

NOTAT

Dato
J. nr. 2015-1241

Høringsnotat for Udkast til forslag til lov om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende

Et udkast til lovforslaget har i perioden fra den 22. december 2014 til den 23. januar 2015 været sendt i offentlig høring.

VVM-redegørelsen for Storstrømsbroen har sideløbende været i høring, hvorfor en del af høringssvarene forholder sig til begge høringer. Der er derfor i nedenstående høringsnotat henvist til VVM-redegørelsens høringsnotat, hvor dette er relevant.

Følgende har afgivet høringssvar: Cyklistforbundet Guldborgsund, DI, Energinet.dk, Femern Belt Development (FBD), Guldborgsund Kommune, Havari-kommissionen, Ib Jan Michael Reenberg, Lolland Kommune, Movia, Region Sjælland og Vordingborg Kommune.

Nedenfor er de væsentligste emner i høringssvarene gennemgået og behandlet.

Broens åbningstidspunkt

DI anfører, at Storstrømsbroen også har en vigtig funktion for jernbaneforbindelsen mellem Lolland-Falster og Sjælland, hvorfor det vil få markant positive effekter, selvom broen åbner før Femern Bælt forbindelsen i 2021. FBD og Lolland Kommune anfører ligeledes, at der vil være mange gevinster lokalt ved en åbning af broen før 2021.

Transportministeriet bemærker hertil, at man er opmærksomme på gevinsterne ved en tidligere åbning. Der arbejdes dog på nuværende tidspunkt på en åbning i 2021.

Hertil skal det endvidere bemærkes, at den tyske forbundstransportminister i januar 2015 har oplyst, at udbygningen af de tyske jernbanelandanlæg i tilknytning til Femern Bælt-forbindelsen først forventes at være færdig i 2024. Det forventes i den forbindelse, at elektrificeringen af de tyske jernbanelandanlæg ikke er færdig ved den forventede åbning af den faste forbindelse over Femern Bælt i slutningen af 2021. Tidsplanen for udbygningen af de danske jernbanelandanlæg vil på den baggrund blive revurderet. Det kan



betyde en ændret plan for udbygningen, eventuelt med en senere færdiggørelse for Femern Bælt forbindelsen end hidtil forudsat. Når Femern Bælt forbindelsen åbner, vil mange persontog og hovedparten af den internationale godstogstrafik mellem Skandinavien og Centraleuropa blive ført over Storstrømsbroen. Med en manglende elektrificering af de tyske jernbanelandanelæg ved åbningen af Femern Bælt-forbindelsen vil godstogstrafikken ikke umiddelbart have mulighed for at benytte Femern Bælt-korridoren, men er henvist til forsat at benytte den nuværende Storebæltskorridor. Det kan få indflydelse på, hvornår det er hensigtsmæssigt, at en ny Storstrømsbro står færdig.

Masnedsundbroen

FBD, Guldborgsund Kommune og Vordingborg Kommune anbefaler, at man indregner tilvalget i anlægsoverslaget om at ombygge Masnedsundbroen, således at trafikafviklingen forbedres.

Transportministeriet bemærker hertil, at der er beskrevet en tilvalgsløsning i VVM-redegørelsen, hvor der er redegjort for mulighederne for at skabe et bredere vejprofil på den eksisterende Masnedsundbro. En ombygning af Masnedsundbroen er dog ikke en forudsætning for at få gennemført Storstrømsprojektet. Der er på denne baggrund ikke afsat midler i projektet til en ombygning af Masnedsundbroen.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.4 i VVM-redegørelsens høringsnotat.

Skråstagsbro

FBD, Guldborgsund Kommune og Vordingborg Kommune anbefaler, at den nye bro udformes som en Skråstagsbro, da det visuelt harmonerer med Farbroen og giver mulighed for en større bredde af gennemsejlingsfagene.

Transportministeriet bemærker hertil, at parterne bag aftalen om en ny Storstrømsbro har besluttet, at broen skal udformes som en skråstagsbro. Vejdirektoratets indstilling og de mange høringssvar til VVM-redegørelsen har også entydigt peget på denne løsning.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.2 i VVM-redegørelsens høringsnotat.

Midlertidige arealer og produktionsfaciliteter

FBD foreslår, at man i forbindelse med detailprojekteringen undersøger, hvorvidt nogle af arbejdsarealerne og -faciliteterne kan etableres som blivende anlæg.



Guldborgsund Kommune foreslår, at en eventuel arbejdsvej til Orehoved Havn efterfølgende kan blive permanent.

