



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 4. maj 2015
J. nr. 2015-2097

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 17. april 2015 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 175 – Forslag til lov om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Karsten Nonbo (V).

Spørgsmål nr. 2:

Ministeren bedes kommentere artiklen ”Tankestrøm slår bro over Storstrømmen” på side 19 i Sjællandske den 14. marts 2015 om bevarelse af den gamle Storstrømsbro, herunder hvad der evt. kan spares ved at lade den gamle bro blive stående.

Svar:

Jeg er opmærksom på, at der, som det er anført i artiklen ”Tankestrøm slår bro over Storstrømmen”, er lokale initiativer, der argumenterer for at lade den gamle Storstrømsbro blive stående.

Der er dog også lokale ønsker, der peger i modsatte retning. F.eks. kan det læses i artiklen ”Tre partier siger nej til at bevare Storstrømsbroen”, bragt i Sjællandske d. 14. april 2015, at borgmesteren i Vordingborg Kommune ikke bakker op om, at den gamle bro bevares.

I den politiske aftale fra 21. marts 2013 har forligspartierne besluttet, at den gamle bro, som er i en dårlig stand, skal rives ned, efter den nye bro er bygget. Jeg har dog bedt Vejdirektoratet om at vurdere, om det vil være muligt at ombygge den, så den kan blive stående i en længere årrække samt at give en skønsmæssig vurdering af de tekniske, økonomiske og sikkerhedsmæssige konsekvenser ved permanent bevarelse af den gamle Storstrømsbro.

Vejdirektoratet har oplyst følgende:

”Forudsætninger

Det forudsættes, at den ny Storstrømsbro er åben med 2 jernbanespor, 2 kørespor og en cykel- og gangsti. Den gamle Storstrømsbro skal i givet fald alene kunne benyttes til rekreative formål med primært gang- og cykeltrafik. Der skønnes dog at være behov for lejlighedsvis tungere trafik (fx levering af varer



og materialer, renovation, snerydning, redning m.m.). Der er ikke taget stilling til hvilke andre anvendelsesmuligheder, der kunne være aktuelle.

Side 2/4

Broens vejkasse med vejbane og fortov vurderes ikke at kunne levetidsforlænges i forbindelse med bevarelse af Storstrømsbroen uden meget store udgifter til følge. Ved "levetidsforlængelse" forstås opretholdelse af den primære sikkerhed, dvs. bærevnen, samt den sekundære sikkerhed, dvs. sikkerhed for billister og gående. Der er ikke udført større renoveringer af denne del af bygværket siden åbningen i 1937.

Broens stålkonstruktioner har været løbende vedligeholdt frem til beslutningen om at gå videre med nedrivning, hvorimod vej-kassen og cykelsti er i meget dårlig forfatning. Vej-kasse og cykelsti vedligeholdes pt. mindst mulig i forhold til at bevare den frem til åbningen af den nye bro. En egentlig udskiftning af selve vej-kassen vil derfor ikke være rentabel. Det er derfor forudsat, at vejbane og fortov nedrives og kun banedelen bevares og reetableres. Spor, ballast, beton m.m. fjernes fra banedelen og der pålægges en kunststofbelægning, således at arealet kan anvendes som sti m.m. til rekreativ færdsel. Det er således muligt at etablere en sti med en bredde på ca. 4 meter.

Tekniske og økonomiske konsekvenser

De økonomiske konsekvenser ved en permanent bevarelse af den gamle Storstrømsbro udgøres fortrinsvis af:

- 1) Etableringsomkostninger i størrelsesordenen 75-115 mio. kr. (inklusive 50 % korrektionstillæg), som omfatter:
 - Nedbrydning og bortskaffelse af vejbane og fortov og etablering af nyt rækværk på vestsiden af banetrug.
 - Fjernelse af spor, ballast, beskyttelsesbeton, eksisterende fugtisolering samt etablering af kunststofbelægning.
- 2) Årlige drifts- og vedligeholdelsesudgifter i størrelsesordenen 9-13 mio. kr. (direkte omkostninger):
 - Blandt andet maling m.m.

