

Dato	10. december 2021
Sagsbehandler	Niels Gottlieb
Mail	ng@vd.dk
Telefon	6193 0443
Dokument	21/16073-4
Side	1/4

# Status for tidsplan på byggeriet af Storstrømsbroen

## Tidsplanen for færdiggørelse af Storstrømsbroen

Dette notat beskriver status for tidsplanen på byggeriet af Storstrømsbroen og forventet åbningsår for vejforbindelsen og ibrugtagning af jernbaneforbindelsen. 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 bestående af 3 italienske entreprenørfirmaer.

De jernbanerelaterede anlægsarbejder, omfattende etablering af kørestrømanlæg samt sikrings- og signal-systemer vil blive udført ved entrepriseaftaler indgået af Banedanmark, og styringen af disse varetages af Banedanmark.

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

Anlægsaktiviteterne blev påbegyndt i 2018, efter der d. 1. juli 2016 blev truffet politisk aftale om fremrykning af broens færdiggørelse. Ved anlægsfasens opstart forventedes broens vejforbindelse således åbnet i 2022, mens baneforbindelsen stod til at åbne i 2023.

### 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.

Den aktuelle status er, at produktionspladsen på Masnedø inklusive udskibningshavnen er færdiggjort. Produktionslinjen for præfabrikation af fundamenter er nu fuldt funktionsdygtig, og produktion af præfabrikerede

fundamenter og bropille-elementer pågår. Ligeledes pågår produktion af de første 2 præfabrikerede brodrager, og den første forventes færdigstøbt i første kvartal 2022.

En væsentlig del af konstruktionen er den centrale, 102 m høje pylon, der skal bære brodragerne i gennemsejlingsfagene. Det 12.000 tons tunge fundamentet til pylonen blev udskibet og placeret på havbunden i oktober 2021. Etablering af arbejdsplads til betonarbejder på selve fundamentet pågår.

Ved broens sydlige brofæste ved Orehoved er de 2 første bropiller og brovederlaget færdigt og udførelse af 2 brofag pågår. De 2 brofag forventes færdige i 2. kvartal 2022. Ved broens nordlige brofæste er anlæg af brovederlag, 2 fundamenter og 2 bropiller i gang.

### **Tidsplan for færdiggørelse**

Anlægsprojektet er forsinket, hvilket primært skyldes at entreprenørens projektering, mobilisering og anlægelse af byggepladsen til elementproduktionen har taget væsentligt længere tid end forventet. Desuden har entreprenørens konstruktionsmetode vist sig at være mere teknisk vanskelig end forventet, og dermed også mere tidskrævende at projektere og udføre.

Hertil kommer konsekvenserne af Covid-19, der har bidraget yderligere til forsinkelsen. Projektet har, i modsætning til de fleste andre bygge- og anlægsprojekter i Danmark, været meget hårdt ramt af pandemien. Dette skyldes projektets afhængighed af international bemanning, materiel og materialer. Herunder har projektet været særligt påvirket, eftersom entreprenøren har hovedsæde i Norditalien, ligesom større leverancer af materiel fra Kina har været voldsomt forsinkede.

Folketingets Transportudvalg samt forligskredsen bag projektet er løbende blevet orienteret om projektet tidsmæssige udvikling. Hertil kommer de løbende orienteringer gennem Transportministeriets halvårslige publikation 'Status for anlægs- og byggeprojekter'. Nedenfor fremgår de væsentligste nedslagpunkter, hvor der er udmeldt ændringer ift. tidsplan:

- Den 2. april 2020 orienterede transportministeren forligskredsen bag projektet om tidsudfordringerne for byggeriet af Storstrømsbroen. Vejdirektoratet beskrev i den forbindelse en betydelig risiko for 6 måneders udskydelse af åbningstidspunktet, forårsaget af forsinket mobilisering og anlæg af byggepladsen til elementproduktion, samt udfordringer forbundet med Covid-19.
- Ved Anlægsstatus for første halvår 2020 udmeldte Vejdirektoratet, at arbejdet med væsentlige elementer i projektet havde taget længere tid end forventet, hvilket yderligere forværredes gennem påvirkningerne af Covid-19. Derfor blev det forventede åbningstidspunkt ændret til henholdsvis 2023 for vejforbindelsen og 2024 for baneforbindelsen.
- Folketingets Transportudvalg blev den 26. maj 2021 orienteret om en revideret tidsplan for byggeriet af den nye Storstrømsbro. Af orienteringen fremgår det, at Vejdirektoratet aktuelt forventer vejforbindelsen åbnet for trafik i 2. halvår 2024, mens baneforbindelsen tidligst kan åbne fra 2026.

