

Foretræde for Transportudvalget den 21. januar 2015

Deltagere:

John Brædder

Holger Schou Rasmussen

Steen Wæver

Mikkel Wesselhoff

Mikkel Wesselhoff

- Beslutningen om en ny bro er skudt til hjørne især på grund af et samlet omfang af offentlige infrastruktur- og anlægsprojekter, der overstiger det maksimale gælds niveau med mere end 11 mia. kr. frem mod 2020.
- Anlægsloven er vedtaget, VVM-vurderingen er gennemført og finansieringen af broen er på plads.
- På Lolland-Falster går det godt og på flere områder ser vi vækst og fremgang i vores landsdel. Det betyder også, at vi finder det ærgerligt, at et netop godkendt og nødvendigt infrastrukturprojekt skal bremse denne positive udvikling.

Holger Schou Rasmussen

- Den nedsatte driftskapacitet på den eksisterende bro har vækstmæssigt negative konsekvenser for det lokale erhvervsliv og dermed også beskæftigelsesmæssigt negative konsekvenser for regionen.
- Det har negativ betydning for uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser i form af u hensigtsmæssige transporttider både til og fra regionen.
- En manglende beslutning om at opføre en ny bro har negative konsekvenser for de entreprenører, der står klar til at gå i gang med de opgaver, der er ift. broen.
- Etableringen af en ny Storstrømsbro skal ikke være koblet til processen omkring Femernforbindelsen. I stedet kan det være en fordel at bygge Storstrømsforbindelsen før Femern for at forebygge flaskehalse på arbejdsmarkedet.

Udvalget bør hurtigst muligt få undersøgt:

- Er der nogle muligheder for at undtage investeringen i Storstrømsbroen fra beregninger af statsgælden.
- Konsekvenserne for regionen ift. væksttab og beskæftigelsessituationen og er der beregninger på det væksttab, regionen udsættes for på grund af den forringede kapacitet over Storstrømsbroen.

John Brædder

- En ny bro er en forudsætning for at få hurtigere jernbanedrift mellem Lolland-Falster og Sjælland. Analyseinstituttet Damvad har estimeret, at hurtigere jernbanedrift vil øge antallet af tilgængelige arbejdspladser inden for 1 time fra Nykøbing F. fra 3.000 til 14.000.
- Deutsche Bahn annoncerede i juli 2015, at de forventer at omlægge togtrafikken mellem Hamburg og København i en op til 5 årig periode omlægningen skal foregå via Storebælt. Dette er baseret på femern belt projektet men i høj grad også i forhold til usikkerhed om driftssikkerheden omkring Storstrømsbroen.
- Hvis ovennævnte bliver en realitet vil de betyde, at der vil forsvinde op til 11 afgangene i hver retning mellem Nykøbing F. og København hvor transporttiden udgør 1,25 timer – resten af afgangene mellem Nykøbing F. og København udgøres af 17 med en transporttid på næsten 2 timer. Dette skal ses i lyset af, at regionen i forvejen har fået forlænget rejsetiden med hurtigtogene jf. DSB's nye køreplan
- Hvis Storstrømsbroen ikke vedtages, vil man være nødt til at skrue op for vedligeholdelsesindsatsen, da den nuværende renovering kun lige 'holder broen sammen'.
- De renoveringsmæssige udfordringer har også en sikkerhedsmæssig konsekvens både på og under broen.

Udvalget bør hurtigst muligt få undersøgt:

- Hvad vil det betyde for vedligeholdelsesudgifterne, hvis broen ikke vedtages? Kan man opretholde det nuværende niveau eller vil det stige?
- Er der beregninger på, hvor meget der skal renoveres, hvis man skal opretholde en tilstrækkelig sikkerhed på og under broen?
- Hvad koster det at lukke broen én uge for reparation? Rejsetidsomkostninger for rejsende? Lavere arbejdstid for pendlere, omkostninger ved at indsætte busser osv.