

TRM Anitta Hilda Vandman Bugenhagen

Fra: Bjarne Arildsen <bjarne.arildsen@hotmail.com>
Sendt: 18. januar 2015 16:16
Til: Mail TRM
Cc: TRM Anitta Hilda Vandman Bugenhagen
Emne: høringssvar til lovforslag om anlæg af ny Storstrømsbro

Til Trafikministeriet

Følgende er et høringssvar fra Cyklistforbundet, Guldborgsund, om forslag til lov om anlæg af ny Storstrømsbro.

I Cyklistforbundet, Guldborgsund, er vi glade for, at lovforslaget omfatter en cykelsti på en ny Storstrømsbro. Det vil fremme den lokale cykeltrafik og ikke mindst cykelturismen, som i disse år er i stor vækst på begge sider af Storstrømmen.

Ligeledes er vi også glade for, at lovforslaget omfatter tilslutning af cykelstier på begge sider af den nye bro.

Vi vil dog pege på, at der på begge sider af den nye bro bør skiltes, så det bliver muligt for cyklister at komme videre på de eksisterende cykelstier og -ruter i området.

Med venlig hilsen
Bjarne Arildsen, formand
Cyklistforbundet, Guldborgsund,
Bondemoselinien 2, Hesnæs
4850 Stubbekøbing
54 86 00 05



Transportministeriet
Att: Anitta Hilda Vandman Bugenhagen
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Dansk Industri
Confederation of Danish Industry

DI-høringsvar til anlægslov for den ny Storstrømsbro

Dansk Industri skal hermed bidrage til høringen af udkastet til anlægslov for den ny Storstrømsbro samt nedrivningen af den gamle bro.

Der er tale om et stort og vigtigt projekt – ikke mindst i lyset af den kommende faste forbindelse over Femern Bælt. Storstrømsbroen er derfor en helt afgørende brik – ikke bare i dansk infrastruktur, men i særdeleshed også i europæisk infrastruktur i nord-syd-korridoren mellem Skandinavien og Central- og Sydeuropa.

DI noterer sig, at VVM-undersøgelsen for den ny Storstrømsbro og nedrivningen af den gamle bro ikke har fundet, at projektet giver anledning til miljømæssige bekymringer.

DI er enig i de beskrevne, positive erhvervmæssige konsekvenser ved den ny bro. En forbedret infrastruktur er en væsentlig forudsætning for, at erhvervslivet kan skabe vækst og arbejdspladser.

DI bakker derfor helhjertet op om projektet og om udkastet til anlægslov.

Vi har følgende mindre bemærkninger til lovforslaget:

Det fremgår, at den ny Storstrømsbro skal stå færdig senest i 2021, hvor den faste forbindelse over Femern Bælt åbner. Storstrømsbroen har dog også andre, vigtige funktioner, herunder især jernbaneforbindelsen mellem Lolland-Falster og Sjælland. Der vil således også være markant positive effekter af en tidligere åbning end 2021. DI vil derfor opfordre til, at anlægget af den ny Storstrømsbro gennemføres så hurtigt som muligt.

DI vil desuden opfordre til, at generne i anlægsfasen minimeres mest muligt for såvel lokale beboere som for trafikanter.

Vi står gerne til rådighed, hvis der måtte være spørgsmål til ovenstående.

Med venlig hilsen
Jakob Svane
Afdeling for Infrastruktur



TRM Anitta Hilda Vandman Bugenhagen

Fra: Thomas Rask Eriksen <ter@energinet.dk>
Sendt: 28. januar 2015 13:32
Til: Mail TRM
Cc: TRM Anitta Hilda Vandman Bugenhagen; Ulrik Millandt Larsen (ul@vd.dk); Jeanette R. Zinck Østergaard (jrzo@vd.dk)
Emne: Bemærkninger fra Energinet.dk vedr. høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro
Vedhæftede filer: Høringsbrev Storstrømsbro.pdf; Høringsliste over høringsparter med mailadresser i forbindelse med høring over anlægsloven for Storstrømsbroen.pdf; Udkast til forslag til lov om anlæg af ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro Høringsversion.pdf

Til Transportministeriet att. Fuldmægtig Anitta Hilda Vandman Bugenhagen
Kopi til Vejdirektoratet att. Ulrik Millandt Larsen og Jeanette R. Zinck Østergaard

Tak for nedennævnte udkast til forslag til lov om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro. Vi beklager den sene tilbagemelding.

Lovforslagets §1

I forhold til Storstrømsprojektet, som vi er i god konstruktiv dialog med Vejdirektoratet om, kan vi hos Energinet.dk med tilfredshed konstatere, at lovforslaget nu indeholder bemærkninger, som vi i samarbejde med Vejdirektoratet er kommet frem til. Blandt andet er det nu i lovens §1 oplyst, at

Transportministeren bemyndiges til at gennemføre relaterede projekter, herunder efter aftale med ledningsejerne, omlægning af søkabler mellem Falster og Masnedø/Sjælland, nødvendig omlægning af kabler på Sjælland, Masnedø og Falster,...

Omkostninger til omlægning af 132 kV højspændingsanlæg

Vi kan desuden med tilfredshed konstatere, at der i lovens bemærkninger på side 33 er oplyst følgende:

Energinet.dk har oplyst, at Vejdirektoratets projekt med etablering af en ny Storstrømsbro og fjernelsen af den eksisterende bro medfører, at den selvstændige offentlige virksomhed, Energinet.Dk, skal bекoste omlægningen af 3 ud af 5 eksisterende 132 kV kabler i Storstrømmen. Omlægningen vurderes at koste omkring 100 mio. kr.

Hjemmel for Vejdirektoratet til at kunne dække evt. omkostninger til kompensation for tabt produktion hos vindmølleparken Rødsand 2 m.fl.

Anlægsloven skal indeholde hjemmel for Vejdirektoratet til at kunne dække evt. omkostninger til kompensation for tabt produktion hos vindmølleparken Rødsand 2 m.fl. Det kan komme på tale, hvis vi efter ønske fra Vejdirektoratet fjerner 2 af Storstrømskablerne, før vi får etableret et nyt.

En sådan forpligtelse/hjemmel bør være mere eksplicit nævnt – ikke nødvendigvis i selve lovteksten, men i bemærkningerne.

Vi foreslår følgende tekst til lovforslagets bemærkninger evt. under "1. Indledning":

Den fysiske omlægning af søkabler og kabler på Sjælland, Masnedø og Falster gennemføres af de pågældende ledningsejere med mindre anden aftale er indgået herom. Såfremt transportministeren måtte pålægge Energinet.dk helt eller delvist at fjerne eksisterende kabler, inden nye kabler kan etableres, godtgør Transportministeriet Energinet.dk de eventuelle omkostninger, som Energinet.dk måtte få som følge heraf – eksempelvis som følge af nedregulering af havvindmølleparker.

Det er til orientering pr. mail d. 25. januar 2015 fra Vejdirektoratet oplyst os, at Vejdirektoratet er indstillet på at afholde kompensation for eventuelt tab hos Vindmøllejerne, såfremt at Vejdirektoratet anmoder om, at kabel 2 og 3 fjernes inden kabel 8 er idriftsat.

Transportministeren fastsætter ikke regler for forurening og gener m.v. i forbindelse med omlægning af søkablerne

Energinet.dks projekt med omlægning af 132 kV kabler i Storstrømmen kan kun ske efter forudgående godkendelse fra klima-, energi- og bygningsministeren. Godkendelsen 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. Dette medfører, at der som minimum i bemærkningerne til nærværende lovforslag bør redegøres for, at Transportministeren ikke fastsætter regler for forurening og gener m.v. i forbindelse med omlægning af søkablerne.

Kontakt gerne undertegnede ved spørgsmål.

Med venlig hilsen

Thomas Rask Eriksen

Landinspektør
Plan og Miljø – Team 3. partshenvendelser
Tlf. nr. 7022 0275
Direkte tlf. nr. 7622 4565
E-mail ter@energinet.dk

Energinet.dk

Tonne Kjærsvvej 65
7000 Fredericia
Tlf. 70 10 22 44
www.energinet.dk

Fra: TRM Anitta Hilda Vandman Bugenhagen [mailto:AHVH@TRM.dk]

Sendt: 22. december 2014 16:46

Til: 'post@vordingborg.dk'; 'kommunen@guldborgsund.dk'; 'regionsjaelland@regionsjaelland.dk'; 'sfs@dma.dk'; 'nst@nst.dk'; 'kdi@kyst.dk'; 'mst@mst.dk'; Kommunernes Landsforening; Danmarks Naturfredningsforening; 'info@danskerhverv.dk'; Dansk Erhverv; DI – Transport; Dansk Transport og Logistik; 'itd@itd.dk'; Movia; 'hoeringer@fdm.dk'; Rådet for Sikker Trafik; Dansk Cyklist Forbund; Dansk Byggeri; 'hs@danskenergi.dk'; Dansk Vejforening; 'Kjeld.a.larsen@lic-mail.dk'; 'info@ecocouncil.dk'; 'dof@dof.dk'; 'dvl@dvl.dk'; Dansk Jernbaneforbund; 'info@jernbanenaevnet.dk'; Banedanmark; 'aib@havarikommissionen.dk'; 'oim@oim.dk'; 'mbbl@mbbl.dk'; 'evm@evm.dk'; 'jm@jm.dk'; 'fm@fm.dk'

Emne: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro

Hermed sendes udkast til forslag til lov om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro i høring.

Høringen kan ligeledes findes på høringsportalen på følgende link:

<http://www.hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/44357>

Sidste frist for indgivelse af høringssvar er fredag den 23. januar 2015.

Med venlig hilsen

Anitta Hilda Vandman Bugenhagen

Fuldmægtig

Transportministeriet

Ministry og Transport
Bro- og Metrokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 41 71 27 77

ahvh@trm.dk

www.trm.dk

Denne mail er blevet scannet for virus af TDC Mailfilter.

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K.

Sendt via mail til; trm@trm.dk

22. januar 2015

Råhavegård
Maribovej 9
4960 Holeby

Tlf.: +45 5467 6140
Fax: +45 5467 6149

info@femern.info
www.femern.info

Høringssvar for "Lov om anlæg af ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro"

På vegne af Fonden Femern Belt Development (FBD) fremsender vi hermed høringssvar for "Lov om anlæg af ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro".

Vi har i Femern Belt Development haft mulighed for at følge arbejdet vedrørende projekteringen af den faste forbindelse under Femern Bælt gennem de sidste 5 år, og herunder også arbejdet aktivt for at få etableret en ny dobbeltsporet jernbane- og togforbindelse over Storstrømmen. På den baggrund glæder det os, at arbejdet med realiseringen af en ny bro over Storstrømmen er kommet så langt, at der nu sendes et oplæg til anlægslov i høring.

Fonden Femern Belt Development (FBD) arbejder for og med udvikling af de beskæftigelses- og erhvervsudviklingsmæssige muligheder, der opstår som følge af etableringen af såvel Storstrømsbroen, som jernbanen fra Ringsted til Rødbyhavn og selve Femern Bælt projektet på Sydøstlollands kyst. Vores høringssvar skal derfor ses i lyset af ønsket om at skabe de mest optimale betingelser for udvikling i Region Sjælland. Dette gælder både hvad angår de fremtidige trafikale forhold for såvel lokalbefolkningen og det lokale erhvervsliv, den internationale trafik, men i særdeleshed ift. at skabe grundlaget for vækst og udvikling i såvel beskæftigelse som erhvervslivet langs Femern korridoren mellem København og Hamburg.

Indledende bemærkninger

Fra Femern Belt Developments side skal vi indledningsvis udtrykke tilfredshed med og glæde over den grundighed og omhyggelighed, hvorunder hele VVM-processen har været gennemført, og vi har noteret os, at det samme gælder fsv. angår lovgrundlaget for anlægsloven vedrørende en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro.

Mht. anlægsloven og de tilhørende bemærkninger til loven, har vi følgende kommentarer:

Arbejdsmarkedsforhold

Vi vil benytte lejligheden til at nævne, at vi i FBD anser det for overordentligt vigtigt, at der sikres danske virksomheder en ligeværdig mulighed for at konkurrere med udenlandske virksomheder. Dette sker efter vores opfattelse bedst ved, at man fastholder de generelle arbejdsmarkedsforhold og øvrige vilkår på det danske arbejdsmarked i de kontrakter, der indgås med hovedentreprenørerne. Og vi lægger vægt på bygherrens udsagn om, at man vil gennemføre skærpet kontrol for at sikre, at alle aftaler efterleves.

Ydermere er det væsentligt, at der i hele anlægsprojektets løbetid skabes mulighed for opkvalificering af især unge og ufaglærte ledige gennem krav om etablering af praktikpladser i forbindelse med den/de store anlægskontrakter. Projektet skal efter vores opfattelse aktivt bidrage til den helt nødvendige opkvalificering af den lokale og regionale arbejdskraft, og således også medvirke til en mere langsigtet udvikling af lokale og regionale arbejdspladser.

Vi finder det ligeledes afgørende, at byggeriet gennemføres med størst mulig hensyntagen til sikkerhed og sundhed på arbejdspladsen, hvilket fordrer ordentlige boligforhold og fritidsaktiviteter i tilknytning til de indkvarteringsmuligheder, der stilles til rådighed af entreprenørerne.

Storstrømsbroen – et trafikknudepunkt for lokaltrafikken mellem Falster og Sydsjælland

Etablering af en ny Storstrømsbro er en vigtig brik i den samlede trafikale forbindelse mellem Skandinavien og resten af Europa. Aksen mellem København-Hamburg bliver styrket gennem etablering af både den nye dobbeltsporede, elektrificerede jernbane og den ny Femern-forbindelse. I forhold til togtrafikken er den nye Storstrømsbro helt afgørende for, at der i fremtiden dels ikke vil opstå unødige flaskehalse for jernbanetrafikken, og der dels vil åbnes op for hurtigere togforbindelser mod København. Dermed kan man forvente en øget bosætning og etablering af virksomheder, forudsat den nuværende trafikbetjening af stationerne som minimum opretholdes.

Ombygning af Madsnedsundbroen

Vi vil fra FBD's side anbefale, at man indregner det tilvalg i anlægsoverslaget, at ombygge Madsnedsundbroen, så vejprofilet gøres bredere, og så hastigheden for den lokale trafik på hele strækningen over Storstrømsbroen, over Madsnedø og Madsnedsundbroen kan sættes op til 80 km/t. Det vil også give mulighed for at etablere en kombineret cykel- og gangsti i lighed med tværprofilet på Storstrømsbroen, og dermed højne sikkerheden for de bløde trafikanter. Alt i alt er det vores opfattelse, at disse tiltag vil medvirke til at gøre trafikafviklingen for lokaltrafikken endnu mere effektiv i fremtiden.

En skråstagsbro åbner mulighed for større bredde af gennemsejlingen

Fra FBD's side vil vi anbefale, at den nye Storstrømsbro udformes som en skråstagsbro, da det visuelt vil harmonere bedst med pylonerne på Farø-broen, og sidst men ikke mindst, at en skråstagsbro åbner op for muligheden for at etablere en større bredde af gennemsejlingen under Storstrømsbroen.

