

# Høringsnotat

VVM-redegørelse for den faste forbindelse over Femern Bælt



# Indhold

1	Indledning.....	3
1.1	Baggrund.....	3
1.2	Høring.....	3
1.3	VVM-tillæg.....	4
2	Høringssvar.....	6
2.1	Myndigheder.....	6
2.1.1	Energistyrelsen.....	6
2.1.2	Erhvervs- og Vækstministeriet.....	6
2.1.3	Guldborgssund Kommune.....	7
2.1.4	Lolland Kommune.....	9
2.1.5	Lolland-Falsters Stift.....	17
2.1.6	Miljøministeriet (Naturstyrelsen).....	17
2.1.7	Museum Lolland-Falster.....	17
2.1.8	NaturErhvervstyrelsen.....	19
2.1.9	Region Hovedstaden.....	20
2.1.10	Region Sjælland.....	21
2.2	Interesseorganisationer, foreninger, virksomheder m.v.....	22
2.2.1	Danmarks Fiskeriforening.....	22
2.2.2	Danmarks Naturfredningsforening.....	23
2.2.3	Danmarks Rederiforening.....	26
2.2.4	Dansk Erhverv.....	27
2.2.5	Dansk Industri.....	27
2.2.6	FDM.....	29
2.2.7	Femern Belt Development.....	29
2.2.8	Friluftsrådet.....	30
2.2.9	Lalandia.....	31
2.2.10	Scandlines.....	33
2.2.11	Vikingskibsmuseet.....	43
2.3	Borgere.....	45
2.3.1	Erhardt Tonnesen.....	45
2.3.2	Henrik Kofoed.....	47
2.3.3	Flemming Willum Petersen (NakskovNU).....	48
2.3.4	Silvino Pompeu Santos.....	48
2.3.5	Stig Rasmussen.....	50
2.3.6	Søren Steffen Hansen.....	50



# 1 Indledning

## 1.1 Baggrund

Den 3. september 2008 underskrev Danmark og Tyskland traktaten mellem Kongeriget Danmark og Forbundsrepublikken Tyskland om en fast forbindelse over Femern Bælt. I henhold til traktaten har Danmark ansvaret for planlægning og projektering samt finansiering, anlæggelse og drift af den faste forbindelse. I Danmark er traktaten ratificeret ved vedtagelse af lov nr. 285 af 15. april 2009 om projektering af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark (projekteringsloven).

Med hjemmel i projekteringsloven gav transportministeren i 2009 Femern A/S ansvaret for at forberede, undersøge og projektere den faste forbindelse over Femern Bælt (kyst-til-kyst). Femern A/S har på denne baggrund gennemført omfattende undersøgelser med henblik på at beskrive mulige løsninger for kyst-til-kyst projektet og vurdere de miljømæssige og økonomiske konsekvenser m.v., herunder udarbejde en VVM-redegørelse.

Gennemførelse af VVM-redegørelsen er en forudsætning for, at transportministeren efter samråd med miljøministeren kan indstille den endelige tekniske løsning for den faste forbindelse over Femern Bælt samt de danske landanlæg til vedtagelse i Folketinget ved fremsættelse af forslag til projektets anlægslov.

Banedanmark er ansvarlig for projekteringen af de danske jernbanelandanlæg og har udarbejdet VVM-redegørelsen "Generelle forhold Ringsted-Holeby", som var i høring fra den 11. februar 2011 til den 10. april 2011. Banedanmark offentliggjorde høringsnotatet herfor i december 2011.

Vejdirektoratet er ansvarlig for projekteringen af de danske vejlandanlæg og har udarbejdet VVM-redegørelsen "Opgradering af E47 Sydmotorvejen mellem Sakskøbing og Rødbyhavn", som var i høring fra den 10. februar 2012 til den 30. april 2012. Vejdirektoratet offentliggjorde høringsnotatet herfor i oktober 2012.

VVM-redegørelserne for de danske landanlæg samt høringsnotaterne er tilgængelige på henholdsvis Banedanmark og Vejdirektoratets hjemmeside.

Da Femern Bælt-projektet er et grænseoverskridende projekt skal det godkendes af myndighederne i både Danmark og Tyskland. Ud over de nationale høringer i Danmark og Tyskland foretages der også høringer af de lande, som potentielt kan blive påvirket af projektet i henhold til Espoo-konventionen og VVM-direktivet.

Dette høringsnotat behandler alene de høringssvar der er blevet afgivet i forbindelse med den nationale danske høring af VVM-redegørelsen for en fast forbindelse over Femern Bælt (kyst-til-kyst).

## 1.2 Høring

I den danske VVM-proces for den faste forbindelse over Femern Bælt (kyst-til-kyst) er offentligheden formelt blevet inddraget tre gange. Første gang i juni 2010 i forbindelse med idéfasen og høringen af



miljøundersøgelsesprogrammet, anden gang i oktober 2011 forbindelse med den supplerende idéfase og tredje gang i juni 2013 forbindelse med høringen af VVM-redegørelsen for den faste forbindelse over Femern Bælt (kyst-til-kyst).

I forbindelse med hver høring har der været afholdt informationsmøder for den interesserede offentlighed. Forud for høringerne har der været afholdt en række møder for de direkte berørte lodsejere på Lolland.

VVM-undersøgelsen er afrapporteret i VVM-redegørelsen for en fast forbindelse over Femern Bælt (kyst-til-kyst), der består af følgende dokumenter:

- VVM-redegørelse
- Sammenfattende rapport
- Visualiseringsbilag

Dertil kommer 43 tekniske, miljøfaglige baggrundsrapporter, som har dannet grundlaget for udarbejdelsen af VVM-redegørelsen.

VVM-redegørelsen for en fast forbindelse over Femern Bælt (kyst-til-kyst) har været i høring og tilgængelig på Høringsportalen fra den 28. juni 2013 til den 20. september 2013. Dokumenterne har ligeledes kunnet downloades på Femern A/S' hjemmeside, hvor de fortsat er tilgængelige. Trykte eksemplarer af den sammenfattende rapport har gratis kunnet rekvireres hos Femern A/S.

VVM-redegørelsen er desuden sendt til en række myndigheder, institutioner, interesseorganisationer, foreninger m.v.. Høringslisten er vedlagt som bilag 1.

Alle direkte berørte lodsejere har endvidere fået tilsendt VVM-redegørelsens sammenfattende rapport samt en orientering om det offentlige informationsmøde den 29. august 2013.

Transportministeriet har modtaget 42 høringssvar i høringsperioden. En liste over alle indkomne høringssvar er vedlagt som bilag 2.

I forbindelse med høringen af VVM-redegørelsen for en fast forbindelse over Femern Bælt (kyst-til-kyst) blev der afholdt offentligt informationsmøde den 29. august 2013 i Rødbyhavn. Der er udarbejdet et referat af mødet, som er offentliggjort på Transportministeriet og Femern A/S' hjemmeside. Referatet er vedlagt som bilag 3.