Side 3/9

Transportministeriet bemærker, at Vejdirektoratet vil undersøge FBDs forslag, men det vil i stort omfang afhænge af den kommende entreprenørs anlægsmetoder og valg af produktionsarealer, samt de konkrete aftaler, der træffes i den forbindelse, hvorvidt nogle af arbejdsarealerne og-faciliteterne kan etableres som blivende anlæg. Vejdirektoratet vil i den videre proces være opmærksom på mulighederne og vil drøfte det med de 2 kommuner.

Det skal dog bemærkes i den forbindelse, at Vejdirektoratet som udgangspunkt ikke har interesse i at eje andre arealer end de nødvendige i forhold til den fremtidige drift og vedligehold af bro og omgivelser.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.11 og 2.12 i VVM-redegørelsens høringsnotat.

Samarbejde med lokale entreprenører mv.

FBD anbefaler, at der gennemføres informationsmøder med de lokale bygge- og anlægsvirksomheder med henblik på at få dem inddraget i de tidlige anlægsarbejder i opstartsfasen.

Transportministeriet bemærker hertil, at Vejdirektoratet har oplyst, at der allerede har været afholdt møder med virksomheder samt at Vejdirektoratet er i dialog med kommunerne om sådanne tiltag.

Informationscenter for turister

FBD anbefaler, at der etableres et velkomstcenter og tilhørende informationscenter om hele etableringen og nedrivning af Storstrømsbroen, f.eks. på Velkomstcenteret på Farø.

Transportministeriet bemærker, at Vejdirektoratet arbejder med forskellige muligheder i forhold til information og udstilling om projektet. Placering af denne er ikke afklaret endnu.

Den eksisterende dæmning på Falster samt opfyld mellem de to dæmninger på Falster

Guldborgsund Kommune anfører et ønske om, at dæmningen/brohovedet til den gamle bro på Falstersiden afgraves ned til 4 meter, som beskrevet i tilvalget i VVM-redegørelsen (i VVM'en er det forudsat, at dæmningen bevares i sin fulde højde). Endvidere ønsker kommunen, at det afgravede materiale anvendes til opfyld mellem de to dæmninger på Falstersiden, således at ophobning og lugtgener i projektet forebygges.



Transportministeriet bemærker, at der i projektets forudsætninger og "basisløsning" er regnet med, at den eksisterende dæmning på Falster bevares. Vejdirektoratet har beskrevet muligheden for at reducere højden på dæmningen som et tilvalg i projektet. Der vil blive arbejdet videre med det nævnte tilvalg i det videre projekteringsforløb og det er i forslag til anlægsloven anført, at forligskredsen bag aftalen om en ny Storstrømsbro senere i projektet vil tage stilling til, om dæmningen skal reduceres samt om der skal ske opfyld i større grad imellem de to dæmninger på Falstersiden med brug af materialet fra dæmningen, end det er muligt med opgravet materiale.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.7 og 2.10 i VVM-redegørelsens høringsnotat.

Den nye dæmning på Falster

Guldborgsund Kommune anfører, at de har ønske om, at den nye broes brohoved/dæmning på Falstersiden reduceres fra de forudsatte 400 meter. Kommunen så helst, at broen fæstede helt inde på land (som på Masnedøside).

Transportministeriet bemærker, at Vejdirektoratet har oplyst, at den nye dæmning på Falster er valgt med udgangspunkt i, at det er den økonomisk mest optimale løsning. Derudover er en dæmning mere attraktiv i forhold til, at der er forholdsvis lavvandet et stykke fra land (i modsætning til på Masnedøside). Det er billigere at bygge en dæmning end en bro på et lavvandet område.

Allerede i forundersøgelsen var det en forudsætning, at selve broen skulle tage sit afsæt på en større dæmning bygget ud fra kysten ved Orehoved. Vejdirektoratet har i løbet af VVM undersøgelsen projekteret på et mere detaljeret niveau, ligesom der er gennemført geotekniske undersøgelser på det lave vand tæt på kysten. Det er stadig Vejdirektoratets vurdering, at en dæmning er den økonomisk mest optimale løsning.

Vejdirektoratet har oplyst, at der i den kommende udbudsproces åbnes for at forlænge broen og derved forkorte dæmningen, hvis en entreprenør kan finde det fordelagtigt.

Hvis broen forlænges til nær ved eller ind på land, vil broen dog fortsat udgøre en barriere. Brodrageren vil på en strækning visuelt blokere udsigten næsten tilsvarende en dæmning.

Det er tydeliggjort i anlægsloven, at der er mulighed for at forkorte dæmningen, hvis det kan holdes inden for projektets økonomi.

Der henvises i øvrigt også til afsnit 2.9 i VVM-redegørelsens høringsnotat.



Guldborgsund Kommune har anført, at de har ønske om, at tilkørslen/dæmningen til det nye brohoved på Falstersiden (landanlæg) bliver så lav som mulig grundet støjensyn, herunder at støjskærmen ved Brovænget gøres større.

Transportministeriet bemærker, at Vejdirektoratet har oplyst, at dæmningen på Falster allerede er sænket i forhold til VVM-materialet. Vejdirektoratet har foreslået en ca. 350 meter lang og 3 meter høj afskærmning langs nordsiden af den forlagte Storstrømsvej i forhold til støjdemning af ejendommene på Brovænget.

Der henvises i øvrigt også til afsnit 2.6 i VVM-redegørelsens høringsnotat.

Sejlrende til Orehoved Havn

Guldborgsund Kommune bemærker, at de ønsker at blive inddrages i udformningen af sejlrenden til Orehoved Havn.

Transportministeriet bemærker, at Vejdirektoratet løbende vil holde kommunen orienteret om udformningen af den nye sejlrende.

Der henvises i øvrigt også til afsnit 2.1 i VVM-redegørelsens høringsnotat.

Søkabler

Energinet.dk ønsker fastslået, at der ikke fastsættes regler om forurening og gener i forbindelse med omlægning af søkablerne, da den forudgående godkendelse fra klima-, energi- og bygningsministeren, der er nødvendig for omlægning af søkablerne, kan betinges af vilkår, herunder krav til placering, indretning og bortskaffelse af anlæg samt tekniske, miljø- og sikkerhedsmæssige forhold i forbindelse med etablering og drift.

Transportministeriet bemærker hertil, at der ikke vil blive fastsat regler for forurening og gener mv. i forbindelse med omlægning af søkablerne, der vil være i strid med den forudgående godkendelse og eventuelle vilkår tilknyttet denne.

Energinet.dk ønsker endvidere skabt hjemmel til, at projektet kan dække eventuelle omkostninger ved kompensation for tabt produktion hos vindmølleparken, hvis de relevante kabler skal fjernes, før et nyt kan etableres.

Transportministeriet bemærker hertil, at der med lovens § 1, stk. 1, nr. 2 er skabt klar hjemmel til, at det som en del af anlægsprojektet er muligt at dække de af Energinet.dk nævnte omkostninger.

Skiltning ved cykelstien



Cyklistforbundet Guldborgsund anfører, at der på hver sin side af den nye bro bør skiltes, så det er muligt for cyklister at komme videre på de eksisterende cykelstier- og ruter i området.

Transportministeriet bemærker hertil, at der vil blive taget hånd om skiltning i samarbejde med de to kommuner, således at de fremtidige cykelforbindelser afmærkes bedst muligt.

Omkostninger for kommunen samt ansvarsfordeling

Guldborgsund Kommune bemærker, at kommunen ikke bør pålægges yderligere omkostninger i forhold til at drive fremtidige forhold, som skyldes ændret infrastruktur som følge af den nye bro.

Transportministeriet bemærker hertil, at det i loven er anført, hvordan ejerforholdene af infrastrukturer er fordelt efter anlæg af den nye bro. Det er ikke forventningen, at det giver anledning til væsentlige ændrede omkostninger for Guldborgsund Kommune i forhold til i dag.

Guldborgsund Kommune anfører, at kommunen vil få merudgifter ved vedligehold af den nye sejlrende, da den ligger på tværs af strømmen. Det anføres, at Vejdirektoratet bør stå for vedligeholdelsen heraf.

Transportministeriet bemærker hertil, at Vejdirektoratet har oplyst, at den fremtidige vedligeholdelse af sejlrenden ikke forventes at være på et højere niveau end den nuværende. Vedligeholdelsen af den nye sejlrende vil påhvile Guldborgsund Kommune.

Guldborgsund Kommune anfører, at det ikke fremgår af loven, hvem der har ansvaret for vejen under dæmningen på falstersiden samt om det er en permanent vej.

Vejdirektoratet anfører, at vejen alene vil være i brug i anlægsfasen og den således ikke vil være af permanent karakter. Bygværket over vejen under dæmningen ejes, drives og vedligeholdes af Banedanmark med bistand fra Vejdirektoratet, hvilket er anført i anlægsloven.

Ekspropriation, kompensation, genhusning og støj

Guldborgsund Kommune anfører, at der bør tages hensyn til et par virksomheder, der berøres direkte samt et par ejendomme, der er særligt ramt af projektet.

Transportministeriet bemærker, at erstatning og ekspropriation fastsættes af ekspropriationskommissionen. Der tages ikke særskilt stilling til specifikke virksomheder og ejendomme i anlægsloven.



Guldborgsund Kommune anfører en række bemærkninger om støj og gener som følge af anlægsprojektet.

Transportministeriet bemærker hertil, at det ikke kan undgås, at gennemførelse af et så stort anlægsprojekt giver anledning til gener i lokalområdet.

Vejdirektoratet vil i det videre arbejde med projektet, igennem dialog med Guldborgsund og Vordingborg kommuner, og i samarbejde med de valgte entreprenører arbejde på at mindske generne og sikre god information om anlægsarbejderne. I det omfang det er muligt, vil de mest generende aktiviteter udføres længst væk fra boliger. Der vil ligeledes blive oprettet et naboforum, hvor der vil blive givet løbende information om projektet, kommende aktiviteter m.m. Ligeledes vil interesserede kunne tilmelde sig elektroniske nyhedsbreve med information om projektet.

Der henvises i øvrigt også til afsnit 2.3 og 2.6 i VVM-redegørelsens høringsnotat.

Affald

Guldborgsund Kommune har en række bemærkninger til affaldshåndtering mv. i relation til nedrivning af den gamle bro samt om brug og håndtering af jord, oprensede grunde mv.

Transportministeriet henviser til afsnit 2.14 i VVM-redegørelsens høringsnotat, hvor dette er behandlet.

Klare rammer for regulering af natur og miljø

Vordingborg Kommune ønsker, at der fastlægges klare skel mellem hvilke emner og arealer som administreres efter anlægsloven, og hvilke der administreres efter den øvrige lovgivning.

Transportministeriet bemærker hertil, at skellene mellem hvilke emner og arealer som administreres efter anlægsloven, og hvilke der administreres efter den øvrige lovgivning, er tydeliggjort i anlægsloven.

Arbejdsmarkedsforhold

FBD anfører, at det er vigtigt, at der sikres danske virksomheder en ligeværdig mulighed for at konkurrere med udenlandske virksomheder, herunder ved at man fastholder de generelle markedsforhold og øvrige vilkår på det danske arbejdsmarked i kontrakterne med hovedentreprenøren samt at bygherre fører skærpet kontrol med at kontrakterne efterleves.

FBD nævner endvidere vigtigheden af, at der skabes mulighed for opkvalificering af unge og ufaglærte ledige (praktikpladser). FDB anser det for afgørende



med et sundt og sikkert arbejdsmiljø, herunder ved ordentlige boligforhold og fritidsaktiviteter, hvis entreprenøren står herfor.

Side 8/9

Transportministeriet bemærker hertil, at Vejdirektoratet har oplyst, at der i udbudsmaterielet stilles krav om arbejdsledelse, arbejdsklausuler samt beskæftigelse af praktikanter. Konkret stilles der krav om, at entreprenøren skal meddele, hvem der på entreprenørens vegne leder arbejdet og fører tilsyn med arbejdet, at medarbejderne skal være kvalificerede til de i art og omfang hermed forbundne opgaver, samt at der ikke må ske udskiftning af nøglepersoner uden bygherrens samtykke.

Derudover stilles der krav om, at entreprenøren er forpligtet til at sikre, at lønarbejdere og eventuelle underentreprenørers lønarbejdere tilsikres løn (herunder særlige ydelser), arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Dette kan anses for overholdt, hvis arbejdet er omfattet af en kollektiv dansk overenskomst og denne overenskomst overholdes. Endvidere er entreprenøren forpligtet til at sikre, at medarbejdere, herunder også underleverandørers medarbejdere, der er beskæftiget i Danmark med opgavens udførelse er orienteret om de gældende arbejdsvilkår.

Bygherren forbeholder sig ret til at foretage tilbageholdelse i betalingerne til entreprenøren med henblik på at tilgodese krav fra de ansatte, såfremt entreprenøren ikke denne sine forpligtelser overfor de ansatte.

Disse krav stilles i overensstemmelse med ILO-konvention nr. 94 om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter.

Endeligt stilles der krav om beskæftigelse af praktikanter, idet entreprenøren skal sikre, at der anvendes praktikanter til opfyldelse af aftalen. Ved ”praktikant” forstås en arbejdstager (elev), som entreprenøren indgår uddannelsesaftale med i henhold til lov om erhvervsuddannelser, eller som er omfattet af en lignende uddannelsesordning i et andet EU-land. Praktikantklausulen er en bodsbelagt bestemmelse, hvorfor entreprenøren kan ifalde bod, såfremt klausulen ikke overholdes.

I forhold til indsatsen omkring arbejdsmiljø vil det være et krav, at entreprenøren skal være certificeret efter OHSAS 18001 standard. Arbejdsmiljøkravene affødt af arbejdsmiljøledelsessystemet skal indarbejdes ved udvælgelse af underentreprenører. Arbejdsmiljøledelsessystemet skal sikre, at vedtagne procedurer og sikkerhedsforanstaltninger også gennemføres af underentreprenører.



Derudover vil der blive gennemført en række yderligere tiltag, som ikke er konkretiseret endnu.