Midlertidige arealer og produktionsfaciliteter

I forbindelse med anlæg af arealer til bygning af Storstrømsbroen, foreslår vi fra FBD's side, at man i detailprojekteringen sammen med de to kommuner undersøger, hvorvidt der kan etableres blivende anlæg i området (især havnene på Orehoved og Madsnedø/Vordingborg havn), som efter færdiggørelsen af Storstrømsbroen kan anvendes til nye erhvervsudviklingsmuligheder i tilknytning til både E47 og de øvrige erhvervsområder og transportcentre, som de to kommuner arbejder på at udvikle.

Fra Femern Belt Developments side foreslår vi derfor gennemført et feasibilitystudie sammen med Vejdirektoratet, de to kommuner, Business LF, Danmarks Rederiforening, Danske Havne m.fl. vedrørende muligheden for at anvende hele eller dele af de anlægs- og produktionsfaciliteter der etableres i lokalområdet, til andre erhvervs-mæssige formål, efter endt opførelse af såvel den ny Storstrømsbro, som nedtagningen af den eksisterende Storstrømsbro.

Fremrykning af anlægsarbejder og arkæologiske undersøgelser

I lighed med de fremrykkede anlægsarbejder på Sydlollands kyst, anbefales det at undersøge, om der kan fremrykkes anlægsarbejder og arkæologiske undersøgelser tidligt i 2015, således at det i videst mulige omfang sikres, at især de arkæologiske undersøgelser ikke får en opsættende virkning på hele projektets gennemførelse (jf. bemærkningernes afsnit 5.1, 5. afsnit).

For så vidt angår de mindre anlægsopgaver i opstartsfasen anbefales det, at der sammen med Business LF og Femern Belt Development og de to kommuner gennemføres informationsmøder med de lokale bygge- og anlægsvirksomheder, med henblik på at få dem inddraget i de tidlige anlægsarbejder i opstartsfasen.

Tidsplanen for anlægsarbejderne

Af bemærkningerne til anlægsloven fremgår det, at 2021 er det seneste åbningstidspunkt for den nye Storstrømsbro, således at den er klar samtidig med Femern Bælt forbindelsens åbning.

Af hensyn til trafikbetjeningen af lokaltrafikken og især togtrafikken til og fra Lolland-Falster, vil vi anbefale, at man i kontraktforhandlingerne med entreprenørerne tilstræber en åbning af Storstrømsbroen så tidligt som muligt, således at Storstrømsbroen er klar nogenlunde samtidig med anlægsarbejderne med etableringen af den nye dobbeltsporede, elektrificerede jernbane på Sjælland og Lolland-Falster står færdig. Det vil gavne både turismen, det lokale erhvervsliv, pendlingen og bosætningen i den sydlige del af Region Sjælland.

Informationscenter for turister og tekniske besøgende

Vi noterer os, at der i anlægsloven ikke er nævnt noget om etablering af et velkomstcenter og tilhørende informationsaktiviteter om hele etableringen af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende bro.

Vi vil anbefale, at der etableres informationsaktiviteter i samarbejde med lokale interessenter indenfor turismeområdet, og vil i den forbindelse pege på Velkomstcenteret på Farø som en mulig lokation for en udstilling om projektet i byggefasen. Derudover vil vi foreslå, at der ved informationscenteret for Femern forbindelsen ved Rødbyhavn indarbejdes en udstilling om hele projektet om den nye Storstrømsbro og nedrivningen af den eksisterende bro.

- o - 0 - o -

Med disse bemærkninger ser vi frem til den videre proces mht. anlægslovens behandling og vedtagelse i Folketinget i første halvdel af 2015.

Med venlig hilsen

Svend Erik Hovmand
Formand for bestyrelsen i Femern Belt Development
Formand for Femern Bælt Forum

Stig Rømer Winther
Direktør, Femern Belt Development



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

HØRINGSSVAR LOVFORSLAG NY STORSTRØMSBRO

21. JANUAR 2015

Guldborgsund Kommune har modtaget jeres høringsbrev af 22. december 2014 vedr. udkast til forslag til lov om anlæg af ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro (Jeres ref. J.nr. 2013-1831).

Kommunen skal, foruden vedlagte hørings svar, især fremhæve, at Guldborgsund Kommune ønsker at skabe optimale rammer for at udnytte de nye muligheder, der opstår som følge af så gennemgribende en ændring af infrastrukturen. Kommunen har bl.a. fokus på nedenstående områder.

Erhverv:

Guldborgsund Kommune og Guldborgsund Havne er klar til at investere i rammebetingelser, som kan skabe yderligere vækst og udvikling af de eksisterende erhvervsaktiviteter på Orehoved Havn samt også vil styrke erhvervsaktiviteterne ved Nørre Alslev, Business Park Falster.

Det anbefales derfor, at der anlægges en arbejdsvej i forbindelse med anlægsarbejderne, som kommunen bagefter kan optimere til brug for tilkørselsvej til Orehoved Havn og dermed opnå en reducere af trafikstøj i Orehoved by.

Vi har et par erhvervs virksomheder, der bliver direkte påvirket af den nye Storstrømsbro. Vi opfordrer til at disse kompenseres i tilstrækkelig grad, således at det bliver muligt at reetablere virksomhederne i det nye erhvervsområde ved Nørre Alslev.

Havn

Orehoved Havn vil i fremtiden spille en vigtig rolle som erhvervshavn, og det er afgørende at havnen opnår så optimal en indsejling som muligt. Eventuel udvidelse af Orehoved Havn kan medføre potentiale for brug af havnesediment fra anlægsarbejderne til opfyldning ved udvidelse af havnen.

Jernbane

I forbindelse med, etablering af overhalingsspor har vi anbefalet, at det belyses om disse kan etableres med tilknytning til bl.a. Orehoved Havn.

GULDBORGSUND KOMMUNE
TEKNIK OG MILJØUDVALG
PARKVEJ 37
4800 NYKØBING F.
TLF +45 54732004
HTTP://INTRANET/PERSONAL/
GULDBORGSUND_SAP/

SAGSNR. 13/33194
SAGSBEHANDLER:
SVEND ALLAN PEDERSEN
DIR +45 54732004
MOB +45 25180688
SAP@GULDBORGSUND.DK

CVR NR. 29 18 85 99

TELEFONTIDER
MAN – ONS KL. 9.00 – 15.00
TORS KL. 9.00 – 17.00
FRE KL. 9.00 – 12.00



Fritid og Turisme

Bevarelse af den eksisterende vigeplads til cykellister over den nye bro samt mulighed for anlæggelse af naturstier/cykelstier til det gamle brohoved og Gaa-bense havn.

Som det fremgår af vedlagte hørings svar lægger kommunen også særlig vægt på:

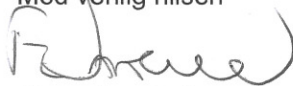
- En reducereing af højden på det eksisterende brohoved fra ca. 16 m til 4 m.
- En reducereing af længden på det nye brohoved, så denne bliver så kort som muligt i forhold til de foreslåede 400 m.
- At tilkørslen på det nye brohovedet bliver så lav som mulig, da dette giver mindst støjbelastning kombineret med en støjskærm i forhold til Brovænget, som gerne ses større end foreslået.
- At der tages hensyn til støjbelastningen af borgere, herunder nødvendige eksproprieringer og facadeisoleringer. Vi har særligt bemærket os 2 ejendomme.
- At kommunen efter den nye Storstrømsbro er taget i drift ikke pålægges yderligere omkostninger i forhold til at drive fremtidige forhold, som alene skyldes de ændrede infrastrukturforhold.

Kommunen har bemærket sig, at kommunens hørings svar af 16. januar 2015 til Vejdirektoratets VVM-redegørelse, bliver medtaget ved behandlingen af lovforslaget.

Kommunen vil ligeledes anbefale, at den nye Storstrømsbro etableres som en skråstagsbro, hvilket borgene ønskede på Vejdirektoratets afholdte borgermøde den 10. december 2014 i Nørre Alslev Hallen.

