

## **Samrådstale spørgsmål O-Q og V-X vedr. Storstrømsbroen**

---

*Spørgsmål O: Hvad kan ministeren oplyse om problemerne med revner i Storstrømsbroen, som har tvunget Banedanmark til midlertidigt at lukke broen for al togtrafik, herunder bedes ministeren redegøre for, om han forventer, at broen vil kunne klare den markant øgede trafikmængde, som forventes i forbindelse med åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt?*

*Spørgsmål P: Finder ministeren ikke, at det er et stort problem, at de mange meget store investeringer på trafikområdet, som Folketinget har vedtaget i de senere år (bl.a. jernbaneforbindelsen mellem København og Ringsted samt*



*landanlæg og tunnel ved Femern Bælt) med udgangspunkt i beslutningen om at bygge Femern forbindelsen, risikerer at være så godt som spildte, hvis det viser sig, at den slidte Storstrømsbro slet ikke kan klare den øgede trafikmængde?*

*Spørgsmål Q: Hvad er ministerens holdning til at gøre evt. nødvendige investeringer i Storstrømsbroen til en del af aftalekomplekset omkring etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt, og hvilke konsekvenser vil det i så fald have for den samlede tilbagebetalingstid?*

*Spørgsmål V:I forbindelse med finansieringen af Femern-forbindelsen er der budgetteret forsigtigt med 10 pct.*



*i støtte fra EU's infrastrukturmidler til selve anlægsarbejdet. På det seneste har der i EU været konkrete overvejelser om at forhøje EU's hidtidige støttesats for grænseoverskridende projekter fra 30 til 40 pct. På denne baggrund anmodes ministeren om at kommentere på mulighederne for, at der i landanlæggene i Femern-projektet inkluderes en ny dobbeltsporet jernbaneforbindelse ved Storstrømmen med finansiering over EU's infrastrukturplan, således at Femern-projektets økonomiske robusthed fastholdes.*

*Spørgsmål W: Ministeren bedes komme med et foreløbigt overslag over anlægsomkostningerne*



*ved henholdsvis en tunnelloøsning og en broløsning for en dobbeltsporet jernbane ved Storstrømmen.*

*Spørgsmål X: Ministeren bedes komme med en foreløbig vurdering af tidsperspektivet for planlægning, projektering og anlæg af en eventuel ny dobbeltsporet jernbaneforbindelse ved Storstrømmen.*

**Svar:**

Med udvalgets tilslutning vil jeg tillade mig at svare samlet på spørgsmål O-Q samt V-X.

En del af jer har nok undret sig over, hvorfor problemerne med Storstrømsbroen ikke er opdaget langt



tidligere. Det spørgsmål har jeg også stillet mig selv - og Banedanmark.

Ifølge Banedanmark gennemgås alle dele af Storstrømsbroen med faste intervaller. Inspektionerne udføres som visuelle inspektioner, hvor skader på både ståldele og overfladebehandling registreres.

Hvis der i forbindelse med de visuelle inspektioner konstateres skader, hvis årsag ikke umiddelbart kan angives, udføres supplerende undersøgelser.

I forbindelse med de rutinemæssige inspektioner er der ikke fundet forhold, som har givet anledning til bemærkninger.



I 2009/2010 blev der udarbejdet en sikkerhedsvurdering af Storstrømsbroen og de øvrige af Banedanmarks store broer, uden at det gav anledning til bemærkninger.

Det var først ved et særeftersyn, at problemerne blev opdaget.

Det er vigtigt at understrege, at Storstrømsbroens tilstand skal ses i et kort og et langsigtet perspektiv.

De problemer, der senest har medført en lukning af togtrafikken, og har begrænset vejtrafikken over Storstrømmen, forventes at kunne udbedres inden for relativ kort tid – dvs. indenfor et par uger, således at trafikken kan genoptages som normalt.



Det har dog længe været kendt, at Storstrømsbroen skulle renoveres for, at kunne leve op til de øgede trafikmængder, som forventes med åbningen af Femern Bælt-forbindelsen.

Når Femern Bælt-forbindelsen åbner i 2020 vil en stor del af passager- og godstogene mellem Skandinavien og Centraleuropa blive ført over Storstrømsbroen. Banedanmark og Vejdirektoratet har derfor forberedt at gennemføre forskellige større vedligeholdelsesarbejder, dels som forberedelse af ibrugtagningen af Femern Bælt-forbindelsen, dels på grund af vejdelensens tilstand.

Allerede i 2009 blev det således konstateret, at kørekassen skal udskiftes



senest i 2014, idet den eksisterende betonkonstruktion smuldrer.

Banedanmark og Vejdirektoratet har derfor gennemført et særeftersyn af Storstrømsbroen.

I forbindelse med en gennemregning af hele brokonstruktionen er Banedanmark blevet opmærksom på, at nogle af broens samlinger er udført uhensigtsmæssigt.

Samlingerne blev derfor gennemgået først visuelt og derefter med røntgen. De i alt 11 revner, der er fundet på Storstrømsbroen, er alle usynlige for det blotte øje, og er fundet ved røntgenfotografering.

På baggrund af de konstaterede revner valgte Banedanmark at indstille





togtrafikken først i en uge og siden yderligere i 3 uger. Da man efterfølgende fandt en revne i vejsiden af broen blev vejtrafikken ligeledes begrænset i en periode.

Jeg finder det selvfølgelig vigtigt, at sikkerheden har haft første prioritet – også i denne sag.

De nuværende problemer aktualiserer dog spørgsmålet om broens tilstand, og dens evne til at klare det forventede trafikspring. Derfor mener jeg der hurtigst muligt bør igangsættes en grundig analyse af broens bæreevne og levetid.

Som svar på spørgsmål P vil jeg gerne understrege, at jeg er meget opsat på, at der igangsættes en analyse af, hvorledes



vej- og jernbanetrafikken over Storstrømmen kan opretholdes på den mest samfundsøkonomiske måde efter åbningen af Femern-forbindelsen i 2020.

Jeg er ligeså optaget som spørger af, at vi får den forventede samfundsmæssige nytte af de store investeringer i den ny bane fra København til Ringsted, opgradering af landanlæggene og selve Femern Bælt forbindelsen.

Vi har som sagt hele tiden vidst, at Storstrømsbroen skulle renoveres, men de nuværende problemer giver kun ekstra anledning til, at det bør undersøges grundigt, om det overhovedet kan lade sig gøre at



renovere broen, så den lever op til de gældende krav.

Hvad løsningen bliver, mener jeg kun kan besvares på baggrund af et grundigt forudgående analysearbejde.

Ifølge Banedamark kan en sådan analyse og et beslutningsgrundlag være færdigt i løbet af foråret, og jeg agter at drøfte såvel igangsætning som resultaterne af analysen med forligskredsen.

Jeg mener, vi bør afvente resultaterne af de kommende analyser, før der tages stilling til, hvad der videre skal ske med Storstrømsbroen.

Det gælder også et eventuelt finansieringsbehov, som der spørges til i spørgsmål Q.



Som I kan forstå på det jeg har sagt hidtil, er det alt for tidligt at tale om finansiering.

Det er dog klart, at hvis det skulle blive besluttet, at Femern Bælt-forbindelsen skal finansiere eventuelle udgifter til Storstrømsbroen ud over elektrificering af jernbanedelen af broen, vil den samlede tilbagebetalingstid alt andet lige blive forlænget.

Den forventede tilbagebetalingstid for det samlede Femern Bælt-projekt beregnet til 39 år. Man skal derfor overveje det nøje, hvis man beslutter, at Femern Bælt-projektet skal medfinansiere en eventuel ny Størstrømsbro.



I forhold til spørgsmål V vil det sandsynligvis været muligt at søge om støtte fra EU til etablering af en ny forbindelse over Storstrømmen, hvis det skulle komme på tale. Men hvor meget støtte, der kan opnås, er ikke muligt at vurdere på nuværende tidspunkt.

I forhold til spørgsmål W mener jeg, det er for tidligt at sige noget om anlægsomkostningerne. Det er dog klart, at såfremt det skulle blive nødvendigt at etablere en ny fast forbindelse, vil det koste flere mia. kr.

I forhold til spørgsmålet om planlægning, projektering og anlæg af en eventuel ny forbindelse, er det Banedanmarks vurdering, at såfremt der træffes en politisk beslutning inden



sommerferien 2012, vil det være muligt at etablere en ny forbindelse inden Femern Bælt-forbindelsens åbning i 2020.

Afslutningsvist vil jeg igen pointere, at jeg vil indkalde alle forligspartier til en drøftelse af Storstrømsbroen hurtigst muligt, når der foreligger et oplæg til den videre proces.