### 1.3 VVM-tillæg

Siden høringen af VVM-redegørelse for den faste forbindelse over Femern Bælt (kyst-kyst) har Femern A/S, bl.a. på baggrund af de indkomne høringssvar til VVM-redegørelsen, i samarbejde med relevante myndigheder og eksterne konsulenter, på enkelte områder fundet behov for mindre projektændringer. Endvidere er der igangsat et arbejde, som skal afdække, hvorvidt der er behov for præcisering/supplering af VVM-redegørelsen vedrørende støj i anlægsfasen.

På baggrund af projektændringerne og eventuelle præciseringer vedrørende støj i anlægsfasen vil der blive udarbejdet et VVM-tillæg. VVM-tillægget vil blive offentliggjort senest samtidig med høringen af



den kommende anlægslov for det samlede kyst-kyst projekt. Høringen giver således mulighed for at inddrage offentligheden vedrørende VVM-tillæggets indhold, inden Folketinget tager stilling til projektets vedtagelse ved anlægslov.



## 2 Høringssvar

Transportministeriet har modtaget 42 høringssvar i høringsperioden. En liste over alle indkomne høringssvar er vedlagt som bilag 2.

Ministeriet for Børn og Undervisning, Uddannelsesministeriet, Økonomi- og Indenrigsministeriet, Sikkerhedsstyrelsen, Styrelsen for Slotte og Kulturejendomme, Erhvervsstyrelsen, Banedanmark, Vejdirektoratet, Slagelse Kommune, BAT-Kartellet, DSB, Forbrugerrådet, Syddansk Universitet, Roskilde Universitet og Aalborg Universitet har meddelt, at de ikke har bemærkninger til VVM-redegørelsen.

Nedenfor gennemgås og behandles de øvrige høringssvar. Der er foretaget en opsummering af høringssvarenes hovedindhold.

Femern A/S har afgivet bemærkninger til de indkomne høringssvar. Miljøministeriet har haft høringsnotatet til gennemgang forud for offentliggørelse, og har i den forbindelse haft mulighed for at kommentere på de miljøfaglige bemærkninger, som Femern A/S har afgivet til de indkomne høringssvar.

### 2.1 Myndigheder

#### 2.1.1 Energistyrelsen

##### **Høringssvar**

Energistyrelsen oplyser, at styrelsen har givet en olie/gas efterforskningstilladelse i området, og at styrelsen har informeret indehaveren af tilladelsen om, at der vil ske et større anlægsarbejde i området.

##### **Bemærkninger**

Transportministeriet har ingen bemærkninger hertil.

#### 2.1.2 Erhvervs- og Vækstministeriet

##### **Høringssvar**

De danske og tyske søfartsmyndigheder har på baggrund af det hidtidige undersøgelsesarbejde meddelt vilkårene for at tilgodese de nødvendige sejladmæssige hensyn. Søfartsmyndighederne vil derudover følge sejladssikkerheden gennem hele anlægsfasen og løbende vurdere, om de risikoreducerende tiltag fungerer efter hensigten. Hvis det viser sig at være nødvendigt, vil søfartsmyndighederne kunne beslutte yderligere risikoreducerende tiltag for at sikre opretholdelse af sejladssikkerheden under anlægsfasen.

##### **Bemærkninger**

Femern A/S har oplyst, at Erhvervs- og Vækstministeriets høringssvar er i overensstemmelse med de vilkår, som søfartsmyndighederne har meddelt Femern A/S. Femern A/S har siden 2006 været i tæt dialog med de danske og tyske søfartsmyndigheder med henblik på at fastlægge tiltag for at opretholde sejladssikkerheden under anlæg af Femern Bælt-forbindelsen.

Det er besluttet at etablere et midlertidigt VTS-system til manuel overvågning af skibstrafikken i Femern Bælt i løbet af anlægsfasen. De danske og tyske søfartsmyndigheder har etableret en myndigheds-



koordineringsgruppe, som Femern A/S løbende samarbejder og koordinerer sejladsikkerhedsmæssige forhold og tiltag med. Koordineringsgruppen har til opgave at koordinere den fælles indsats for at opretholde sejladsikkerheden under anlægsfasen. Koordineringsgruppen vil overvåge sejladsikkerheden i anlægsfasen for at sikre, at de besluttede risikoreducerende tiltag fungerer efter hensigten. Hvis det viser sig nødvendigt, vil koordineringsgruppen kunne justere de besluttede risikoreducerende tiltag eller tage nye risikoreducerende tiltag i brug for at opretholde sejladsikkerheden og sørge for gode sejladsforhold i anlægsfasen.

For at opretholde sejladsikkerheden i anlægsfasen er det besluttet, at indføre følgende risikoreducerende tiltag:

- Afviserfartøjer, som overvåger arbejdsområder med det formål at sikre skibe, som ikke er en del af anlægsarbejdet, holdes ude af arbejdsområderne
- Afmærkning af arbejdsområder, så de fremstår tydelige for alle fartøjer i Femern Bælt
- Antal og placering af arbejdsområder. Antallet og placeringen af arbejdsområder skal sikre afviklingen af den øvrige trafik i området.
- Restriktioner for arbejdsfartøjer
- Meddelelser gennem efterretninger for søfarende for at informere skibstrafikken om anlægsarbejderne.

### 2.1.3 Guldborgssund Kommune

#### **Høringssvar**

Guldborgssund Kommune afgav i den supplerende idéfase et høringsvar, hvor de foreslog etableringen af en ny ø, benævnt Marie Ø, ud for Falsters østkyst skabt af materialer fra tunneludgravningen. Guldborgssund Kommune hæfter sig ved, at Femern A/S ikke omtaler idéen om Marie Ø i VVM-redegørelsen. Kommunen finder fortsat, at idéen om Marie Ø kunne være til gavn for både Femern Bælt-forbindelsen i anlægsfasen og for Lolland Falster på den lange bane.

Guldborgssund Kommune anfører, at det samlede marine undersøgelsesområde går langs Falsters østkyst, men et godt stykke væk fra kysten og mere østligt, end Marie Ø er tiltænkt. Kommunen påpeger, at eventuelle påvirkninger af Falsters østkyst på grund af sedimentspild langs Danmarks bedste badestrand fra sandindvindinger på Kriegers Flak ikke synes at være belyst. Det samme anføres i forhold til påvirkning af indsejlingen til Grønsund og deraf afledte konsekvenser for brugen af Stubbekøbing Havn til industriformål. Guldborgssund Kommune ønsker disse forhold belyst.

Guldborgssund Kommune bakker desuden op om Lolland Kommunes forslag om, at den nye lagunestrand på Lolland etableres mere vestligt end Femern A/S har projekteret, således, at den placeres ud for Lalandias aktiviteter og dermed også kan spille ind i forhold til turismeerhvervet på Lolland.

#### **Bemærkninger**

Guldborgssund Kommunes forslag til etablering af en ny ø ud for Falsters østkyst skabt af materialer fra tunneludgravningen er behandlet i høringsnotatet for den supplerende idéfase for den faste forbindelse



over Femern Bælt (kyst-til-kyst) (maj 2012) og i VVM-redegørelsens afsnit 5.2.4 vedrørende håndtering af indkomne forslag fra offentlige høringer.