I forbindelse med de allerede igangsatte forarbejder med opgradering af jernbanen har Kommunen oplevet et positivt samarbejde med bl.a. BaneDanmark og vi forventer, at det gode samarbejde fortsætter i forbindelse med anlægslovens bestemmelser gennem en løbende underretning og dialog mellem trafikstyrelsen og kommunen samt eventuelle andre parter.

Med venlig hilsen



Flemming Jantzen
Udvalgsformand



Ole Jakobsen
Direktør

Vedlagt: Hørings svar til anlægslov for Storstrømsbroen.



Høringsvar: "Udkast til forslag til Lov om anlæg af ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro".

Transportministeriet har udsendt "Udkast til Forslag til Lov om anlæg af ny Storbæltsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro" i offentlig høring.

Svarfristen er fredag den 23. januar 2015. Svar sendes til transportministeriet på trm@trm.dk med kopi til ahvh@trm.dk.

Ved gennemgang af dokumenterne har Guldborgsund Kommune nedenstående kommentarer.

- Højde på den gamle dæmning.

Fra Gaabense er der udsigt over hele Storstrømmen, den nuværende Storstrømsbro, og også dæmningen. På nuværende tidspunkt indgår dæmningen i et naturligt forløb af Storstrømsbroen, hvorfor Storstrømsbroen dominerer landskabet. Idet broen nedtages, må det forventes, at dæmningen får en mere dominerende rolle.

Mellem dæmningen og Orehoved er der flere steder udsigt til broen og dæmningen. Herfra er dæmningen ikke på samme måde en del af hele broen, og dæmningen virker derfor meget dominerende. Dette forstærkes af, at dæmningsens størrelse flere steder ikke nedtones af det åbne vand.

Fra Masnedø vil fjernelsen i sig selv kun have en begrænset effekt på den samlede kystlinje på Falster. Kystlinjens forløb med den nye storstrømsbro oveni vil dog være med til, at kystlinjen brydes unødvendigt mange gange.

Samlet set vurderes det at være en fordel for landskabet, at den eksisterende dæmning afgraves.

Den afgravede jord kan anvendes til jordopfyldning ved siden af dæmningen, og styrker denne vurdering. Ved en jordopfyldning minimeres risikoen for stillestående vand omkring dæmningerne.

Jord der planlægges håndteret, fra dæmning fra gammel bro, bør undersøges (som min. orienterende) forud for håndtering, da der er tvivl om hvilken kvalitet af jord, som er brugt da broen blev anlagt. Dette gælder både terrænnær jord og dybereliggende jord i dæmningsopbygning.

I rapporten lægges der op til, at det kun er skinner og asfalt der fjernes fra dæmningen, det så vil være 12-16 m. o.h. I Vejdirektoratets rapport (s. 82) anbefales en løsning, hvor dæmningen reduceres til 4 m.o.h., hvilket også er forslaget i det tilvalg, der er beskrevet.

Guldborgsund Kommune ønsker yderligere dialog med Vejdirektoratet om, hvordan den eksisterende dæmning skal udformes inden overdragelse til kommunen.

- Den nye dæmning .

På Masnedø er dæmningen trukket ind på land for, at broen ikke virker så dominerende på landskabet, samt for at give en bedre udsigt fra Masnedøfortet. På Falstersiden vil den nye dæmning der rager 400 m ud i vandet, påvirke landskabet i væsentligt. For borgere i Orehoved vil den nye dæmning blive meget mere dominerende end den eksisterende, da den ligger tættere på byen og har en vinkel, der "lukker byen inde". Ved at trække broen tilbage på samme måde som på Masnedø mindskes den landskabelige påvirkning. Rent landskabsmæssigt ville det være en flot løsning at trække broen tilbage på land og fjerne den eksisterende dæmning. Vejdirektoratet skriver i deres rapport på s. 82 bl.a. "den ca. 400 m. lange dæmning, som går ud fra kysten mod nordvest til broen vil skabe en ny væsentlig visuel barriere." Det vil være den fortrukne løsning, hvis broen i begge ender starter på land. Kan dette ikke lade sig gøre bør dæmningen blive mindst mulig.

- Aflejringer omkring dæmningerne.

Ved den eksisterende bro ophobes der en del tang ved dæmningen, som giver lugtgener i området. Når der opføres endnu en dæmning, vil der opstå en "lagune" mellem de to dæmninger, hvor der vil være begrænset vandudskiftning som med stor sandsynlighed vil ophobes tang og andet materiale. Det må forventes, at der vil aflejres materiale vest for den nye dæmning i mindst samme omfang som ved den gamle dæmning og med en spidsere vinkel, muligvis endnu mere. Da det samtidigt er kommet tættere på Orehoved, vil lugtgenerne være mere generende. Der er i Vejdirektoratets projekt ikke indarbejdet opfyldning mellem de to dæmninger.

Der er i VDs rapport s. 87 udtrykt bekymring om, at de laguner der opstår, vil fange tang o.l., som vil ligge og blive meget ildelugtende. (s. 87).

Guldborgsund Kommune forventer, at ophobning og lugtgener i projektet forebygges enten ved at lade broen starte på land, ved etablering af en opfyldning omkring dæmningerne eller på anden vis forhindre ophobning af tang, m.m.

- Brotype.

VD har i rapporten to forslag til udformning af broens opbygning, hvor der er forslag om henholdsvis en skråstagsbro eller en bjælkebro. Begge løsninger er udmærkede, og det er svært at se nogle tekniske fordele eller ulemper ved de to brotyper i forhold til hinanden. Muligvis kan vedligeholdelsen af en pylon påvirke trafikken negativt, men det anses for at være af ringe betydning. I forbindelse med borgermøde og omtale i medierne er der lagt op til borgerinddragelse, hvor der har vist sig et stort flertal for en skråstagsbro. For at borgerne bliver hørt, anbefaler Guldborgsund Kommune en skråstagsbro.

- Masnedsundbroen.

Guldborgsund kommune ønsker at vejprofilet på Masnedsundbroen udformes så der kan opretholdes en hastighed på 80 km/t. over hele strækningen. Det vil virke forstyrrende på helhedsopfattelsen af den ny bro, hvis der bliver en flaskehals pga. en hastighedsreduktion over Masnedsundbroen.

- Støj og støv

Gennemgang, især på baggrund af VVM-redegørelse, Støj og Vibrationer, Rapport 518-2014. Der savnes en oversigt med opdeling af støjbelastede boliger på henholdsvis Falster-siden og Masnedø-siden. Oversigten er slået sammen i tabellerne.

Hovedsageligt er det den forventede godstogstrafik, som øger støjbelastningen, da den ikke har været der før.

Det er Brovænget, som belastes mest, og Guldborgsund Kommune kan tilslutte sig den foreslåede støjskærm med en højde på mindst 3 m og en længde på mindst 350 m.

Kommunen ser gerne, at skærmen gøres så høj som mulig og så lang som mulig og gerne mere end det foreslåede.

Placeringen af støjskærmen er ikke beskrevet/vist helt tydeligt, men det forudsættes, at den sættes op på den vestlige side af jernbanelinjen.

Der er redegjort for, at den lave dæmning giver færrest støjbelastede boliger. Kommunen vil derfor anbefale denne løsning. En lav dæmning forventes også at give bedre mulighed for at etablere støjafskærmning.

Det er nævnt, at støjbelastede boliger i forbindelse med togtrafikken, der belastes med over 64 dB tilbydes 100 % finansiering af facedeisolering af bolig gennem BaneDanmarks ordning. Denne mulighed bør også fastholdes i forbindelse med den nævnte kontrol i Vejdirektoratets rapport, efter broen er taget i drift og følge den løbende udvikling af trafikken efter etableringen. Der kan samtidigt være støjpåvirkninger fra nedrivningen af den gamle bro, herunder aktiviteter på de anlagte arbejdspladser.

Sprængningsperioden er ikke særlig stor i forbindelse med nedrivningen. Men nedknusningsperioden på 14 måneder er lang tid, og der bør derfor sørges for en nødvendig støjafskærmning, så de nærmeste boliger får reduceret støjpåvirkningerne. Eventuel kan overvejes midlertidig genhusning af særligt udsatte boliger under nedrivnings- og anlægsarbejderne. Det vigtigste er, at nedknusningsaktiviteterne flyttes så langt væk fra boliger som muligt.

Det kan også forebygge støvgener i tørre blæsende perioder. Støv kan også reduceres med sprinkling af støvdæmpende midler.

På nuværende tidspunkt er der ikke boliger, der er belastet af støj over grænseværdierne fra den eksisterende bro. Guldborgsund Kommune forventer, at alle boliger skærmes mod støj, så de kommer under den anbefalede støjgrænse på 64 dB fra banen og 58 dB fra vejene. Såfremt det ikke kan lade sig gøre, bør ejerne tilbydes erstatning eller frivillig ekspropriation. Der er blandt borgerne meget stor opmærksomhed på støj.

- Særligt belastede ejendomme.

Det bør meget kraftigt overvejes, at ekspropriere ejendommen på Orehoved Langgade 39, matr.nr. 20b, Egelev By, Nr. Vedby.

Ejendommen kommer til at ligge tæt på trafik og indeklemmet mellem 2 store jordvolde. Dertil kan komme eventuelle påvirkninger fra overfladevand/højvande samt forsyningsforhold (spildevand, vand, el, netværksforbindelse o.l.). Det anses for usandsynligt, at der vil være købere til ejendommen ved salg. Eventuelt kan ejendommen dog overgå til et andet formål end bolig.

Tilsyneladende ser det ud til, at en del af ejendommen på Orehoved Langgade 37A, matr.nr. 12 bx, Egelev By, Nr. Vedby, bevares som støjskærm til Orehoved Langgade 39. Hvis ikke skal bygningen eksproprieres, da den ikke kan bruges som bolig, så tæt på trafik.

Guldborgsund Kommune skal bemærke sig, at også ejendommen beliggende på Gåbensevej 75, matr.nr. 12a, Egelev By, Nr. Vedby, ved den nye rundkørsel vil blive belastet af mere støj, efter rundkørslen er taget i drift. Det er derfor vigtigt, at der også her bliver sørget for støjreducering.

- Sejlrenden.

Sejlrenden til Orehoved havn. En ny sejlrende som beskrevet i Vejdirektorates rapport på s. 48, er ikke endeligt fastlagt. Guldborgsund Havne skal inddrages i udformningen af sejlrenden, så adgangsforholdene til havnen fra søsiden ikke bliver ringere end i dag. Såfremt sejlrenden bliver anlagt, som vist i rapporten på figur 5.16, bliver den på tværs af strømforholdene. Den sejlrende, der anvendes i dag ligger på langs af strømforholdene og er stort set selvrensende. I modsætning til lovforslagets §13, f) forventer Guldborgsund Kommune derfor at fremtidig oprensning af den ny sejlrende, drives og vedligeholdes af staten (Vejdirektoratet).

- Arbejdsvej.

Linjeføringen for den midlertidige arbejdsvej uden om Orehoved der er beskrevet i Vejdirektoratets rapport på s. 111 og vist på figur 10.3, ønskes ændret i tæt samarbejde med Guldborgsund Kommune for at få det mindst generende forløb, samt give mulighed for etablering af en permanent vej til erhvervshavnen, så bl.a. en eventuel havneudvidelse af Orehoved Havn og erhvervsaktiviteter fremmes og trafikstøj gennem Orehoved by reduceres. Arbejdsvejen bør dimensioneres til modulvogntog.

- Underføring til bibeholdelse af trafik i anlægsperioden.

Den underføring, der etableres på Storstrømsvej under dæmningen for at opretholde trafikken fra den eksisterende bro i anlægsperioden forventer, Guldborgsund Kommune er en del af broanlægget, og derfor vil forblive en permanent del af anlægget, der drives af Vejdirektoratet. Dette er ikke præciseret i §16, e).

Vejen vil efter de ca. 6 år alene betjene ejendommen på Orehoved Langgade 39, hvis ejendommen ikke eksproprieres eller underføringen kan anvendes som del af et stisystem.

- Genhusning.

Der er i §10, stk.1 nævnt at kommunalbestyrelsen skal anvise en genhusningsbolig. Guldborgsund Kommune vil gerne være behjælpelig med evt. at finde boliger til genhusning og forventer at alle udgifter til genhusningen afholdes af Vejdirektoratet.

- Pumpestationer.

Pumpestationer, der opføres i forbindelse med brobyggeriet for afledning af regnvand, skal opføres og drives uden udgift for Guldborgsund Kommune.

Pumpestationen ved "Camping udsalget" forventes nedlagt, da det ikke længere tjener noget formål, at holde arealet mellem den gamle og nye bro tørt.

Men det kræver, at ejendommen på Orehoved Langgade 39 eksproprieres eller ejer selv sørger for afledning af overfladevand, hvis det bliver et problem. Der burde dog ikke være andet end højvande, som kan give problemer på ejendommen.

- Cykelsti.

Guldborgsund Kommune ønsker, at der etableres en direkte adgang fra cykelstien på broen til den eksisterende venteplads ved Storstrømsvej, så der kan etableres en cykelrasteplads på ventepladsen.

- Naturstier.

I Vejdirektoratets rapport s. 85 er det ikke klart i hvilket omfang, der bliver etableret naturstier i området. Guldborgsund Kommune forventer, at det fortsat er muligt at gå fra Orehoved til Gaabense ad en natursti, når brobyggeriet er afsluttet.

- Mulig udvidelse af Orehoved Havn – havbundsmaterialer.

Ved eventuel udvidelse af Orehoved Havn kan der blive mulighed for at bruge havbundsmaterialer fra anlægsarbejdet med broerne til opfyldning i stedet for klapping i et nyt havneanlæg.

- Spildevand.

Guldborgsund Kommune har ikke yderligere kommentar til VVM-redegørelsen ang. afledning af spildevand, da redegørelsen fint beskriver de problemstillinger, der er omkring afledning af overfladevandet dels fra broen og dels fra landarealet.

- Affald

VVM redegørelsen giver en god beskrivelse af, hvorledes affald fra den gamle Storstrømsbro tænkes håndteret.

Inden nedrivning skal broen screenes for miljøfarlige stoffer, således at der kan ske en kortlægning og særlig håndtering af miljøfarlige stoffer. Da broen er etableret i perioden 1934-1937, er det ikke obligatorisk, at der skal screenes for PCB (affaldsbkg. § 78) med mindre, der ligger dokumentation om, at der ved efterfølgende reparationer på broen er anvendt materialer, der indeholder PCB. Maling anvendt på broens metaldele indeholder sandsynligvis bly og/eller kviksølv, hvorfor malingen skal håndteres og bortskaffes særskilt til et godkendt modtageanlæg for farligt affald, men det vil screeningen kunne påpege.

Asfalt og beton skal håndteres som 2 separate affaldsfraktioner. Asfalt skal køres til godkendt modtageanlæg, og beton skal nedknuses og genanvendes i stedet for primære råstoffer. På Miljøstyrelsens affaldsregister, der findes på styrelsens hjemmeside (<http://mst.dk/virksomhed-myndighed/affald/affaldsregistret/find-en-virksomhed/>), kan man finde godkendte transportører og modtageanlæg for forskellige affaldsfraktioner.

