



Transportudvalget
Folketinget

MINISTEREN

Dato 21. december 2011
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 28. november stillet mig følgende spørgsmål 186 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Flemming Damgaard Larsen (V)

Spørgsmål nr. 186:

"I forbindelse med etableringen af Farøbroen blev det besluttet, at når den stod færdig, skulle Storstrømsbroen gennemgå en gennemgribende istandsættelse. Af ukendte årsager blev det efter Farøbroens bygning besluttet at droppe denne gennemgribende istandsættelse. Ministeren bedes redegøre for, hvorfor istandsættelsen, som oprindeligt besluttet, ikke blev gennemført, og hvem der traf beslutningen om ikke at gennemføre den oprindeligt besluttede istandsættelse af Storstrømsbroen?"

Svar:

Vejdirektoratet og Banedanmark har oplyst følgende:

Storstrømsbroen ejes i fællesskab af Vejdirektoratet og Banedanmark. Vejdirektoratet har ansvaret for vejkassen bestående af vejbane og fortov/cykelsti, mens Banedanmark har ansvaret for banekassen samt hovedkonstruktionen bestående af broens bærende overbygning (bjælker) og bropillerne.

Det kan oplyses, at Vejdirektoratet og DSB i 1975 efter aftale med daværende trafikminister udarbejdede en rapport, der redegjorde for tilstand og udgifter til en hovedistandsættelse af vejkassen på Storstrømsbroen. På baggrund af rapporten blev forskellige muligheder for mindre bekostelige istandsættelser og midlertidige reparationer undersøgt. De midlertidige reparationer i 1978-1979 sigtede mod, at en beslutning om hovedistandsættelse kunne udskydes til 1985, hvor Farøbroene ville være etableret.

I 1985 besluttede daværende trafikminister Arne Melchior (CD), at Storstrømsbroens vejkasse skulle vedligeholdes med henblik på en udskydelse af hovedistandsættelsen til år 2000. Folketingets Trafikudvalg blev efterfølgende orienteret om dette.

Det kan oplyses, at vejkassen på Storstrømsbroen således efterfølgende er blevet vedligeholdt efter en strategi, der sigtede på, at den allerede dengang



skadede vejkasse først skulle udskiftes, når levetiden var opbrugt. Dette indebar, at vejkassen skulle vedligeholdes indtil udskiftning. For at mindske vedligeholdelsesudgifterne og forlænge levetiden af vejkassen indførte Vejdirektoratet i 1986 vægtbegrænsning på vejen for at få så meget af den tunge trafik over på de nye Farøbroer som muligt. Dette har over årene vist sig at have en stor reducerende virkning på nedbrydningen af vejkassen.

Strategien blev løbende understøttet af forskellige typer af eftersyn, således at vejkassens sikkerhed hele tiden kunne konstateres at være til stede. Resultatet af denne strategi har været, at vejkassen har kunnet vedligeholdes for relativt lave omkostninger, og at levetiden har kunnet udvides helt til 2014. De indledende undersøgelser for udskiftning af vejkassen er derfor påbegyndt.

Banedanmark oplyser, at Storstrømsbroens bærende hovedkonstruktioner er blevet vedligeholdt i normalt omfang, og at man, indtil der i oktober 2011 blev fundet revner i broens hoveddragere, var af den opfattelse, at broens hovedkonstruktion var i god stand, broens alder taget i betragtning. Det skal bemærkes, at skaderne på vejkassen ikke har nogen sammenhæng med de opståede revner i Storstrømsbroens bjælker i den bærende overbygning.

Jeg kan i øvrigt oplyse, at forligskredsen bag En grøn transportpolitik (S, RV, SF, V, DF, LA og K) med aftale af 17. november 2011 afsatte 25 mio. kr. til udarbejdelse af et beslutningsgrundlag om, hvorledes vej- og banetrafikken kan opretholdes på den mest samfundsøkonomiske måde, herunder i forhold til udviklingen i prognoserne for udviklingen i jernbanetrafikken, ved Storstrømmen. Beslutningsgrundlaget forventes færdigt før 1. juni 2012.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen