

# Kommissorium - Opdatering af grundlag for nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro

Anlægsloven for anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende bro blev vedtaget i maj 2015. VVM – undersøgelsen, som danner grundlag for projektet blev gennemført i perioden 2013-2015. Anlægsloven indeholder en bemyndigelse til både at anlægge den nye bro og nedrive den gamle bro.

Anlægget af den nye bro er i gang og forventes at være færdig i 2027, hvorefter anlægsarbejderne med at rive den gamle bro ned i givet fald kan begynde. Nedrivningen starter således tidligst mere end 10 år efter, at miljøvurderingerne blev foretaget. Der er derfor behov for at opdatere det miljømæssige grundlag, da lovgivning, praksis m.m. er ændret.

Lokalt i området omkring den eksisterende Storstrømsbro er der udtrykt interesse for og præsenteret ideer om at genbruge og genanvende dele af den eksisterende bro til forskellige kulturelle og kunstneriske formål. Det vil derfor i en opdatering af grundlaget for nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro kunne undersøges, om en del af broen kunne bevares til lokale projekter og hvad konsekvenserne heraf vil være.

Samtidig er der siden 2015 kommet øget fokus på klima og bæredygtighed, som sætter et stort nedrivningsprojekt i en anden kontekst. Det kan både være i forhold til at lade dele af broen blive stående, og i forhold til at vurdere potentialet i genanvendelse af materialer fra broen blandt andet til kystsikring. Derudover vil der kunne belyses mulige besparelspotentialer ved at lade dele af den eksisterende bro blive stående. Alle disse forhold kan indgå i en ny og samlet opgave, som omfatter en opdatering af grundlaget, ligesom det må forventes der indkommer nye ideer og opdateret viden i processen.

Dette kommissorium definerer rammer og proces for opgaven.

## **Fakta og forudsætninger i anlægslov**

Den eksisterende bro er ca. 3,2 km lang. Den består af 50 brofag, heraf 3 buefag, 49 bropiller og fundamenter. Derudover er der 2 landfæster. Det er vurderet, at der er ca. 265.000 tons beton og ca. 20.000 tons stål i broen.

I anlægsoverslaget for nedrivningsprojekt er anlægsomkostningerne pt. opgjort til 333 mio. kr. (FL2024 indeks). Dertil er der planlagt udgifter til projektering, tilsyn og administration på ca. 52 mio. kr.



**Den eksisterende Storstrømsbro**

Anlægsloven indeholder en forudsætning om at den eksisterende bro fjernes helt.

Broen består i grove træk af en overbygning og en underbygning.

- Overbygningen består i hovedtræk af stålkonstruktioner (inkl. 3 store buefag), vejbaner med asfalt og jernbanespor.
- Underbygningen består fortrinsvis af fundamenter og brospjiler, som er støbt i beton.

Der er med bistand fra en rådgiver i 2020/21 foretaget forskellige miljøprøver fra overbygningen af eksisterende bro. Resultaterne af disse undersøgelser har vist, at der er koncentration af tungmetaller og chlorparaffiner i maling anvendt på stålkonstruktionen, samt i maling på underside af beton i overbygningen. Derudover er der fundet indhold af asbest i fugtisoleringen i jernbanetrug og vejbanetrug. Dette vil miljømæssigt skulle håndteres, når overbygningen skal demonteres, og inden den bortskaffes eller genanvendes til andre formål. Det forventes ikke, at betonen fra underbygningen er forurenet.

Derudover blev der gennemført analyser af bæredygtighed, og gennemført en række møder med lokale myndigheder, blandt andet med fokus på muligheder for genanvendelse af materialer m.m. Projektet er således langt hen ad vejen detaljeret yderligere siden.

### **Løsningsrum og arbejdsarealer**

Der vil blive arbejdet med et bredt løsningsrum for et beslutningsgrundlag. Det indebærer, at der dels undersøges og opdateres forudsætninger med udgangspunkt i:

- At broen nedrives som forudsat i anlægsloven
- At en del af brospjilerne bevares med udgangspunkt i krav til sikkerhed, sejlsforhold m.m.

Lokalt i området omkring den eksisterende Storstrømsbro er der udtrykt interesse for at genbruge dele af broen til kunstneriske og kulturelle formål. En opdatering af grundlaget for nedrivning vil derfor undersøge, at dele af broen bevares til lokale projekter.

I scenariet med en delvis bevarelse af broen vil der blive undersøgt forhold omkring klimaeffekt og genanvendelse/bæredygtighed. Der gennemføres klimaberegninger med fokus på CO<sub>2</sub> - udledning af de forskellige scenarier. De klimamæssige aspekter vurderes i forhold til mindsket CO<sub>2</sub> udledning i anlægsfasen ved evt. ikke at nedbryde hele brokonstruktionen. Derudover vil det, som led i opdateringen, ligeledes blive undersøgt om materialerne i de fjernede brospjiler kan genanvendes og har en stand til at kunne benyttes i forbindelse med lokale kystsikringsprojekter og til stenrev.

Udgangspunktet vil være at overbygningen på broen skal fjernes. Fjernelse af overbygningen kræver kraner og flåder med stor løftekapacitet som er omkostningstunge. Det vurderes derfor, at det er en stor fordel, at broelementer bliver transporteret så kort som muligt. Det vurderes derfor som en stor fordel at anvende arealer på Masnedø til opmagasinering og forarbejdning af elementer inden videre nedbrydning. Det konkrete behov undersøges som led i opdateringen.



Vejdirektoratet har allerede erhvervet arealer på Masnedø. Der vil være dialog om dette med Vordingborg kommune- og havn i forhold til deres igangværende planlægning om udnyttelse af området.

### **Lovgivning og miljøforhold**

Der skal ske en opdatering af udvalgte miljøforhold, som kan have ændret sig siden anlægsloven.

Der gennemføres indledningsvist en screening, hvor rammerne for omfang af de miljømæssige undersøgelser og vurderinger gennemgås. Dette relateres i forhold de forskellige scenarier for hvor meget af den eksisterende bro, der foreslås bevaret.

Der er blandt andet siden 2015 kommet ny lovgivning på miljøområdet og for eksempel mere fokus på vandrammedirektiv, vandplanområder m.m., som pt. giver udfordringer i forhold til igangværende projekter. Der er i den tidligere VVM-undersøgelse gennemført hydrauliske beregninger i forhold til vurdering af nærliggende vandplanområder med høj beskyttelse (Bøgestrømmen). Det vurderes, at disse beregninger skal opdateres, specielt hvis nogle af brosjøerne skal blive stående.

Der er også kommet ny viden om støj fra sprængningers påvirkning af havpattedyr beskyttet af EU's habitatdirektiv som skal inddrages i løsningsforslag og vurdering af afværgeforanstaltninger i forhold til mulig sprængning af brosjøer.

Derudover skal den nyeste viden om miljøfarlige stoffer i overbygningen vurderes i forhold til korrekt håndtering af denne i en nedrivningsproces.

### **Sejladssikkerhed**

Hvis dele af den eksisterende bro bliver stående, kan det have betydning for sejladssikkerheden i området. Dette undersøges i samarbejde med Søfartsstyrelsen.

### **Anlægsøkonomi**

På baggrund af de tekniske og miljømæssige undersøgelser gennemføres der en opdateret beregning af anlægsoverslag af de forskellige forslag jf. Transportministeriets principper for Ny Anlægsbudgettering.

### **Offentlige- og politiske processer**

Nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro har begrænset påvirkning af naboer, men har til gengæld interesse i form af projektets "ikonstatus" og kompleksitet.

Der har været forskellige drøftelser og forslag, siden anlægsprojektet startede, omkring genanvendelse af materialerne fra broen. Det har været både i lokalområdet og længere væk i Danmark. Det gælder for eksempel forslag om anvendelse af materialer til eksempel til kystsikringsprojekter, undersøiske rev, genanvendelse af brofag til cykelbro el. vejdæmninger, kunstprojekter m.m.

Med henblik på at sikre inddragelse af lokalområdet vil Vordingborg og Guldborgsund Kommuner afholde borgermøder med Vejdirektoratets deltagelse.

Der vil ske en politisk inddragelse i forhold til valg mellem de forskellige scenarier, der opstilles. Herunder kan der også drøftes potentiale i genanvendelse af materialer fra projektet.

Projektet drøftes løbende med myndigheder i en følgegruppe, der allerede er nedsat, og som fungerer i regi anlæg af den nye bro.

### **Tidsplan**



Det vurderes at en proces med opdatering samt politiske og offentlige processer kan gennemføres på ca. 2 år.

I forhold til projektets samlede tidsplan, er det planlagt at ibrugtage jernbaneforbindelsen over den nye bro i 1. halvår 2027. Nedrivningsarbejdet kan derfor tidligst påbegyndes efter tidspunkt.

### **Økonomi**

Undersøgelserne vurderes at koste 5-10 mio. kr. og finansieres indenfor rammerne af projektets bevilling