

## Talepapir - besvarelse af samrådsspørgsmål AF-AJ og AK-AO om Storstrømsbroen

---

*Samråds-  
spørgsmål AK  
stillet til  
finansministeren*

### **Samrådsspørgsmål AK**

*Ministeren bedes redegøre for regeringens økonomiske dispositioner i forhold til opførelse af en ny Storstrømsbro.*

[Det er aftalt mellem FM og TRM, at finansministeren besvarer samrådsspørgsmål AK først og herefter henviser til transport- og bygningsministeren.]

*Samråds-  
spørgsmål AF-AJ  
stillet til  
transport- og  
bygnings-  
ministeren*

### **Samrådsspørgsmål AF**

*Ministeren bedes redegøre for Storstrømsbroens tekniske tilstand, herunder restlevetid og behov for vedligeholdelse, reparationer og*



*renoveringer i forhold til at forlænge broens levetid.*

### **Samrådsspørgsmål AG**

*Ministeren bedes redegøre for regeringens planer i forhold til byggeopstart og ibrugtagning af en ny Storstrømsbro.*

### **Samrådsspørgsmål AH**

*Ministeren bedes redegøre for, hvilke konsekvenser det vil få for hhv. cyklister, togpassagerer, bilister og godstransporten, hvis der indføres restriktioner på brugen af Storstrømsbroen.*

### **Samrådsspørgsmål AI**

*Ministeren bedes redegøre for, hvilke konsekvenser det vil få for hhv. cyklister, togpassagerer, bilister og*



*godstransporten, hvis der indføres restriktioner på brugen af Storstrømsbroen.*

### **Samrådsspørgsmål AJ**

*Mener ministeren, at en klar tidsplan og prioritering af en ny Storstrømsbro vil have en positiv effekt i forhold til realiseringen af en Femern Bælt-forbindelse?*

**Samråds-  
spørgsmål AL-AO  
stillet til  
finansministeren.  
Besvares af  
transport- og  
bygnings-  
ministeren.**

### **Samrådsspørgsmål AL**

*Mener ministeren, at der er god samfundsøkonomi i at udskyde en presserende og uomgængelig renovering af Storstrømsbroen, hvis udskydelsen blot betyder dyre reparationer, vedligeholdelse, forsinkelser, nødberedskaber m.v.?*



## **Samrådsspørgsmål AM**

*Ministeren bedes redegøre for, hvad Lolland-Falster går glip af i forhold til vækst og jobskabelse ved at byggeriet af en ny Storstrømsbro udskydes.*

## **Samrådsspørgsmål AN**

*Ministeren bedes redegøre for, hvilke økonomiske konsekvenser det vil få for Lolland-Falster, hvis pendlere, gods og turisme rammes af restriktioner på brugen af Storstrømsbroen.*

## **Samrådsspørgsmål AO**

*Ministeren har tidligere skabt tvivl om opbakningen til en Femern Bælt-forbindelse. Vil ministeren redegøre for regeringens holdning til en Femern Bælt-forbindelse?*



**Indledning** Tak for de mange spørgsmål om Storstrømsbroen, som jeg vil besvare samlet.

**Spørgsmål AF** Jeg er i spørgsmål AF blevet bedt om at redegøre for Storstrømsbroens tekniske tilstand.

Vejdirektoratet har oplyst, at Storstrømsbroens stålkonstruktioner har været løbende vedligeholdt frem til den politiske beslutning om at bygge en ny bro og efterfølgende rive den eksisterende ned.

Siden denne beslutning har den eksisterende bro været vedligeholdt mindst muligt i forhold til, at sikkerheden stadig er tilstrækkelig god –



broen vedligeholdes altså efter en strategi om såkaldt ”kontrolleret forfald”.

Der har således ikke i perioden, fra beslutningen om at etablere en ny bro blev truffet, været gennemført løbende vedligehold i form af bl.a. overfladebehandling af stålkonstruktionen.

Dog gennemføres der nødvendige reparationer på udvalgte dele af betonkonstruktionerne, da selve vejkassen og cykelstien af beton er i dårligst forfatning.

Banedanmark og Vejdirektoratet anvender årligt 10-15 mio. kr. i alt inden for deres nuværende bevillinger til drift og vedligeholdelse af broen.



Hvis denne strategi fortsættes, har Vejdirektoratet oplyst, at de vurderer, at broen kan holde uden væsentlige meromkostninger frem til 2024.

