



Dato 19. maj 2021  
Sagsbehandler Niels Gottieb  
Mail ng@vd.dk  
Telefon +45 7244 3623  
Dokument 21/06502-4  
Side 1/3

# Notat

## Udførselstidsplan for Storstrømsbroen

### Tidsplanen for færdiggørelse af Storstrømsbroen

Dette notat beskriver status for projektets tidsplan og Vejdirektoratets vurdering af, at forsinkelserne med byggeriet af den nye Storstrømsbro nu er så væsentlige, at åbningsår for henholdsvis vejforbindelsen og baneforbindelsen ikke kan overholdes. Notatet omhandler ikke eventuelle økonomiske konsekvenser.

### Baggrund

Anlæg af ny Storstrømsbro er vedtaget med Anlægslov af 1. juni 2015. Den 1. juli 2016 blev der truffet aftale mellem Regeringen og Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Enhedslisten, Liberal Alliance, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti om at fremrykke færdiggørelsen af den nye Storstrømsbro til 2022 for så vidt angår biltrafikken og i 2023 for jernbanetrafikken.

Projektet omfatter foruden anlæg af ny Storstrømsbro også efterfølgende nedrivning og fjernelse af den eksisterende Storstrømsbro.

Størstedelen af arbejdet med anlæg af den nye bro inklusive de tilstødende vejanlæg er udbudt i én totalentreprise, der blev underskrevet i 2018 med et konsortium "Storstrøm Bridge Joint Venture" (SBJV), bestående af 3 italienske entreprenørfirmaer, Itinera, Condotte og GLF. Itinera er den ledende og væsentligste part.

De jernbanerelaterede anlægsarbejder udføres i andre entrepriser i samarbejde med Banedanmark. Det er arbejder som omfatter anlæg af jernbanespor på land uden for selve bro-anlægget nord og syd for broen, etablering af kørestrømanlæg og etablering af sikrings- og signalsystem. Disse entreprisarbejder vil blive udført ved entrepriseaftaler indgået af Banedanmark, og styringen af disse vil blive varetaget af Banedanmark.

Endelig udføres nedrivningen af den eksisterende Storstrømsbro i en selvstændig entreprise efter ibrugtagningen af jernbaneforbindelsen over den nye bro.

Ved Anlægsstatus for første halvår 2020 meddelte Vejdirektoratet, at arbejdet med væsentlige elementer i projektet havde taget længere tid end forventet, hvilket yderligere forværredes gennem påvirkningerne af Covid-19. Det forventede åbningstidspunkt blev ændret til henholdsvis 2023 for vejforbindelsen og 2024 for baneforbindelsen.

I oktober 2020 orienterede Transportministeren forligskredsen om status for projektøkonomien på Storstrømsbroen og herunder, at Vejdirektoratet vurderede, at Vejforbindelsen kunne åbne for trafik i 1. halvår

2023, mens jernbaneforbindelsen ville kunne ibrugtages med et spor i 1. halvår 2024 og i begge spor ultimo 2024.

### **Aktuel status for byggeriet**

Langt størstedelen af Storstrømsbroen bygges med anvendelse af meget store betonelementer, der produceres lokalt på en til lejligheden nyanlagt produktionsplads på Masnedø. Etablering af produktionspladsen for broelementer er afsluttet i 2020, herunder bygning af 4 store produktionshaller med et samlet bygningsareal på mere end 25.000 m<sup>2</sup>, etablering af et betonværk, anlæg af en særlig forstærket udskibningshavn og etablering af svære belægnings med stor bæreevne.

Produktion af præfabrikerede fundamenter og pilleskafter er påbegyndt, mens produktion af brodækelementer forventes at begynde i ultimo maj 2021. Der er ved udgangen af april 2021 bygget 5 præfabrikerede fundamenter og heraf er 3 blevet placeret på havbunden.

De første to brofag i hver ende af broen nærmest kysterne bygges in-situ, det vil sige uden brug af elementer. For at bygge denne del af broen er først anlagt midlertidige dæmninger i Storstrømmen, hvorefter broen på disse to steder kan bygges "tørt". Ved Falster-kysten (sydlige ende af broen) er den midlertidige dæmning anlagt, brovederlaget og de 2 fundamenter og bropiller er bygget og stillads til støbning af brodæk er etableret og støbning af det første brofag er påbegyndt. Det tilsvarende arbejde pågår på Masnedø (nordlige ende af broen). Her den midlertidige dæmning anlagt og etablering af brovederlaget samt de 2 fundamenter er påbegyndt.

### **Tidsplan**

Projektet skulle ifølge den politiske aftale åbne for biltrafik i 2022 og for jernbanetrafik i 2023. Vejdirektoratet vurderede medio 2020, at Vejforbindelsen kunne åbne for trafik i 1. halvår 2023, mens jernbaneforbindelsen ville kunne ibrugtages med et spor i 1. halvår 2024 og i begge spor ultimo 2024.

Ovenstående var baseret på den forudsætning at de anlægsarbejder, der udføres som del af totalentreprisekontrakten, det vil sige selve brokonstruktionen samt de tilhørende dæmnings- og vejanlæg på land, kan færdiggøres senest i foråret 2023.

Fremdriften af anlægsarbejderne har fortsat været væsentlig mindre end forventet, hvilket betyder, at tidsplanen er kommet endnu mere under pres. Således er en række væsentlige arbejder allerede forsinkede i forhold til entreprenørens tidsplan fra oktober 2020. Hertil kommer, at der er risiko for at fremdriften i 2. kvartal 2021 også bliver mindre end forventet.

Den forsinkede fremdrift skyldes hovedsageligt, at entreprenørens konstruktionsmetode med anvendelse af sammenstøbte elementer har vist sig at være mere teknisk vanskelig end forventet, og dermed også mere tidskrævende at projektere og udføre. Den længere projekteringsperiode har medført, og medfører fortsat forsinkelse af anlægsarbejderne. Derudover påvirker den aktuelle Coronasituation med de forskellige restriktioner, herunder risiko for fortsat vanskelige rejseforhold i Europa, også forventningerne til fremdriften af arbejderne.

Det er Vejdirektoratets forventning, baseret på den hidtidige fremdrift og de tekniske udfordringer nævnt ovenfor, som entreprenøren vil møde ved montage af bro-elementerne, at broarbejderne først vil blive færdiggjort i 2. halvår 2024 selv med en tidsmæssig optimering af den kommende elementproduktion og montagearbejder.

Vejforbindelsen forventes at kunne åbne for trafik umiddelbart efter aflevering af entreprisen, mens jernbaneforbindelsen ikke kan ibrugtages, før der efterfølgende er udført sporarbejder på land, kørestrømanlæg og sikring/signalanlæg. Disse arbejder, der er en del af Banedanmarks elektrificeringsprogram og signalprogram, vurderes ikke at kunne påbegyndes før arbejderne i Vejdirektoratets broentreprise er færdiggjort. De jernbanetekniske arbejder er af Banedanmark vurderet til en varighed på ca. 14 måneder inklusive testkørsler. Banedanmark har fremhævet, at udrulning af nyt signalsystem og elektrificeringen af Storstrømsbroen er sammentænkt med den øvrige ibrugtagning af det nye signalsystem i Østdanmark samt elektrificeringen, hvorfor forsinkelsen af Storstrømsbroen kan have konsekvenser for de arbejder, som Banedanmark er i gang med, når broen skal ibrugtages. Banedanmark er således ved at se på hvordan senere ibrugtagningen af Storstrømsbroen kan indpasses i relation til elektrificeringen og udrulning af nyt signalsystem på andre strækninger.

Vejdirektoratet vil fortsat med entreprenøren arbejde for, at arbejderne fremmes mest muligt, men på basis af ovenstående konstaterede fremdrift og risici er det Vejdirektoratets forventning, at vejforbindelsen først vil kunne åbne for trafik i 2. halvår 2024. Det skal afdækkes nærmere, hvornår jernbaneforbindelsen kan ibrugtages, dette vil dog tidligst være i 2026.

### **Konsekvenser af senere færdiggørelse af broanlægget**

Vejdirektoratet har tidligere vurderet, at den eksisterende Storstrømsbro med et minimum af vedligehold kan holdes åben for bane- og vejtrafik indtil 2024. Broens tilstand bliver overvåget tæt og det er Vejdirektoratets aktuelle vurdering, at vejtrafikken over broen kan opretholdes som i den nuværende situation uden yderligere begrænsninger indtil den nye forbindelse kan åbne for vejtrafik i 2024 som ovenfor anført. Banedanmark oplyser, at der er behov for at gennemgå banens tilstand i forhold til fortsat benyttelse af broen. Der tages således forbehold for denne gennemgang.

De nærmere konsekvenser for togtrafikken i 2025 og frem mod åbning af broen for jernbanetraffic vil blive afklaret i den kommende tid.

Planlægning af udførelsesperioden for jernbanearbejderne skal koordineres med Ringsted-Femern Banen og Elektrificerings- og Signal-programmet, idet ændringer af tidsplanen for Storstrømsbroen vil få indflydelse på udrulningen af disse programmer. En udskydelse af åbningsåret for togtrafik til 2026 eller senere vil medføre tidsmæssige og økonomiske konsekvenser for Signalprogrammets udrulningsplan i Østdanmark, samt en forsinkelse af såvel en samlet elektrificeret strækning mellem Næstved og Nykøbing Falster som potentielt andre strækninger afhængigt af prioriteringen af elektrificeringen af Storstrømsbroen. Konsekvenserne for Signalprogrammet og Elektrificeringsprogrammet mere generelt skal undersøges nærmere af Banedanmark med inddragelse af leverandører og togoperatørerne, jf. ovenfor.