Alt affald skal transporteres af godkendte transportører og skal afleveres til godkendte modtageanlæg.

Banestrækningen over den gamle Storstrømsbro skal gennemgås ved en visuel inspektion. Synligt forurenede skærver, grus og bagharp fra sådanne områder skal frasorteres og bortskaffes til godkendt modtager. Ikke synligt forurenede skærver kan genanvendes som rene granitskærver iht. restproduktbekendtgørelsen (bkg. nr. 1662 af 21. dec. 2010). Bagharp og grus kan genanvendes iht. jordflytningsbekendtgørelsen (bkg. nr. 1479 af 12. dec. 2007). Skærver, bagharp og grus fra banestrækninger med sporskifte og venteplasser skal dog håndteres og behandles som farligt affald, da skærverne, bagharpen og gruset oftest er forurenede med olie.

Etableringen af mandskabsfaciliteter på land (en skurby), skal tilmeldes indsamlingsordningen fra dagrenovation. Tilmelding sker ved henvendelse til I/S REFA på www.refa.dk

- Jord

VVM redegørelsen, rapport 516 – 2014 samt rapport 517 del 1 og 2 2014 beskriver fint, hvorledes jordhåndteringen overordnet planlægges udført, samt hvilke usikkerheder der er til stede indenfor området.

Guldborgsund Kommune tilslutter sig, at der planlægges udarbejdet jordhåndteringsplaner til forudgående godkendelse. Eventuelle mellemoplæg af forurenede jord ved anlæg af ny bro og nedrivningsprojekt for den gamle bro kræver tilladelse efter miljøbeskyttelsesloven. Det er Guldborgsund Kommune, der er myndighed i forhold til dette.

Relevant lovgivning vedrørende jordhåndtering er primært Miljøbeskyttelsesloven, Jordforureningsloven samt jordflytningsbekendtgørelsen.

VVM redegørelsen giver en fin gennemgang af potentielt forurenede arealer, der berøres af projektet. Der gøres i redegørelsen opmærksom på manglende viden om forureningstilstand af mange af disse: V1-kortlagte arealer, områdeklassificerede arealer, vej- og banearealer samt opfyldte områder. Det oplyses, at der i forhold til den manglende viden kan udføres supplerende undersøgelser, historik eller oprensning. Kommunen forventer, at jordhåndtering overordnet foregår efter jordflytningsbekendtgørelsen, der regulerer jordflytning fra de fleste af ovennævnte arealer, samt at planlagt jordhåndtering fremgår af den planlagte jordhåndteringsplan.

Kommunen henstiller til, at også opfyldte områder og evt. banearealer undersøges (evt. orienterende) før jordhåndtering. Det oplyses i VVM redegørelsen, at der planlægges undersøgt for risiko for okkerudsvivning fra blødbundsmaterialer, samt afværget hvis nødvendigt. Disse undersøgelser kan måske med fordel kombineres.

Der beskrives to scenarier for delvis nedrivning af dæmning fra gammel bro. Det bemærkes, at forureningsgraden af både overjord og fyldjord i den gamle dæmning er ukendt. Såfremt jorden/fyldet fra dæmning skal håndteres, bør både overjord og fyldjord/fyldmateriale undersøges. Såfremt jorden er forurenede, skal der søges om tilladelse til anden anvendelse.

Det oplyses, at jord, som opgraves fra områder, der ikke er kortlagte, områdeklassificerede eller vejarealer, som udgangspunkt kan betragtes som ren og kan anvendes eller bortskaffes frit. Udover ovennævnte ønske om forudgående undersøgelse af konkret udpegede, muligt forurenede arealer (opfyldte områder, evt. banearreal og brodæmning), ser Guldborgsund Kommune gerne, at det aftales i forbindelse med jordhåndteringsplanen, at entreprenøren oplyser Kommunen om, hvor opgravet jord udlægges.

Jordmængder:

Af tabel 9.6 fremgår, at der forventes håndteret 55.000 m³ muldjord/rabatjord til afrømning/deponering og efterfølgende genindbygning, 100.000 m³ råjord til afrømning/deponering og efterfølgende genindbygning, 400.000 m³ sandfyld eller tilsvarende til levering samt 60.000 m³ dæklag af råjord/muld til levering og indbygning. Det må forventes, at ovenstående forbrug af primære ressourcer kan reduceres, såfremt der planlægges en alternativ udformning af broen med en mindre dæmning, eller med bro startende fra land.

Tidligere vejarealer:

Guldborgsund Kommune bemærker, at der nogle steder nedlægges vejarealer – f.eks. ved rundkørslen på Storstrømsvej, og Storstrømsvej ud på det gamle rampeanlæg. Det fremgår ikke, hvilken anvendelse arealerne vil få fremover. Det skal bemærkes fra kommunens side, at jorden på disse arealer ikke umiddelbart kan betragtes som ren jord. Hidtil har jorden haft karakter af vejareal, hvorved det har været sikret, at jorden fra vejen ikke kunne flyttes uden forudgående anmeldelse. Samt at arealet ikke blev brugt til følsom anvendelse. Såfremt der ikke foreligger konkrete oplysninger om forureningsgraden af vejarealerne, kan det forventes, at Region Sjælland vil kortlægge de tidligere vejarealer som muligt forurenede, på vidensniveau 1. Det vil medføre, at ændret arealanvendelse, til f.eks. rekreative, offentligt tilgængelige arealer vil kræve tilladelse efter jordforureningslovens § 8.

Guldborgsund Kommune forventer at vejdirektoratet sikrer, at vejarealer, der overgår til anden anvendelse, ikke udgør en risiko ved fremtidig anvendelse.

Øvrigt:

Det fremgår af redegørelsen, at det ikke forventes, at Region Sjælland vil undersøge og oprensede kortlagte grunde, pga. den kystnære beliggenhed. Der gøres opmærksom på, at da recipienter efter 1. januar 2014 jævnfør jordforureningsloven også er en del af den offentlige indsats, kan der godt være offentlig indsats overfor kystnært beliggende forureninger. Dette bør afklares med Region Sjælland.

TRM Anitta Hilda Vandman Bugenhagen

Fra: Bo Haaning <boh@havarikommissionen.dk>
Sendt: 6. januar 2015 16:19
Til: TRM Anitta Hilda Vandman Bugenhagen
Emne: SV: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro

[Til Transportministeriet.](#)

Efter gennemgang af det fremsendte høringsmateriale (Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro), vurder Havarikommissionen at disse ikke indeholder bestemmelser, der påvirker Havarikommissionens undersøgelsesarbejde.

Havarikommissionen har derfor ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Bo Haaning
Chef for Jernbaneenheden /
Souschef for Havarikommissionen

Havarikommissionen

Langebjergvænget 21
4000 Roskilde

Tlf.: +45 25 29 73 32

boh@havarikommissionen.dk

www.havarikommissionen.dk

Fra: TRM Anitta Hilda Vandman Bugenhagen [<mailto:AHVH@TRM.dk>]

Sendt: 22. december 2014 16:47

Til: =?windows-1252?Q?'post@'; 'kommunen@guldborgsund.dk'; 'regionsjaelland@regionsjaelland.dk'; 'sfs@dma.dk'; =?windows-1252?Q?'nst@'; 'kdi@kyst.dk'; =?windows-1252?Q?'mst@'; Kommunernes Landsforening; Danmarks Naturfredningsforening; 'info@danskerhverv.dk'; Dansk Erhverv; DI – Transport; Dansk Transport og Logistik; 'itd@itd.dk'; Movia; 'hoeringer@fdm.dk'; Rådet for Sikker Trafik; Dansk Cyklist Forbund; Dansk Byggeri; 'hs@danskenergi.dk'; Dansk Vejforening; 'Kjeld.a.larsen@lic-mail.dk'; 'info@ecocouncil.dk'; 'dof@dof.dk'; 'dvl@dvl.dk'; Dansk Jernbaneforbund; 'info@jernbanenaevnet.dk'; Banedanmark; Post HCLJ Havarikommissionen; 'oim@oim.dk'; 'mbbl@mbbl.dk'; 'evm@evm.dk'; 'jm@jm.dk'; 'fm@fm.dk'

Emne: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro

Hermed sendes udkast til forslag til lov om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro i høring.