Ved etablering af en kunstig ø ud for Falsters østkyst er den mængde fyldmaterialer, der skal anvendes ved forslaget, oplyst til at udgøre 8 mio. m<sup>3</sup>.

Forslaget rummer en række ubekendte forhold, men når det tages i betragtning, at der i kyst-til-kyst projektet indgår en nyttiggørelse af havbundsmaterialer til erstatningsnatur i nærområdet omkring Rødbyhavn, herunder til nye sandstrande, er det på det foreliggende grundlag vurderingen, at kyst-til-kyst projektet ikke kan levere den nødvendige fyldmængde til en ny ø, ligesom fyldsand og stenmaterialer til en ny ø ikke vil kunne leveres af Femern A/S.

Anlægsøkonomisk vurderes forslaget at være væsentligt dyrere at realisere sammenlignet med det fremlagte projektforslag. Det skyldes bl.a. de øgede transportomkostninger på grund af større afstand fra anlægsarbejderne i Femern Bælt til Marie Ø ved Falster. Afstanden mellem det foreslåede projekt og Rødbyhavn udgør således ca. 65 km ved sejllads syd om Gedser. En mere præcis vurdering af anlægsomkostningerne vil bl.a. kræve en mere uddybende beskrivelse af det foreslåede projekt samt en bedre belysning af det samlede behov for sand og stenmaterialer mv. Umiddelbart må det dog vurderes, at der er tale om et temmelig omkostningsfyldt projekt alene på grund af de øgede transportomkostninger.

Dertil kommer, at projektet vil kræve en række selvstændige miljømæssige tiltag, som yderligere kan påvirke anlægsøkonomien, ligesom den større transportafstand vil medføre en større CO<sub>2</sub>-udledning set i forhold til det fremlagte projektforslag.

I høringsnotatet for den supplerende idéfase og i VVM-redegørelsen er det beskrevet, at man ikke vil gå videre med forslaget som et ligeværdigt alternativ til landområderne ved Rødbyhavn. Der er ikke modtaget ny information om Guldborgsund Kommunes forslag, som giver anledning til at ændre denne indstilling.

Det vurderes, at der ved etablering af erstatningsnatur i form af nye naturområder omkring Rødbyhavn er skabt en god, bæredygtig og omkostningseffektiv model for anvendelsen af de opgravede materialer fra tunnelbyggeriet.

I forhold til en eventuel påvirkning af indsejlingen til Grønsund og badestrandene på Falsters østkyst fra den planlagte råstofindvinding på Kriegers Flak fremgår det af VVM-redegørelsens afsnit 24.6.2, at den størst forekommende aflejring på 8 - 9 mm sediment vil ske maksimalt 1 km fra det sted, hvor indvindingen finder sted. Aflejringer på op til 3 mm er beregnet til at finde sted i et lidt større område omkring indvindingsstedet.

Da afstanden mellem det planlagte indvindingsområde på Kriegers Flak og indsejlingen til Grønsund er ca. 50 km, og da sedimentaflejringen fra råstofindvindingen kun er forhøjet i en afstand af nogle få kilometer omkring indvindingsstedet, er det ikke vurderet relevant at beskrive projektets påvirkning af indsejlingen til Grønsund. På virkningen vil således være meget ubetydelig. Tilsvarende gør sig gældende for strandene på Falsters østkyst, hvor afstanden til råstofindvindingen er endnu større.





Det er derfor vurderet, at der ikke er risiko for påvirkning af indsejlingen til Grønsund og strandene på Falsters østkyst fra den mulige indvinding på Kriegers Flak.

For så vidt angår placeringen af den nye lagunestrand henvises til svar på Lolland Kommunes hørings-svar.

#### 2.1.4 Lolland Kommune

##### **Høringssvar**

Lolland Kommune anfører, at den faste forbindelse over Femern Bælt bliver det første anlægsprojekt af national betydning efter strukturreformen og at dette betyder, at Lolland Kommune får en række administrative omkostninger i forbindelse med projektet. Samtidig er det for Lolland Kommune i høj grad udformningen af det samlede projekt, der har betydning for, om det kommer til at bidrage til kommunens vækst og udvikling på længere sigt.

Konkret har kommunen følgende kommentarer:

##### ***Genplacering af Rødby Færge Station***

Lolland Kommune finder det uomgængeligt, at der etableres en ny jernbanestation ved Holeby (Ladhavevej) til erstatning for den station, som nedlægges i Rødbyhavn.

##### ***Lundegårdsvejbrossen (over E47 Sydmotorvejen)***

Lolland Kommune forventer, at Vejdirektoratets planlagte udskiftning af Lundegårdsvejbrossen over E47 Sydmotorvejen realiseres.

##### ***Fortsat jernbanedrift***

Det bør tilstræbes, at der i forbindelse med anlæggelse af Femern Bælt-forbindelsen sikres mulighed for, at jernbaneforbindelsen til det eksisterende havneanlæg i Rødbyhavn kan genetableres. Der skal i forbindelse med projekteringen af anlægsaktiviteterne tages højde for, at der fortsat kan transporteres passagerer til Rødbyhavn Færgehavn i hele anlægsperioden. Det gælder både bil- og togpassagerer.

##### ***Nedlagte banearealer***

Lolland Kommune forventer, at der på nedlagte jernbanearealer foretages de nødvendige forureningsundersøgelser uden udgift for kommunen, og at den fremtidige anvendelse af disse ligeledes kan gennemføres uden udgifter for Lolland Kommune.

##### ***Støj i anlægsfasen***

Lolland Kommune forventer, at der arbejdes på at reducere støjen mest muligt i forbindelse med etableringen af det nye forland.

##### ***Pendlerholdeplads***

Lolland Kommune forventer, at der i forbindelse med etablering af den nye motorvejsstrækning til tunnelportalen etableres en pendlerholdeplads ved afkørselsanlæg 50.

##### ***Produktionsområde***

Lolland Kommune tilslutter sig, at produktionsområdet med tilhørende arbejdshavn som udgangspunkt fjernes, når produktionen af tunnelelementer er afsluttet. Det foreslås dog, at nedrivningen af produkti-



onsområdet pristages særskilt som en option, således at der åbnes mulighed for i den sidste del af anlægsfasen at tage stilling til, om produktionsanlæg og havnefaciliteter skal fjernes, eller om der kan findes en varig anvendelse.

### ***Ejerforhold – det nye landområde***

Lolland Kommune ønsker ikke at være ejer af det planlagte nye forland ved Rødbyhavn og derved pådrage sig eventuelle driftsforpligtelser.

### ***Strande***

Det er Lolland Kommunes ønske og vurdering, at den nye lagunestrand skal etableres mere vestligt, således at den placeres ud for Lalandias hovedbygninger. Det er ligeledes en klar forventning, at der etableres et parkeringsareal tæt på lagunestranden. Selve adgangsvejen til parkeringspladsen kunne med fordel gå igennem Lalandias område via deres parkeringsplads. Det skal undersøges, om det er hensigtsmæssigt at etablere flere adgangsveje til det vestlige forland.

Lolland Kommune forventer, at den vestlige strand bliver etableret så hurtigt som muligt i anlægsfasen, således at perioden uden en form for strand ved Rødbyhavn bliver minimeret. Lolland Kommune forventer, at den indre lagune bliver etableret på en sådan måde, at forekomsten af ålegræs og tang undgås.

Lolland Kommune har en klar forventning om fortsat at blive inddraget i et tæt samarbejde med Femern A/S om den konkrete udformning og indretning af det østlige og vestlige forland. Det gælder både i forhold til de planlagte naturområder, stisystemer, adgangsveje, parkeringspladser, strandområder m.m.

### ***Diger***

Lolland Kommune støtter fortsat et kystfodringsprojekt fra Det Lollandske Digelag, såfremt Det Lollandske Digelag kan forhandle et projekt om kystfodring på plads med Femern A/S, herunder udførelse af miljøundersøgelser, myndighedsgodkendelser mv., og at det kan realiseres uden udgifter for kommunen. Lolland Kommune er dog bevidst om, at et eventuelt kystfodringsprojekt skal indpasses i forhold til det allerede planlagte forland øst og vest for Rødbyhavn.

### ***Strandbeskyttelseslinje***

Lolland Kommune forventer, at etableringen af det nye forland øst og vest for Rødbyhavn medfører, at strandbeskyttelseslinjen i dette område flyttes mod syd, således at beskyttelseszonen i lighed med andre kystområder bliver på 300 m.

### ***Økonomisk kompensation til Lolland Kommune***

Lolland Kommune stiller sig uforstående overfor, at den påføres store udgifter i forbindelse med projektet, men samtidig oplever, at der ikke er garanti for fuld og lige adgang til den nye infrastruktur. Lolland Kommune forventer at blive økonomisk kompenseret for de mange udgifter som arbejdet med den faste forbindelse over Femern Bælt medfører.



### ***Bilag til beslutningsprotokol – vedrørende landopfyldning og forslag til ”Strandpark” vest for Rødbyhavn***

Vedlagt høringssvaret fra Lolland Kommunes byråd er en mindretalsudtalelse fra Dansk Folkeparti og Socialistisk Folkeparti i byrådet. Partierne er imod landopfyldning og etableringen af en ”Strandpark” vest for Rødbyhavn og anfører:

- At det opgravede moræneler indeholder store mængder skarp flint, som vil give mange fodska-der på de badende. Det udvaskede ler vil aflejre sig i lagunerne, så hverken den indre eller ydre lagune vil være egnet til badning
- At den ydre lagunes åbning ud til 6 – 8 m’s vanddybde, hvor der forekommer kraftig under-strøm, vil danne hvirvler inde i lagunen og derfor kunne være livsfarlig for badende
- At den indre lagune er farlig for mindre børn, da der aflejres mudder fra moræneleret og de stej-le skrån timer uden for soppestranden. Vandkvaliteten vil desuden blive påvirket af en højere vandtemperatur og udvikle algeforekomst, der gør det uegnet som badevand
- At åbningen fra den åbne lagune til havnebassinet med årene vil give havnen ekstraordinære omkostninger, når det aflejlrede slam fra lagunen skal fjernes, for at sejldybden skal holdes
- At ejerforholdet til det nye landområde med stor sandsynlighed vil blive pålagt Lolland Kom-mune, og dermed pådrager kommunen sig en stor driftsudgift i fremtiden
- Partierne nævner kystfodring som alternativ placering af havbundsmaterialerne

### **Bemærkninger**

#### ***Genplacering af Rødby Færge Station***

Spørgsmålet om etablering af en ny jernbanestation på Lolland, som erstatning for Rødby Færge Stati-on, indgår i Banedanmarks undersøgelser vedrørende opgradering af de danske jernbanelandanlæg Ringsted – Holeby, jf. Banedanmarks VVM-redegørelse for jernbanedelen af de danske landanlæg. Det kan oplyses, at Banedanmark undersøger mulighederne for at optimere processen omkring udbud og kontraktindgåelse vedrørende jernbanelandanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen med hen-blik på at frigøre midler inden for de forudsatte rammer, som kan medgå til finansiering af bl.a. en ny station på Lolland. Når Banedanmarks undersøgelser er afsluttet, vil transportministeren drøfte sagen med forligspartierne inden vedtagelsen af den kommende anlægslov for den faste forbindelse over Fe-mern Bælt.

#### ***Lundegårdsvejbroen (over E47 Sydmotorvejen)***

Spørgsmålet om en ny Lundegårdsvejbro over motorvejen er blevet behandlet i Vejdirektoratets VVM-redegørelse ”Opgradering af E47 Sydmotorvejen mellem Sakskøbing og Rødbyhavn” og den efterføl-gende høring. VVM-redegørelsen samt høringsnotat kan læses på [www.vejdirektoratet.dk](http://www.vejdirektoratet.dk).

I forhold til det samlede kyst-kyst projekt er behovet for en ny Lundegårdsvejbro kun aktuelt, såfremt der etableres en ny jernbanestation på Lolland. En stillingtagen til spørgsmålene om en ny jernbanesta-tion på Lolland samt etablering af adgangsvej hertil via en ny Lundegårdsvejbro over motorvejen for-ventes at finde sted i forbindelse med vedtagelse af anlægsloven.



### ***Fortsat jernbanedrift***

I projekteringsarbejdet for Femern Bælt-forbindelsen er det lagt til grund, at der med etableringen af Femern Bælt-forbindelsen, som bliver en integreret del af det overordnede europæiske jernbanenet, ikke vil være behov for fortsat jernbanedrift til Rødbyhavn. Derfor er det i planlagt således, at den nye motorvej krydser eksisterende jernbane i terræn, og at der som følge heraf ikke vil være mulighed for fortsat jernbanedrift til Rødbyhavn Havn efter Femern Bælt-forbindelsens etablering.

Det vil være væsentligt dyrere at løfte motorvejen op over de eksisterende jernbanespor, det vil forekomme visuelt mere dominerende i landskabet og det vil medføre et større arealbehov. En sådan løsning indgår derfor ikke i den nuværende planlægning af projektet.

### ***Nedlagte banearealer***

Hverken anlægsarbejdet eller den permanente drift af den faste forbindelse over Femern Bælt indebærer, at Femern A/S vil komme i berøring med baneområdet ved Rødbyhavn Havn. Eventuelle forureningsundersøgelser og fremtidig anvendelse af baneområdet indgår derfor ikke i projekteringen.

### ***Støj i anlægsfasen***

Transportministeriet kan bekræfte, at der vil blive arbejdet på at reducere støj fra anlægsarbejdet, men gør samtidig opmærksom på hensynet til, ud fra et samfundsøkonomisk perspektiv, at undgå en væsentlig fordyrelse og forsinkelse af projektet.

Håndteringen af støjforhold i anlægsfasen udgør en central del af forberedelsen af Femern Bælt-forbindelsen. I forbindelse med anlæg af et meget omfattende infrastrukturprojekt som den faste forbindelse over Femern Bælt, kan det ikke undgås, at anlægsaktiviteterne i perioder vil medføre støjgener for nærliggende beboelser og virksomheder.

Der er samlet set tale om støjgener i et begrænset geografisk område ved Rødbyhavn med lav befolkningstæthed og i forholdsvis begrænsede perioder af den samlede anlægsperiode på ca. 6½ år. Det skal derfor understreges, at støjpåvirkninger på omkringliggende beboelser og virksomheder ikke vil udgøre et betydeligt problem i anlægsfasen.

### ***Uddybende vurdering af støjforhold i anlægsfasen***

Femern A/S vil på baggrund af de indkomne høringssvar og aktuelle erfaringer fra andre anlægsarbejder foretage en grundig gennemgang af forudsætningerne for VVM-redegørelsen og dermed gennemføre en ny og mere uddybende vurdering af den støj, som vil kunne forekomme i anlægsfasen.

Hvis den nye og mere uddybende vurdering af den støj, som vil kunne forekomme i anlægsfasen, giver anledning til præcisering eller supplerung af VVM-redegørelsen, vil disse blive beskrevet i VVM-tillægget for den faste forbindelse over Femern Bælt (kyst-kyst). VVM-tillægget vil, som beskrevet indledningsvist blive offentliggjort senest samtidig med høringen af den kommende anlægslov for det samlede kyst-kyst projekt. I forbindelse med høringen vil det således være muligt for offentligheden at komme med bemærkninger til de eventuelle præciseringer og suppleringer, der kan være til VVM-redegørelsens afsnit om støj i anlægsfasen.



### ***Pendlerholdeplads***

Etableringen af en eventuel pendlerholdeplads ved afkørsel 50 er ikke en del af kyst-kyst projektet indgår derfor ikke i projekteringen.

### ***Produktionsområde***

Det er i planlægningen af Femern Bælt-forbindelsen forudsat, at den til kyst-kyst projektet opførte tunnelementfabrik ved Rødbyhavn nedtages når anlægsarbejderne er tilendebragt. Området, hvor tunnelementfabrikken er planlagt placeret indgår efter anlægsfasen som en del af det østlige landområde, hvilket er tænkt etableret som ny natur med bl.a. vådområde og strandeng til erstatning for natur, som tabes som følge af etableringen af kyst-kyst projektet.

I det tilfælde, at kommunen præsenterer et konkret forslag om at bevare produktionsfaciliteterne og et sådant forslag fremkommer i god tid inden den planlagte nedtagning, vil Femern A/S kunne forhandle med entreprenørerne om en mulig besparelse ved ikke at nedtage anlægget.

Det er dog en forudsætning for en eventuel overtagelse af tunnelementfabrikken, at bevarelsen af tunnelementfabrikken håndteres som en projektændring i forhold til VVM-redegørelsen af juni 2013, da det i miljøvurderingen er forudsat, at tunnelementfabrikken nedtages. Den interesserede part påtager sig derfor i givet fald bl.a. ansvaret for at;

- forestå alle nødvendige miljøundersøgelser og tilladelser for videreførelse af tunnelementfabrikken samt håndterer oplagrede mængder havbundsmaterialer på arealet, der er midlertidigt placeret rundt om tunnelementfabrikken og på opfyldningsområderne,
- afholde alle omkostninger til ombygning, drift og vedligeholdelse af tunnelementfabrikken, samt senere fjernelse af anlæggene
- medvirke til at finde alternative løsninger vedrørende udformning og placering af den erstatningsnatur, som er planlagt etableret på det nye landområde.

### ***Ejerforhold – det nye landområde***

Det er noteret, at Lolland Kommune ikke ønsker at være ejer af det nye landområde. Det er derfor i planlægningen lagt til grund, at det er Femern A/S, der bliver ejer heraf. Ejerskabet af det nye landområde fastlægges endeligt i forbindelse med anlægslovens vedtagelse.

### ***Strande***

Femern A/S anbefaler, at Lolland Kommunes forslag om at etablere den nye lagunestrand mere vestligt imødekommes, således, at denne etableres umiddelbart ud for Lalandia. Dette lægges til grund for den videre projektering.

Som konsekvens af den alternative placering af lagunestranden, vil der blive etableret vej- og stiadgang til lagunestranden via Lalandias eksisterende parkeringsplads eller op til 100 m. øst for denne. Den endelige placering vil blive fastlagt i dialog med Lolland Kommune og Lalandia.

P-pladsen på det nye landområde vil blive placeret vest for den nye vejadgang.



I forhold til vejadgang til den nye, vestlige strand vil der blive etableret en ny vej syd om Lalandias hovedbygning, så der skabes forbindelse mellem p-pladsen øst for Lalandia og Sandholmvej. Sandholmvej forlænges mod vest med en ny grusvej som adgangsvej til parkeringspladsen ved den vestlige strand.

Flytningen af lagunestranden og etableringen af nye adgangsveje og parkeringspladser vil blive miljøvurderet og præsenteret i et tillæg til VVM-redegørelsen, som forventes offentliggjort senest samtidig med høringen af den kommende anlægslov for projektet.

I VVM-redegørelsen er der redegjort for etablering af en forbindelsesvej fra Vestre Kaj langs området bag den indre lagune til lagunestranden. I lyset af Lagunestrandens alternative placering og de ændrede adgangsveje vil det blive besluttet i dialog med Lolland Kommune, om der fortsat vurderes behov for denne forbindelsesvej.

Efter anlægsfasen vil der være etableret et nyt landområde i størrelsesordenen 330 ha, der strækker sig både øst og vest for Rødbyhavn. Landområdet vest for Rødbyhavn vil bl.a. bestå af to nye sandstrande, en i den vestlige del af landområdet og en i en halvcirkelformet lagune mod havet. Omkring den eksisterende sandstrand ved Rødbyhavn anlægges en indre lagune, der bl.a. kan bruges til rekreative formål og som soppestrand.

Udformningen af strandene er foretaget i samspil med selskabets rådgivere, der bl.a. har stor erfaring med at skabe gode og trygge forhold for de badende og strandenes gæster. Det nye landområde vil desuden blive anvendt til en del af den erstatningsnatur, som Femern A/S skal etablere.

Øst for Rødbyhavn vil der blive anlagt et naturområde med vådområde, græsningsarealer samt overdrev. Området afsluttes af en klint af moræneler i ca. 7 m's højde. Vest for Rødbyhavn kommer et naturområde med strandeng, overdrev og vandhuller.

Det tilstræbes, at den vestligste del af landområdet med en ny strand vil blive etableret så tidligt som muligt i anlægsfasen for at minimere perioden uden strandadgang i nærområdet. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at der i anlægsfasen vil være en periode på 1 - 2 badesæsoner før offentligheden kan benytte stranden længst mod vest som badestrand. Indtil denne strand åbnes for offentligheden vil der ikke være adgang til strand omkring selve Rødbyhavn. Der vil dog fortsat være adgang til eksisterende strande uden for projektområdet, f.eks. Hyldtofte Østersøbad.

### ***Diger***

Det Lollandske digelags forslag om et kystfordringsprojekt, der blev fremsat i den supplerende idéfase, er behandlet i det dertilhørende høringsnotat og indgår i VVM-redegørelsens kapitel 5 Alternative løsninger. Som det fremgår af VVM-redegørelsen vil gennemførelsen af forslaget være forbundet med en række forvaltningsmæssige og tekniske vanskeligheder inden for rammerne af kyst-kyst projektet. Det Lollandske Digelag har ikke fremsat forslaget i forbindelse med høringen af VVM-redegørelsen og der er ikke fremkommet nye oplysninger, som giver anledning til ændringer i projekteringen.

### ***Strandbeskyttelseslinje***

Regulering af strandbeskyttelseslinjer for det nye landområde forventes at blive behandlet i anlægsloven. I den forbindelse vil der blive taget stilling til de af kommunen fremsatte synspunkter vedrørende strandbeskyttelseslinjernes placering.



Femern A/S vil fortsætte dialogen med Lolland Kommune om detailplanlægningen af det nye landområde.

### ***Økonomisk kompensation til Lolland Kommune***

Spørgsmålet om eventuel økonomisk kompensation for ekstraordinære administrative omkostninger vil blive drøftet med Lolland Kommune i forbindelse med den økonomiske høring over forslaget til projektets anlægslov.

### ***Bilag til beslutningsprotokol – vedrørende landopfyldning og forslag til ”Strandpark” vest for Rødbyhavn (DF og SF i Lolland Kommunes byråd)***

Projekteringen af det nye landområde er foretaget af Femern A/S’ rådgivere Rambøll-Arup-TEC JV med landskabsarkitektfirmaet Schønherr som underrådgiver og DHI (FEMA-FEHY).

Der har i udformningen af de nye strande været fokus på funktionalitet og sikkerhed. Der er desuden taget hensyn til ønsker, der er fremsat af bl.a. Lolland Kommune. Det gælder eksempelvis soppestranden i den indre lagune, der planlægges etableret foran den eksisterende strand vest for Rødbyhavn.

Ved udformningen af den ydre lagune (lagunestranden) og den indre lagune (soppestranden) har det været et afgørende hensyn, at kunne sikre en tilstrækkelig vandkvalitet og skabe gode badeforhold ved at undgå sedimentophobning af fint sediment og tilgroning af tang.

### ***Moræneler til strandopbygning***

Ved projekteringen af de nye strande og de bagvedliggende klitter er det forudsat, at der foretages en opbygning af landområdet, så der ikke forekommer eksponeret moræneler i overfladen. Strandene vil blive opbygget af marint sand og vil fremstå som helt almindelige danske strande under lignende forhold.

De dele af opfyldningerne vest for Rødbyhavn, som vender ud imod Femern Bælt, vil enten blive beskyttet med stenkastninger eller opbygget som sandstrande. For at undgå udvaskning af ler vil strandene blive dækket med sand, dog med undtagelse af strækningen langs den østligste del, som vil blive etableret som en klint. Udvaskning fra denne klint vil svare til den udvaskning, som forekommer fra naturlige klinter. Det er på denne baggrund vurderet, at der ikke vil forekomme aflejring af udvasket ler i lagunerne.

### ***Strømforhold***

Den planlagte lagunestrand anlægges med en åbning ud imod Femern Bælt på en vanddybde af 5 - 6 m. Strømmen, som løber i Femern Bælt, vil danne hvirvler i strandlagunen, men strømhastighederne i disse hvirvler vil være størst i åbningen af lagunen og aftage kraftigt ind imod stranden, hvor der stort set ikke vil være nogen strøm. Det vurderes derfor ikke, at de fremtidige strømforhold vil udgøre et særskilt problem for badesikkerheden. Det vurderes derimod, at strømmene langs lagunestranden vil være væsentlig mindre end de strømme, som forekommer langs de nuværende strande i området. Der vil i øvrigt i forbindelse med detailudformningen af lagunen blive lagt vægt på, at der ikke må forekomme strømforhold, som hindrer forsvarlige badeforhold.





### ***Den indre lagune***

Vest for Rødbyhavn planlægges en indre lagune med en soppestrand. Forholdene i den indre lagune kan sammenlignes med forholdene i lagunen ved Amager Strandpark, hvor lagunen er meget populær som soppestrand og til andre rekreative aktiviteter.

Soppestranden vil ikke være påvirket af bølger fra Femern Bælt og vil derfor være velegnet til sopning. Den indre lagune vil imidlertid blive udsat for aflejring af fint materiale og bunden på dybder større end ca. 0,4 m vil derfor med tiden blive blød. Vandkvaliteten i den indre lagune vurderes at være god på grund af tilstrækkelig vandgennemstrømning. Det forventes ikke, at der vil forekomme væsentlig forhøjet vandtemperatur i den indre lagune og algeforekomst forventes ligeledes at være i samme omfang som ude i selve Femern Bælt.

Den indre lagune vil blive etableret på en sådan måde, at der ikke vil blive ført nævneværdige mængder af flydende tang ind i lagunen. Det vurderes således, at der vil forekomme mindre tangophobninger på soppestranden end på den samme strand i den nuværende situation. Der vil imidlertid med tiden kunne forekomme vækst af ålegræs i lagunen, som vil forårsage mindre aflejring af tang på stranden. Derefter kan eventuel tang oprensnes efter behov.

Stranden i den indre lagune vil få samme udformning, som den nuværende strand vest for Rødbyhavn, idet hovedparten af denne strand bibeholdes og udgør den nye soppestrand.

Den forventede sedimentation i den indre lagune vil være forårsaget af det naturlige indhold af suspenderet sediment i vandet i Femern Bælt, som i de fleste situationer er lav. Den indre lagune er beskyttet mod bølgepåvirkning og de strømme der forekommer, er relativt svage, hvilket betyder, at det meste af det suspenderede sediment der bringes ind i lagunen, vil sedimentere på bunden. Femern A/S' rådgivere har beregnet, at der over en 100-årig periode vil forekomme en gennemsnitlig sedimentation på ca. 3 - 4 mm pr. år. Det vurderes således, at der kun vil ske en meget langsom sedimentation i den indre lagune, og at der ikke vil være behov for at oprense før efter 30 - 45 år.

### ***Åbningen fra den indre lagune til havnebassin***

Femern A/S' rådgivere er ikke enige i den sedimentationsmekanisme, som er anført i høringssvaret. Ifølge Femern A/S' rådgivere, så vil suspenderet sediment i vandet i Femern Bælt, som hovedsagelig forekommer under storm og stor bølgepåvirkning, blive ført ind i den indre lagune, enten gennem havnen eller gennem strandlagunen. Det suspenderede sediment vil herefter langsomt udfældes, specielt hvor der er mest roligt med hensyn til strøm og bølger, som det vil være tilfældet i den indre lagune. Derfor vil der forekomme mest sedimentation i den indre lagune og kun moderat sedimentation i havnebassinerne og på de større vanddybder i strandlagunen. Dette vil føre til, at bunden i den indre lagune med tiden vil blive blød i lighed med en naturlig fjordbund. Det sediment, som én gang er sedimenteret på bunden i den indre lagune, vil ikke blive ført ind i havnen, fordi det ikke resuspenderes. Der vil derfor ikke forekomme øget sedimentation i havnen i forhold til i dag.

### ***Ejerskab til landområdet***

Med hensyn til ejerskab af det nye landområde henvises til ovenstående svar.





### **Kystfodring**

Kystfodring udføres normalt med marint sand. I forhold til en alternativ anvendelse af uddybningsmateriale til kystfodring skal der gøres opmærksom på, at hovedparten af uddybningsmaterialet består af moræneler, hvilket ikke anses for at være egnet materiale til kystfodring.

#### **2.1.5 Lolland-Falsters Stift**

##### **Høringssvar**

Lolland-Falsters stift anmoder om, at det fra Transportministeriets side bekræftes, at der vil være opmærksomhed omkring projektets mulige indvirkninger på særligt kirkerne i Sædinge Sogn og Tågerup Sogn, og at stiftsøvrigheden vil blive hørt i forbindelse med anlægs- og følgearbejder ved disse to kirker.

##### **Bemærkninger**

Der er ikke planlagt anlægsaktiviteter nord for Lundegårdsvej/Ladhavevej i forbindelse med kyst-til-kyst projektet. Der kan derfor ikke forventes virkninger fra kyst-til-kyst projektet på kirkerne i Sædinge Sogn og Tågerup Sogn i anlægsfasen.

For så vidt angår eventuelle øvrige anlægsarbejder i kirkernes nærområde og støjpåvirkningen fra den forventede forøgede trafik i driftsfasen henvises til Banedanmarks miljøredegørelser for de danske jernbaneanlæg og Vejdirektoratets VVM-redegørelse for en opgradering af E47 Sydmotorvejen mellem Sakskøbing og Rødbyhavn.

#### **2.1.6 Miljøministeriet (Naturstyrelsen)**

##### **Høringssvar**

Det er Naturstyrelsens vurdering, at den samlede VVM-redegørelse retligt lever op til VVM-direktivet. Det er ligeledes Naturstyrelsens vurdering, at VVM-redegørelsens kapitel 17 Natura 2000 lever op til de krav, der stilles i habitatdirektivet. Miljøministeriet ser frem til at indgå i dialog om det videre arbejde med anlægslovens udarbejdelse.

##### **Bemærkninger**

Transportministeriet og Femern A/S vil fortsætte den løbende og tætte dialog med Miljøministeriet, herunder også Naturstyrelsen, om det videre arbejde med udarbejdelse af anlægsloven og placeringen af erstatningsnatur m.v.

#### **2.1.7 Museum Lolland-Falster**

##### **Høringssvar**

Museum Lolland-Falster påpeger, at den planlagte lagunestrand har et forhistorisk forlæg. Det vil sige, at man med etableringen af lagunelandskabet kan skabe et landskab, som det kunne have set ud i år 4.000 f.Kr. Museet opfordrer til, at denne viden inddrages i designet og formidlingen af det nye landskab.

I forhold til VVM-redegørelsens kapitel 10 Eksisterende miljømæssige forhold gør museet opmærksom på, at det bør fremgå, at kulturarvsarealer ikke kun kan være af national, men også af regional betydning. Herudover påpeger museet, at afsnittet mangler en redegørelse for, at ikke-fredede fortidsminder er beskyttet i henhold til museumslovens § 27.

I forhold til VVM-redegørelsens kapitel 13 Miljøvurdering - Lolland gør museet opmærksom på, at dræninger og jordpakning vil have en negativ påvirkning på eventuelle jordfaste fortidsminder. Dette søges afværget via de pågående arkæologiske undersøgelser. I forhold til afværge- og kompenserende foranstaltninger gør museet opmærksom på, at erstatningsnatur kan have en negativ påvirkning på eventuelle jordfaste fortidsminder. Museet foreslår, at museet inddrages med henblik på at foretage en konkret vurdering af effekten på eventuelle fortidsminder. I forhold til kulturarv og arkæologi gør museet opmærksom på, at de arkæologiske undersøgelser bidrager med ny og væsentlig viden, hvilket kompenserer for tabet af den fysiske arkæologiske kulturarv.

I forhold til VVM-redegørelsens kapitel 26 Miljøvurdering af vandindvinding til projektformål anfører museet, at bestemmelserne vedrørende fortidsminder i museumsloven også omfatter ikke-fredede fortidsminder. Desuden påpeger museet, at kulturministeren er forpligtet til at underrette planmyndigheder om forekomsten af væsentlige bevaringsværdier af betydning for planlægningen. I forhold til afværgeforanstaltninger vurderer museet, at der er meget stor risiko for at påtræffe jordfaste fortidsminder i forbindelse med tracéarbejder. Derfor anbefaler museet, at der foretages arkæologiske forundersøgelser forud for jordarbejder.

### **Bemærkninger**

I begyndelsen af maj 2012 gik Museum Lolland-Falster i gang med arkæologiske forundersøgelser af de arealer på Lolland, hvor Femern A/S planlægger at etablere anlæg til den faste forbindelse over Femern Bælt. Forundersøgelsen i den sydlige del af området, som finansieres af Femern A/S, har foreløbigt vist, at der efter myndighedernes opfattelse skal foretages udgravninger, hvor portalbygværk- og tunnelementfabrik skal placeres. Der er foreløbigt afsat ca. 170 mio. kr. (2013-priser) til Museum Lolland-Falsters undersøgelser på land i Danmark. Femern A/S er i løbende dialog med Museum Lolland-Falster om tilrettelæggelse af forundersøgelserne i øvrige områder, hvorfor behovet for eventuelle udgravninger i disse områder p.t. ikke er kendt.

Femern A/S kan bekræfte, at udformningen af det nye landområde ved Rødbyhavn bl.a. er inspireret af områdets forhistoriske landskab.

Landopfyldningens primære formål er at nyttiggøre de ca. 19 mio. m<sup>3</sup> opgravede havbundsmaterialer til bl.a. at skabe et nyt naturområde. Der er i projekteringen lagt vægt på at tilføre lokalområdet naturmæssig og rekreativ værdi, herunder etablering af en del af den erstatningsnatur, der skal etableres som følge af, at der tabes natur på Lolland på grund af projektet.

Landområdets ydre perimeter ligger fast, da ændringer i udformningen vil kunne have konsekvenser for vandgennemstrømningen i Femern Bælt.

Endelig anses VVM-redegørelsens koteangivelser for at være maksimumkoter.

Indenfor ovenstående grænser vurderes der dog at være et vist spillerum i forhold til den endelige udformning af det nye landområde ved Lolland, hvorfor der fortsat er åbenhed overfor lokale interessenters forslag til den detaljerede udformning af det nye landområde.



Femern A/S er enig i, at kulturarvsarealer ikke kun kan være af national, men også af regional betydning, og at ikke-fredede fortidsminder er beskyttet i henhold til museumsloven § 27. Det er dog vurderingen, at de manglende oplysninger om lovgivningen ikke ændrer VVM-redegørelsens konklusioner.

Når placeringen af projektets erstatningsnatur besluttet vil Museum Lolland-Falster blive inddraget med henblik på, at foretage en konkret vurdering af effekten på eventuelle fortidsminder.

For så vidt angår arkæologiske forundersøgelser i forbindelse med etablering af de nødvendige vandledninger, foretager Museum Lolland-Falster allerede forundersøgelser af planlagte vandledningstracéer i og omkring det kommende produktionsanlæg ved Rødbyhavn.