Hvis broen skal levetidsforlænges i en længere periode efter 2024, vil den løbende vedligeholdelse skulle genoptages hurtigst muligt.

Vejdirektoratet vurderer, at broen ville kunne levetidsforlænges frem mod 2030, hvis der udføres udskiftning af fortov/cykelsti, foretages nødreparationer på kørebanen samt sker en genoptagning af overfladebehandling af stålkonstruktionerne.

Skulle broen levetidsforlænges i en endnu længere periode, ville det kræve en mere omfattende reovering med en



hovedstandsættelse af hovedkonstruktionen, kørebane og cykelsti.

Jeg synes, at det rent økonomisk er fornuftigt at bruge så få midler som muligt på vedligehold af broen, når vi nu har besluttet og afsat penge til at bygge en ny bro og rive den gamle ned.

**Spørgsmål AG**

Jeg er i samrådsspørgsmål AG blevet bedt om at redegøre for regeringens planer i forhold til byggeopstart og ibrugtagning af en ny Storstrømsbro.

Der er i regi af Infrastruktur fonden (V, DF, LA, K, S, R og SF) i marts 2013 indgået aftale om bl.a. en ny Storstrømsbro. Som led i aftalen afsatte parterne ca. 4,2 mia. kr. til en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbanebro med cykel- og gangsti over Storstrømmen.





Det var oprindeligt forudsat, at den nye Storstrømsbro skulle åbne i 2021, hvilket indtil primo 2015 også var det forventede åbningsår for Femern Bæltforbindelsen.

I lyset af, at de tyske jernbaneanlæg i foråret 2015 blev forsinket og nu først forventes at åbne tidligst i 2024, blev der i anlægsloven for Storstrømsbroen, der blev fremsat af den daværende SR-regering, åbnet op for senere færdiggørelse af broen end 2021. Også det tekniske finanslovsforslag for 2016, som regeringen overtog fra den tidligere regering og som blev fremsat ultimo august 2015, afspejlede, at den tidligere regering lagde op til en senere færdiggørelse end 2021.



I finansloven for 2016 forudsættes stadig et senere færdiggørelsestidspunkt.

Det fremgår dog af aftale om finansloven for 2016, at regeringen senest i 2016 vil fremlægge konkrete forslag til tilpasninger på investeringsområdet, som drøftes med partierne bag aftalen om finansloven for 2016 og i relevante forligskredse med henblik på, at de offentlige investeringer i 2017-2019 nedbringes til de forudsatte niveauer i de pågældende år. I den forbindelse vil aftaleparterne være særligt opmærksomme på forholdene og udfordringen omkring udskydelsen af den nye Storstrømsbro fra 2021 til 2024.

Med andre ord: Både parterne bag finansloven og parterne i den grønne forligskreds vil blive inddraget, når der



skal tages stilling til den nye bro  
færdiggørelsestidspunkt.

**Spørgsmål AH**

I samrådsspørgsmål AH ønskes redegjort for, hvilke konsekvenser det vil få for trafikanterne, hvis der indføres restriktioner på brugen af Storstrømsbroen.

Indledningsvist kan jeg orientere om, at der faktisk allerede er indført trafikale restriktioner på broen for at bevare broen længst muligt. Der blev i 2002 indført hastighedsbegrænsning for køretøjer på 70 km/t, og i 2011 blev hastighedsbegrænsningen sat ned til 50 km/t for køretøjer. Samme år blev der indført vægt- og hastighedsbegrænsning for banetrafik og allerede tilbage i 1986 blev der indført en vægtbegrænsning på 10 tons for tunge køretøjer.



Som tidligere nævnt er det Vejdirektoratets og Banedanmarks vurdering, at broen kan holde til 2024 med de nuværende restriktioner, både kørebanen og jernbanen.

Det kan dog ikke udelukkes, at der vil skulle indføres restriktioner for brug af cykelsti/fortov frem mod 2024, grundet broens tilstand.

Hvis dette bliver tilfældet, vil der skulle findes en løsning, hvor cyklister, gående og motorkøretøjer skal deles om det nuværende vejareal, eller finde andre løsninger som sikrer muligheden for at gående, cyklister og knallerter kan komme over Storstrømmen. Dette kan f.eks. være busser, der transporterer cykler over broen.



Såfremt det mod forventning skulle blive nødvendigt med yderligere restriktioner, vil det naturligt nok få konsekvenser for trafikanterne.