Høringen kan ligeledes findes på høringsportalen på følgende link:

<http://www.hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/44357>

Sidste frist for indgivelse af hørings svar er fredag den 23. januar 2015.

Med venlig hilsen

Anitta Hilda Vandman Bugenhagen

Fuldmægtig

Transportministeriet
Ministry og Transport
Bro- og Metrokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 41 71 27 77

ahvh@trm.dk

www.trm.dk

Denne mail er blevet scannet for virus af TDC Mailfilter.

TRM Anitta Hilda Vandman Bugenhagen

Fra: ibreenberg@pc.dk
Sendt: 25. november 2014 03:43
Til: Mail TRM
Emne: Ny Storstrømsbro

Kære Herr Transportminister Magnus Heunicke.

I forbindelse med frigivelse af de to forslag til ny bro over Storstrømmen; så giv mig lov til at lufte et stort ønske, som mange beboere i Orehoved deler; nemlig at det må blive den flotte skråningsbro med den flotte polyton på 100 meter i midterbroen, hvor sejltrengen under broen skal være. Denne smukke bro må da kunne bringe lykke til området; industri, turisme, sejlere m.m. Om det så bliver Dem, som får æren og fornøjelsen at åbne broen, det må fremtiden vise, - men beslutningen om hvilken bro det bliver, hviler nok i høj grad på Deres skuldre, så alene her vil De kunne høste stor ros - Kære Herr Transportminister Magnus Heunicke; skal vi ikke vælge den smukkeste bro? Det håber vi mange i Orehoved, - stor tak til Dem.

Med venlige hilsener Ib Jan Michael Reenberg, Orehoved

Transportministeriets departement
Att.: Anitta Hilda Vandman Bugenhagen
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
trm@trm.dk

2. februar 2015

Brevid: 3582553
Sagsnr.: 320236

Lolland Kommune
Teknik- og Miljømyndighed

Postadresse

Jernbanegade 7
4930 Maribo

Tlf.: 54 67 67 67
Fax: 54 67 67 68

lolland@lolland.dk
www.lolland.dk

Kontaktperson

Lars Kroer
Teknisk Sekretariat

Tlf.: 54676413
lakr@lolland.dk

Lolland Kommunes høringssvar til "Lov om anlæg af ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro"

Transportministeriet udsendte den 22. december 2014 forslag til lov om anlæg af nye Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro. Lolland Kommune har efterfølgende behandlet lovforslaget administrativt.

Lolland Kommune finder det glædeligt at processen med etablering af en ny Storstrømsbro er nået så langt og ser frem til at broen kan tages i brug.

Forslag til anlægslov for etablering af en ny Storstrømsbro og nedtagning af den eksisterende Storstrømsbro giver ikke anledning til nogen bemærkninger fra Lolland Kommune.

Vi vil dog gerne tilslutte os Femern Belt Developments bemærkninger i deres høringssvar dateret den 22. januar 2015 vedrørende tidsplanen for anlægsarbejderne. Det er også Lolland Kommunes vurdering, at der bør tilstræbes en åbning af den nye Storstrømsbro så tidligt som muligt for at fremme erhvervslivet og pendlingen i den sydlige del af Region Sjælland.

Med venlig hilsen

Lars Kroer
projektleder

Transportministeriet
trm@trm.dk
Kopi til ahvh@trm.dk

Sagsnummer
ThecaSag-107801
Movit-3002401

Sagsbehandler JEG
Direkte +45 36 13 16 78
Fax -
jeg@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

21. januar 2015

Movias høringssvar til forslag til anlægslov om Storstrømsbroen

Movia har modtaget Transportministeriets høringsbrev af 22. december 2014 (j.nr. 2013-1831), hvor ministeriet beder om eventuelle bemærkninger til ministeriets udkast til forslag til anlægslov om Storstrømsbroen. Movia har i den anledning følgende bemærkninger:

Lovforslaget omtaler ikke mulighederne for busbetjening af Storstrømsbroen og de nye vej-anlæg i tilknytning til broen. Movias buslinjer 734 (Nykøbing F. – Nørre Alslev – Orehoved Havn) og 760 (Vordingborg – Guldborg – Saksøbing – Maribo) forudsættes fortsat at kunne benytte Storstrømsvej – Orehoved Langgade og Gåbensevej både i anlægsfasen og når broen er færdig for at betjene kunderne i dette område samt arbejdspladser i Orehoved by og Orehoved havn.

I lovforslagets afsnit 2.7. om vej- og jernbaneudstyr anføres, at vejanlægget udstyres med vejtafler, autoværn, kantpæle, nødtelefoner, trafikregistreringsudstyr og vinter-varslingsudstyr. Movia skal foreslå, at busstoppesteder tilføjes i lovforslaget som en del af vejanlæggets udstyr. Konkret ønskes stoppesteder i hver retning på Masnedø samt stoppesteder i/ved krydset Storstrømsvej/Gåbensevej/Orehoved Langgade.

I forbindelse med den midlertidige trafikafvikling i byggefasen er det Movias ønske, at busdrift fortsat er mulig på den nuværende Storstrømsbro, og at de perioder, hvor Storstrømsbroen lukkes helt for trafik pga. anlægsarbejder, så vidt muligt placeres i sommerferien eller i andre sammenhængende skoleferier.

Vi ser i øvrigt frem til det videre samarbejde omkring vejforhold, der berører den offentlige bustrafik i forbindelse med anlægsarbejdet.

Venlig hilsen

Dorthe Nøhr Pedersen

Transportministeriet

Høring om udkast til forslag til lov om anlæg af ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro

Region Sjælland har modtaget ovennævnte i høring fra Transportministeriet.

Dato: 6. januar 2015

Region Sjælland har afgivet høringssvar til Vejdirektoratet om den tilhørende VVM-redegørelse.

Regional Udvikling

Alléen 15
4180 Sorø

Region Sjælland har ikke yderligere bemærkninger udover dem, der fremgår af dette høringssvar:

Tlf.: 70 15 50 00
Dir.tlf. 57 66

"Den valgte broløsning er tidligere fastlagt gennem en politisk aftale "En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv." fra 21. marts 2013. Med denne blev valgt en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbanebro med cykel- og gangsti og med hastigheder på op til 200 km/t for tog og 80 km/t for biler. Med aftalen reserveres finansiering via Infrastrukturfonden.

regionaludvikling
@regionsjaelland.dk
labo@regionsjaelland.dk

www.regionsjaelland.dk

Storstrømsbroen har været et prioriteret infrastrukturprojekt for regionen og kommunerne. Det indgår blandt andet i det fælles trafikudspil "Sjælland baner vejen frem". Forbindelsen er ikke mindst vigtigt i forhold til at udnytte den kommende faste Femern Bælt forbindelse. Det er derfor i særlig grad positivt, at baneforbindelsen bliver dobbeltsporet og med hastigheder på op til 200 km/t. Derved bliver Storstrømsbroen ikke en flaskehals på den kommende baneforbindelse til Hamborg. Samtidig binder den valgte løsning den sydlige del af regionen godt sammen uanset transportmiddel.

Vi konstaterer derfor med glæde, at der ikke synes at være væsentlige negative miljøpåvirkninger ved den valgte løsning, og at økonomien synes at være på niveau med det forventede.

