100 år, og Storebælt opererer med en vedligeholdsplan, som rækker 50 år frem i tiden.

Læs mere om sikkerhed og beredskabet på Storebæltsbroen.

Kontaktperson: René Bøge Jensen, Driftsleder, mekaniske anlæg i Storebælt, rbi@sbfdk, telefon +45 61 15 48 41.

Broløb 2017: En løbeoplevelse for livet

Hvert tredje år løber 12.000 motionister halvmaraton over Storebæltsbroen. I 2017 er det tid til at snøre løbeskoene igen.

'Det bliver helt vildt. Jeg glæder mig. Datoen er sat i kalenderen'. Sådan skriver Gitte Højrup Andersen på Facebooksiden 'Broløb 2017'. Hun er en af de mange, som allerede har markeret, at de løber med over Storebæltsbroen til næste år, nemlig lørdag den 9. september 2017.

Det er kommuner og foreninger på tværs af bæltet, der står for arrangementet, som starter i Nyborg og slutter i Korsør. Løbet blev afviklet første gang i 1997, og i 2017 er det syvende gang, der trampes og pustes over broen.

Arrangørerne har tæt kontakt til Sund & Bælt, som sammen med politiet har ansvaret for den praktiske afvikling af trafik og sikkerheden på broen under løbet. Broløbet starter 16.30, hvor trafiktallet er lavt. Den trafik, der er, bliver dobbeltrettet og med hastighedsbegrænsning. Så det kan altså lade sig gøre at køre over broen under løbet, men det smarteste vil være at henlægge sin køretur til enten før eller efter løbet, hvis det er muligt. Cykelløbet Aarhus – København i september 2015 forløb på tilsvarende måde, hvor bilerne kørte i det vestgående spor, mens 6.000 cyklister trillede afsted i det østgående spor uden problemer.

Se video fra Broløbet i 2014 i [Sund & Bælts videoarkiv](#).
Tilmelding til Broløb 2017 sker på [broløbets hjemmeside](#) fra 9. september.

Kontaktperson: Jan Lyngsø, driftsleder, vejbane og landanlæg i A/S Storebælt, jal@sbfdk eller telefon +45 51 15 16 90.

Besøg Sprogø

Sund & Bælt får mange henvendelser fra folk, som gerne vil en tur på Sprogø. Det er ikke så mærkeligt, for øen har både en speciel natur og en dramatisk historie, som går tilbage til Valdemar den Stores tid. Også historien om hjemmet for utilpassede piger, som blev placeret på Sprogø i årevis, er helt unik.

Sprogø er i dag ubeboet, men der er begrænset adgang til øen for turister på guidede ture, som bliver arrangeret af Korsør Turistbureau og Nyborg Turistbureau. Oplysninger om tidspunkter og priser fås hos www.visitvestsjaelland.dk og www.visitnyborg.dk

Læs mere om Sprogø i 'Viden Om' på Sund & Bælts hjemmeside:
<http://sundogbaelt.dk/tema/en-naturperle-midt-i-storebaelt/>