Konsekvenserne afhænger selvsagt helt af graden af restriktioner, men i og med at udgangspunktet er, at der ikke forventes indført restriktioner, synes jeg, at det er for tidligt at tage stilling til det i dag. Vejdirektoratet vurderer løbende broens tilstand, og hvis det skulle vise sig at blive nødvendigt med restriktioner, vil der blive taget stilling til det.

***Spørgsmål AI***

I sammenhæng med det foregående spørgsmål er jeg i samrådsspørgsmål AI blevet bedt om at redegøre for, om jeg kan garantere, at der iværksættes et nødberedskab for trafikanter mv., hvis



der indføres restriktioner på Storstrømsbroen.

Det er svært at tage forskud på, hvilket nødberedskab der skal iværksættes, når det ikke vides, hvilke restriktioner der eventuelt kan blive tale om.

Som sagt mener jeg, at det er for tidligt at tage stilling til, da udgangspunktet er, at det ikke bliver nødvendigt med restriktioner.

**Spørgsmål AJ** I samrådsspørgsmål AJ er jeg blevet bedt om at redegøre for min holdning til, om en klar tidsplan og prioritering af en ny Storstrømsbro vil have en positiv effekt i forhold til realiseringen af en Femern Bælt-forbindelse.

En ny Storstrømsbro er som udgangspunkt nødvendig i sig selv, da



den eksisterende bro som tidligere nævnt ikke uden væsentlige investeringer kan holde i lang tid.

Den nye bro med en dobbeltsporet jernbane giver samtidig mulighed for at fremtidssikre jernbanedriften.

Jeg mener ikke at tidsplanen for Storstrømsbroen, hvor vi jo under alle omstændigheder vil have en ny bro klar i god tid inden Femern Bælt-forbindelsen åbner, har nogen sammenhæng med eller vil have en positiv effekt i forhold til realiseringen af en Femern Bælt-forbindelsen.

**Spørgsmål AO**

I samrådsspørgsmål AO spørges der til regeringens holdning til Femern Bælt-forbindelsen.



Regeringen bakker selvfølgelig op om den dansk-tyske traktat. Venstre har i alle årene været en del af forligskredsen bag Femern Bælt-forbindelsen og har stemt for anlægsloven om Femern Bælt-forbindelsen.

Så sent som den 4. marts indgik vi som bekendt en politisk aftale - med deltagelse af Socialdemokraterne -, om det videre forløb for Femern Bælt-forbindelsen.

## **Spørgsmål stillet til finansministeren**

*Spørgsmål AK* [Samrådsspørgsmål AK er besvaret i starten af samrådet af finansministeren.]





**Spørgsmål AL**

I samrådsspørgsmål AL ønskes redegjort for, om der er god samfundsøkonomi i at udskyde reovering af Storstrømsbroen, hvis udskydelsen blot betyder dyre reparationer m.v.

Vejdirektoratet vurderer som sagt, at den eksisterende bro kan holde til 2024 uden væsentlige meromkostninger. Derfor er der slet ikke tale om dyre reparationer, vedligehold m.m. og derfor mener jeg heller ikke, at det er relevant at forholde sig hertil.

**Spørgsmål AM**

I samrådsspørgsmål AM ønskes redegjort for, hvad Lolland-Falster går glip af i forhold til vækst og jobskabelse ved, at byggeriet af en ny Storstrømsbro udskydes.



En udskydelse af færdiggørelsestidspunktet for en ny Storstrømsbro fra 2021 til 2024 betyder alt andet lige, at den beskæftigelsesmæssige effekt, vækst m.m. som følge af en ny bro indtræder 3 år efter den oprindelige plan.

*Spørgsmål AN*

I samrådsspørgsmål AN ønskes redegjort for, hvilke økonomiske konsekvenser det vil få for Lolland-Falster, hvis pendlere, gods og turisme rammes af restriktioner på brugen af Storstrømsbroen.

Det er svært at redegøre for de økonomiske konsekvenser for Lolland-Falster, når det ikke er klart hvilke restriktioner, der bliver tale om – om nogen. Som udgangspunkt er forventningen, at broen kan holdes



farbar med de nuværende restriktioner frem til 2024, men det kan som nævnt ikke udelukkes, at der bliver indført restriktioner for gang- og cykeltrafikken sidst i perioden på grund af cykelstiens dårlige tilstand.