



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 18. november 2020  
J. nr. 2020-8444

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 27. oktober 2020 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Erling Bonnesen (V).

**Spørgsmål nr. 32:**

Hvilken betydning har det for holdbarheden og levetiden for Langelandsbroen, at der er oplysninger om, at der er blevet brugt havvand, og dermed saltvand, eller andet saltholdigt vand i betonblandingerne ved bygning af broen - og vil ministeren i forlængelse af oplysninger herom redegøre for, om den renovering og behandling, der er gennemført på broen, har afhjulpet disse tæringsproblemer helt eller kun delvist?

**Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet, der har svaret følgende:

”Rudkøbing Vandværk leverede støbevandet til betonfremstillingen, men vandværket havde tilsyneladende problemer med kapaciteten, så der blev muligvis suppleret med brakvand. Det er derfor sandsynligt, at der er brugt saltholdigt vand til betonfremstillingen, og det understøttes af, at analyser af betonboreprøver har vist et forhøjet indhold af klorider i betonen.

Det bemærkes, at det er almindeligt, at der er klorider i beton på ældre vejbroer, idet klorider også tilføres om vinteren via saltning. Det ”salte støbevand” er derfor ikke den eneste årsag til Vejdirektoratets store renovering af Langelandsbroen, men har sandsynligvis bidraget til at fremskynde renoveringen.

For at imødegå dette problem er der i perioden 2013 – 2020 gennemført et program med installering af katodisk beskyttelse i de vitale dele af broens betonkonstruktioner. Vejdirektoratet forventer, at problemerne med tæring dermed er standset på de mest kritiske broelementer, og følger denne udvikling nøje fremover.”



Med venlig hilsen

Side 2/2



Benny Engelbrecht