VVM-redegørelsen præsenterer to mulige designs for forbindelsen, nemlig en skråstagsbro og en bjælkebro. Region Sjælland tager ikke stilling i dette valg. Eventuelle lokale synspunkter bør veje tungt i dette valg".

Venlig hilsen



Per Bennetsen
Koncerndirektør

Trafikministeriet
Frederikholms Kanal 27 F
1220 København K.

Valdemarsgade 43
4760 Vordingborg
Tlf. 55 36 36 36
www.vordingborg.dk

Sagsnr.: 13/17208
Dokumentnr.: 5563/15

Att.: Anitta Hilda Vandman Bugenhagen

Tilsendt: trm@trm.dk og ahvh@trm.dk

Afdeling:
Land og Miljø
Sagsbehandler:
Erik Rasmussen
Dir. 55 36 24 86
erra@vordingborg.dk

16 JAN. 2015

Høringssvar til forslag om anlægslov for Storstrømsbroen.

Kære Anitta Hilda Vandman Bugenhagen, Trafikministeriet.

Vi har modtaget forslaget til anlægslov for Storstrømsbroen og ser med glæde at der er fremdrift i projektet.

Vordingborg Kommune er positiv overfor at etableringen af en ny Storstrømsbro fjerner en flaskehals på jernbanestrækningen mellem København og Hamburg.

Vi ser også positivt på at opgraderingen af jernbanen betyder, at rejsetiden mellem Vordingborg og hovedstadsområdet forkortes. Den kortere rejsetid gør det nemmere for herboende pendlere at arbejde i de større byer og samtidig bo lokalt. For de herboende virksomheder kan den kortere rejsetid gøre det nemmere at tiltrække kvalificeret arbejdskraft.

Det er vores opfattelse at en øget tilgængelighed til hovedstadsområdet og det Nordeuropæiske marked kan betyde bedre eksportmuligheder for de lokale erhvervsvirksomheder samt øget indtjening for det lokale turismeerhverv.

Vi ser det desuden positivt, at anlægsfasen kan betyde øget vækstmuligheder hos de lokale bygge- og anlægsvirksomheder samt for en lang række serviceerhverv

Vordingborg Kommune vil anbefale at broen udformes som en skråstagsbro af hensyn til samspillet med Farøbroen.

Vi vil desuden på det kraftigste anbefale at projektet udvides med en renovering af Masnedsundbroen, således at hastigheden kan sættes til 80 km/t af hensyn til sammenhængen i vejnettet omkring Storstrømsbroen og at broen også indeholder cykel- og gangsti svarende til Storstrømsbroen.

Vordingborg Kommune kan desuden anbefale, at afslutningen på landfæstet fra den gamle Storstrømsbro udformes som foreslået i alternativ A som beskrevet i VVM redegørelsen.

Vordingborg Kommune har desuden udarbejdet en række bemærkninger og forslag til VVM redegørelsen, som beskrives i vedlagte bilag. Vi vil anbefale at Vejdirektoratet indarbejder bemærkningerne og forslagene i det videre arbejde med projektet.

Vordingborg Kommune er dog bekymret for, at klagemuligheden for kommunens borgere i forbindelse med bl.a. miljøpåvirkninger bortfalder i forbindelse med anlægsloven. Vi vil desuden opfordre til, at der fastlægges klare skel mellem hvilke emner og arealer som administreres efter anlægsloven, og hvilke der administreres efter den øvrige lovgivning.

Vordingborg kommune er desuden orienteret om Femern Bælt Developments udkast til høringssvar af 14. januar 2015. Vordingborg Kommune er enig i og vil støtte høringssvaret.

Vordingborg Kommune har i den foregående periode haft et godt samarbejde med Vejdirektoratet og håber fortsat at blive inddraget i den videre planlægning og udførelse af projektet.

Venlig hilsen



Thomas Christfort
Formand for Teknik- og Miljøudvalget



Jan Michelsen
Udviklingsdirektør

Vordingborg Kommune
15. januar 2015

Sagsnr.: 13/17208
Dokumentnr.: 155313/14

Bilag med tekniske og administrative bemærkninger og forslag til VVM redegørelse for Storstrømsbroen

Vordingborg Kommune har følgende bemærkninger og forslag til VVM redegørelse for Storstrømsbroen:

Det er vigtigt at jordforurening på arealer som overdrages til Vordingborg Kommune er fjernet inden overdragelsen. Særligt gøres opmærksom på forurening på banedæmningen til den gamle bro.

Vejanlægget mellem Masnedunds- og Storstrømsbroen, ses gerne lagt hos Vejdirektoratet, så de fungerer som myndighed. Det anses for en fordel at Vejdirektoratet er myndighed på en samlet strækning imellem og på broerne

Vej til Masnedø føres i en viadukt. Det forventes at vejprofilet som minimum overholder vejreglerne både i forhold til bredde og højde. Da det er den eneste forbindelse til Masnedø, ser vi gerne at profilet indrettes, så der både er plads til biler, cykler og gående. Den gamle dæmning til toget, er tænkt som en attraktion og den eneste adgang er igennem den nye viadukt.

Det er meget vigtigt at planlægningen omkring lukningen af togtrafikken planlægges, da pladsen på Vordingborg Banegård er lille, og det skaber udfordringer med alle de busser det vil kræve. Samtidigt med at der kommer til at være en del anlægssager i området omkring banegårdspladsen

Der skal etableres dobbelt busstoppested inkl. læskur, af typen Dalouiso, på Masnedø til bussen imellem Vordingborg og Maribo. Der skal sikres fornuftige adgang til dem.

Adgang til gammel dæmning skal indrettes så der er adgang for cykler, gående og ikke mindst handicappet.

Det skal sikres at det er muligt at gå rundt om Masnedø

Det ses med tilfredshed, at Vejdirektoratet er opmærksom på beskyttede arter og deres levesteder. Der planlægges lavet erstatningsnatur i forholdet 1:2. Vordingborg kommune ønsker at blive inddraget i placering og udformning af disse erstatningsnaturområder.

Det anbefales at vejdirektoratet tidligt identificerer og ansøger om tilladelser og godkendelser, som er nødvendig for projektets udførelse og hvor Vordingborg Kommune har afgørelseskompetencen.

Med hensyn til Vordingborg Kommunes Vesthavns fremtidige udvikling: kan vi foreslå at

jernbaneanlægget forberedes for en eventuel fremtidig godstransport.

Midlertidigt areal for interimsveje på havnens område skal være af minimal størrelse. Planlægningen herom ønskes i god tid, da det er arealer som er udlejet.

Adgang til havnen må ikke blokeres under anlægsfasen.

Kabel 8 krydser sejlrenden til Vordingborg Havn. Sejlrenden uddybes til 9,4 meter dybde. Der skal sikres at det nye søkabel kommer til at ligge dybt nok, så sejlrenden kan uddybes og vedligeholdes til 9,4 meter.

Der skal bekræftes at kabel 6 ikke bliver aktuelt.

Placering af regnvandsbassin ved dæmningen på Masnedø på havnearealet er ikke ønskeligt, da arealet bruges som havneareal og er lejet ud. Der foreslås en regnvandsbassin placeret længere mod syd (syd fra Brovejen) på matrikel 1aa.

Havneadministrationen vil fremhæve Vordingborg Havns muligheder i forbindelse med logistik, aflæsning, entreprenørområde for opførelsen af den nye Storstrømsbro samt i nedrivningen af den gamle bro. Som det er nu, er Vordingborg Havn overhovedet ikke nævnt i VVM – redegørelsen og der bør nævnes de mange anvendelsesmuligheder som Vordingborg Havn har i forhold til brobyggeriet/ nedrivning.

Endvidere vil havneadministrationen fra Vordingborg Havn gerne i dialog med VD og entreprenøren om muligheder for et samarbejde for deponi / jordtip områder på Vordingborg Havn.