Transportministeren anmodede i maj 2021 Vejdirektoratet om at få gennemført en uafhængig tredje-parts-vurdering af projektets tidsplan. Resultatet heraf forelå i oktober 2021, og bekræfter at Vejdirektorats vurdering af tidsplanen generelt er fornuftig og retvisende for det, der må kunne forventes af en velorganiseret og erfaren entreprenør i international klasse. Dog er entreprenørens faktiske hidtidige produktion ikke i trit med

dette. I granskingsrapporten er beskrevet følgende tre tidsscenarier - der hver især differerer i forhold til entreprenørens fremtidige konstruktionsmetode og fremdrift:

- I. Det pessimistiske scenarie - Vejforbindelsen åbner medio 2027.  
Scenariet er baseret på en fremskrivning af den nuværende til marginalt forbedrede fremdrift. Scenariet er sandsynligt, men stiller stadig krav til forbedringer ift. entreprenørens produktionsrate.
- II. Det realistiske scenarie – Vejforbindelsen åbner ultimo 2025.  
Scenariet er baseret på en markant og resolut forbedring af fremdriften, og er realistisk såfremt disse forbedringer begynder at materialisere sig inden for en kort tidshorisont.
- III. Det optimistiske scenarie – Vejforbindelsen åbner medio 2024, i overensstemmelse med den hidtidige tidsplan. Scenariet er baseret på den fremdrift og produktionskadence som en velorganiseret og erfaren entreprenør burde kunne levere, og indebærer de samme fremdriftsforbedringer som i scenarie II. Scenariet er optimistisk, i og med, at det ikke vurderes sandsynligt at entreprenøren vil kunne realisere så radikale og resolute forbedringer.

Entreprenøren har netop leveret en tidsplan der i store træk minder om det optimistiske scenarie med forventet færdiggørelse medio 2024.

På baggrund af den eksterne tidsplansgranskning og entreprenørens hidtidige fremdrift er det Vejdirektoratets vurdering, at det realistiske scenarie bør lægges til grund for den videre planlægning, dvs. at vejforbindelsen kan åbne ultimo 2025 og at de jernbanetekniske arbejder kan påbegyndes på dette tidspunkt.

Banedanmarks analyse viser, at det i bedste fald vil tage ca. 15 måneder at elektrificere og udrulle det nye signalprogram på broen fra Banedanmark kan få adgang til selve broen. Endvidere skal Banedanmark kende datoen for adgang til broen absolut senest 1,5 år før arbejdet skal igangsættes. Det er vigtigt at understrege, at det ikke betyder, at broen kan indpasses i porteføljen ved en melding 1,5 år før, men alene at dette er det seneste tidspunkt meldingen kan gives ift. planlægning af de konkrete arbejder på broen. Det er en overordnet vurdering, som er lavet uden at Banedanmark har fået bekræftelse fra Elektrificeringsprogrammet og Signalprogrammets leverandører. Det er dog Banedanmarks vurdering, at selve udførelsesplanen er robust i sig selv.

Elektrificeringsprogrammet og Signalprogrammet er i gang med store projekter i 2025 og 2026. Elektrificeringsprogrammet er i gang med arbejderne mellem Aarhus og Aalborg inklusive stationerne, som skal være færdige til ultimo 2026. Signalprogrammet er på det tidspunkt i gang med udrulningen på hovedstrækninger på Fyn og Sjælland. Banedanmark kan derfor ikke bekræfte, at leverandørerne har ressourcer og maskiner til at udrulle fra ultimo 2025. Således må det forventes, at arbejderne på Storstrømsbroen vil betyde, at andre arbejder må udskydes.

Når Banedanmark kender den præcise dato for overdragelse af broen til Banedanmark, kan Banedanmark gå i dialog med de respektive leverandører ift. at lave en opdateret udrulningsplan og dermed præcisere konsekvenserne for hhv. Elektrificeringsprogrammet og Signalprogrammet. Banedanmark kan igangsætte denne dialog nu med udgangspunkt i 2025, men det skal understreges, at hvis Banedanmark tilretter leverandørernes planer ud fra en overdragelse ultimo 2025, og det efterfølgende viser sig, at overdragelsen sker på et senere tidspunkt, så er det langt fra sikkert, at det er muligt at tilrette leverandørernes tidsplaner, hvorfor en efterfølgende ændring af overdragelsesdatoen vil medføre yderligere forsinkelse af øvrige arbejder, herunder elektrificeringen til Aarhus, som er forudsætningen for indsættelsen af Fremtidens Tog.

**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 minimum til og med 2025 uden yderligere begrænsninger. Det er Banedanmarks umiddelbare vurdering, at med det forventede trafikniveau vil det være muligt at køre trafikken over den gamle Storstrømsbro til og med 2026. Ved en overdragelse af broen ultimo 2025 vurderer Banedanmark, at den gamle bro godt kan holde tre ekstra måneder op til de 15 måneder, som Banedanmarks analyse viser, at det i bedste fald vil tage at elektrificere og udrulle det nye signalsystem.