På grund af broens aktuelle tilstand samt det faktum, at den siden det blev besluttet at broen skulle rives ned, har gennemgået en såkaldt "kontrolleret nedbrydning", er nærværende vurdering af økonomiske konsekvenser ved bevarelse af den gamle Storstrømsbro behæftet med stor usikkerhed.

Udover disse omkostninger skal tillægges omkostninger til projektering, tilsyn, administration samt centrale omkostninger. Det vurderes, at dette udgør 15-20 mio. kr.



En permanent bevarelse er i denne sammenhæng vurderet til 80-90 år.

Side 3/4

Med ovenstående forudsætninger og en åbning af den nye bro i 2021 samt afholdelse af udgifter til ombygning af den gamle bro i samme år, er der foretaget en simpel samfundsøkonomisk vurdering og sammenligning.

- At rive broen ned i 2021 giver en nettonutidsværdi i 2015 på ca. -415 mio. kr.
- At ombygge broen i 2021 samt anvende ca. 12 mio. i årlig drift i en lang årrække år derefter giver en nettonutidsværdi i 2015 på ca. -543 mio. kr.

Når man skal sammenligne udgifterne til at rive den gamle bro ned med udgifterne til en bevarelse af den gamle bro er det således nødvendigt at se på de samfundsøkonomiske gevinster og omkostninger fordelt over alle årene, dvs. medregne de fremtidige drifts- og vedligeholdelsesudgifter. Dette sker ved at opgøre værdien i faste priser samt tilbagediskontere denne. I praksis betyder tilbagediskonteringen, at fremtidige omkostninger vægtes mindre end nutidige omkostninger. Nettonutidsværdien repræsenterer med andre ord den nutidige (dagens) værdi af de fremtidige omkostninger, dvs. de fremtidige omkostninger opgjort i dagens priser. Når nettonutidsværdien er negativ er der samlet set tale om et tab for samfundet.

Samlet set er det således væsentligt dyrere at bevare den gamle bro end at rive den ned.

Ejerforhold

Den gamle Storstrømsbro er i dag i delt mellem Banedanmark og Vejdirektoratet. Et delt ejerskab vil ligeledes komme til at gælde for den ny Storstrømsbro.

Ved bevarelse af den gamle Storstrømsbro, skal der tages stilling til fremtidigt ejer- og driftsforhold samt finansiering.

Sejladssikkerhed

Vejdirektoratet har haft en indledende kontakt til Søfartsstyrelsen vedrørende eventuelle sejladssikkerhedsmæssige konsekvenser ved at have to broer stående så tæt. For at kunne belyse dette, vil der skulle gennemføres simuleringer af skibstrafikken med de 2 broer.

Alt andet lige vil det øge risikoen for påsejlinger at have to broer stående så tæt på hinanden.

Beredskab og redning

Vejdirektoratet anfører, at der med en reduktion af broens bredde til godt 4 meter, skal gennemføres yderligere granskning af behovet for adgangsforhold



for beredskab og redning. Der har ikke været dialog med beredskabet om en sådan løsning.

Side 4/4

Bevaringsværdighed

Vejdirektoratet gør opmærksom på, at Kulturstyrelsen i brev af 10. september 2012, i forbindelse med projektets fase 1 høring, har understreget broens bevaringsværdier, men ikke ønsker at rejse en sag om bygningsfredning.

Supplerende VVM

Vejdirektoratet påpeger, at den gennemførte VVM for projektet omfatter nedrivning af den gamle Storstrømsbro umiddelbart efter åbning af Ny Storstrømsbro. Ved en beslutning om permanent bevarelse af den gamle bro, vurderes det nødvendigt at udarbejde en supplerende VVM-redegørelse.

Såfremt der kommer forslag om andre anvendelser end færdsel med lette trafikanter, skal det vurderes i det konkrete tilfælde og i dialog med beredskabsmyndighederne m.m.”

På baggrund af Vejdirektoratets beregninger kan det konkluderes, at det på længere sigt vil være væsentligt dyrere at bevare den eksisterende bro, end det vil være at rive den ned. Jeg mener ikke, at det er en statslig opgave at bidrage til, at den gamle bro kan bevares, og vil – i overensstemmelse med det fremsatte lovforslag og forligskredsens beslutning – anbefale, at den gamle bro rives ned.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke