

VVM-undersøgelse af Storstrømsbroen

Høringsnotat vedrørende den offentlige høring af VVM-redegørelsen i perioden 24. november 2014 – 16. januar 2015

Indholdsfortegnelse

1. Sammenfatning
 2. Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvarene
- Bilag 1. Høringssvar fra kommunale og statslige myndigheder
- Bilag 2. Høringssvar fra virksomheder og foreninger.
- Bilag 3. Høringssvar fra borgere
- Bilag 4. Oversigt over høringssvar og emner

1. Sammenfatning

VVM-undersøgelsen

Transportministeren har med trafikaftale af 21. marts 2013 om "En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv." mellem regeringen (Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti besluttet at anlægge en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbanebro med cykel- og gangsti over Storstrømmen mellem Vordingborg og Orehoved. Den gamle bro vil blive revet ned som en del af det samlede arbejde. Vejdirektoratet er blevet anmodet om at gennemføre en VVM-undersøgelse af projektet.



Resultatet af VVM-undersøgelsen er beskrevet i den sammenfattende VVM-redegørelse (Vejdirektoratets rapport 516 fra 2014). Redegørelsen beskriver de miljømæssige, trafikale, arealmæssige og økonomiske konsekvenser af både anlæg af en ny bro over Storstrømmen og nedrivning af den eksisterende bro. Redegørelsen indeholder også et resumé af undersøgelsen og dens konklusio-

ner. Resultaterne af undersøgelsen er yderligere beskrevet og dokumenteret i fire mere detaljerede fagrapporter: *Miljøvurdering, støj og vibrationer, Landskabsanalyse og Broarkitektur*.

Der er endvidere udarbejdet en række tekniske baggrundsrapporter til undersøgelsen om bl.a. vej- og brotekniske forhold, nedrivning, geotekniske undersøgelser, afvanding samt landskabs- og arkitekturmæssige forhold, hvor der redegøres for de miljømæssige, trafikale, arealmæssige og økonomiske konsekvenser af forslagene.

Vejdirektoratet har gennemført VVM-undersøgelsen i 2013 og 2014, og der blev forud for denne undersøgelse gennemført en forundersøgelse i 2012. Redegørelsen er udarbejdet på baggrund af et samarbejde med flere eksterne parter, som i et teknikerudvalg har drøftet og koordineret undersøgelsen. Teknikerudvalget består af:

- Søfartsstyrelsen
- Guldborgsund Kommune
- Vordingborg Kommune
- Femern A/S
- Banedanmark
- Trafikstyrelsen
- Energinet.dk
- Miljøstyrelsen
- Sydsjælland- og Lolland-Falsters politi
- Region Sjælland
- Kulturstyrelsen
- Naturstyrelsen

Offentlig høring af VVM-redegørelse

VVM-redegørelsen blev sendt i offentlig høring den 21. november 2014. Høringen løb indtil den 16. januar 2015. Rapporterne har kunnet downloades fra Vejdirektoratets hjemmeside, samt været tilgængelige på Nr. Alslev og Vordingborg bibliotek.

Der er sendt orienteringsbrev til en række myndigheder, institutioner, interesseorganisationer og foreninger mv. ligesom alle husstande i projektområdet har modtaget et orienteringsbrev fra Vejdirektoratet.

I forbindelse med høringen har der været afholdt borgermøde den 10. december 2014 i Nr. Alslev hallen. Der deltog ca. 300 borgere i borgermødet.

Vejdirektoratet har modtaget i alt 35 høringssvar.

Kort opsummering

Høringssvarene indeholder mange synspunkter om projektet, hvoraf de væsentligste er som følger.

- Vordingborg og Guldborgsund Kommune har fokus på inddragelse af lokale havne i projektet, bl.a. efterspørges der togadgang til havnene.
- Der er stor opbakning til en broløsning med skråstag som ved Farøbroerne.
- Flere er bekymrede for gener i den lange anlægsperiode, og efterspørger muligheder for erstatning m.m.
- Begge kommuner anbefaler på det kraftigste, at Masnedsundbroen udbygges til et bredere profil, så det svarer til vejen på begge sider af denne bro.
- Der er bekymring om øget støj i området. Dels i anlægsperioden, og dels efter projektet er åbnet, hvor togtrafikken vil stige markant. Der efterspørges derfor bedre støjafskærmning, bl.a. på Masnedø

- Flere peger på, at den eksisterende dæmning ved Falster skal reduceres i højden eller helt fjernes.
- Flertallet i Orehoved og Guldborgsund Kommune, anbefaler at den nye dæmning på Falster gøres kortere eller helt fjernes på grund af udsigten og som et stort landskabeligt element. Dvs. at broen skal gøres længere.
- Flere er bekymrede for lugtgener og dårligt miljø mellem de 2 dæmninger på Falster og anbefaler, at der sker en opfyldning og/eller dæmningen fjernes el. gøres kortere.
- Guldborgsund Kommune og beboerforeningen i Orehoved m.fl. anbefaler, at den viste arbejdsvej, såfremt den skal i anvendelse, bliver forberedt til en permanent omfartsvej ved Orehoved, og anbefaler at Vejdirektoratet, kommunen og borgere drøfter en linjeføring nærmere.
- Der efterspørges flere støjberegninger og mere konkrete analyser af støj i anlægsfasen (blandt andet af Miljøstyrelsen).
- Andre løsninger på vejtrafikken på Masnedø foreslås. Mere frihøjde (end der normalt kræves) under ny dæmning og signalregulering til Brovejen efterspørges.
- Naturstyrelsen efterspørger en mere konkret tilgang til hvor der skal skaffes råstoffer fra.
- Naturstyrelsen efterspørger reviderede opgørelser i forhold projektets påvirkninger på de nye vandplanområder
- Miljøstyrelsen har flere detaljerede bemærkninger til hvordan affald håndteres og opgøres.
- Miljøstyrelsen efterspørger miljøvurderinger af forskellige forslag til nedrivning
- Naturstyrelsen og Miljøstyrelsen efterspørger prøver af forureningsgrad fra havbund m.m.
- Ældre havneanlæg på Masnedø ønskes fjernet ifb. projektet

I kapitel 2 findes en emneopdelt gennemgang af forslag, spørgsmål, kommentarer m.v. i hørings-svarene efterfulgt af Vejdirektoratets bemærkninger.

De efterfølgende bilag indeholder hørings-svarene fra kommunale og statslige myndigheder, virksomheder og foreninger samt borgere.

Bagerst findes et oversigtsskema, der viser hvilke emner de enkelte hørings-svar berører.

2. Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvarene

2.1 Lokale havne

Vordingborg Kommune foreslår, at jernbaneanlægget forberedes for en eventuel fremtidig gods-transport. Kommunen påpeger ligeledes, at midlertidige arealer for interimsveje på havnens område skal være af minimal størrelse, da det er arealer, som er udlejet og at placering af regnvandsbassin ved dæmningen på Masnedø på havnearealet er ikke ønskeligt. Der foreslås et regnvandsbassin placeret længere mod syd (syd fra Brovejen) på matrikel 1aa.

Kommunen bemærker endvidere, at adgang til havnen ikke må blokeres under anlægsfasen og påpeger, at det nye søkabel skal ligge dybt nok til, at sejlrenden til Vordingborg Syd kan uddybes og vedligeholdes til 9,4 meter, og beder om en bekræftelse på, at flytning af kabel 6 ikke bliver aktuelt.

Kommunen fremhæver Vordingborg Havns muligheder i forbindelse med logistik, aflæsning, entreprenørområde m.m. ifb. projektet. Havneadministrationen vil gerne i dialog med VD og entreprenøren om muligheder for et samarbejde for deponi / jordtip områder på Vordingborg Havn.

Guldborgsund Kommune bemærker, at der vil blive mulighed for at bruge havbundsmaterialer fra anlægsarbejdet med broerne til opfyldning i et nyt havneanlæg ved Orehoved i stedet for klappning på Kogrunden klappplads.

Kommunen bemærker ligeledes, at ny sejlrende som beskrevet i rapporten på s. 48, ikke er 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 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. Derfor forventer Guldborgsund Kommune, at fremtidig oprensning af den ny sejlrende, så der til stadighed er 7 m. vanddybde, er en statslig opgave.

Vejdirektoratet bemærker hertil, at det i stort omfang og indenfor rammerne af VVM-redegørelsen og det kommende udbudsmateriale vil være op til en kommende entreprenør, at planlægge i hvilket omfang, der vil gøres brug af lokale havne. Vejdirektoratet vurderer dog, at det vil være attraktivt for en entreprenør at transportere materialer ad søvejen. Det gælder i forhold til maskiner, udstyr, og diverse materialer ud og ind til projektet. Der vil løbende være behov for at lægge fartøjer til kaj for at samle personel op, og der vil være behov for opankring af fartøjer om natten i anlægsperioden.

Begge havne i området er attraktive til disse formål.

I forhold til togadgang til havnene vil det ikke blive medtaget i projektet. Såfremt de lokale havne og kommuner har mere konkrete planer om dette, anbefales at ønsket drøftes med Banedanmark. Vejdirektoratet har sendt ønskerne videre til Banedanmark.

Der vil blive opretholdt adgang til begge havne i anlægsfasen. Ved behov for evt. restriktioner, vil dette blive drøftet og koordineret med kommunerne og brugere af havnen i god tid.

Vejdirektoratet har dialog med Energinet som i forbindelse med anlæg af det kommende nye søkabel vil sikre, at sejlrenden til Vordingborg havn kan uddybes til 9,4 m. Kabel 6 bliver ikke aktuelt, og er alene beskrevet, da løsningen ikke var afklaret, da miljøvurderingen blev gennemført.

Vejdirektoratet har revurderet placering af regnvandsbassin på matrikel 1aa på Vordingborg havn, og det er ikke aktuelt længere på denne matrikel.

I forhold til jorddeponi m.m. på Vordingborg Havn er det en mulighed. Det vil først være i forbindelse med entreprenørens nærmere detailplanlægning, at behovet for jorddeponi m.m. bliver nærmere kendt.

Vejdirektoratet er i dialog med Guldborgsund Kommune om evt. udvidelse af Orehoved havn. Det er vigtigt, at der sker en tæt koordinering herom. Såfremt der kan anvendes havbundsmaterialer til en udvidelse af havnen, og det kan indpasses i broprojektets anlægslogistik og tidsplan vil Vejdirektoratet gerne drøfte muligheden nærmere.

Vejdirektoratet holder løbende kommunen informeret om udformningen af den nye sejlrende til Orehoved havn. Kommunen vil selv være ansvarlig for en fremtidig vedligeholdelse af den nye sejlrende til Orehoved havn. Vejdirektoratet har i forbindelse med de hydrauliske undersøgelser og yderligere detaljering af sejlrendens udformning, vurderet, at tilsandingen af sejlrenden vil være på et niveau svarende til den eksisterende sejlrende.

2.2 Valg af brotype

Vordingborg Kommune, Guldborgsund Kommune, Femern Belt Development, Akadimirådet, Danmarks Rederiforening, Brovængets Ejerlaug og en enkelt borger peger alle på, at den nye bro skal anlægges som en skråstagsbro. På borgermødet i Nr. Alslev d.10.dec., var der ligeledes stor opbakning til denne løsning.

Vejdirektoratet bemærker hertil, at Vejdirektoratet i indstillingen til transportministeren vil indstille, at den nye Storstrømsbro anlægges som en skråstagsløsning som beskrevet i VVM-redegørelsen.

2.3 Gener i anlægsperioden

Lokale beboerforeninger er bekymrede for støj, støv, lys og andre gener i en lang anlægsfase.

Vejdirektoratet bemærker hertil, at det ikke kan undgås, at gennemførelse af et så stort anlægsprojekt giver anledning til gener i lokalområdet. Støj i anlægsfasen er behandlet i et selvstændigt afsnit i dette høringsnotat.

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. Omfang og nærmere set op omkring disse nabofora er ikke fastlagt endnu.

2.4 Masnedsundbroen

Vordingborg Kommune, Guldborgsund Kommune, Femern Belt Development anbefaler, at Masnedsundbroen ombygges således, at det fremover bliver muligt at hæve hastighedsgrænsen til 80 km/t, som på den nye Storstrømsbro. Vejprofilen og hastighedsbegrænsningen kan derved også blive det samme, som vejen på begge sider af denne bro.

Vejdirektoratet 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. Det har ikke indgået som forudsætning for Storstrømsprojektet, og der har derfor ikke været indtænkt midler hertil. En udvidelse af den nuværende Masnedsundbro vil derfor kræve en politisk stillingtagen og de nødvendige midler til gennemførelse.

2.5 Støj i anlægsfasen

Guldborgsund Kommune bemærker, at nedknusningsperioden på 14 måneder er lang tid (for nedrivning af den eksisterende bro), og at støjgenerne derfor skal minimeres mest muligt.

Miljøstyrelsen er kommet med en række bemærkninger til støj i anlægsperioden i den sammenfattende rapport, som handler om præcisering af regelgrundlag og information til naboer og borgere i

nærområdet under gennemførelse af anlægsarbejder og nedrivning. Derudover er der bedt om konkrete beregninger om støj fra et evt. produktionsareal i Nakskov.

Mågevejens Vandværk, der repræsenterer samtlige beboere på Mågevejen ønsker støjen fra anlægsarbejderne minimeret gennem afskærmning m.v. og kommer med forslag til placering af en støjskærm på Masnedø. Beboerne i Brovængets ejerlaug er ligeledes bekymrede for støj i anlægsperioden og spørger til mulighederne for erstatning. Sommerhusbeboerne på Masnedø Kalv spørger til anlægsstøj på stedet.

Hørings svar nr. 28 påpeger, at de støjmæssige forhold i både anlægs- og driftsperioden er uacceptable.

Vejdirektoratet bemærker hertil, at Miljøstyrelsens forslag til præciseringer vil indgå i det videre arbejde med projektet, herunder i de krav, der vil blive stillet til entreprenører som skal gennemføre projektet. Det samme gælder støjbelastningen og placering af et evt. nedknusningsanlæg i området, samt ønskerne om at støjgenerne søges minimeret gennem afskærmning og lignende. Vejdirektoratet er klar over, at det ikke kan undgås, at gennemførelse af et så stort anlægsprojekt giver anledning til støjgener i lokalområdet. Vejdirektoratet vil i det videre arbejde med projektet, igennem dialog med Guldborgsund, Vordingborg og Lolland kommuner og i samarbejde med de valgte entreprenører, arbejde på at mindske generne og sikre god information om anlægsarbejderne. Det er kommunerne i området, der er miljømyndighed, hvad angår regulering af gener fra anlægsarbejderne. Vejdirektoratet vurderer det er muligt, at anlægsarbejderne kan ske indenfor nogle nærmere aftalte rammer med kommunerne. I forbindelse med anlægget vil det imidlertid ikke kunne undgås, at der i perioder vil ske overskridelse af de normalt anvendte grænser for støj, som kommunerne anvender i forbindelse med vurdering af støjgener i forbindelse med anlægsarbejde. Det kan således ikke udelukkes, at en kommune vil finde grundlag for på baggrund af de normalt anvendte støjgrænser at fastsætte bindende støjkrav i form af f.eks. krav, påbud eller forbud i forbindelse med anlægsarbejdet. Dette vil kommunerne kunne gøre med hjemmel i. Anlægsloven indebærer, dog at transportministeren, i det omfang, det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsarbejdet, vil kunne bestemme, at krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelsesloven vedrørende støj ikke skal finde anvendelse og i stedet fastsætte regler herfor. Der vil komme anlægsstøj på Masnedø Kalv ligesom i det øvrige lokalområde. De mest støjende anlægsarbejder på havet, som er etablering af fundamenter til bropillerne, forventes at støje ca. 66 dB i en afstand af 500 m fra anlægsarbejderne. Det betyder, at støjen på Masnedø Kalv må forventes at være under 70 dB, som er vurderingskriteriet for anlægstøj i hverdagstimerne, men at vurderingskriteriet for andre perioder på 40 dB må forventes overskredet i længere perioder.

Miljøstyrelsen har derudover ønsket, at de beregnede støjbelastninger for antal påvirkede boliger i anlægsfasen angives i 5 dB-intervaller. De ønskede oplysninger ses af tabel 1. Det skal hertil bemærkes, at optællingen af boliger angiver scenarier – eller øjeblikbilleder af antal støjbelastede boliger fra de enkelte aktiviteter. Fx angives antal boliger over 40 dB ved pillefundamentsarbejderne i en situation, hvor arbejderne foregår tættest på land/boliger ved hhv. Masnedø og Falster.

	Antal boliger						
	>70 dB	70-65 dB	65-60 dB	60-55 dB	55-50 dB	50-45 dB	45-40 dB
Pillefundament Masnedø	0	1	0	3	26	30	54
Pillefundament Falster	0	0	0	5	56	89	100
Bjergboremaskine Masnedø	3	4	4	1	1	4	18
Bjergboremaskine Falster	0	0	0	0	37	155	54
Arbejdsplads Masnedø	0	0	1	10	8	13	18
Arbejdsplads Falster	0	0	0	0	3	12	38

Tabel 1 Antal boliger belastet over 40 dB fra hhv. arbejder med pillefundament, bjergboremaskine tættest på land/boliger, og fra arbejdspladser på hhv. Masnedø og Falster

Optællingerne i skemaet gælder kun under de forudsætninger Vejdirektoratet har opstillet mht. kildestyrker, terrænkoter, kildeplacering osv. som er beskrevet i støjrapporten (VVM-redegørelse, Støj og Vibrationer, Rapport 518. 2014).

Siden VVM-redegørelsen var i høring er gennemført støjberegninger for et evt. produktionsareal på Nakskov Havn. Beregningerne er dokumenteret i et selvstændigt notat med udgangspunkt i en mulig indretning af produktionsarealet, og mulige støjdæmpende tiltag. Beregninger uden støjdæmpende tiltag viser, at støjen i de nærliggende boligområder på nordsiden af fjorden overskrider de vejledende grænseværdier i både dag-, aften- og natperioderne, mens de vejledende grænseværdier kan overholdes i de nærliggende centerområder.

Der er desuden foretaget beregning af støjen fra produktionsarealet hvor der er forudsat følgende støjdæmpende tiltag alene som et eksempel i forhold til beregninger.

- Fabrikation af armeringsjern sker i overdækket bygning.
- 8 meter høj støjskærm nord for betonstøbningsområdet, eller delvis overdækning af procesområdet.
- 5 meter høj støjskærm nord for blandingsstationen, eller delvis overdækning, hvis dette er muligt.

Denne beregning viser, at med disse tiltag vil støjen i de nærliggende boligområder på nordsiden af fjorden kunne overholde den vejledende støjgrænse i dagtimerne (hverdage og lørdage), mens der vil være en mindre overskridelse af grænseværdien i aftenperioderne og på søn- og helligdage. Det beregnede resultat for aftenperioden ligger dog inden for usikkerheden, hvormed det ikke med sikkerhed kan konkluderes at grænseværdien er overskredet. Overskridelsen af grænseværdien i natperioden vil være signifikant, og med de forudsætninger der er lagt til grund i støjberegningerne om materiel, driftstider mv., vurderes det vanskeligt, selv med yderligere tiltag, at kunne overholde natgrænseværdien i boligområdet nordøst for produktionspladsen.

Vejdirektoratet vil gå i nærmere dialog med Lolland Kommune om vilkårene for at anvende havnearealerne til elementproduktion, idet en række forhold, ud over supplerende støjafskærmende foranstaltninger og indretning af pladsen, har betydning for vurderingen af støjgenerne i omgivelserne, hvilket fx gælder varigheden og hyppigheden af natarbejder, indretning af pladsen, information af borgere mv. Herudover er der tale om en midlertidig produktionsperiode på ca. 2,5 år. Der gennemføres en supplerende høring, hvor borgere og øvrige har mulighed for at komme med bemærkninger omkring støj fra et evt. produktionsareal i Nakskov.

2.6 Støj i driftsfasen

Guldborgsund Kommune savner en opdeling af støjbelastede boliger på henholdsvis Falster og Masnedø. Kommunen kan tilslutte sig den foreslåede støjskærm med en højde på mindst 3 m og en længde på mindst 350 m, og mener at støjskærmen skal placeres på den vestlige side af jern-

banelinjen, og gøres så høj som mulig, og ønsker af samme grund den lave dæmning. Guldborgsund Kommune har derudover nogle kommentarer, der vedrører fremtiden for enkelte særligt udsatte ejendomme.

Mågevejens Vandværk, der repræsenterer samtlige beboere på Mågevejen, er bekymret for den øgede støj og ønsker opsat en ca. 300 meter skærm langs det mest berørte område.

Orenæs Gods er bekymret for støjpåvirkningen ud over Storstrømmen og ønsker derfor støjafskærmning på broen.

Brovænget's Ejerlaug vil gerne være sikker på at støjskærmen anlægges.

Hørings svar nr. 25 ønsker sammenhæng mellem projektet for Masnedsundbroen og projektet for Storstrømsbroen og ønsker, at støjskærmen på Masnedsundbroen fortsættes på Masnedø, samt at den nordligste del af den eksisterende bandedæmning på Masnedø bevares som støjskærm.

Hørings svar nr. 25 ønsker at den gamle bandedæmning på Falster bevares som støjskærm.

Vejdirektoratet vurderer, at der ikke er behov for afskærmning på selve broen, da hverken tog- eller vejtrafikken på broen vil give anledning til overskridelse af de vejledende støjgrænser. Når der kommer mindre støj fra togtrafikken på den nye bro end i 0-alternativet er det fordi, den nye bro forventes at blive en betonbro, mens den gamle bro er en stålbro som regnes at støje 6 dB mere end en betonbro (+ 6 dB svarer til 4 gange så mange tog).

I VVM-redegørelsen er der skitseret en ca. 350 m lang og 3 m høj støjskærm med henblik på at reducere støjen ved Brovænget. I forbindelse med detailprojekteringen vil der blive taget endelig stilling til udformning af støjreducerende tiltag, enten i form af en støjvold eller støjskærm. Støjbeskyttelsen af boligerne ved Brovænget vil uanset løsning samlet svare til det skitserede i VVM-redegørelsen. Ved vurderingen af Brovænget er taget udgangspunkt i den sammensatte støj fra banen og vejen.

For så vidt angår støjskærm på Masnedø, skal det bemærkes, at strækningen ikke opfylder de generelle kriterier for, hvornår der etableres støjskærme langs banenettet. Om der er basis for op-sætning af støjskærme afhænger af en given strækningens støjbelastningstal pr. kilometer (SBT pr. km). Støjbelastningstallet beregnes på baggrund af støjniveauet (L_{den}), som multipliceres med en tilhørende genefaktor, for hver bolig på strækningen. Hvis det samlede SBT pr. km banestrækning er større end lig 8, er der basis for etablering af en støjskærm.

Den nye Storstrømsbro vurderes ikke at give anledning til overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for vej- og banestøj på Masnedø Kalv hvor vej- og banestøjen er beregnet til henholdsvis 45 dB og 55 dB. Den nye Storstrømsbro vil dog give anledning til et øget støjniveau sammenlignet med den eksisterende bro, som følge af den øgede togtrafik, særligt godstrafikken, samt øget hastighed på broen. Omvendt forventes den nye bro at blive en betonbro, som alt andet lige, er mindre støjende end den eksisterende stålbro som nævnt i forrige afsnit.

Med hensyn til Guldborgsund Kommunes ønske om separat opgørelse af støjbelastede boliger på hhv. Falster og Masnedø henvises til VVM-redegørelsens side 76-79, hvoraf der fremgår opgørelse af antal støjbelastede boliger i hvert af scenarierne, som refereret nedenfor:

	Antal støjbelastede boliger					
	Basis		0-alternativ		Hovedforslag	
	Togstøj	Vejstøj	Togstøj	Vejstøj	Togstøj	Vejstøj
Masnedsø	0	*)	75	22	14	0
Falster	0	*)	0	14	3	1
I alt	0	*)	75	36	17	1

*Tabel 2. Antal støjbelastede boliger på hhv. Masnedø og Falster i de forskellige scenarier *) Der er ikke foretaget beregning af vejstøjen i Basis, da 0-alternativet kun vil give anledning til en mindre ændringer i vejstøjen, og fordi togstøjen under alle omstændigheder er dominerende*

2.7 Den eksisterende dæmning på Falster

Guldborgsund Kommune bemærker, at det ud fra landskabsmæssige betragtninger, sammenhæng i kysten m.m., vurderes at være en fordel for landskabet, at den eksisterende dæmning afgraves. Den afgravede jord kan anvendes til jordopfyldning ved siden af dæmningen, og det styrker denne vurdering. Ved en jordopfyldning minimeres risikoen for stillestående vand omkring dæmningerne. Akademirådet bemærker at "på Falster må kystlinjen kunne udformes med større indlevelse i det eksisterende landskab". Friluftsrådet ser gerne en reduktion af dæmningen af landskabelige hensyn.

Danmarks Naturfredningsforening, ønsker den eksisterende dæmning graves af som beskrevet i tilvalg i VVM-redegørelsen, da det vil skabe en bedre sammenhæng i kysten. I forlængelse heraf bør området ml. de 2 dæmninger fyldes op og der kan skabes en ny og spændende strandeng.

Hørings svar nr. 35 ønsker dæmningen på Falster bibeholdt af hensyn til støjbeskyttelse i forhold til Gåbense.

Vejdirektoratet bemærker hertil, at der i projektets forudsætninger og "basisløsning" er regnet med, at den eksisterende dæmning på Falster bevares. Vejdirektoratet har noteret sig, at Guldborgsund Kommune m.fl. ønsker det meste af dæmningen fjernet.

Vejdirektoratet har beskrevet muligheden som et tilvalg i projektet.

Vejdirektoratet har i sin indstilling vedr. projektet foreslået, at der i det videre projekteringsforløb og i dialogen med de bydende entreprenører arbejdes videre med en samlet løsning henset til kystforholdene på Falster (afgrave eksisterende dæmning, evt. ny strandeng og længden på den nye dæmning). Når Vejdirektoratet har modtaget tilbud fra de bydende entreprenører i foråret 2016, vil Vejdirektoratet udarbejde en supplerende indstilling til politisk behandling vedr. kystforholdene på Falster henset til projektets samlede økonomi. Da den eksisterende dæmning skal anvendes i forbindelse med nedrivning af den eksisterende bro, vil det være relevant, at en politisk beslutning om evt. reduktion af denne tages senere i forbindelse med nedrivningsprojektet. Der henvises til afs. 2.9 omkring forhold vedr. opfyldning mellem dæmningerne.

Borgere i Gåbense ser gerne dæmningen bevaret begrundet i, at den kan fungere som støjafskærmning. Vejdirektoratet vurderer, at dæmningens egenskab som støjdæmper i forhold til Gåbense er marginal.

2.8 Rekreative forhold

Hørings svar nr. 35 foreslår, at brofæstet og dæmningen på Masnedø bliver indrettet til udsigt/rekreation. Ca. 200 meter fra brofæstet ligger en nu tildækket tunnel, som under byggeriet af dæmningen gav adgang for togene til havnen på Masnedø. Efter sigende er der blevet efterladt et lokomotiv i denne tunnel. (I byggeprojektet dengang omtales tunnelen som en "interimstunnel"). Det ville være en attraktion i sig selv med denne genåbnede tunnel med et hengemt lokomotiv i. Tunnelen ville samtidig være en sjov forbindelsessti fra den ene side ad dæmningen til den anden.

Friluftsrådet og Kragenæs Sejlklub påpeger, at i anlægs- og især nedrivningsfasen vil friluftslivet på havet blive påvirket i form af restriktioner for både sejlads, kajak og dykning. Der er forståelse for restriktioner af hensyn til friluftsudøvernes sikkerhed, og at det er vigtigt, at sikkerhedszoner afmærkes tydeligt samt formidles til områdets brugere gennem lokale foreninger mv. De hæfter sig

ved, at der gennem hele anlægsperioden vil være mulighed for gennemsejling, således at sikkerhedszonerne ikke spærrer for passage af Storstrømmen.

Kragenæs Sejlklub billiger principielt ikke, at sejlads gennem Masnedsund bliver umuliggjort ved etablering af fast jernbanebro og vejbro. Tilsyneladende bliver frihøjden omkring 5 meter, og bemærker, at det er ganske utilstrækkeligt til sejlådssejlad.

Friluftsrådet påpeger vigtigheden af, at der skabes gode og sammenhængende stier i området

Vejdirektoratet bemærker hertil, at gener for fritidssejladen i området ikke kan undgås i anlægs- og nedrivningsfasen. Vejdirektoratet vil under projektet sikre rimelige forhold gennem afmærkning på vandet og information om igangværende aktiviteter og deres betydning for lokalområdet. Det er Søfartsstyrelsen, der skal godkende den sejladsmæssige afmærkning af projektet i anlægsfasen. Det vil blive sikret at fritidssejlere, kajakroere m.m. også kan passere i anlægsfasen. Der vil blive udarbejdet information om arbejdet til lokale sejlklubber m.m. i anlægsfasen.

Bemærkninger om fastlåsning af Masnedsundbroen gives videre til Banedanmark. Det er en forudsætning i Banedanmarks projekt med en opgradering af jernbanen mellem Holeby og Ringsted, at der bygges en ny bro over Masnedsund som ikke kan åbnes.

Vejdirektoratet bemærker, at den eksisterende dæmning på Masnedø bibeholdes som beskrevet i VVM-redegørelsen. Brofæstet bliver ligeledes stående. Der vil blive anlagt en servicevej rundt om den nye dæmning på Falster, som også vil kunne anvendes som stiforbindelse.

2.9 Den nye dæmning på Falster

Guldborgsund Kommune, Orehoved og Omegns Beboerforening samt Brovængets ejerlaug påpeger, at den nye dæmning på Falstersiden, der rager 400 m ud i vandet, vil påvirke landskabet 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. Kommunen påpeger, at det bør være den fortrukne løsning, hvis broen i begge ender starter på land. Kan dette ikke lade sig gøre bør dæmningen blive så lav som det er muligt.

Danmarks Naturfredningsforening (DN) bakker op om at fjerne den gamle dæmning på Falster, så det bliver muligt at skabe en ny kystzone svarende til 20.000 m², hvor der med tiden kan udvikle sig værdifuld natur, der også kan have stor rekreativ værdi, fx for lystfiskere. Derudover mener DN, at løsningen vil skabe en bedre sammenhæng i landskabet, bedre udsyn fra kysten, og at eventuelle lugtgener, der kunne opstå som resultat af lævirkningen i den ny vig, undgås. DN påpeger, at risikoen vil mindskes for at lævirkningen fra dæmningen vil forværre forholdene for bunddyr og bundplanter i området. Derfor mener DN, at løsningen, hvor arealet mellem de to dæmninger ikke fyldes op, ikke kan anses som acceptabelt, og bør kassereres som en mulighed i VVM'en. DN foreslår i øvrigt, at opfyldningen sker på en måde, så området bliver skrånende ned mod vandet, da det vil give bedre vilkår for, at der kan opstå en stor og spændende strandeng.

Høringssvar nr. 25 foreslår, at afkorte dæmningen på Falstersiden med 150 meter og lade broen starte her. Det vil tilgodese lokalbefolkningens ønske til lethed og sigtbarhed. Merudgiften synes beskeden i forhold til andre usikkerheder.

Høringssvar nr. 31 tilslutter sig i store træk Orehoved Beboerforenings høringssvar. Der henvises endvidere til at den landskabelige påvirkning af den projekterede dæmning betragtes som "væsentlig", og henviser til, at der i rapporten nævnes, at sammenhængen mellem påvirkningsgrad og brug af afværgeforanstaltninger er nævnt, at ved "væsentlig" så "anses påvirkningen for så alvorlig,

at man bør overveje at ændre projektet eller gennemføre afværgeforanstaltninger for at mindske dennes påvirkning”.

Beboerne anbefaler på det kraftigste, at dæmningen helt udelades i projektet, og at brofæstet på Falster laves tilsvarende det projekterede brofæste på Masnedø. Den unikke udsigt, er en årsag til de erhvervede deres ejendomme.

Det blev på borgermødet nævnt, at en længere bro ville fordyre projektet med 300.000 kr. og konstaterer, at en total fjernelse af dæmningen vil fordyre projektet med 210 mio. kr., svarende til mindre end 3 % af budgettet. ”mindre end 3 % ” er intet at regne imod værdiforringelsen af deres respektive ejendomme, hvis udsigten fratages. De appellerer derfor på det stærkeste til at dæmningen fjernes helt.

Vejdirektoratet bemærker hertil, at den nye dæmning er et markant landskabsэлемент og dæmningen vil visuelt påvirke området, herunder også udsigten fra Orehoved.

Den nye dæmning på Falster er valgt som udgangspunkt i, at det er den økonomisk mest optimale løsning. Derudover er en dæmning anlægsteknisk og økonomisk mere attraktiv i forhold til, at der er meget lavvandet et stykke fra land (i modsætning til på Masnedø). Det er forholdsvis 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 optimeret længdeprofilen på dæmningen på landsiden på Falster, som har medført en markant lavere dæmning end tidligere forudsat.

Vejdirektoratet har i sin indstilling vedr. projektet foreslået, at der i det videre projekteringsforløb og i dialogen med de bydende entreprenører arbejdes videre med en samlet løsning henset til kystforholdene på Falster (afgrave eksisterende dæmning, evt. ny strandeng og længden på den nye dæmning). Når Vejdirektoratet har modtaget tilbud fra de bydende entreprenører i foråret 2016, vil Vejdirektoratet udarbejde en supplerende indstilling til politisk behandling vedr. kystforholdene på Falster henset til projektets samlede økonomi. Da den eksisterende dæmning skal anvendes i forbindelse med nedrivning af den eksisterende bro, vil det være relevant, at en politisk beslutning om evt. reduktion af denne tages senere i forbindelse med nedrivningsprojektet. Hvis broen forlænges til nær ved eller ind på land vil dette dog også være en visuel barriere. Brodrageren vil på en strækning visuelt blokere udsigten næsten tilsvarende en dæmning.

Se afs. 2.10 i forhold til bemærkninger om opfyldning mellem dæmningerne.

2.10 Evt. opfyld mellem dæmningerne på Falster

Guldborgsund Kommune påpeger, at der ved den eksisterende bro ophobes 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 og 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.

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.) Det påpeges ligeledes, at en opfyldning mellem den nye og

den eksisterende dæmning og vest for den nye dæmning kan højne de rekreative muligheder i området.

Danmarks Naturfredningsforening bemærker som afs. 2.8 om den nye dæmning på Falster, at løsningen vil skabe en bedre sammenhæng i landskabet, bedre udsyn fra kysten, og at eventuelle lugtgener vil blive minimeret, så ser derfor gerne at der sker en opfyldning.

Høringssvar nr. 22 påpeger den slemme lugt der i forvejen er i området omkring den gamle opkørsels rampe pga. stillestående vand. I høringssvar nr. 22 udtrykkes bekymring for, at vandkvaliteten voldsomt forringes ved vandkanten ved anlæg af de nye dæmninger og der spørges til, om der er taget hensyn til vandkvaliteten ved Orehoved Stranden.

Miljøstyrelsen bemærker, at der mangler en miljøvurdering af muligheden for en opfyldning af arealet ved dæmningerne på Falster.

Vejdirektoratet bemærker hertil, at det er noteret, at der er en udbredt bekymring for lugtgener, dårlig vandudskiftning m.m. mellem de 2 dæmninger.

Vejdirektoratet bemærker ligeledes, at omfanget af materiale som bliver i overskud i projektet er meget afhængig af entreprenørens arbejdsmetoder. I VVM-redegørelsen er de miljømæssige vurderinger gennemført ud fra en "worst-case" situation, dvs. med udgangspunkt i de mængder som størst mulig udgravning af arbejdskanaler m.m. vil generere. Filosofien har været at optimeringer af projektet således vil kunne ske inden for miljøvurderingens rammer.

Det er sandsynligt, at de endelige mængder, der bliver i overskud bliver noget mindre end de i VVM-redegørelsen forudsatte. Vejdirektoratet mener, at det ud fra et nyttiggørelses synspunkt vil være optimalt, at genbruge så mange materialer som muligt indenfor projektområdet. Vejdirektoratet vil i den videre detailprojekteringsfase arbejde med muligheden for at fylde arealerne op mellem dæmningerne og således skabe en ny strandeng. Dette vil tilgodese et ønske om en højere grad af nyttiggørelse af materialer i projektet. De endelige mængder og muligheder for løsninger afhænger en kommende optimering af projektet, de økonomiske konsekvenser af løsningerne og også af en kommende entreprenørs valg af arbejdsmetoder.

Der er udarbejdet en miljøvurdering af konsekvenser af en mulig opfyldning, blandt andet med fokus på bundvegetation og bundfauna samt om det nye område kan have en fremtidig naturværdi.

Det konkluderes overordnet, at en opfyldning af arealet ikke forventes at give væsentlige påvirkninger på bundfauna og bundvegetation.

Genskabelse af strandeng langs kysten vil kræve nogle særlige betingelser som f.eks. jordbundsforhold, tværprofil (lavtliggende kyst) samt drift for at naturtypen kan udvikle sig. Der vurderes at være mulighed for at genskabe strandeng, men på det foreliggende grundlag, kan det ikke afklares endeligt.

2.11 Arbejdsvej ved Orehoved

Guldborgsund Kommune, Orehoved og omegns Beboerforening bemærker, at linjeføringen for den midlertidige arbejdsvej uden om Orehoved, ønskes ændret i tæt samarbejde med Guldborgsund Kommune og berørte ejendomme 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. Vejen bør dimensioneres til modulvogntog.

Der opfordres til at inddrage erhvervsvirksomheder i området, der vil være potentielle brugere af en permanent omfartsvej, i dialogen.

Høringssvar nr. 31 bemærker vedrørende placeringen af den mulige midlertidige arbejdsvej, at det oplyses, at "forløbet afgøres i forbindelse med ekspropriationskommissionens besigtigelse."

Det må påregnes, at trafikintensiteten på arbejdsvejen i perioder kan blive meget høj. Anlæggelsen af arbejdsvejen vil være et meget væsentligt indgreb i den lille parcel, der anvendes til beboelse og hestestald med tilhørende græsareal.

Arbejdsvejen bør efter hans opfattelse passere boligen længere mod vest, således at det afskårne areal vil kunne tillægges vest for ejendommen, og således at støjgenerne fra trafikken bliver mindre.

Det må forventes, at denne planlægningsproces i givet fald er afsluttet inden den endelige fastlæggelse af forløbet af den midlertidige arbejdsvej.

Høringssvar nr. 34 påpeger, at der på matriklen hvor vejen er planlagt er opført en hestefold, hvorpå der går 2 heste og arealet er købt til lige præcis dette formål. Denne hestefold bliver brudt på midten af den formodentlige midlertidige arbejdsvej, dette vil bevirke at hestene ikke kan leve af græsset i sommerperioden. Denne problematik vil kunne løses ved at den midlertidige arbejdsvej, bliver flyttet ca. 60 meter længere ind på matrikel 2cf. En jordombytning er ønskelig så arealet hvorpå hestene går, forbliver det samme.

Vejdirektoratet bemærker hertil, at der er flere usikkerheder forbundet med Vejdirektoratets eventuelle behov for en arbejdsvej. Som beskrevet i VVM-redegørelsen, vil adgangsbehovet til Orehoved havn afhænge af, hvilke arbejdsmetoder en kommende entreprenør vælger.

Under alle omstændigheder ser Vejdirektoratet Orehoved havn som attraktiv i forhold til flere funktioner.

Det vil være attraktivt for en entreprenør at transportere materialer ad søvejen. Det gælder i forhold til maskiner, udstyr, og diverse materialer ud og ind.

Løbende vil der være behov for at lægge fartøjer til kaj for at samle personel op, og der vil være behov for opankring af fartøjer om natten over en 3-årig periode.

Begge havne i området er dog attraktive til disse formål, og i sidste ende vil det være op til entreprenørens detailplanlægning i hvilket omfang havnene bliver benyttet.

Såfremt at Orehoved havn bliver benyttet i et omfang som gør, at trafikken bliver for voldsom, vil Vejdirektoratet anlægge en ny arbejdsvej. I VVM-redegørelsen er angivet en linjeføring med udgangspunkt i at inddrage mindst muligt areal.

Såfremt Guldborgsund Kommune ønsker en permanent omfartsvej vil Vejdirektoratet gerne drøfte en anden linjeføring med kommunen og berørte lodsejere. Vejdirektoratet vil i givet fald ligeledes drøfte en økonomisk fordeling med kommunen. Vejdirektoratet vurderer, at en anden linjeføring må formodes at skulle VVM-screenes, inden en endelige beslutning kan tages.

2.12 Trafikale løsninger ved Orehoved

Guldborgsund Kommune og Orehoved og omegns Beboerforening ønsker, at en midlertidig arbejdsvej giver mulighed for etablering af en permanent vej til erhvervshavnen, Guldborgsund Kommune ønsker, at der etableres en direkte adgang fra cykelstien på broen til den eksisterende ventepads ved Storstrømsvej, så der kan etableres en cykelrasteplads på ventepadsen.

Vejdirektoratet bemærker hertil, at Såfremt Guldborgsund Kommune ønsker en permanent omfartsvej vil Vejdirektoratet gerne drøfte en anden linjeføring for en midlertidig arbejdsvej med kommunen og berørte lodsejere, således at denne kan blive gjort permanent. Vejdirektoratet vil i givet fald ligeledes drøfte en økonomisk fordeling med kommunen. Vejdirektoratet vurderer, at en ny permanent vej skal VVM-screenes, inden en endelige beslutning kan tages. Vejen vil i givet fald overgå til Guldborgsund Kommune efter projektet er færdigt.

Ved den nye Storstrømsvej vil der være en rasteplads, og Vejdirektoratet vil drøfte mulighederne for indretning af en cykelrasteplads, herunder spørgsmålet om fremtidig drift og vedligehold.

2.13 Råstoffer

Naturstyrelsen ønsker en redegørelse for indvinding af de nødvendige råstoffer til projektet, således at råstofindvindeingen ikke påvirker områdets øvrige lokale forsyning med råstoffer.

Vejdirektoratet bemærker hertil, at der i det videre arbejde med projektet dels arbejde videre med mulighederne for anvendelse af overskudsmaterialer og restprodukter med henblik på at minimere forbruget af råstoffer og derved fremme nyttiggørelse.

Vejdirektoratet vil sideløbende arbejde på at få udlagt et bygherreområde på Kriegers Flak til at indvinde de nødvendige råstoffer. Dette er Vejdirektoratet i dialog med Naturstyrelsen om. Bygherreområdet kan, efter aftale med andre bygherrer i området, udpeges i relation til allerede udlagte og miljøvurderede områder, eventuelt efter supplerende miljøvurdering. Alternativt kan bygherreområdet til råstofindvinding udpeges selvstændigt efter råstoflovens regler og efter gennemførelse af nødvendig miljøvurdering af området. Vejdirektoratet vil ikke efter Naturstyrelsen bemærkninger foretage råstofindvinding i fællesområder.

Vejdirektoratet er ligeledes i dialog med Region Sjælland om muligheden for at skaffe adgang til nye eller eksisterende råstofgrave i nærområdet. Såfremt der skal skaffes adgang til råstoffer på land vil det ske i dialog med Region Sjælland efter relevant lovgivning på området.

Det er muligt at gennemføre disse processer frem til råstofferne planlagt anvendt i perioden 2017-2019.

2.14 Håndtering af affald

Guldborgsund Kommune synes at VVM-redegørelsen har en god beskrivelse af håndtering af affald.

Miljøstyrelsen er kommet med en række bemærkninger til beskrivelsen af håndtering af affald ved både anlæg af den nye bro og i nedrivningsprocessen. Det drejer sig om lovgrundlag, herunder tilladelser og diverse bekendtgørelser samt affaldsterminologi.

Miljøstyrelsen har derudover en række mere konkrete ønsker til beskrivelsen af affaldshåndteringen ved anlæg af den nye bro og ved nedrivning af den eksisterende.

Generelt er det Miljøstyrelsens opfattelse, at der mangler en tabel med samlet oversigt over affaldsstrømmene for henholdsvis anlægsfasen og nedrivningsfasen. Miljøstyrelsen mener derudover, at der er foretaget relativt få prøver af miljøfremmede stoffer i byggematerialerne

Vejdirektoratet bemærker hertil, at bemærkninger og præciseringer om lovgrundlag m.v. tages til efterretning og vil indgå i det videre arbejde med projektet, således at der ikke opstår usikkerhed

om at affald genanvendes og bortskaffes på en miljømæssig forsvarlig måde, og efter de på et hvert tidspunkt gældende regler.

I VVM-redegørelsen fremgår de forventede affaldsmængder og bortskaffelse heraf af tabeller for henholdsvis anlæg af ny bro og den efterfølgende nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro.

Der efterlades ikke affald på stedet, dele af den eksisterende broforbindelse rives ikke ned, fx fundamentsplader i havbunden, dæmningsanlæg og eventuelt landfæstet på Masnedø. Betonbrokker fra sprængning kan eventuelt genanvendes som kunstig rev i Storstrømmen, idet eventuelle armeringsjern vil blive samlet op (og genanvendt på land) og betonbrokkerne kan jævnes ud til kunstige rev efter aftale med de relevante myndigheder. I forhold til, at efterlade evt. brokker på havbunden skal dette også ske ift. Søfartsstyrelsens bemærkninger om påkrævede analyser af betydningen for sejladssikkerheden, vanddybder m.m.

I forbindelse med udarbejdelse af VVM-redegørelsen er gennemført en screening for miljøfarlige stoffer i den eksisterende bro med udtagning af få prøver fra materialerne. De få prøver medfører usikkerhed omkring mængder af forurenede materialer, hvilket fremgår af VVM-redegørelsen. Der er ikke gennemført en tilsvarende screening for de nedrivninger, der er nødvendige i forbindelse med anlæg af ny bro. Inden nedrivningerne sættes i gang vil blive gennemført en egentlig kortlægning af miljøfarlige stoffer. På grundlag heraf vil der blive truffet beslutning om affaldshåndtering efter de regler, der gælder, når nedrivningen skal i gang.

På ovenstående grundlag, vurderer Vejdirektoratet, at der ikke er grundlag for at detaljere affaldsopgørelser i VVM-redegørelsen. Der er potentielt mange genanvendelige materialer, men som det fremgår af VVM-redegørelsen må Vejdirektoratet forvente at en på nuværende tidspunkt uopgjort andel af materialerne er forurenede på en måde så de bliver svære at nyttiggøre og må sendes til forbrænding, deponi eller specialbehandling.

Miljøstyrelsen anmoder om, at der redegøres for, hvorfor foranstaltninger i medfør af arbejdsmiljøreglerne vurderes tilstrækkelige til at sikre også det omgivende miljø mod påvirkninger fra sanering og nedrivning af forurenede byggematerialer, se eksempelvis afsnit 19.2.3., side 211 i Miljøvurderingen.

Vejdirektoratet bemærker hertil, at der tages stilling til konkrete foranstaltninger, når kortlægningen af miljøfarlige stoffer foreligger, således at det sikres, at der ikke vil ske forurening af omgivelserne ved nedrivningerne, og ofte vil foranstaltningerne efter arbejdsmiljøreglerne være dækkende i forhold til det eksterne miljø.

Miljøstyrelsen spørger til grundlaget for Vejdirektoratets antagelse om, at betonen i broens underdel er uforurenede.

Vejdirektoratet bemærker hertil, at grundlaget for antagelsen er, at den eksisterende Storstrømsbros underbygning består af den oprindelige beton. Broen er bygget på et tidspunkt, hvor der ikke anvendtes flyveaske eller lignende i beton, og der er ikke tilført behandling af overflader eller lignende senere.

2.15 Løsninger til nedrivning

Miljøstyrelsen anmoder om, at eventuelle alternativer til sprængningen belyses.

Miljøstyrelsen er klar over, at der er lagt vægt på at beskrive metoder, som forventes at have størst mulig indflydelse på miljøet, således at en evt. VVM godkendelse lettere vil kunne omfatte evt. alternativer metoder, som kunne tænkes foreslået af fremtidige entreprenører. Miljøstyrelsen er af den opfattelse, at kommende udbud og kontrahering ikke vil omfatte de alternative metoder, som

måske ville resultere i bedre miljøhensyn. Miljøstyrelsen bemærker, at VVM-redegørelsen derfor bør vurdere alternativerne på lige fod med basismetoden.

Orehoved og omegns Beboerforening er bekymrede for, at der eventuelt skal gennemføres sprængninger i forbindelse nedrivningen af den eksisterende bro. Fra eksperter i sprængstoffer er de blevet gjort opmærksomme på, at netop fordi der i undergrunden er vandholdigt blåler, vil sprængninger kunne medføre voldsomme vibrationer der kan lede til sætningsskader på ejendomme i nærområdet. De beder derfor om, at man nærmere analyserer eventuelle sådanne konsekvenser af sprængninger inden man endeligt tager stilling til nedrivningsmetoder.

Vejdirektoratet bemærker hertil, at der i VVM-redegørelsen er beskrevet og vurderet en metode for nedrivning af pillefod og parament, da det indtil videre er vurderet som den eneste realistiske metode. For pilleskafterne er der miljøvurderet to alternative metoder: Sprængning eller nedtagning i store stykker. Vejdirektoratet har lagt vægt på i VVM-redegørelsen, at miljøvurdere de realistiske metoder, der har de største miljøpåvirkninger. Samtidig er det vigtigt for Vejdirektoratet at entreprenørerne har mulighed for at vælge andre metoder, hvis det er attraktivt, selvom der eventuelt skal gennemføres en VVM-screening af ændringerne. Dette kan betyde, at der i en senere fase skal gennemføres en sådan screening, hvis andre metoder skulle blive aktuelle. Nedrivningsprojektet forventes udbudt omkring 2020.

I forhold til evt. sprængning af broens underdel er der foretaget konkrete vurderinger af trykpåvirkninger mv. og der forventes væsentlige påvirkninger af omgivelserne.

I forbindelse med valg af nedrivningsmetoder vil der blive foretaget en vurdering af risici for vibrationsskader på naboejendomme.

2.16 Prøver af havbunden

Naturstyrelsen (og Miljøstyrelsen) beder om se analyseresultaterne af de enkelte prøver inden for nærfeltsområdet til klapplassen og af havbunden ved projektet.

Vejdirektoratet har udarbejdet et notat med prøveresultaterne, der er sendt til Naturstyrelsen og Miljøstyrelsen.

2.17 Ældre havneanlæg på Masnedø

Høringssvar nr. 30 og 33 vil gerne gøre opmærksom på de to pæleunderstøttede moler, beliggende ved Ternevej ca. midt mellem Bergsøe Jernhavn og Gødningshavnen.

Disse to moler blev opført, da man byggede Storstrømsbroen og brugt til at skubbe brofag ud til flydekranen Stærkodder. Molerne er bygget af beton på træpæle, og disse træpæle er gået meget til gennem årene. Vi ønsker at disse moler tages med i planerne om at fjerne Storstrømsbroen, idet de har en direkte forbindelse hertil. Det påpeges, at molerne vil bryde sammen af sig selv inden længe, og at der ikke vil være nogen der tager ansvar for at fjerne dem. Derfor henstilles kraftigt til at molerne bliver ryddet væk sammen med Storstrømsbroen, så kystarealet bliver bragt tilbage til sin oprindelige tilstand.

Vejdirektoratet kan hertil bemærke, at molerne ikke indgår i projektet og ikke har noget med projektet at gøre. Sådanne havneanlæg hører under Kystdirektoratets område.

2.18 Natur/dyreliv

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

Guldborgsund Kommune vurderer at de for naturområdets relevante emner (national og international naturbeskyttelse, kulturarv mv.) er tilstrækkeligt belyst i VVM-redegørelsen.

Kystdirektoratet anbefaler, at der anvendes sælskræmmere i stedet for 'pingere' ved ramning og lignende støjende anlægsarbejde.

Naturstyrelsen bemærker, at fældning af træer og nedrivning af bygninger med flagermus kun kan foretages, hvis den økologiske funktionalitet kan opretholdes, jf. Naturbeskyttelseslovens § 29 a, stk. 2: "Yngle- eller rasteområder for de arter, der er nævnt i bilag 3 til loven, må ikke beskadiges eller ødelægges." (jf. Habitatdirektivet artikel 12).

Danmarks Naturfredningsforening (DN) har ikke mange betænkeligheder i forhold til den ny broskonsekvenser for områdets dyre- og planteliv. Der er dog disse bemærkninger: En eventuel pylonbro må ikke føre til øget risiko for fuglekollisioner, og det bemærkes, at der er ynglende havørn i området, samt mange store fugletræk, og at området er et vigtigt fourageringsområde for ænder og gæs.

DN ønsker sikkerhed for at arbejdskanalerne genopfyldes, så der ikke opstår varige tab af ålegræs og anden vegetation.

DN mener at det også bør dokumenteres, at en eventuel grundvandssænkning ikke påvirker værdifuld natur (fx overdrevet vest for Masnedø Fort), samt leve-, yngle- og fødesteder for de i VVM redegørelsen nævnte arter (fx markfirbenet).

DN påpeger, at afværgeforanstaltninger for padde skal igangsættes i god tid inden nedlægges af vandhul, og at paddehegn skal opbygges af pæne og bestandige materialer på begge sider af bandedæmningen på Falster, at markfirben på Masnedø sikres passagemuligheder samt, at store piletræer, der er potentielle ynglesteder for dværgflagermus, bevares i anlægsperioden og derefter.

Vejdirektoratet kan hertil bemærke, at man er glad for de positive kommentarer fra kommunerne og DN, og at kommunerne kan indgå i det videre arbejde ifm etablering af erstatningsnatur.

Det fremgår af VVM-redegørelsen (side 159) at fældning af træer og nedrivning af bygninger, hvor der kan være flagermus kun må finde sted i perioden 1. sep. - 31. okt. for at det ikke skal ske i yngle- eller overvintringsperioderne. Vejdirektoratet har på baggrund af feltundersøgelserne vurderet, at det ikke er sandsynligt, at der er flagermus i træer der skal fældes eller i bygninger der skal rives ned.

Vejdirektoratet vil i det videre arbejde med projektet bestræbe sig på, at piletræerne ved kysten kan blive stående, og Vejdirektoratet vil under alle omstændigheder sikre den økologiske funktionalitet for flagermus, padde og andre bilag IV-arter ved gennemførelse af de i VVM-undersøgelsen beskrevne afværgetiltag.

Angående udformning af paddehegn henvises til vejreglen 'Hegn langs veje', som Vejdirektoratet følger.

Vejdirektoratet har i VVM-redegørelsen beskrevet og vurderet de miljømæssige forhold omkring udgravning og genopfyldning af arbejdskanaler. I den videre projektdetaljering har det vist sig, at omfanget, at arbejdskanaler sandsynligvis bliver mindre end de i VVM-redegørelsen forudsatte. Derfor vil de miljømæssige påvirkninger alt andet lige blive mindre. Det vil blandt andet blive sikret ved gennemførelse af et overvågningsprogram, at bundforholdene opnår den ønskede gunstige karakter efter anlægs- og nedrivningsfasens afslutning. Overvågningsprogrammet som beskrevet i miljøvurderingen vil sikre, at miljøvurderingens intentioner overholdes. Den samlede periode for overvågningsprogrammet i både anlægsfase, nedrivningsfase og driftsfase vil sandsynligvis strække sig over mere end 10 år.

Såfremt det bliver nødvendigt med grundvandssænkninger, vil det blive sikret at værdifuld natur ikke bliver påvirket.

2.19 Trafik på Masnedø

Vordingborg kommune påpeger, at vejen til Masnedø føres i en viadukt under dæmningen til den nye Storstrømsbro. Det forventes at vejprofilen som minimum overholder vejreglerne både i forhold til bredde og højde. Da det er den eneste forbindelse til Masnedø, ser kommunen gerne at profilen indrettes, så der både er plads til biler, cykler og gående.

Maagevejens Vandværk påpeger, at der efter broens etablering vil blive tale om øget trafik og tungere trafik med deraf øget støjpåvirkning.

Høringssvar nr. 28 påpeger, at omfartsvejen på Masnedø via en ny viadukt er ikke velovervejet. I stedet foreslår han, at ud for den nye viadukt placeres rundkørsel med udmunding til videre trafik og til Viaduktvej. Stort set alle beboere skal fremover gennem den nye viadukt. Omfartsvejen som skitseret i VVM-redegørelsen er u hensigtsmæssig og trafikfarlig, især når der tænkes på venstresvingende op mod Masnedundsbroen. Der er i forvejen to rundkørsler til Næstvedvejen og Københavnsvej.

Omfartsvejen på Masnedø via en ny viadukt med en højde på 4,63 meter er for lav. Der er behov i virksomheden for en højde på mindst 7 meter (helst 10 meter) og bredde på 11 meter, når både transporteres hertil. Det sker 10 til 20 gange årligt.

Vejdirektoratet kan hertil bemærke, at vejprofilen i viadukten vil overholde vejreglerne. Frihøjden under den nye dæmning bliver 4,5 m, som er standard for broer på statsvejnettet. Bredden på vejen i viadukten bliver ca. 7,5 m som er tilstrækkeligt til at 2 biler kan passere hinanden. Når den nye Storstrømsbro åbner, forventes der ikke trafikmængder igennem viadukten således, at en cykelsti er påkrævet. Der vil dog være kantbaner som gående og cyklister kan anvende.

I anlægsfasen vil det blive vurderet om et signalanlæg kan blive påkrævet til at regulere trafikken til og fra Brovejen. Vejdirektoratet vurderer ikke, at et signalanlæg er påkrævet på Brovejen, når projektet er færdigt.

2.20 Andet

Vordingborg Kommune anbefaler, at der skal etableres et buskur inkl. læskur af typen Dalouiso på Masnedø.

Vejdirektoratet kan hertil bemærke, at Vejdirektoratet i dialog med kommunen vil drøfte placering af buskur m.m.

Guldborgsund Kommune anfører, at pumpestationer der opføres ifb. projektet, skal opføres og drives uden udgift for kommunen. Pumpestationen ved Campingcentret forventes nedlagt, men det kræver at Orehoved Langgade 39 eksproprieres el. selv sørger for afledning af overfladevand.

Vejdirektoratet kan hertil bemærke, at såfremt det bliver nødvendigt at etablere pumpestationer vil disse blive anlagt og drevet af Vejdirektoratet, med mindre der indgås konkrete aftaler om andre løsninger. Med hensyn til Orehoved Langgade er det ikke pt. afklaret hvorvidt denne ejendom eksproprieres.

Guldborgsund Kommune anfører, at det ikke anføres at Region Sjælland vil undersøge og oprense de kortlagte grunde pga. kystnær beliggenhed, og da lovgivningen er ændret efter 1/1 2014, bør dette afklares med Region Sjælland.

Vejdirektoratet kan hertil bemærke, at bemærkningen er noteret og der tages en dialog med Region Sjælland herom.

Femern Belt Development og Lolland Kommune bemærker, at det tilstræbes at broen åbnes så tidligt som muligt og samtidig med færdiggørelsen af Banedanmarks anlægsprojekt ml. Holeby og Ringsted

Vejdirektoratet kan hertil bemærke, at der som udgangspunkt arbejdes efter en åbning i 2021. Hvorvidt det er muligt at fremme dette tidspunkt er ikke afklaret.

Brovængets ejerlaug efterspørger, hvor høj vejen og bane bliver, hvor den går forbi Brovænget, især ved de sidste huse (nr. 22 og 26). Ligeledes spørges til, hvornår anlægsarbejderne starter.

Vejdirektoratet kan hertil bemærke, at det forventes, at dæmningen vil have en højde på op til ca. 2,5 m på denne strækning. Derudover vil der blive etableret en støjafskærmning i form af en vold el skærm på 3 m højde (over vejen) på denne strækning. Anlægsarbejderne forventes at starte ultimo 2016, men det er endnu ikke besluttet, hvordan projektet detaljeret gribes an. Det vil i høj grad være op til entreprenørens anlægslogistik.

Høringssvar nr. 22 spørger til, om der er tænkt på at anlægge en tunnel.

Vejdirektoratet kan hertil bemærke, at det ifb. med forundersøgelsen blev undersøgt om en tunnel kunne være attraktiv. Den var væsentlig dyrere og medførte ligeledes nogle vanskelige stigningsforhold for godstog.

Høringssvar nr. 24 er bekymret for at udgravning af arbejdskanaler på tværs af Kalverev ved Masnedø Kalv, da det kan underminere øens grundsokkel og dermed forstærke kysterosionen. Foreslår, at den inderste del af revet kan anvendes som klappingsområder og dermed fungere som kystfodring.

Vejdirektoratet kan hertil bemærke, at det er Vejdirektoratets vurdering, at udgravning af en arbejdskanal på tværs af Masnedø Kalv ikke vil påvirke øens grundsokkel. En nord-sydgående kanal 3-400 m vest for Kalven vil ikke eksponere øen for større bølger. Tværtimod vil en sådan kanal over et lavvandet område erfaringsmæssigt kunne virke som en mere eller mindre effektiv stopper for tværgående bølger. Dvs. de bølger, som med en vestlig storm kan nå helt frem til Kalvens vestkyst under de nuværende forhold, vil have svært ved at nå over en sådan kommende kanal, især hvis den udgraves med stejle sider. En evt. kanal vil blive opfyldt igen efter 3-4 år.

Vejdirektoratet vurderer ikke at, evt. kystsikring af øen med opgravet materiale er attraktiv i forhold til deponering af havbundsmaterialer. En sådan løsning er ikke miljøvurderet, men Vejdirektoratet vurderer det omkostningsfuldt at få fyld ind og ud på kun 1m vanddybde eller mindre, hvor der også skal holdes styr på spildet, og hvor der ikke vil være nogen adgang fra land. Påvirkning af ålegræs i området er ligeledes en særlig udfordring i forhold til sedimentspild.

Høringssvar nr. 26 foreslår, at skinneniveauet ved Orehoved station bliver udgangspunkt og lader den omlagte dæmning starte her. Foreslår ligeledes at afkorte dæmningen med 150 m for at tilgodese udsigt m.m. fra Orehoved. Derudover foreslås gennemkørselshøjden ved viadukten i Gåben-se øget med 25 cm.

Vejdirektoratet kan hertil bemærke, at de tekniske bemærkninger vil indgå i det videre projekteringsarbejde. Med hensyn til længden af dæmningen henvises til afs. 2.9

Høringssvar nr. 27, foreslår at lade pillerne under den gamle bro blive stående, og bare fjerne brofagene, for i stedet at erstatte dem med nogle lette brofag, til cyklister og gående.

Foreslår ligeledes, at det er nærliggende at tænke på, om ikke nogle af bropillerne under den gamle bro, kunne bruges til havvindmøller, efter at man har fjernet pilleskafte.

Vejdirektoratet kan hertil bemærke, at merudgiften til en cykelsti på den nye bro er mindre end at anlægge en ny sti på de gamle bropiller. Drifts- og vedligeholdelsesudgifterne vil også være højere. Ligeledes vil der være nogle sejladsmæssige forhold med 2 broer så tæt på hinanden som kan være kritiske.

Vejdirektoratet har undersøgt muligheden for at anvende nogle af de eksisterende fundamenter til vindmøller. Bæreevnen var ikke tilstrækkelig.

2.21 Ekspropriation/erstatning

Guldborgsund Kommune mener, at det bør meget kraftigt overvejes, at ekspropriere ejendommen på Orehoved Langgade 39. Ejendommen kommer til at ligge tæt på trafik og indeklemmt mellem 2 store jordvolde. Eventuelt kan ejendommen dog overgå til et andet formål end bolig.

Efter kortet ser det ud til, at en del af ejendommen på Orehoved Langgade 37A, bevares som støjskærm til Orehoved Langgade 39. Hvis ikke skal bygningen eksproprieres, da den ikke kan bruges som bolig, så tæt på trafik.

Orehoved og omegns Beboerforening er endvidere af den opfattelse, at for de ejendomme der er direkte berørt støj- og udsigtsmæssigt af broen, er ejerne heraf i anlægs- og nedrivningsperioden i praksis nærmest "stavnsbundne" og kan ikke sælge deres ejendomme. Derudover gælder, at også på længere sigt vil der givet ske et væsentligt fald i ejendomsværdien. Foreningen mener derfor, at der i lighed med hvad der er sket omkring gener fra store vindmøller, bør udbetales en passende erstatning til disse ejendomme, der er usælgelige uden store tab, således at ejerne er økonomisk i stand til eventuelt at anskaffe anden, tilsvarende bolig hvis de ønsker det.

Maagevejens Vandværk I/S, mener at det på nuværende tidspunkt er vanskeligt at forudse konsekvenserne af det nye vej-/jernbane- og broanlæg for ejendommene på Maagevej. I det omfang, de påtænkte anlægsarbejder vil medføre værdiforringelse af ejendommene, tages der forbehold for de enkelte grundejeres rejsning af erstatningskrav for disse værdiforringelser, samt forbehold for rejsning af krav om ekspropriation.

Endvidere tages der forbehold for erstatning for eventuelle skader, herunder sætningsskader på ejendommene. Der foreslås fælles inspektion før byggeriet/ibrugtagning af den nye bane-/vejforbindelse med henblik på konstatering af ejendommens nuværende stand.

Endelig tages der forbehold for eventuelle indvirkninger på beboernes vandboring/vandførende lag til Maagevejens Vandværk. Såfremt der som følge af skader/forurening på grund af anlægsarbejdet skal laves ny boring, ske tilslutning til kommunal vandforsyning, eller udføres reparationsarbejder, har beboerne en forventning om, at dette vil blive erstattet af det offentlige. Der er vedlagt bilag over borings- og vandforhold.

Brovænget's Ejerlaug bemærker, at 12 boliger vil være belastet af støj fra anlægsarbejder, og spørger til deres muligheder hvis de ikke kan holde ud og bo i området. Bemærker desuden, at de 12 parceller har tinglyst arealer i forhold til nyttehave og en vendeplads, som de forventer Vejdirektoratet afholder udgifterne til. Det ikke er fordi de er imod udvikling i samfundet, men mener ikke at man behøver tage dem som gidsler, og mener, at de skal holdes skadesløse.

Høringssvar nr. 29 er meget bekymrede for de begrænsninger i mulighed for udbygning, låntagning eller salg m.m., der vil være for ejendomme som påvirkes meget af anlægsarbejderne og det færdige projekt.

Vejdirektoratet kan hertil bemærke, at sager omkring ekspropriation vil blive behandlet af ekspropriationskommissionen efter de gældende regler. Ekspropriationskommissionen kan herunder vurdere om man er berettiget til erstatning som følge af støj, nærhed og dominans. Naboer til det nye anlæg kan indtil et år efter at anlægget står færdigt, få ekspropriationskommissionen til at vurdere om man er berettiget til erstatning som følge af støj, nærhed eller dominans. På nuværende tidspunkt kan det ikke vurderes, om der er grundlag for en totalekspropriation af ejendommen på Orehoved Langgade 39.

Vejdirektoratet vil i det omfang som det skønnes nødvendigt, lave en fotoregistrering af nærliggende ejendomme, og der vil hvor relevant på udvalgte lokaliteter blive etableret vibrationsmonitorering i hele anlægsfasen.

Det er ligeledes ekspropriationskommissionen, der behandler sager om støj i anlægsfasen og tilkender evt. erstatning herfor.

Hvis anlægget af den nye Storstrømsbro skulle vise sig at få den betydning at en eksisterende vandboring ikke kan opretholdes, vil det påhvile Vejdirektoratet at afholde de omkostninger der vil være forbundet med en evt. ombygning, som kan sikre at anlæggets nuværende funktionalitet kan opretholdes.

Vejdirektoratet bemærker generelt, at gældende lovgivning og retspraksis ikke giver Vejdirektoratet mulighed for at opkøbe ejendomme, der ikke berøres direkte af det fysiske anlæg.

2.22 Sejladsforhold

Guldborgsund Kommune påpeger, at sejlrenden til Orehoved Havn ikke er 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 VVM-redegørelsen bliver den på tværs af strømforholdene, modsat den nuværende sejlrende, der ligger på langs af strømforholdene og stort set er selvrensende. Derfor forventer Guldborgsund Kommune at fremtidig oprensning af den ny sejlrende, så der til stadighed er 7 m vanddybde, er en statslig opgave.

Søfartsstyrelsen har ingen indvendinger mod broprojektet, som er i overensstemmelse med den dialog og de aftaler, der allerede er mellem Vejdirektoratet og Søfartsstyrelsen. Dog bemærkes, at hvis der efterlades betonbrokker på havbunden, må der som udgangspunkt ikke ske en reduktion i vanddybden. Hvis der ønskes efterladt brokker, der formindsker vanddybden, så skal der forinden laves en analyse, som belyser betydningen for skibsfarten.

Danske Havne finder det væsentligt, at en ny Storstrømsbro ikke besværliggør adgangsforholdene fra land- og søsiden til de nærliggende havne i Vordingborg og Orehoved under og efter opførelsen af den nye Storstrømsbro. En ny sejlrende bør som udgangspunkt:

- have minimum samme dybde som den nuværende sejlrende,
- have en optimal afstand til den nye bro, så adgang ad søvejen ikke unødigt besværliggøres af krav om lods ved alle anløb,
- tage højde for strømforhold og sejlrendens placering, så udgifter i forbindelse med vedligeholdelse ikke bliver en uforholdsmæssig byrde for driften.

Rederiforeningerne finder, at det er vigtigt at der både i forbindelse med etableringen af den nye Storstrømsbro og nedtagning af den gamle, sikres at skibsfarten holdes løbende orienteret om

ændringer og begrænsninger i sejladsmulighederne, samt at der tilstræbes så få gener for skibstrafikken, og at passage af farvandet er muligt i hele anlægs- og nedrivningsfasen.

Ud fra et sejladssikkerhedsmæssigt synspunkt vurderes skråstagsbroen at være den mest optimale. Pylonen vil assistere navigatøren i at line skibet op i forhold til bropassagen da gennemsejlingsfagernes placering vil være tydelig selv på lang afstand, og den frie gennemsejlingshøjde er ens i hele gennemsejlingsfaget, i modsætning til bjælkebroen.

Det noteres, at det er besluttet at indstille broåbningen af Masnedsundbroen, men at Banedanmark i stedet etablerer en ny sejlrende ved Masnedø Østflak. Rederiforeningerne finder det vigtigt, at der med dette tiltag sikres, at Vordingborg Syd og det bagvedliggende farvand fortsat kan besejles, selvom det desværre betyder en længere sejlads for de handelsskibe, som kommer vestfra til Vordingborg Syd.

Vejdirektoratet bemærker hertil, at der er dialog med kommunen om udformningen af sejlrenden, som vil fortsætte til den endelige udformning er på plads.

Vejdirektoratet vil overdrage sejlrenden til Guldborgsund Kommune efter den er anlagt, og kommunen vil selv få ansvaret for den fremtidige vedligeholdelse på lige fod med den eksisterende sejlrende.

Vejdirektoratet vil i det fortsatte arbejde med projektet i samarbejde med Søfartsstyrelsen sikre de fremtidige sejladsforhold i området, når den nye Storstrømsbro er færdig, og den eksisterende Storstrømsbro er revet ned. Vejdirektoratet vil i hele anlægsperioden være opmærksom på sejladsforholdene i området. Bemærkningerne om sejlrenden til Orehoved Havn vil indgå i den fortsatte dialog med Guldborgsund Kommune og Orehoved Havn om projektet. Bemærkninger om sejlrenden til Vordingborg Syd videregives til Banedanmark.

Såfremt der efterlades brokker på havbunden, vil der forinden blive udført en analyse, der belyser betydningen for skibstrafikken. Denne vil blive drøftet med Søfartsstyrelsen. Tilsvarende vil design af den nye sejlrende blive drøftet med Søfartsstyrelsen.

2.23 Vandområder

Naturstyrelsen ønsker at der gennemføres beregninger af anlægsprojektets fulde næringsstofbelastninger på de relevante vandplanområder, således at styrelsen kan vurdere projektets betydning for de relevante vandplanområder.

Vejdirektoratet bemærker hertil, at der i dialog med Naturstyrelsen er udarbejdet et notat, som indeholder de ønskede beregninger af projektets næringsstofbelastninger.

Beregningerne viser, at den samlede kvælstofbelastning for Storstrømsbroprojektets anlægsperiode (2016-21) til vandområderne er beregnet til totalt 20,2 tons kvælstof. Den største belastning over hele perioden vil ske i Storstrømmen (7,7 tons kvælstof og den åbne del af Smålandsfarvandet (7,4 tons kvælstof), som vil udgøre 1-2 % af målbelastningen. Belastningen til øvrige vandområder vil for anlægsperioden udgøre under 1% af målbelastningen for det pågældende vandområde. Merbelastningen vil være midlertidig, og det vurderes at den vil være af en begrænset størrelse, således at den ikke vil være til hinder for opfyldelsen af miljømålene for de enkelte vandområder.

Den totale belastning af Stege Bugt i perioden er beregnet til 1,3 ton kvælstof med det største bidrag beregnet for 2016 på 0,8 ton kvælstof pr. år mens de øvrige år fordeler sig på mellem 0 – 0,2 ton kvælstof pr. år. Dette svarer til mellem 0 til 0,3 % af målbelastningen for området, som er på 236 ton kvælstof pr. år. Merbelastningen fra projektet er således begrænset, og vurderes at være

lavere end usikkerheden på denne beregning og indenfor usikkerheden på modelberegningerne, der ligger til grund for udkastet til vandområdeplan. Det vurderes, at den gode økologiske tilstand, som er opnået for Vandområde 48, Stege Bugt ikke vil blive forringet eller kan ændres som følge af Storstrømsbroprojektet.

Der gennemføres en supplerende høring, hvor borgere og øvrige har mulighed for at komme med bemærkninger omkring forholdet og påvirkningen på vandplanområderne.

Bilag 1. Høringssvar fra kommunale og statslige myndigheder

<p>Nr. 1 Vordingborg Kommune</p>	<p>Vordingborg Kommune har følgende bemærkninger.</p> <p>Vordingborg Kommune er positiv overfor at jernbanestrækningen gøres dobbeltsporet og elektrificeret, og bifalder at rejsetiden reduceres ift. at tiltrække pendlere og kvalificeret arbejdskraft. En øget tilgængelighed til hovedstadsområdet kan betyde bedre eksportmuligheder for det lokale erhvervsliv og bedre muligheder for det lokale turisterhverv.</p> <p>Kommunen ser positivt på, at det lokale erhvervsliv kan få øgede vækstmuligheder i anlægsfasen.</p> <p>Kommunen anbefaler, at broen udformes som en skråstagsbro.</p> <p>Kommunen anbefaler på det kraftigste, at projektet udvides med en reovering af Masnedsundsbroen, så hastigheden kan sættes til 80 km/t af hensyn til sammenhængen med Storstrømsbroen.</p> <p>Anbefaler at afslutningen på landfæstet udformes som alternativ A (dvs. landfæstes bevarer).</p> <p>Kommunens tekniske bemærkninger er som følger.</p> <p>Vordingborg Kommune mener at 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.</p> <p>Vejanlægget mellem Masnedsunds- 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</p> <p>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 kommunen gerne at profilet indrettes, så der både er plads til biler, cykler og gående.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Adgang til gammel dæmning skal indrettes så der er adgang for cykler, gående og ikke mindst handicappede.</p> <p>Det skal sikres at det er muligt at gå rundt om Masnedø.</p> <p>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.</p> <p>Det anbefales at vejdirektoratet tidligt identificerer og ansøger om tilladelser og godkendelser, som er nødvendig for projektets udførelse og hvor Vordingborg Kommune har afgørelseskompetencen.</p> <p>Med hensyn til Vordingborg Kommunes Vesthavns fremtidige udvikling foreslås at jernbaneanlægget forberedes for en eventuel fremtidig godstransport.</p>
--	--

	<p>Midlertidigt areal for interimssveje 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.</p> <p>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.</p>
<p>Nr. 2 Guldborgsund Kommune</p>	<p>Guldborgsund Kommune har følgende bemærkninger til VVM-redegørelsen.</p> <p>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 dæmningens 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.</p> <p>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 rapporten (s. 82) anbefaler VD den løsning, hvor dæmningen reduceres til 4 m.o.h., hvilket også er forslaget i det tilvalg, der er beskrevet i 11.3. Friluftsmæssigt kan der dog være en idé, at bevare en del af den yderste del af dæmningen, så kan etableres et udsigtspunkt på spidsen af denne.</p> <p>Guldborgsund Kommune ønsker yderligere dialog med Vejdirektoratet om, hvordan den eksisterende dæmning skal udformes inden overdragelse til kommunen.</p> <p>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</p>

den eksisterende dæmning. VD skriver i rapporten 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 det 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 projektet 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 (som på figur 9.15) eller på anden vis forhindre ophobning af tang, m.m.

En opfyldning mellem den nye og den eksisterende dæmning og vest for den nye dæmning (vist på figur 9.15) kan desuden højne de rekreative muligheder i området.

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 Falstersiden og Masnedøside. 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 facadeisolering af bolig gennem BaneDanmarks ordning. Denne mulighed bør også fastholdes i forbindelse med den nævnte kontrol i rapporten, 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, herun-

der 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 støj-afskærmning, 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 indeklemt 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 (turisme?).

Efter kortet 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 Gåben-sevej 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 sørgt for støjreducing.

Sejlrenden

Sejlrenden til Orehoved havn. En ny sejlrende som beskrevet i rapporten 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 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. Derfor forventer Guldborgsund Kommune at fremtidig oprensning af den ny sejlrende, så der til stadighed er 7 m. vanddybde, er en statslig opgave.

Arbejdsvej.

Linjeføringen for den midlertidige arbejdsvej uden om Orehoved der er beskrevet i rapporten 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. Vejen 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 VD.

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.

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 ventepads ved Storstrømsvej, så der kan etableres en cykelrastepads på ventepadsen.

Naturstier.

I rapporten fra VD 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. Et sammenhængende stisystem mellem Gåbense Havn/Gåbense, Orehoved og et eventuelt udsigtspunkt på spidsen af dæmningen kan gøre området attraktivt som udflugtsmål. Det vil være hensigtsmæssigt, at det sammenhængende stisystem føres under dæmningen til den nye Storstrømsbro.

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 ventepads 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.

Natur

De for naturområdets relevante emner (national og international naturbeskyttelse, kulturarv mv.) er tilstrækkeligt belyst i VVM-redegørelsen.

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 mellemoplag 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 okkerudsivning 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. baneareal 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

	<p>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.</p> <p>Guldborgsund Kommune forventer at Vejdirektoratet sikrer, at vejarealer, der overgår til anden anvendelse, ikke udgør en risiko ved fremtidig anvendelse.</p> <p>Øvrigt: Det fremgår af redegørelsen, at det ikke forventes, at Region Sjælland vil undersøge og oprense de 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.</p>
<p>Nr. 3 Lolland Kommune</p>	<p>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.</p> <p>Forslag til anlægslov for etablering af en ny Storstrømsbro og nedtagning af den eksisterende Storstrømsbro giver ikke anledning til nogen bemærkninger fra Lolland Kommune.</p> <p>Kommunen vil dog gerne tilslutte os Femern Belt Developments bemærkninger i deres høringssvar 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.</p>
<p>Nr. 4 Kulturstyrelsen</p>	<p>Kulturstyrelsen vurderer VVM ud fra følgende kulturhistoriske værdier:</p> <ul style="list-style-type: none"> • fortidsminder under terræn og kulturarvsarealer • fortidsminder i vandet • fredede fortidsminder • fredede bygninger • kulturmiljø <p>Styrelsen mener at VVM undersøgelsen tage rimeligt hensyn til de kulturhistoriske værdier på landjorden, og har følgende at bemærke:</p> <p>Havbunden: Med hensyn til søterritoriet vil det være Vejdirektoratet bekendt, at der i forbindelse med de marinarkæologiske forundersøgelser blev gjort fund af beskyttede fortidsminder på havbunden, hvor "ny Orehoved sejlrende" påtænkes gravet. Da det ikke kan udelukkes, at lignende fund kan dukke op andre steder på anlægsområdet, bør Vejdirektoratet og Kulturstyrelsen snarest belejligt indlede drøftelser af, hvorledes denne udfordring håndteres."</p> <p>Landjorden: På landjorden har VD indledt samarbejdet med de implicerede museer Museum Sydøstdanmark og Museum Lolland-Falster, og der er udarbejdet en omfattende Arkæologisk Analyse af landsjordsområdet. Deraf følger en række arkæologiske undersøgelser.</p>
<p>Nr. 5 Søfartsstyrelsen</p>	<p>Søfartsstyrelsen har ingen indvendinger og kan henvise til den dialog og de aftaler, der allerede er mellem Vejdirektoratet og Søfartsstyrelsen.</p> <p>Dog bemærkes det, at der i VVM-redegørelsens afsnit 6 om fjernelsen af den gamle bro nævnes muligheden for evt. at efterlade betonbrokker på havbunden. Derved vil der opstå "bunker" med deraf følgende dybdeforringelser på 1-2 meter .</p>

	<p>Søfartsstyrelsen har tidligere oplyst, at en reduktion i vanddybden som udgangspunkt ikke kan accepteres.</p> <p>Hvis der ønskes efterladt brokker, der formindsker vanddybden, så skal der forinden laves en analyse, som belyser betydningen for skibsfarten.</p> <p>Dette fremgår også af bemærkningerne til forlaget til anlægsloven, hvorfor Søfartsstyrelsens interesser umiddelbart tilgodeset.</p> <p>Søfartsstyrelsen bemærker dog at der endnu ikke er givet endelig udtalelse eller taget endelig stilling til de sejladmæssige forhold, herunder gennemsejlingsbredder og højder samt afmærkning af disse.</p>
<p>Nr. 6 Kystdirektoratet</p>	<p>Kystdirektoratet bemærker, at der påtænkes at anvendes pingere, af hensyn til marsvin, ved sprængning af den eksisterende bro. Kystdirektoratet anbefaler, at der anvendes "sælskræmmere" som akustiske skræmmere i stedet for pingere, da disse har bedre effekt. Kystdirektoratet anbefaler også, at der anvendes sælskræmmere ved ramning og lignende støjende anlægsarbejde.</p>
<p>Nr. 7 Miljøstyrelsen</p>	<p>Vurdering af basismetoder og alternativer</p> <p>Afsnit 3, side 11: "Der er lagt vægt på at beskrive metoder, som forventes at have størst mulig indflydelse på miljøet, således at en evt. VVM godkendelse lettere vil kunne omfatte evt. alternativer metoder, som kunne tænkes foreslået af fremtidige entreprenører i forbindelse med udbud og kontrahering."</p> <p>Vurderingen af affaldsmængder (Miljøvurdering, VVM redegørelse, del 1) og de heraf afledte miljøkonsekvenser synes at fokusere på de valgte basismetoder, hvad angår nedrivningen og ikke de i afsnit 4.2 nævnte alternativer. Afsnit 7.3, side 30: "Der vil kunne forekomme maksimale støjniveauer, der er højere, end de beregnede middelværdier."</p> <p>Miljøstyrelsen skal bemærke, at der mangler angivelse af beregnede støjbelastninger ved boliger, eksempelvis i 5 d intervaller. Miljøstyrelsen er derfor af den opfattelse, at kommende udbud og kontrahering ikke vil omfatte de alternative metoder, som måske ville resultere i bedre miljøhensyn. VVM-redegørelsen bør derfor vurdere alternativerne på lige fod med basismetoden.</p> <p>Uafklarede Forhold</p> <p>Der er flere steder forhold, der endnu ikke er afklaret. Her bør det fremgå, hvilke konsekvenser disse forhold har på den samlede VVM-redegørelse.</p> <p>Eksempler</p> <p>Afsnit 4.3.1. Mængder: "Mængder i forbindelse med evt. retablering af dæmninger..., da omfanget af retablering af dæmninger på nuværende tidspunkt ikke er klart."</p> <p>Afsnit 4.7.3. "Retablering af midlertidige arbejdskanaler: afhængig af resultatet af igangværende miljøundersøgelser kan hel eller delvis efterfyldninger dog komme på plads. "</p> <p>Sedimenter (affald?)</p> <p>Det fremgår, at der i vurderingen arbejdes med en forudsætning, hvor alt opgravet havbundsmateriale som udgangspunkt skal klappes. Flere steder står der imidlertid, at der arbejdes med andre muligheder.</p> <p>Eksempler</p> <p>Af afsnit 3.1.2 "landanlæg" (side 16) fremgår det, at der arbejdes med en mulighed for "en landindvinding mellem den nuværende kystlinje mod Orehoved og den nye dæmningsspids".</p> <p>Af afsnit 3.1.6 "klapning af marine overskudsmaterialer på kogrunden" (side 21) fremgår det, at det overvejes at anvende området mellem den gamle og den nye dæmning på Falsterside til deponering af jord med henblik på en kystudligning.</p> <p>Af afsnit 8.6 "konsekvenser i driftsfasen" (side 92) fremgår det, at der vil kunne "foretages en terrænregulering, hvor et evt. overskudsjord fra anlægsarbejderne kan deponeres (se Figur 8-13). Herved udignes kystlinjen delvis, så der ikke påstår spidse vinkler mellem kysten og dæmningsanlæggene ..."</p> <p>Af afsnit 13.5.3 (side 147) fremgår det, at det er sandsynligt, at sedimentmængderne, som</p>

klappes, vil være mindre, ”der arbejdes på at genbruge mest muligt at materialet indenfor projektet til f.eks. genopfyldning af arbejdskanaler og til fyld i dæmninger m.m.”

Som Miljøstyrelsen læser udkastet til VVM-redegørelse overvejes det at lave en landindviding/kystudligning. I redegørelsen er denne landindviding/kystudligning imidlertid ikke beskrevet nærmere. Der er med andre ord ikke foretaget en vurdering af de miljømæssige konsekvenser heraf, ligesom det heller ikke står klart, hvilket materiale der i givet fald vil skulle anvendes (jord og/eller sedimenter), i hvilke mængder, med hvilke egenskaber og med hvilken forureningsgrad. Endelig er der ikke taget stilling til, om alt eller dele af havbundsmateriale(t) skal betragtes som affald. Hvi materialet vil blive anvendt på andre måder, end det fremgår af metodebeskrivelsen, skal dette miljøvurderes og godkendes.

Metode ved Miljøvurdering

Hvor er metoden med de 4 kriterier anvendt, og hvordan er kriterierne indbyrdes vægtet?

Potentielle Påvirkninger

Afsnit 4.3., side 43. Tabel 4-5 ”Nedrivningsfase. Oversigt over aktiviteter og potentielle påvirkninger a nedrivninger af eksisterende bro”. I tabellen anvendes ”affald” som ”receptor, der potentielt påvirkes”. Hvordan kan affald være en receptor?

Lovgrundlag

Afsnit 6, side 55. ”Lovgrundlag”. For områderne jord og affald er lovgivningen angivet meget overordnet og ikke fyldestgørende. Der er en del lovgivning (hovedsageligt på bekendtgørelsesniveau) på de to områder, som ikke er nævnt. Særligt kan nævnes affaldsbekendtgørelsen, jordflytningsbekendtgørelsen, restproduktbekendtgørelsen, deponeringsbekendtgørelsen, bekendtgørelse om selektiv nedrivning af statsbygninger m.v. Desuden henledes opmærksomheden på ”NKM 96, Nedbrydningsbranchens MiljøKontrolordning 1996).

Risikovurdering af Overfladevand

Generelt kan nævnes, at jord ikke er risikovurderet i forhold til overfladevand (men efter det oplyste alene i forhold til grundvand), jf. jordforureningslovens § 6 og bekendtgørelse 1552 af 17. december 2013 om fastlæggelse af indsatsområder for den offentlige indsats over for forurenede jord, jf. eksempelvis afsnit 15.3.4., side 183.

Miljøstyrelsen henstiller til, at der også foretages en risikovurdering i relation til overfladevand.

Aftaler/tilladelser

Afsnit 15.3.4., side 183. ”Jordhåndtering”. Det fremgår, at der skal laves aftaler med kommunerne om ”mellemoplæg”. Det bør vurderes, om der i stedet er tale om, at der skal indhentes tilladelse efter miljøbeskyttelsesloven.

Affaldsterminologi

Generelt kan nævnes, at Miljøstyrelsen vurderer, at der er behov for en præcisering af de affaldsbegreber, som anvendes i vurderingen. I vurderingen anvendes bl.a. begreberne genbrug, bortskaffelse, nyttiggørelse og genanvendelse. Disse begreber har alle en særlig affaldsretlig betydning og bør anvendes i overensstemmelse hermed. Bl.a. fremgår det af afsnit 19.3.3. ”Beton – underbygning, landfæster og viadukt”, side 219, at ”Rene beton- og granitbrokker fra nedrivning af underbygningens pillefod, parament og piller kan påregnes genanvendt i projektet, enten som opfyld i arbejdskanaler fra anlæg af den nye bro, udjævnet som rev i den eksisterende brostracé eller som erosionsbeskyttelse ved den nye brostracé.”

Miljøstyrelsen henstiller til, at der foretages en fornyet vurdering af, om disse anvendelsesformer kan betragtes som genanvendelse i affaldsbekendtgørelsens og affaldsdirektivets forstand, eller om der er tale om anden nyttiggørelse. I det omfang den fornyede vurdering fører til, at de nævnte anvendelsesformer ikke (alle) kan betragtes som genanvendelse, bør dette præciseres, således at det fremgår, hvilke mængder der forventes genanvendt, og hvilke mængder der forventes anvendt til anden

nyttiggørelse (eller bortskaffet). (Afsnit 19.3.4 "Bortskaffelsesfordeling", side 221).

Affaldsstrømme

Generelt er det Miljøstyrelsens opfattelse, at der mangler en tabel med samlet oversigt over affaldsstrømmene for henholdsvis anlægsfasen og nedrivningsfasen. Hermed menes en præcisering af fordelingen af de forskellige affaldsfraktioner. Hvilke mængder går til behandling (og hvilken behandling), og hvilke mængder efterlades på stedet (og spredes til det omkringliggende miljø) (og hvordan skal dette klassificeres?)

Prøvetagning

Generelt bemærkes, at der er foretaget relativt få prøver af, i hvilket omfang der fremkommer miljøfremmede stoffer i byggematerialerne. Dette medfører en vis usikkerhed i forhold til, hvilke dele af materialerne, der kan nyttiggøres. Dette bør afspejles i opgørelsen af hvilke mængder affald, der kan gå til de forskellige anvendelser, fx med angivelse af interval. Dette gælder eksempelvis også procentangivelsen i afsnit 19.2.3., side 211, særligt set i lyset af de usikkerhedsfaktorer på opgørelserne af hvilke mængder der går til hvilke typer behandling.

Pesticidrester

Afsnit 19.2.1., side 207. Her tales nedrivning af et gartneri. Miljøstyrelsen henstiller til, at det undersøges, om drivhuset og materialerne på drivhuset er forurenede med pesticidrester.

Affaldsregulativer

Afsnit 19.2.3., side 210. Her tales om kommunale affaldsregulativer. Efter Miljøstyrelsens opfattelse bør det vurderes, om bygningsaffaldet kan klassificeres som kildesorteret genanvendeligt erhvervsaffald egnet til materialenyttiggørelse. I bekræftende fald er dette affald som udgangspunkt ikke underlagt den kommunale anvisningspligt og -ret, men skal følge de særlige regler i affaldsbekendtgørelsen, som vedrører dette affald.

Kildesortering

Afsnit 19.2.3., side 210. Det bør præciseres, at uglaseret tegl, beton, jern og metal, gips, stenuld, jord, asfalt og natursten samt blandinger af disse skal kildesorteres, jf. affaldsbekendtgørelsens § 65, stk. 2.

PCB-screening og Anmeldelse

Det bemærkes, at affaldsbekendtgørelsen stiller krav om screening og eventuel efterfølgende kortlægning af PCB i bygninger og anlæg og om anmeldelse af affaldet, jf. affaldsbekendtgørelsens kapitel 13.

Arbejdsmiljøregler

Generelt skal Miljøstyrelsen anmode om, at der redegøres for, hvorfor foranstaltninger i medfør af arbejdsmiljøreglerne vurderes tilstrækkelige til at sikre også det omgivende miljø mod påvirkninger fra sanering og nedrivning af forurenede byggematerialer, se eksempelvis afsnit 19.2.3., side 211.

Affald til Forbrænding

Afsnit 19.2.3., side 211. Det bemærkes, at affald til forbrænding heller ikke omfatter tryk-imprægneret træ.

Broens underdel

Det fremgår af afsnit 19.3.1, side 216, at det antages, at betonen i broens underdel er uforurenede, og at der derfor kun er taget én prøve af betonen. Miljøstyrelsen vurderer, at det bør angives, hvad denne antagelse bygger på.

Miljøbelastningen af sprængningen af broens underdel

Miljøstyrelsen anmoder om, at der redegøres for miljøbelastningen af sprængningen af broens underdel, ligesom styrelsen også skal anmode om, at eventuelle alternativer til sprængningen belyses.

PCB-holdigt affald

Miljøstyrelsen skal gøre opmærksom på, PCB-holdigt affald, herunder maling, skal håndteres efter særlige regler vedrørende PCB.

Støj fra Anlægsarbejderne

Afsnit 9.2, side 79-80. Myndigheder og metoder nævnes kommuner med udgangspunkt i forskrifter for støj fra anlægsarbejder og de vejledende grænseværdier for virksomhedsstøj. Det er praksis, at Miljøstyrelsens vejledninger for beregning (5/1993) og måling (6/1984) af støj fra virksomheder anvendes ved regulering af støj fra anlægsarbejder, hvor der også er bevægelige støjkluder som lastbiler etc. Man kan dog ikke skrive, at der tages udgangspunkt i Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for virksomhedsstøj. Miljøstyrelsen har ikke vejledende støjgrænser for støj fra bygge- og anlægsarbejder, men der har dannet sig en praksis for anvendelse af de nævnte grænseværdier på 70 og 40 dB. Anvendelsesområdet for lokale forskrifter efter miljøaktivitetsbekendtgørelsen giver anledning til usikkerhed. I hvert fald meget store og langvarige bygge- og anlægsarbejder med potentielt store miljømæssige konsekvenser må som udgangspunkt antages at falde uden for bekendtgørelsens anvendelsesområde. Kommunen kan gribe ind med hjemmel i Miljøbeskyttelseslovens § 42. Dette bør konsekvensrettes i referencer og øvrige rapporter/bilag.

Støj fra Sprængninger

Afsnit 6.2, side 24: "Sprængningerne kan ikke umiddelbart sammenlignes med de normale støjvilkår for anlægsstøj, da der er tale om 49 meget korte enkelthændelser i dagperioden, hvis gener vil kunne forebygges ved at informere de omkringliggende beboere om tidspunkterne." Det er meget vigtigt at informere om aktiviteterne, og Miljøstyrelsen skal anbefale, at der i VVM-tilladelsen fastsættes vilkår om annoncering af sprængningerne.

Støj fra Nedknusning

Afsnit 6.2, side 24: "Nedknusningen kan tage op til 14 måneder. Det kan foregå på mobilt nedknusningsanlæg placeret på et af de udpegede havne- eller arbejdsarealer. Nedknusning vil ske i dagtimerne med støjniveauer svarende til 70 dB i 100 meters afstand og 50 dB i afstand af omkring 500 meter. Støjen kan om nødvendigt dæmpes med midlertidig støjafskærmning." Miljøstyrelsen skal bemærke, at der bør tages højde for støjbelastningen ved placeringen.

Støj fra eksternt Produktionsareal

Afsnit 6.1.1, side 23: Der nævnes mulighed for et eksternt produktionsareal i Nakskov for broelementer. Her vurderes det, at der ikke vil opstå væsentlige støjgener fra aktiviteterne. Der bør foretages en vurdering og beskrivelse af, støjbelastningen ved produktion og transport af broelementerne med udgangspunkt i de vejledende grænseværdier for eksternt støj fra virksomheder. MST-vejledning 5/1984. Cementstøberier, betonstøberier (herunder betonelementfabrikker og betonvarefabrikker) samt betonblanderier med en produktion på mere end eller lig med 20.000 tons pr. år. er omfattet af Bekendtgørelse om godkendelse af listevirksomhed og skal have en miljøgodkendelse.

Støjudbredelsesko

Afsnit 7.1-7.2, side 28-29. Der henvises til bilag med støjudbredelseskort. Miljøstyrelsen skal bemærke, at det ville være fint om antallet af støjbelastede boliger blev angivet her og i sammenfatningens afsnit 2.2. Tabel 9 og 10 angiver beregnede støjbelastninger i forskellige afstande, men beskrivelsen bør også omfatte antal boliger, der bliver udsat for de beregnede støjbelastninger, eksempelvis angivet i 5 dB-intervaller. Opgørelsen kan evt. differentieres for forskellige faser af byggeriet, på samme måde som det er gjort i forbindelse med Metrobyggepladserne.

Side 29: Sprængning af pillefodder.

Miljøstyrelsen finder, at det er fint, at sprængningen vurderes særskilt. Der bør være krav og vilkår for annoncering.

	<p>Støj fra anlæg og Nedrivning Afsnit 7.3, side 30: "Selvom der anlægsfasen medfører kraftig støj i området, må det på grund af den korte tidsperiode og de få boliger der bliver berørt, betragtes som en mindre påvirkning af miljøet." Miljøstyrelsen skal bemærke, at hvis det eksterne produktionsareal i Nakskov Havn anvendes til produktion af betonelementer, vil der være tale om støjbelastning af et boligområde få hundrede meter nord for arealet i flere år. I øvrigt anføres det i beskrivelsen, at "For de mest støjende arbejder der udføres udenfor normal arbejdstid, vil grænseværdien overskrides selv i stor afstand fra anlægsarbejdet."</p> <p>Støjbelastninger ved boliger Afsnit 7.3, side 30: "Der vil kunne forekomme maksimale støjniveauer, der er højere, end de beregnede middelværdier." Miljøstyrelsen skal bemærke, at der mangler angivelse af beregnede støjbelastninger ved boliger, eksempelvis i 5 dB intervaller.</p>
<p>Nr. 8 Naturstyrelsen</p>	<p>Naturstyrelsen har følgende bemærkninger til VVM-redegørelsen.</p> <p>Råstoffer: Det angives i VVM-rapporten at der skal bruges op til 1 mio. m³ fyld og jord til dæmningsanlæg, hvortil der kan indvindes råstoffer og/eller der kan anvendes overskudsmateriale og restprodukter. Da der må påregnes at kunne blive behov for at indvinde hele mængden som råstoffer, bør det uddybes om materialerne forventes at kunne indvindes fra eksisterende råstofgrave og indvindingsområder, inden for en relevant afstand, hvor der må antages at kunne levere materialer med den ønskede kvalitet, og i hvilke mængder der er tilladelse til at indvinde i disse områder, og om de nødvendige mængder på denne baggrund kan forventes fremskaffet uden væsentlige virkninger på områdets øvrige forsyning med råstoffer.</p> <p>Såfremt det ønskes at udlægge et bygherreområde til indvinding af råstoffer på havet, skal Naturstyrelsen gøre opmærksom på, at der, jf. Råstoflovens §20 først gives tilladelse til geologisk og miljømæssig efterforskning af et område, og at der på baggrund af resultaterne heraf gives tilladelse til udlægning af området. Afhængig af de ansøgte mængder, områdets beliggenhed m.v. kan der i den forbindelse blive behov for at udarbejde en selvstændig VVM-vurdering efter råstofloven. Hvis denne proces ikke skal forsinke projektet, er det hensigtsmæssigt på et tidligt tidspunkt at afklare, om det er relevant at få udlagt et bygherreområde.</p> <p>Såfremt det ønskes at nyttiggøre materialer fra f.eks. uddybningsarbejde, bør dette belyses i VVM-redegørelsen, f.eks. ved at opstille scenarier for hvilken virkning det vil have, ved forskellige fordelinger mellem f.eks. råstofindvinding, nyttiggørelse og klapning.</p> <p>Landskab: I forhold til de landskabelige forhold fremgår det af VVM-undersøgelsen, at der på Masnedø er taget landskabelige hensyn ved broens landfæste. Vejdæmningen er her trukket ca. 100 m tilbage på land af hensyn til bl.a. den pågældende kyststrækning. På Falstersiden er det planlagt, at der skal anlægges en ca. 400 m lang dæmning ud i Storstrømmen. Dæmningen er knapt 8 m høj ved land og ca. 14 m høj det sted, hvor dæmningen ender. Bredden på dæmningen er ca. 100 m. Det anføres bl.a. i VVM-undersøgelsen, hvilket også fremgår af forslaget til anlægsloven, at <i>"På Falster vil landskabet ved Orehoved blive påvirket væsentligt af anlægget af den nye bro, idet den ca. 400 m lange dæmning, som går ud fra kysten mod nordvest til broen, vil skabe en ny væsentlig visuel barriere. Det gælder såvel set fra det bagvedliggende landskab som kystlandskabet samt på vandfladen mellem broen og Orehoved Havn. Barrierevirkningen forstærkes af, at den nye bro forløber i en spids vinkel fra kysten mod nordvest"</i>.</p> <p>Naturstyrelsen er enig i, at den planlagte dæmning vil udgøre en væsentlig landskabelig påvirkning. Styrelsen går derfor ud fra, at det indgår i Vejdirektoratets overvejelser, hvorvidt broens landfæste på Falstersiden kan anlægges, sådan at den landskabelige påvirkning vil være mindre markant.</p> <p>Klapning: På side 150 fremgår det at der er fundet forhøjede koncentrationer af tungmetallerne kob-</p>

	<p>ber og cadmium i kogrundens nærfeltsområde som helhed. Naturstyrelsen vil gerne bede om at se analyseresultaterne af de enkelte prøver inden for nærfeltsområdet.</p> <p>På side 157 fremgår det at koncentrationerne af miljøfarlige stoffer i gennemsnit ligger under klapvejledningens nedre aktionsværdi. Ligger alle de enkelte prøver under nedre aktionsværdi? Hvis de ikke gør, vil Naturstyrelsen gerne bede om at se analyserne.</p> <p>Forhold til Vandplan 1</p> <p>I forhold til at vurdere VVM-redegørelsen i relation til vandplaner drøftes spørgsmålet bilateralt mellem Vejdirektoratet og Naturstyrelsen, herunder hvilke oplysninger der skal foreligge, for at Naturstyrelsen kan vurdere projektets betydning i de relevante vandplan-vandområder. Det er vigtigt, at den fulde næringsstofbelastning i absolutte mængder fordelt på de relevante vandplan-vandområder belyses, hvilket ikke er indeholdt i det nuværende VVM-materiale.</p> <p>Bilag IV arter</p> <p>Det bemærkes, at fældning af træer og nedrivning af bygninger med flagermus kun kan foretages, hvis den økologiske funktionalitet kan opretholdes, jf. Naturbeskyttelseslovens § 29 a, stk. 2: "Yngle- eller rasteområder for de arter, der er nævnt i bilag 3 til loven, må ikke beskadiges eller ødelægges." (jf. Habitatdirektivet artikel 12). Dette tages der ikke stilling til i VVM-redegørelsen.</p>
--	---

Bilag 2. Høringssvar fra virksomheder og foreninger

<p>Nr. 9 Femern Belt Development</p>	<p>Femern Belt Development har følgende bemærkninger til VVM redegørelsen</p> <p>Etablering af en ny Storstrømsbro er en vigtig brik i den samlede trafikale forbindelse mellem Skandinavien og resten af Europa. Aksen mellem København-Hamborg bliver styrket gennem etablering af både den nye dobbeltsporede, elektrificerede jernbane og den nye 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 fra den sydlige del af regionen mod København. Dermed kan man forvente en øget bosætning og etablering af virksomheder i den sydlige del af regionen, forudsat den nuværende trafikbetjening af stationerne på strækningen fra Rødbyhavn til Ringsted som minimum opretholdes.</p> <p>Fra FBD's side vil vi anbefale, at den nye Storstrømsbro udformes som en skråstagsbro, da det visuelt vil harmonere bedst med pylonerne på Farøbroen.</p> <p>Vi vil fra FBD's side anbefale, at man indregner det tilvalg i anlægsoverslaget, at ombygge Madsned Sundbroen, så vejprofilet gøres bredere, og så hastigheden for den lokale trafik på hele strækningen over Storstrømsbroen, over Masnedø og Madsned Sundbroen 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 mere effektiv i det daglige.</p> <p>Af redegørelsen 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, vil vi anbefale, at man i kontraktforhandlingerne med entreprenørerne tilstræber en åbning af Storstrømsbroen så tidligt som muligt, således at Storstrømsbroen er klar senest når anlægsarbejderne med</p>
--	--

	<p>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 regionen.</p>
<p>Nr. 10 Akademirådet</p>	<p>Akademiraadet vil anbefale skråstagsbroen af følgende årsager:</p> <p>Skråstagsbroens fremtræden udgør i højere grad end bjælkebroen et ikonografisk vartegn for stedet og forbindelsen. Tværsnittet har gode slanke proportioner, og pylonerne fremstår med fin graciøsitet og som en betydelig smukkere markering af et særligt sted på broen. I kontrast til horisont og kurve opstår et sted - og ikke blot en bevægelse.</p> <p>Akademiraadet ser det som en langt mere elegant løsning, at den indbyrdes afstand og proportionering af de bærende søjler generelt fastholdes i skråstagsbroen i modsætning til bjælkebroen, hvor spatieringen fremstår uharmonisk.</p> <p>Rådet vil også anbefale, at Vejdirektoratet i udbuddet af broen tager højde for, at det færdige design for både broens grundform og aptering nøje følges af entreprenøren. Dette er af stor betydning for harmonien i den samlede fremtræden.</p> <p>Raadet har derudover følgende kommentarer:</p> <p>Henstiller til en bevidst udformning - også af designelementerne på broen – således at alle mindre delelementer understøtter det samlede udtryk, nat og dag.</p> <p>Den landskabelige sammenhæng er fint tilgodeset gennem passagen under broen på Masnedø, men broen mangler en grundigere stillingtagen til den landskabelige sammenhæng, både på Masnedø og på Falster.</p> <p>På Masnedø bemærkes, at den massive eksisterende dæmning bør omformes med gennembrud, og på Falster må kystlinjen kunne udformes med større indlevelse i det eksisterende landskab.</p> <p>Rådet vil desuden kraftigt anbefale, at der tænkes billedkunstneriske udsmykninger ind i bro- og anlægsprojektet, og helst i en tidlig fase af projektet. Det bemærkes, at der i Danmark er mange fine eksempler på, at kunst udformes og skabes som udsmykninger sammen med et byggeri. I et så vigtigt samfundsprojekt som Storstrømsbroen, er der en unik mulighed for at skabe nye og enestående kunstneriske værker, værker som vil blive set af de mange, der passerer henover broen og af de, som opholder sig i området. Der henvises til Statens Kunstfonds Legatudvalg for Billedkunst, som varetager udsmykninger i det offentlige rum.</p>
<p>Nr. 11 Danske Havne</p>	<p>Danske Havne finder det væsentligt, at broen ikke besværliggør adgangsforholdene fra land- og søsiden til de nærliggende havne i Vordingborg og Orehoved under og efter opførelsen af den nye Storstrømsbro.</p> <p>Håndteringen af tung trafik over den nye bro vil skabe nye transportruter og udviklingsmuligheder for erhvervslivet. For den fremadrettede udvikling er det væsentligt, om Vejdirektoratet tager højde for adgangen til de pågældende havne fra både land- og søsiden. Sejlrenden er særlig vigtig. En ny sejlrende bør som udgangspunkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • have minimum samme dybde som den nuværende sejlrende, • have en optimal afstand til den nye bro, så adgang ad søvejen ikke unødigt besværliggøres af krav om lods ved alle anløb, • tage højde for strømforhold og sejlrendens placering, så udgifter i forbindelse med vedligeholdelse ikke bliver en uforholdsmæssig byrde for driften. <p>Der er tale om massive investeringer i årene frem med store infrastrukturprojekter i Syd-Sjælland, Falster og Lolland med både Storstrømsbroen og Femern-forbindelsen. Projek-</p>

	<p>terne vil skabe flere synergieffekter og udviklingsmuligheder for det lokale erhvervsliv. Hvis disse muligheder skal have lokalt afsæt og sikre værditilførsel til det fremtidige transitgods, så er infrastrukturen og adgangsforholdene en væsentlig forudsætning.</p>
<p>Nr. 12 Orehoved og omegns Beboerforening</p> <p>Lennart Scharff, formand Ahornvej 2a Orehoved DK-4840 Nørre Alslev</p> <p>Lennart Scharff, scharff@smilemail.dk –</p>	<p>Orehoved og omegns Beboerforening mener at en arbejdsvej til Orehoved Havn bør laves som permanent vej og har forstået det således, at såfremt kommunen vil finansiere forskellen mellem arbejdsvej og permanent vej, vil Vejdirektoratet i udbudsmaterialet bede om en permanent vej.</p> <p>På vegne af borgerne i Orehoved anføres det, at der er en overvejende positiv stemning for den nye, kommende bro – men også en del bekymring. De havde oprindeligt håbet på, at Orehoved Havn kunne blive den kommende udskibningshavn for elementer til broen, men håber nu på, at der kan blive tale om at Orehoved Havn alligevel får en vis andel af de kommende aktiviteter. Det vil afgjort være til gavn for udviklingen af landsbyen.</p> <p>Projektet giver også anledning til en vis bekymring over, at de nu i de kommende år skal se frem til at være nabo til en byggeplads der, som det blev anført i forbindelse med Borgermødet i Nørre Alslev Hallen 10.12.2014, givet vil medføre (citater): "røg, støj og møg", og er i den forbindelse tilfredse med, at Vejdirektoratet har lovet at holde naboerne så godt orienterede som muligt omkring kommende aktiviteter.</p> <p>I forbindelse med hvilken type bro der opføres, er stemningen i Orehoved den, at der foretrækkes en skråningsbro med pylon, dog med den reservation, at såfremt en bjælkebro giver mindre støjgener i driftsfasen, foretrækkes en sådan.</p> <p>Borgernes bekymringer drejer i det væsentlige sig om:</p> <p>Ejendommene i Brovænget og det tilhørende nærområde vil blive væsentligt berørt visuelt og specielt støjmæssigt i driftsfasen, og mener derfor afgjort, at Brovænget skal støjafskærmes så godt som overhovedet muligt af vold og/eller skærm</p> <p>Foreningen mener, at en 400 m lang dæmning er en betydelig og uønsket ændring i landskabet, og som det er anført i rapporten: Landskabet ved Orehoved vil blive påvirket væsentligt, og skabe en ny visuel barriere. En dæmning vil givet medføre en del stillestående vand i hjørnerne med deraf følgende lugtgener, hvilket undgås hvis broen føres helt ind til kystlinjen, på samme måde som det er tilfældet på Masnedø. De vil helst fuldstændigt undgå en dæmning og ser gerne, at kystlinjen bevares og at broen føres helt ind til denne. Det forstås at Vejdirektoratet arbejder med en mulig opfyldning af arealet mellem den nye og den gamle dæmning, og er af den opfattelse, at der i så fald vil der blive længere til kystlinjen og der er en del ejendomme der mister en ellers fantastisk havudsigt. Hertil kommer, at hvis man ankommer til Falster via den nye Storstrømsbro, vil man få den opfattelse, at Falster nærmest "ligger i læ" af en dæmning. Det giver et forkert indtryk af et ellers naturskønt område. Foreningen anmoder derfor indtrængende om, hvis der bliver tale om en dæmning – at denne dæmning bliver så lav og så kort som overhovedet teknisk muligt. Foreningen forstod på borgermødet, at dette ville føre til en fordyrelse af projektet med ca. 300.000 kr. pr. meter længere bro. I forhold til den totale anlægssum for broen, bemærkes at denne fordyrelse i deres øjne er marginal – men med stor æstetisk betydning for områdets naturværdi og for de berørte ejendomme – et hensyn man tilsyneladende har taget omkring et nedlagt fort på Masnedø, men ikke i et område hvor der rent faktisk bor mennesker.</p> <p>Hvis/når der anlægges en arbejdsvej rundt om Orehoved, vil foreningen stærkt opfordre Vejdirektoratet og Guldborgsund Kommune til at gå ind i en konstruktiv dialog omkring at gøre denne omfartsvej permanent, idet der allerede nu er en væsentlig trafikbelastning på Orehoved Langgade. Denne dialog opfordres også til føres med de erhvervsvirksomheder i området, der vil være potentielle brugere af en permanent omfartsvej. Det er endvidere</p>

	<p>nødvendigt, at man går i direkte dialog med berørte ejendomme omkring linjeføringen af omfartsvejen.</p> <p>Omkring den planlagte vej der skal føres fra Orehoved Langgade og under den kommende dæmning, gøres opmærksom på, at netop på denne strækning er der ret store oversvømmelsesproblemer i regnvejs- og tøbrudsperioder og vi mener derfor at anden linjeføring bør overvejes.</p> <p>Sluttelig er foreningen i forbindelse med nedrivning af den gamle Storstrømsbro bekymrede for, at der eventuelt skal gennemføres sprængninger i forbindelse hermed. Fra ekspertise i sprængstoffer er vi blevet gjort opmærksomme på, at netop fordi der i undergrunden er vandholdigt blåler, vil sprængninger kunne medføre voldsomme vibrationer der kan lede til sætningsskader på ejendomme i nærområdet. Vi beder derfor om at man nærmere analyserer eventuelle sådanne konsekvenser af sprængninger inden man endeligt tager stilling til nedrivningsmetoder. I forbindelse med nedrivningen mener foreningen også, at dæmningen ved den nuværende bro bør fjernes. Dette vil give bedre vandgennemstrømning og mindre lugtgener i området.</p> <p>Foreningen er endvidere af den opfattelse, at for de ejendomme der er direkte berørt af støj og udsigtsmæssigt af broen, er ejerne heraf i anlægs- og nedrivningsperioden i praksis nærmest "stavnsbundne" og kan ikke sælge deres ejendomme. Det er noteret, at der i Folketinget arbejdes med et forslag om ulempegodtgørelse/førtidsekspropriering, og mener at dette kunne anvendes for berørte ejendomme. Derudover gælder, at også på længere sigt vil der givet ske et væsentligt fald i ejendomsværdien. Foreningen mener derfor, at der i lighed med hvad der er sket omkring gener fra store vindmøller, bør udbetales en passende erstatning til disse ejendomme, der er usælgelige uden store tab, således at ejerne er økonomisk i stand til eventuelt at anskaffe anden, tilsvarende bolig hvis de ønsker det.</p>
<p>Nr. 13 Danmarks Naturfredningsforening (DN)</p>	<p>Danmarks Naturfredningsforening mener, at det er en rigtigt udmærket VVM, for et vigtigt anlægsprojekt der vil komme både den kollektive trafik, og en mindre klima- og miljøbelastende godstransport på jernbane, til gode. Det er positivt, at man har valgt en langsigtet løsning, frem for en hurtigere, og måske billigere, løsning, som fx at bevare og forstærke den eksisterende bro.</p> <p>På baggrund af den udmærkede VVM, har DN heller ikke mange betænkeligheder i forhold til den nye broes konsekvenser for områdets dyre- og planteliv, og er enige i, at den nye linjeføring vil være med til at skabe en bedre sammenhæng i landskabet. DN har følgende bemærkninger.</p> <p>Broens udformning I VVM'en behandles to udformninger af broen. En pylonbro og en bjælkebro. DN har ikke nogen holdning til hvilken løsning der vælges, så længe der ved hjælp af værgeforeanstaltninger kan sikres, at en eventuel pylonbro ikke fører til øget risiko for fuglekollisioner. I tillæg til de i VVM'en nævnte arter bemærkes det, at der er ynglende havørn i området, samt mange store fugletræk, og at området er et vigtigt fourageringsområde for ænder og gæs. Dette bør fremgå af VVM'en.</p> <p>Arbejdskanaler I kapitel 5 (Anlæg af ny Storstrømsbro) bør der redegøres for, hvordan de midlertidige arbejdskanaler sløjfes efter konstruktionsarbejdet.</p> <p>Formuleringen omkring arbejdskanalerne i kapitel 9 s. 90, sår tvivl om, hvorvidt der rent faktisk er taget stilling til om arbejdskanalerne skal sløjfes eller ej. Det undrer, fx hvorfor der i følgende sætning er brugt kan i stedet for skal: "i forbindelse med projektets videre detaljering vil blive afklaret, hvordan udformning og opfyldning af hullerne kan udføres". I samme afsnit står det endvidere anført at "påvirkningen i de områder, som påtænkes udgravet til arbejdskanaler, vil medføre et varigt tab af voksested for ålegræs og anden vegetation på dybder under</p>

	<p>6½ m. Det vurderes ikke at være aktuelt". Det er uklart, hvad der menes med sidste sætning; og om den relaterer sig til en eventuel overvejelse omkring, hvorvidt arbejdskanalerne rent faktisk kan/skal sløjfes? Det er vigtigt, at der ikke er nogen tvivl om, hvorvidt hullerne skal fjernes/tildækkes, da der ellers over tid, og med stor sandsynlighed, vil opstå "døde huller" med ophobning af organisk materiale pga. lav vandudskiftning. Det er vigtigt at miljømålet for Storstrømmen om god økologisk tilstand tilgodeses og forsøges efterkommet.</p> <p>Grundvand På side 94 om påvirkning af grundvand nævnes det, at der "i forbindelse med detailprojekteringen vil blive udført supplerende undersøgelser med henblik på at dokumentere, at en eventuel grundvandssænkning [...] ikke påvirker drikkevandsindvindingen". Det bør også dokumenteres, at en eventuel grundvandssænkning ikke påvirker værdifuld natur (fx overdrevet vest for Masnedø Fort), samt leve-, yngle- og fødesteder for de i VVM redegørelsen nævnte arter (fx markfirbenet).</p> <p>Padde og krybdyr På side 89 om padde står der: "for at sikre ynglesteder for padde, som ikke fanges, vil der blive etableret erstatningsvandhul for lokalitet 8". Det bemærkes i denne sammenhæng, at dette naturligvis skal etableres inden det gamle vandhul nedlægges, og i god tid inden yngletiden. Dette bør fremgå af rapporten. På side 89 bør det tilføjes til afsnittet omkring "paddehegn", at det skal udføres som en niveauforskel i terrænet og materialevalget bør være natursten, eller til nød beton, som holder godt og er vedligeholdelsesfrit. Nogle steder har man set hegn opført af plastik. Disse holder ikke, og falder dårligt i med landskabet. Endeligt bør det permanente "paddehegn" etableres på begge sider af dæmningen, så padderne kan bevæge sig begge veje. Der bør ligeledes sikres bedst mulige passagemuligheder, for de markfirben der lever på skrænterne på Masnedø. Vi foreslår derfor at der sikres levesteder og passagemuligheder under broen ved landfæste. Konkret kan dette gøres ved at man fx sørger for, at det øverste lag. Materiale på vejdæmninger mv. er sandet, og der plantes spredte småbuske på dæmningen og arealet ved broen. Dette kunne passende også tilføjes til VVM'en.</p> <p>Flagermus På side 89 om flagermus står der, at det vurderes, at de store piletræer, som er potentielle ynglesteder for dværgflagermus, nær kysten vest for den eksisterende banedæmning kan bevares under anlægsarbejdet. Det bør, for at sikre det bedst muligt vilkår for den fredede dværgflagermus, i stedet fremgå af VVM-tilladelsen, at de store (og gamle) piletræer skal blive stående under (og efter) anlægsarbejdet.</p> <p>Tilvalg til projektet På side 129 under tilvalg til projektet nævnes en mulig reduktion af den gamle dæmning på Falster ned til stenglaciet, til fordel for en opfyldning med den overskydende jord, i arealet mellem den eksisterende og nye brodæmning. Danmarks Naturfredningsforening bakker op om denne løsning, der vil skabe en ny kystzone svarende til 20.000 m², hvor der med tiden kan udvikle sig værdifuld natur, der også kan have stor rekreativ værdi, fx for lystfiskere. Derudover mener vi, at løsningen vil skabe en bedre sammenhæng i landskabet, bedre udsyn fra kysten, og at eventuelle lugtgener der kunne opstå som resultat af lævirkningen i den ny vig, undgås. Samtidig vil risikoen mindskes for at lævirkningen fra dæmningen vil forværre forholdene for bunddyr og bundplanter i området. Af disse grunde mener vi også at løsningen, hvor arealet mellem de to dæmninger ikke fyldes op, ikke kan anses som acceptabelt, og bør kassereres som en mulighed i VVM'en. Vi foreslår i øvrigt, at opfyldningen sker på en måde, så området bliver skrånende ned mod vandet, da det vil give bedre vilkår for, at der kan opstå en stor og spændende strandeng. Derudover er det oplagt at overveje muligheder for fx at etablere stianlæg, eller andre faciliteter der kan øge området rekreative værdi til fordel for både lokale og turister.</p>
<p>Nr. 14 Maagevejens Vandværk I/S</p>	<p>På vegne af beboere tilhørende Maagevejens vandværk er der indsendt følgende bemærkninger</p> <p>Vedr. Anlægsperioden</p>

<p>Maagevejens Vandværk I/S repræsenterer samtlige grundejere på Maagevej, Maagevej 2A, Maagevej 2B, Maagevej 4, Maagevej 6, Maagevej 8, Maagevej 10A, Maagevej 10B, Maagevej 12, Maagevej 14, Maagevej 16, Maagevej 18, Maagevej 20, Maagevej 22, Maagevej 24, Maagevej 26, 28, 30, 32, 34, 36, alle Masnedø, 4760 Vordingborg.</p>	<p>Det fremgår af rapportens side 9, at anlægsarbejderne vil blive udført dels i dagtimerne på hverdage, men også uden for normal arbejdstid. Det fremgår endvidere, at støj forbundet hermed må forventes at overskride de normale støjgrænser.</p> <p>Det må endvidere antages, at der i anlægsperioden ud over øget støj, vil være tale om øget støv/snavs samt gener fra belysning/projektører hidhørende fra oplysning af arbejdsplads/oplægsplads i forbindelse med arbejde efter mørkets frembrud.</p> <p>Det er således grundejernes ønske, at der i anlægsperioden træffes midlertidige støj-, støv- og lys-dæmpende forholdsregler omkring de områder af byggepladsen, som vender mod Maagevej som sikring mod støj, støv og belysning. Der ønskes derfor opsat støjværn placeret som anført på vedlagte kort 103.</p> <p>Vedr. Ny Storstrømsbro/nyt vejanlæg.</p> <p>Efter broens etablering vil der blive tale om øget trafik, tungere trafik med deraf øget støj-påvirkning (se vedlagte kort 103). Støjpåvirkning vil blive væsentlig højere end den nuværende, og navnlig på den nordligste del af Maagevej. Der ønskes derfor opsat støjværn over en længde af ca. 300 meter langs det hovedsageligt berørte område jf. vedlagte kort 103, hvor støjværn er indtegnet.</p> <p>Der ønskes endvidere opsat værn mod lysreflektion i det omfang enkelte eller flere grundejere måtte blive generet heraf, og i det omfang lysreflektion ikke reduceres tilstrækkeligt via opsat støjværn.</p> <p>Vedr. Trafik/tilkørselsforhold fra Maagevej.</p> <p>Efter etablering af den nye bro forventes der i henhold til VVM-redegørelsen væsentligt øget trafik. Der er ca. 135 fastboende personer på Masnedø, hvortil kommer sommerhusgæster. På Masnedø er der et ganske begrænset antal arbejdspladser, der er ingen muligheder for indkøb, ingen tandlæge/læge og ingen daginstitutioner/skoler m.v. For beboerne på Masnedø er der således et stort kørselsbehov, navnlig rettet nordpå til Vordingborg by. Eneste adgangsvej fra Masnedø mod nord, eller syd, skal fremover foregå via den over Masnedø førende landevej. Henset til den væsentlig øgede trafik vil tilkørsel til landevejen via tilkørselsbane og helleanlæg blive meget vanskelig, og nærmest umulig i myldretiden, ligesom den foreslåede løsning vil give ringe trafikikkerhed. Navnlig vil tilkørslen mod nord vanskeliggøres, idet der skal holdes tilbage for både nord- og sydgående trafik. Tilkørsels-vejen vil endvidere blive anvendt for ansatte og kunder i virksomhederne på Masnedø. Der er blandt andet en del privat kørsel til og fra Masnedøfortet, hvor der om sommeren er kunststudstilling, samt arbejdskørsel til og fra Masnedø Gartneri, varmegærket og industrihavnen. Tilkørselsforholdene til landevejen bør derfor gennemtænkes bedre, og trafiksikres ved f.eks. lysregulering eller rundkørsel. Der henvises til vedlagte kort 102 fra VVM-redegørelsen, side 109, figur 10.1 med fremhævnning af det berørte område.</p> <p>Vedr. Forbehold.</p> <p>Det er på nuværende tidspunkt vanskeligt at forudse konsekvenserne af det nye vej-/jernbane- og broanlæg for ejendommene på Maagevej. I det omfang, de påtænkte anlægsarbejder vil medføre værdiforringelse af ejendommene, tages der forbehold for de enkelte grundejeres rejsning af erstatningskrav for disse værdiforringelser, samt forbehold for rejsning af krav om ekspropriation.</p> <p>Endvidere tages der forbehold for erstatning for eventuelle skader, herunder sætnings-skader på ejendommene. Der foreslås fælles inspektion før byggeriet/ibrugtagning af den nye bane-/vejforbindelse med henblik på konstatering af ejendommenes nuværende stand.</p> <p>Endelig tages der forbehold for eventuelle indvirkninger på beboernes vandboring/vandførende lag til Maagevejens Vandværk. Såfremt der som følge af skader/forurening på grund af anlægsarbejdet skal laves ny boring, ske tilslutning til kommunal vandforsyning, eller udføres reparationsarbejder, har beboerne en forventning om, at dette vil blive erstattet af det offentlige. Der er vedlagt bilag over borings- og vandforhold.</p>
<p>Nr. 15 Friluftsrådet. For de tre</p>	<p>Friluftsrådet har følgende bemærkninger.</p> <p>Storstrømsområdet rummer en rig natur og et alsidigt friluftsliv. Det skønnes, at der er mellem 10.000 og 20.000 lystbåde i området om året og hertil kommer desuden friluftsak-</p>

<p>mu- ner:Vordingborg, Guldborgsund og Lolland</p> <p>jakob- sen.terkel@gmail. com</p>	<p>tiviteter som dykning, kajakroning og lystfiskeri. Friluftsrådet noterer sig, at det med VVM-redegørelsen vurderes, at områdets friluftsliv ikke vil påvirkes i væsentlig grad.</p> <p>Friluftsliv på havet på trods af anlægsarbejde Under anlægs- og især nedrivningsfasen vil friluftslivet på havet dog blive påvirket i nogen grad i form af restriktioner for både sejlads, kajak og dykning. Friluftsrådet er forstående over for restriktioner af hensyn til friluftsudøvernes sikkerhed og finder det vigtigt, at sikkerhedszoner afmærkes tydeligt samt formidles til områdets brugere gennem lokale foreninger mv. Friluftsrådet hæfter sig ved, at der gennem hele anlægsperioden vil være mulighed for gennemsejling, således at sikkerhedszonerne ikke spærrer for passage af Storstrømmen.</p> <p>Landskabelige hensyn i forhold til jernbanedæmninger Det flade landskab på Masnedø vil blive stærkt påvirket af den kommende bro, idet baneføringen over øen ændres og der etableres en ny jernbanedæmning på tværs af øen. Den kommende jernbanedæmning vil sammen med den eksisterende gøre landskabet yderligere fragmenteret af to fysiske og visuelle barrierer. Friluftsrådet vil derfor fremhæve vigtigheden af færdselsmulighederne på tværs af dæmningerne samt at disse tydeliggøres for øens rekreative brugere via eksempelvis skiltning. På øens sydvestlige kyst vil den kommende bro starte 120 meter inde på land. Friluftsrådet er positive over denne løsning, som gør det muligt fortsat at færdes langs kysten under broen og desuden færdes på tværs af øen.</p> <p>På Falster vil der ligesom på Masnedø opføres en ny jernbanedæmning vest for den eksisterende. I VVM-redegørelsen er det beskrevet, at der som et tilvalgsprojekt kan laves en reduktion af den eksisterende jernbanedæmning fra 16 m ned til 4 m over havoverfladen. Denne reduktion vil betyde, at dæmningen fremstår langt mindre dominerende i landskabet. En reduktion, som Friluftsrådet gerne ser gennemført af landskabelige hensyn.</p> <p>Eksisterende jernbanedæmninger som rekreative arealer Det beskrives i VVM-redegørelsen, at den eksisterende dæmning på Masnedø kan udlægges som rekreativt areal på øen. Friluftsrådet vil stærkt opfordre til dette og til, at de rekreative arealer suppleres med friluftsfaciliteter eksempelvis borde-bænkesæt, fugletårn, formidling af områdets flora og fauna. Friluftsrådet vil desuden opfordre til, at den eksisterende dæmning på Falster ligeledes udlægges til et rekreativt område.</p> <p>Storstrømsbroen udgør en del af den nationale cykelrute nummer 7 og krydses årligt af mange cyklister og gående. Friluftsrådet finder det derfor positivt, at der er mulighed for at krydse Storstrømmen til fods og på cykel gennem hele anlægsfasen. I forbindelse med efterbehandling af området etableres nye rekreative stier i området og i den forbindelse ønsker Friluftsrådet at fremhæve vigtigheden af, at disse stier placeres i sammenhæng med områdets øvrige stier, således at der skabes et sammenhængende stinet til glæde for mange brugergrupper.</p> <p>Friluftsrådet er generelt positive over de friluftsmæssige tiltag, der udføres som en del af projektet. Disse tiltag vil kunne styrke områdets rekreative værdi og udfoldelsesmuligheder for beboere og besøgende.</p>
<p>Nr. 16 Kragenæs Sejl- klub</p> <p>Flemming Cas- persen Formand</p> <p>Postadresse: Søværgerne 28 4953 Vesterborg</p>	<p>For Kragenæs Sejlklub er det væsentligt, at den nye bro etableres med flere gennemsejlingsmuligheder for sejlførende lystfartøjer med minimum oprindelige gennemsejlingshøjder, -bredder og -dybder.</p> <p>Såvel gennemsejlingsmuligheder i Storstrømmen som i Kalvestrømmen bør tilgodeses. Det vil naturligvis være at foretrække frie gennemsejlingsmuligheder/-højder mellem de brofag, hvor vanddybden generelt muliggør dette.</p> <p>Endvidere er det af stor betydning, at der i byggeperioden sikres gennemsejlingsmuligheder for alle typer lystfartøjer, således at ferie- og fritidssejladsen sikres gennemsejlingsmuligheder i hele Syddanske Øhav på strækningen fra Stevns syd om Sjælland og Fyn til Vejle Fjord.</p>

mf.caspersen@newmail.dk	<p>Syddanske Øhav med Smålandshavet er et af Nordeuropas mest attraktive farvande for lystsejlads og dermed for den sejrende turisme.</p> <p>I forbindelse med nedrivning af den gamle Storstrømsbro bør der tilsvarende sikres gode gennemsejlingsmuligheder for lystfartøjer.</p> <p>Kragenæs Sejlklub billiger principielt ikke at sejlads gennem Masnedsund bliver umuliggjort ved etablering af fast jernbanebro og vejbro. Tilsyneladende bliver frihøjden omkring 5 meter, og bemærker, at det er ganske utilstrækkeligt til sejlbådssejlads.</p>
Nr. 17 Dansk Erhverv	Dansk erhverv har ingen bemærkninger til VVM-redegørelsen
Nr. 18 Danmarks Rederiforening	<p>Rederiforeningerne finder, at det er vigtigt at der både i forbindelse med etableringen af den nye Storstrømsbro og nedtagning af den gamle, sikres at skibsfarten holdes løbende orienteret om ændringer og begrænsninger i sejladsmulighederne, samt at der tilstræbes så få gener for skibstrafikken. Det sidste både af hensyn til fortsat mulighed for besejling af farvandet og ud fra et sejladssikkerhedsmæssigt synspunkt.</p> <p>Af mere konkrete sejladssikkerhedsmæssige bemærkninger kan nævnes:</p> <p>Af VVM undersøgelsen fremgår det, at man opererer med to mulige brokonstruktioner, henholdsvis en skrånstagsbro og en bjælkebro. Ud fra et sejladssikkerhedsmæssigt synspunkt vurderes skrånstagsbroen at være den mest optimale, ud fra følgende to betragtninger:</p> <p>Pylonen vil assistere navigatøren i at line skibet op i forhold til bropassagen da gennemsejlingsfagenes placering vil være tydelig selv på lang afstand.</p> <p>Den frie gennemsejlingshøjde er ens i hele gennemsejlingsfaget, i modsætning til bjælkebroen.</p> <p>Det er vigtigt at der i anlægs- og nedrivningsfasen foretages tydelige afmærkninger, og at information om ændringer meddeles skibsfarten så betids som muligt, særlig når der ikke forventes etableret en VTS.</p> <p>Det skal sikres at passage af farvandet er muligt i hele anlægs- og nedrivningsfasen.</p> <p>At der tilsikres en koordinering mellem brobyggeriet og kabelarbejdet, således at generne for den øvrige skibstrafik minimeres mest muligt.</p> <p>Det noteres, at det er besluttet at indstille broåbningen af Masnedsundbroen, men at Bandedanmark i stedet etablerer en ny sejltreude ved Masnedø Østflak. Vi finder det vigtigt, at der med dette tiltag sikres, at Vordingborg Syd og det bagvedliggende farvand fortsat kan besejles, selvom det desværre betyder en længere sejlads for de handelsskibe, som kommer vestfra til Vordingborg Syd.</p> <p>Det noteres, at der er foretaget sejladssimuleringer af to forskellige afmærkningssystemer. Sådanne simuleringer vurderes meget væsentlige for at sikre en optimal afmærkning.</p>
Nr. 19 Dansk Industri	<p>Dansk Industri bemærker, at der er tale om et stort og vigtigt projekt – ikke mindst i lyset af den kommende faste forbindelse over Femern Bælt.</p> <p>DI noterer sig, at VVM-undersøgelsen ikke har fundet, at projektet giver anledning til miljømæssige bekymringer.</p> <p>DI har stor tillid til de fremlagte analyser og bakker derfor helhjertet op om projektet og den samlede VVM-redegørelse.</p>
Nr. 20 Lars Wilhjelm Orenæs skovvej 20 4840 Nr. Alslev Mail: lw@wilhjelm-as.dk	<p>Det bemærkes, at projektet og projektets delelementer kan som udgangspunkt tiltrædes. Der gives følgende anbefalinger primært mhp. minimering af støj</p> <ol style="list-style-type: none"> lav dæmning på Falster side, anvendelse af nyeste spor teknologi på broen, anvendelse af nyeste støjafskærmning på broen og lade støjbelastningen over Storstrømmen undersøge jf. nedenfor

<p>Orenæs Gods V/Lars Wilhjem, Wilhjem Holding Aps, Skovselskabet Poulsker Aps, Holdingselskabet Poulsker Aps, Wilhjem A/S og Lars Wilhjem</p>	<p>Der påpeges følgende mangler ifm. VVM-undersøgelse: I jf. bilag 25-28 'Støj og vibrationer' angående støj ud over Storstrømmen, er støjbelastningerne alene angivet for O-alternativet og ikke for projektforslaget med hhv. høj og lav dæmning jf. bilag 27+28.</p> <p>Idet mængden af togtrafik og dets udstrækning i løbet af et døgn øges markant i projektforslaget, ved hhv. høj og lav dæmningen, må det forventes at støjbelastningen i driftsfasen ud over Storstrømmen, vil øges betydeligt. Pga. manglende forhindringer over havet, vil støjniveauet være væsentligt højere over Storstrømmen end over land.</p>
<p>Nr. 21 Brovænget´s Ejerlaug v/Jimmy Persson Brovænget 22 Orehoved 4840 Nørre Als- lev mobil: 21 27 22 21 mail- to:jimli@mail.dk</p>	<p>På vegne af beboerne i Brovænget Brovængets Ejerlaug nogle punkter omkring byggeriet som de er meget bekymret over.</p> <p>Som det fremgår af rapporten side 75 vil der være 23 støjbelastede boliger i Brovænget, forudsat at der bliver opsat en støjskærm når byggeriet er færdig. De vil gerne vide om de kan være sikker på, at der bliver opsat en støjskærm, ellers mener del det være komplet umuligt at bo der.</p> <p>Ejerlauget, mener ikke det fremgår af rapporten hvor høj vejen og banen bliver forbi Brovænget samt hvor tæt vej og bane kommer på Brovænget især de sidste huse nr. 22 og nr. 26. Disse oplysninger ønskes oplyst.</p> <p>Jfr. Side 83, spalte 1, afsnit 2, bemærkes, at dæmningen giver anledning til skyggepåvirkning i haverne i de nærmeste boliger(nr. 22 og nr. 26). Det vil være væsentlig som følge af den ny bro. Ikke alene fås skyggepåvirkning i haverne, men udkik til vand mistes når dæmningen runder om nr. 22, 24 og 26, der ligeledes vil forringe salg af boliger.</p> <p>Jfr. Side 80 afsnit 2, støj fra anlægsarbejder, står der at der på Falster vil 12 boliger være belastet. Der spørges til hvad deres muligheder er, hvis de ikke kan holde ud at bo i huset i byggeperioden for møg, støj og røg. De kan jo ikke flytte et andet sted hen som de ser på det, og mener der er stavnsbundet, og kan ikke sælge hverken nu eller senere.</p> <p>Det fremgår af tegningerne (ejendomskortet) at der vil blive eksproprieret et stykke af deres nyttehaver samt vendeplads Her skal man være opmærksom på at de 12 parceller har tinglyst disse arealer i skødet, ved en eventuel ekspropriation, så skal der en ny tinglysning til med de nye oplysninger. De går ud fra at det er noget Vejdirektoratet betaler for. Brovænget´s beboerlaug har også en tinglyst ret til at kunne gå ned til stranden forbi Orehoved Langgade 39.</p> <p>På mødet den 10/12-2014 blev det oplyst, at det var teknisk muligt at afkorte dæmningen i Orehoved. De ønsker at dæmningen stopper som på Masnedø samt så lav som muligt, idet de så bevarer deres kystlinie, som den er i dag.</p> <p>Med hensyn til broens udseende så foretrækkes en skråstagsbro med pylon, den vil stå flot sammen med Farøbroen, med mindre at en bjælkebro giver mindre støj i drift.</p> <p>Spørger til om det er muligt at få oplyst hvor man starter på bygningen af den ny Storstrømsbro og hvor langt tid tager det at lave vej og bane foran Brovænget.</p> <p>De bemærker afslutningsvist, at det ikke er fordi de er imod udvikling i samfundet, men mener ikke at man behøver tage dem som gidsler, og mener, at de skal gøres skadesløse.</p>

Bilag 3.

<p>Nr. 22 Frank Berger Orehoved Vin- kelvej 4 A 4840 Nørre Als- lev</p>	<p>Frank Berger har sig over beslutningen omkring den store vold i vil lægge ud i vandet på Falster i forbindelse med Storstrømsbroens opkørsel.</p> <p>Mener det går ud over udsigten og huspriserne. Påpeger lileledes den slemme lugt der er i området i forvejen omkring den gamle opkørsels rampe pga. stillestående vand.</p> <p>Frank Berger er bekymret for at vandkvaliteten voldsomt forringes ved vandkanten ved anlæg af de nye dæmninger og spørger til om der er taget hensyn til vandkvaliteten ved Orehoved Stranden, samt borgere der mister deres udsyn ud over vandet. Spørger om der er tænkt på sænketunnel (pris / gener).</p>
<p>Nr. 23 Eva Sommer- Madsen Nygårdshave 6 4760 Vordingborg esmad- sen@vordingborg .dk</p>	<p>Eva Sommer Madsen forslå at man udfører broen med pyloner. Hun ønsker et bygningsværk som landsdelen vil kunne få glæde af, og et flot bygningsværk. Det vil kunne profilere området i positiv retning og bruges i markedsføring af Storstrømsområdet.</p> <p>Hun mener, at de yderligere, at det vil være en "flot" oplevelse for trafikanter og togpassagerer at køre over broen.</p>
<p>Nr. 24 Peer Rosenfeldt Masnedø Kalv</p> <p>peer.rosenfeldt@ hotmail.com</p>	<p>Per Rosenfeldt kommer med følgende kommentarer og spørgsmål:</p> <p>Støjgener:</p> <p>Det fremgår ikke af VVM undersøgelsen i hvilken grad Masnedø Kalv vil blive berørt af støjgener i anlægs- eller driftsfasen, medens der er udarbejdet analyser for de berørte områder på Masnedø både øst og vest for den eksisterende dæmning. Han gør opmærksom på at hans kone og ham har fast bopæl på Øen i sommerhalvåret, og den forventede voldsomme stigning i togtrafikken giver grund til bekymring i forhold til den nuværende bro . Afstanden fra Øen til Storstrømsbroen er i dag ca. 900m, medens den vil være omkring det halve til den nye bro. Samtidig vil støjen fremover komme fra den dominerende vestlige vindretning. Han vil sætte pris på at få oplyst hvordan støjniveauet i en støjkorridor langs broen vest/sydvest for Øen forventes at se ud.</p> <p>Kanal Udgravning:</p> <p>Han bemærker, at Masnedø Kalv har været udsat for en hård medfart i de senere år som følge af klimændringer der har medført stadig hyppigere orkanagtige storme og oversvømmelser som aldrig tidligere er set. Det har haft som konsekvens en accelererende kysterosion og bortskylning af naturlige læhegn som beskytter den sårbare skovbevoksning på Øen. Det er begyndt at kunne mærkes på Øens fauna og dyreliv. I de snart 60 år som Øen har været i familiens eje har de lagt stor vægt på at beskytte Øens naturværdier, men desværre er der ikke meget der tyder på at det fremover vil lykkes.</p> <p>De er derfor alvorligt bekymret for at udgravningen af en indtil 5m dyb arbejds kanal på tværs af Kalverev vil forværre situationen, da kanalen vil underminere Øens grundsokkel og dermed forstærke kysterosionen. Det er bemærket at der er planer om at genopfylde kanalen når projektet engang er gennemført, men i de mellemliggende mange år kan der ske uoprettelig skade.</p> <p>Hvis den inderste del af revet kan godtages som et midlertidigt klappingsområde, kunne det måske afhjælpe problemet. Ind-pumpning eller deponering af det opgravede materiale så tæt ind på Øens vestvendte kyst som muligt vil kunne fungere som kystfodring og begrænse yderligere erosion fra havet. Antageligt vil det også være til økonomisk fordel for projektet, da transportlængden indtil kysten kun vil være ca. 3 - 400m.</p>
<p>Nr. 25 Dorte og Peter Sander Frandsen Masnedøvej 11 4760 Vordingborg</p>	<p>Dorte og Peter Frandsen anmoder om en støjberegning, der både tager højde for vejdirektoratets ny Storstrømsbro og Banedanmarks nye bro over Masnedø Sund. I de støjberegninger der er fremlagt, er der kun taget højde for det ene projekt eller det andet projekt.</p> <p>Den nye bro over Masnedø Sund er projekteret med støjskærm i hele sin længde mod øst. Denne støjskærm stopper på masnedøsiden af broen. Endvidere er der støjskærme gennem hele Vor-</p>

<p>Sanderfrandsen@gmail.com</p>	<p>dingborg.</p> <p>Der anmodes om at forlænge denne støjskæm betragteligt over Masnedø. Hvis der er behov på Masnedøbroen og gennem Vordingborg er der vel også behov på Masnedø?</p> <p>Ligeledes anmodes om at den gamle jernbanedæmning (fra Mågevej til Masnedsundbroen) ikke fjernes så støj fra den nye hovedvej og jernbanen minskes.</p>
<p>Nr. 26 Tom Tiljevang Larsen Gåbense Strandvej 59B 4840 Nørre Alslev tomlarsen41@gmail.com</p>	<p>Tom Larsen vil gerne komme med følgende forslag.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lad skinneniveauet ved Orehoved Station være udgangspunktet og lad den omlagte dæmning herfra stige uden fald indtil pylonen (hvis pylon). 2. Afkort dæmningen på Falstersiden med 150 meter og lad broen starte her. Det vil tilgodese lokalbefolkningens ønske til lethed og sigtbarhed. Merudgiften synes beskedent i forhold til andre usikkerheder. Hensynet til Masnedøfortet har heller ikke været gratis. Det bliver hensynet til tudsøer, frøer, markfirben, flagermus, digesvaler, havterner og marsvin heller ikke. Et eventuelt øget støjproblem må kompenseres for ved den mulige oplyste støjskærm ud for den beboede strækning i det østlige Orehoved. 3. Når viadukten i Gåbense udvides mod SØ bedes gennemkørselshøjden øget med 25 cm ved at vejbanen under viadukten sænkes. Vil muligvis medføre omlægning af nogle kloakker. Hvis de fremføres som styret underboring kan det gøres under banen nord for viadukten. <p>Han bemærker ligeledes, at Vejdirektoratet fremover skal gøre mere ud af at holde tingene adskilt, således at hensyn til broens støjproblemer ikke blandes sammen med Bane- Danmarks støjproblemer gennem byerne, hvilket bliver i helt andre dimensioner.</p>
<p>Nr. 27 Ernst Eriksen Nykøbingvej 5 4840 Nørre Alslev ernst.eriksen@outlook.dk</p>	<p>Ernst Eriksen foreslår følgende</p> <p>Forslag 1 I Folketidende læste jeg for nogle år siden, at pillerne under Storstrømsbroen, var i en rimelig god stand. Nogle fuger i granitfacaden, kunne godt trænge til at blive udskiftet, stod der endvidere.</p> <p>Han foreslår at man skulle lade pillerne under den gamle bro blive stående, og bare fjerne brofagene, for istedet at erstatte dem med nogle lette, til cyklister og gående. Da der i sin tid blev diskuteret, om den nye Storstrømsbro skulle have en cykel- og gangsti, kom det frem hvor meget det vil koste ekstra, og det var ret meget kan jeg huske. Derfor var det måske værd at overveje, om man skulle droppe det, og i stedet ændre den gamle Storstrømsbro til en cykel- og gangbro, evt. også til meget lette køretøjer.</p> <p>Forslag 2 Da 30 % af udgifterne til en havvindmølle, går til fundamentet alene, er det nærliggende at tænke på, om ikke nogle af bropillerne under den gamle bro, kunne bruges til formålet, efter at man har fjernet pilleskaftet.</p> <p>I Øresund ud for København, kan man se en række vindmøller. Et tilsvarende syn kunne en række vindmøller også blive i Storstrømmen, som reklame for vindmølleindustrien.</p>
<p>Nr. 28 Helmer J. Lund Masnedøvej 8, 4760 Vordingborg lambo@monsy.dk Direktør for Masnedø Marinecenter A/S, Masnedøvej 4, 4760 Vordingborg</p>	<p>Helmer Lund har følgende indsigelser over de gener der nu bliver påført hans bolig på Masnedøvej 8.</p> <p>ad 1: Omfartsvejen på Masnedø via en ny viadukt er ikke velovervejet. I stedet foreslår han at ud for den nye viadukt placeres rundkørsel med udmunding til videre trafik og til Viaduktvej. Stort set alle beboere skal fremover gennem den nye viadukt. Omfartsvejen som skitseret i VVM-redegørelsen er uhensigtsmæssig og trafikfarlig, især når der tænkes på venstresvingende op mod Masnedsundbroen. Der er i forvejen to rundkørsler til Næstvedvejen og Københavnsvej.</p> <p>Ad 2: Samtidig er de beregnede støjgener, der kommer fremover, uacceptable. Et så stort støjniveau vil være direkte belastende.</p>

	<p>Det bemærkes, at de har stor respekt for hele den nye linieføring. Masnedssund, Masnedø og Storstrømsbroen er en smuk og genial løsning som vil gavne hele landet, men vi synes det bliver på bekostning af støjmiljøet og vores trivsel.</p> <p>Helmer Lund skriver også i egenskab af direktør for Masnedø Marinecenter, at den planlagte højde på 4,63 m på den nye viadukt giver problemer for transport med både til virksomheden. De har behov for en højde på mindst 7 meter (helst 10) og en bredde på 11 meter. Det sker 10-20 gange årligt når både transporteres dertil.</p> <p>De har sammen med SEAS og Vordingborg Kommune bekostet, at alle tværgående ledninger på strækningen Masnedøvej rundt blev fjernet.</p> <p>Påpeger derudover, som tidligere beklaget, at lukningen af Masnedøbroen er en stor anke for virksomheden.</p>
<p>Nr. 29 Nadine Bach Pedersen og Brian Frandsen Brovænget 12, Orehoved 4840 Nørre Als- lev Mail: nadi- nebp@sol.dk</p>	<p>Nadine Pedersen og Brian Frandsen fremkommer med følgende bekymringer.</p> <p>De er bekymrede for de voldsomme ændringer brobyggeriet vil medføre for deres families livskvalitet og de begrænsninger dette vil medføre i byggeperioden på 6-7 år.</p> <p>De ser følgende muligheder grundet behov for mere plads:</p> <p>Sælge huset Udvidelse af bolig ved tilbygning.</p> <p>(a) At sælge huset anses for værende helt håbløst pga. udsigt til en byggeperiode for broprojekt på 6-7 år.</p> <p>(b) At tilbygge m3 til eksisterende hus vil være en absolut tvivlsom investering og er ikke muligt grundet finansieringsmæssige hensyn. Selv ved eventuelt egen finansiering forventes problemer med hensyn til myndigheders byggetilladelse/godkendelse af tilbygning- og en beslutning herom kan først træffes når broprojektet er endeligt besluttet og afklaret.</p> <p>Samlet set forventes det grundet byggeperiode for bro, at Realkredit ikke vil belåne ejendom/tilbygning grundet usikkerhed omkring broprojekts byggefase og uklarhed omkring områdets beliggenhed, evt. støjgener under- og efter Broprojekt færdiggørelse.</p> <p>Ud over de 2 ovenfor nævnte højaktuelle problemstillinger er dei bekymrede for påvirkning af familiens "velbefindende" i byggefasen, mængden af trafik, omlægninger af adgangsveje, larm og støj- specielt, hvis der skal være aften- og nat aktivitet, hvor et barn skal vokse op fra 1 til 7 år.</p> <p>Omkring livskvalitet vil det blive underligt, hvis de daglige 3 til 4 ture til stranden med hunde ikke længere bliver muligt, som de har gjort og nydt de sidste 7 år. Det vil formentlig ikke i byggefasen være muligt, at benytte vores vej ned til stranden?</p> <p>Sidst, men ikke mindst er de bekymrede for, hvorvidt støjafskærmning under og efter byggeperioden (Med nedrivning af gl. bro, 7 år) vil blive tilstrækkelig. De er bekymrede for, at der vælges en "billig" økonomisk løsning- og ikke en løsning der sikrer de hensyn for støjpåvirkning der tilgodeser det meget relativt lille boligområde på Brovænget.</p> <p>Med henvisning til VVM undersøgelse, november 2014, side 80 afsnit 2, Citat.: " vil der på Falster være 12 boliger, der muligvis vil blive belastet af anlægsstøj over 70 dB...". Også efter byggeriet af den nye Storstrømsbro vil 23 boliger være støjbelastede som det fremgår ud fra tabel 9.3 side 75.</p> <p>De ønsker, at der inden broprojektets igangsættelse sikres en forhandling om evt. overtagelse/ekspropriering, da de mener, at de grundet Broprojektet er bragt i en helt urimelig situation. I modsat fald ser de sig nødsaget til at forbeholde retten til at fremsætte erstatningskrav ud fra de gener og konsekvenser mangeårigt brobyggeri medfører for familiens muligheder. Familien ser frem til en hurtig afklaring.</p>
<p>Nr. 30</p>	<p>I forbindelse med nedrivningen af den gamle Storstrømsbro, opfordres til at molerne på sydsiden</p>

<p>Gert Hansen Ternevej 27 4760 Vordingborg</p> <p>ger- tha@hotmail.dk</p>	<p>af Masnedø samtidig fjernes. Molerne er oprindelig etableret i.f.m. bygningen af den gamle Storstrømsbro, - og er dermed ældre end selve broen.</p> <p>Molerne er betonmoler på pæle. Træet er efterhånden så forvitret, at det må være et spørgsmål om tid, inden pælene knækker og molen derved bryder sammen. Hvis molerne ikke fjernes samtidig med selve broen, - hvor maskiner og udstyr er til rådighed, må arbejdet med at fjerne en væltet mole, forventes at blive en meget dyrere.</p>
<p>Nr. 31 Finn Piet-Hansen Orehoved Lang- gade 25 4840 Nr. Alslev</p> <p>finn- plet@hotmail.co m</p> <p>Sendt på vegne af 18 ejendomme "direkte berørt af den projekterede dæmning på Fal- ster"</p>	<p>De tilslutter sig i store træk Orehoved Beboerforenings hørings svar. Der henvises til at den landskabelige påvirkning af den projekterede dæmning betragtes som "væsentlig".</p> <p>Henviser til at der i rapporten nævnes at sammenhængen mellem på virkningsgrad og brug af afværgeforanstaltninger er nævnt, at ved "væsentlig" "anses påvirkningen for så alvorlig, at man bør overveje at ændre projektet eller gennemføre afværgeforanstaltninger for at mindske dennes påvirkning".</p> <p>Beboerne anbefaler på det kraftigste, at dæmningen helt udelades i projektet, og at brofæstet på Falster laves tilsvarende det projekterede brofæste på Masnedø.</p> <p>De anderkender, at linjeføringen vil påvirke udsigten fra deres ejendomme, men uden dæmning vil de fortsat bevare deres unikke udsigt, som er en årsag til de erhvervede deres ejendomme.</p> <p>Det blev på borgermødet nævnt, at en længere bro ville fordyre projektet med 300.000 kr., og konstaterer, at en total fjernelse af dæmningen vil fordyre projektet med 120 mio. kr, svarende til mindre end 3 % af budgettet.</p> <p>"mindre end 3 %" er intet at regne imod værdiforringelsen af deres respektive ejendomme, hvis udsigten fratages. De appellerer derfor på det stærkeste til at dæmningen fjernes helt.</p>
<p>Nr. 32 Torben Ryder Orebyvej 301 4990 Sakskøbing</p> <p>torben@ryder.dk</p>	<p>Torben Ryder har følgende synspunkter.</p> <p>Vedrørende placeringen af den mulige midlertidige omfartsvej i forhold til Orehoved Vestergade 2, matr. nr. 2ce, Orehoved By.</p> <p>Omfartsvejen er bl. a. skitseret på figur 10.3 og kort 107.</p> <p>Det oplyses på side 38, at "forløbet afgøres i forbindelse med ekspropriationskommissionens besigtigelse."</p> <p>Det må påregnes, at trafikintensiteten på omfartsvejen i perioder kan blive meget høj. Anlæggelsen af omfartsvejen vil være et meget væsentligt indgreb i den lille parcel, der anvendes til beboelse og hestestald med tilhørende græsareal.</p> <p>Omfartsvejen bør efter hans opfattelse passere boligen længere mod vest, således at det afskårne areal vil kunne tillægges vest for ejendommen, og således at støjgenerne fra trafikken bliver mindre.</p> <p>I forhold til den midlertidige omfartsvejs samlede udstrækning og placering vil der være tale om en mindre justering i forhold til den mest berørte ejendom.</p> <p>Guldborgsund Kommune har udtalt, at man ønsker en dialog med bygherren om en eventuel senere overtagelse af den midlertidige omfartsvej, således at omfartsvejen kan gøres permanent i stedet for at blive fjernet igen.</p> <p>Det er imidlertid en anden planlægningsproces, der må forventes at omfatte en offentlig fremlæggelse på et senere tidspunkt.</p> <p>Det må forventes, at denne planlægningsproces i givet fald er afsluttet inden den endelige fastlæggelse af forløbet af den midlertidige omfartsvej.</p>
<p>Nr. 33 Anne og Jens Stenbæk Ternevej 31 4760 Vordingborg</p>	<p>Anne og Jens Stenbæk har følgende kommentarer.</p> <p>I forbindelse med nedrivning af bro og landfæster og genopbygning af de berørte områder, vil vi gerne gøre opmærksom på de to pæleunderstøttede moler, beliggende ved Ternevej. På kort 105 i VVM rapporten ses tydeligt som to røde streger udfor Ternevej (Vi bor selv på matr 2an). På billede 6.10 og 6.11 kan de også ses ca midt mellem Bergsøe Jernhavn og Gødningshavnen.</p>

	<p>Disse to moler blev opført da man byggede Storstrømsbroen og brugt til at skubbe brofag ud til flydekransen Stærkodder. Molerne er bygget af beton på træpæle, og disse træpæle er gået meget til gennem årene.</p> <p>Vi ønsker at disse moler tages med i planerne om at fjerne Storstrømsbroen, idet de har en direkte forbindelse hertil. Vi ved, at molerne vil bryde sammen af sig selv inden længe, og at der ikke vil være nogen der tager ansvar for at fjerne dem. Derfor henstiller vi kraftigt til at molerne bliver ryddet væk sammen med Storstrømsbroen, så kystarealet bliver bragt tilbage til sin oprindelige tilstand fra før Storstrømsbroen, og vandgennemstrømningen sikret.</p> <p>Der er vedhæftet tre fotos. Et nutidigt, som viser den ene mole i sommeren 2014, Et som viser træpillerne i detaljer (de er meget forvitrede længst ude på molen, men der er altså for koldt at gå derud nu) Et billede fra en bog om bygningen af Storstrømsbroen, hvor flydekransen ligger mellem de to moler.</p> <p>Tilbyder ligeledes at levere masser af billeder, både nutidige og historiske hvis det kan bruges.</p>
<p>Nr. 34 Michael og Laila Orehoved Vestergade 2 4840 Nørre Alslev</p>	<p>Michael og Laila har følgende bemærkninger. Omkring en midlertidig anlægsvej omkring Orehoved by for adgang til havneområdet. Orehoved Havn.</p> <p>Denne midlertidige anlægsvej gennemskærer matrikel 2ce (kort 108) På denne matrikel er opført en hestefold, hvorpå der går 2 heste. Dette areal, er bestemt af at de 2 heste kan leve af græsset på folden de 6 sommer måneder, dette areal er købt til lige præcis dette formål. Hestene går op til tilknyttede beboelsen for at få vand. Denne fold bliver brudt på midten af den formodentlige midlertidige anlægsvej, dette vil bevirke at hestene ikke kan leve af græsset i sommerperioden.</p> <p>Denne problematik vil kunne løses ved at den midlertidige anlægsvej, bliver flyttet ca. 60 meter længere ind på matrikel 2cf. En jord ombytning så arealet hvorpå hestene går, forbliver det samme. Håber hermed at denne mulighed bliver tilgodeset.</p> <p>Hvis hele den midlertidige anlægsvej bliver flyttet 60-80 meter væk fra al bebyggelse i Orehoved, vil støj niveauet for alle de nærliggende beboelser til anlægsvejen falde drastisk i hele anlægsfasen. Det vil stadig være muligt at komme til de opdyrkede jordarealer, selvom vejen flyttes længere væk fra byen.</p>
<p>Nr. 35 Ellen og Jens Georg Rasmussen, Gåbense Strandvej 63, 4840 Nr. Alslev</p> <p>Hanne Rasmussen og Arne Skjelmose, Gåbense Strandvej 61F, 4840 Nr. Alslev mailto:arne.skjelmose@gmail.com</p>	<p>Som beboere i den yderste (nordligste) del af Gåbense har de flg. bemærkninger/høringssvar: Den gamle bro dæmning på Falster ønskes bibeholdt. Dæmningen bedes bibeholdt, da den vil have en støj dæmpende virkning af støjen fra trafikken på den nye bro. Især ved vestlige vindretninger vil trafikstøjen blive båret ned mod Gåbense; og hvornår er der ikke vestlig vind? Den nye bro tilkørselsdæmning vil tilsyneladende blive lavere end den gamle dæmning, derfor vil den gamle dæmning have en støj dæmpende virkning. Og så bliver der sparet godt 20 mio. kr. til fjernelse af dæmning. Og måske skal der så ikke senere bruges penge på støj dæmpning til Gåbensesiden. Hvis dæmningen reduceres, ønsker vi, at den yderste ende med det gamle brofæste bibeholdes i den nuværende højde. Med en simpel stiadgang vil de yderste 25-50 meter udgøre et markant og flot kulturspor, som fungerer som et udsigtspunkt over Storstrømmen, den nye bro og brofæstet på Masnedø, som også indrettes som udsigtspunkt. Den resterende del af dæmningen, som reduceres i højde, vil stadig give beboerne i Orehoved et forbedret kig ud over Storstrømmen.</p> <p>Foreslår at brofæstet og dæmningen på Masnedø bliver jo indrettet til udsigt/rekreation. Ca. 200 meter fra brofæstet ligger en nu tildækket tunnel, som under byggeriet af dæmningen gav adgang for togene til havnen på Masnedø. Efter sigende er der blevet efterladt et lokomotiv i denne tunnel. (I byggeprojektet dengang omtales tunnelen som en "interimstunnel"). Det ville være en attraktion i sig selv med denne genåbnede tunnel med et hengemt lokomotiv i.</p>

	Tunnelen ville samtidig være en sjov forbindelsessti fra den ene side ad dæmningen til den anden.
--	---