Det forudsættes, at Lolland Forsyning efter aftale med Femern A/S forestår etableringen af hovedforsyningsnettet, det vil sige de råvandsledninger, der fører råvandet fra de tre nye borerer frem til den eksisterende råvandsledning vest for Maribo og rentvandsledningen mellem Maribo og Holeby. Lolland Forsyning A/S afgør, om der skal foretages arkæologiske forundersøgelser i forbindelse med etableringen af hovedforsyningsnettet.

I den forbindelse sikres det, at der skabes kontakt mellem Lolland Forsyning og Museum Lolland-Falster, så spørgsmålet om arkæologiske forundersøgelser kan drøftes.

#### 2.1.8 NaturErhvervstyrelsen

##### **Høring**

NaturErhvervstyrelsen peger på, at priserne på industrifisk er steget og nu er et af de mest attraktive fiskerier. NaturErhvervstyrelsen anerkender, at der de seneste år ikke har været omfattende industrifiskeri i området, men styrelsen mener, at der for 5 - 6 år siden var et betydeligt industrifiskeri i området efter sild og brisling.

NaturErhvervstyrelsen efterlyser en større vurdering af miljøeffekterne ved byggeriet på de lavvandede områder, der fungerer som opvækstområder for fiskeyngel.

NaturErhvervstyrelsen anfører, at erhvervsfiskere, der ikke er medlem af Danmarks Fiskeriforening, har krav på erstatning på lige fod som medlemmer af foreningen.

##### **Bemærkninger**

Af VVM-redegørelsens kapitel 10 Eksisterende miljømæssige forhold fremgår det indledningsvis, at undersøgelser og indsamling af data er foretaget i perioden 2008 - 2010.

Beskrivelsen af de eksisterende forhold for fiskeriet i Femern Bælt-området er bl.a. baseret på data fra den officielle fiskeristatistik fra Fiskeridirektoratet i Danmark og fra Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) i Tyskland.

Som det fremgår af afsnit 10.1.12, er der taget udgangspunkt i data, som dækker perioden 1998 - 2008, som var seneste tilgængelige data på tidspunktet for dataindsamlingen. År til år variationer i størrelsen af industrifiskeriet 5 - 6 år tilbage er allerede en del af datagrundlaget.



Eventuelle prisstigninger efter 2008 vurderes ikke at ændre VVM-redegørelsens overordnede konklusioner.

I forhold til en mere omfattende vurdering af miljøeffekterne fra byggeriet på de lavvandede områder henvises til VVM-redegørelsens afsnit 12.9, hvor der er foretaget en detaljeret vurdering af projektets virkninger på fisk, herunder projektets virkninger på opvækstområder for fiskeyngel. Derudover kan der henvises til de to baggrundsrapporter om fiskeøkologi, som er tilgængelige på [www.femern.dk](http://www.femern.dk).

Femern A/S er opmærksom på, at erhvervsfiskere, som ikke er medlemmer af Danmarks Fiskeriforening, også kan være berettiget til fiskerierstatninger jf. fiskeriloven. Under inddragelse af Danmarks Fiskeriforening overvejes det, hvilke informationstiltag der bør foretages inden eventuelle erstatningsforhandlinger igangsættes, og der sættes i den forbindelse pris på NaturErhvervstyrelsen intentioner om at udbrede kendskabet.

### 2.1.9 Region Hovedstaden

#### Høringssvar

Region Hovedstaden understreger, at Femern Bælt-forbindelsen udgør et element i en samlet transportkorridor mellem Hovedstadsregionen og Hamborg og at det derfor er vigtigt, at fokusere på hele korridoren for at få størst mulig værdi af den faste forbindelse over Femern Bælt.

Region Hovedstaden påpeger, at man som led i etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt også bør fokusere på at optimere landanlæggene og dermed bidrage til en effektiv trafikafvikling i hele korridoren – både for vej og jernbane. Det vil sige, at man bør fokusere på at udbedre eventuelle flaskehalse i den samlede korridor i samarbejde mellem relevante myndigheder i Danmark og Tyskland.

#### Bemærkninger

Transportministeren er med projekteringsloven bemyndiget til at foretage den forberedelse, undersøgelse og projektering og de andre dispositioner, som er nødvendige med henblik på etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt samt tilhørende landanlæg i Danmark.

Femern A/S er med hjemmel i projekteringsloven bemyndiget til at forestå projekteringen af den faste forbindelse mens Banedanmark og Vejdirektoratet er bemyndiget til at forestå projekteringen af de danske landanlæg.

Det følger af projekteringsloven, at der skal ske en udbygning af de eksisterende jernbaneanlæg mellem Ringsted og Rødbyhavn (dobbeltspor og elektrificering) samt foretages en projektering af de nødvendige opgraderinger og miljømæssige forbedringer af E47 Sydmotorvejen mellem Sakskøbing og Rødbyhavn. Banedanmark og Vejdirektoratet har udarbejdet separate VVM-redegørelser for disse projekter, som kan findes på deres hjemmesider.

I forbindelse med indgåelse af traktaten mellem Danmark og Tyskland af 3. september 2008 vedrørende den faste forbindelse over Femern Bælt, har Tyskland desuden forpligtet sig til at sikre tilstrækkelig kapacitet af landanlæggene i Tyskland. Dette indebærer en udbygning af vejforbindelsen mellem Heiligenhafen og Puttgarden til fire spor samt elektrificering af jernbanestrækningen mellem Puttgarden og Lübeck og udbygning af jernbanestrækningen mellem Puttgarden og Bad Schwartau til dobbeltspor (senest syv år efter åbningen af Femern Bælt-forbindelsen).



Derudover indgik et flertal i Folketinget mellem regeringen (Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti den 21. marts 2013 en aftale om at anlægge en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbanebro med cykel- og gangsti over Storstrømmen mellem Vordingborg og Orehoved.

Der er således, med en række statslige institutioner og myndigheders involvering, fokus på at udbedre flaskehalse i den samlede transportkorridor og dermed sikre en effektiv trafikafvikling.

Anlægsloven vil indeholde beslutning om etablering af både kyst-til-kyst projektet og de danske landanlæg.

### 2.1.10 Region Sjælland

#### **Høringssvar**

Region Sjælland fremhæver, at de er meget positivt indstillet overfor etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt, da forbindelsen vil give nye udviklingsmuligheder i regionen.

Region Sjælland opfordrer til, at der snarest kommer en aftale om finansiering af en ny Storstrømsbro, der kan sikre projektets gennemførelse.

Region Sjælland peger desuden på behovet for en ny station på Lolland til erstatning for den nuværende ved Rødby.

Region Sjælland fremhæver de beskæftigelsesmæssige perspektiver ved Femern Bælt-forbindelsen og påpeger, at det for regionen er afgørende, at så meget som mulig af arbejdskraften bliver rekrutteret regionalt og at regionale virksomheder kan bistå i de opgaver, der udbydes.

Med hensyn til råstofforbruget vurderer Region Sjælland, at de af regionen udlagte graveområder kan forsyne de projekter, som udspringer af Femern Bælt-forbindelsen. Regionen henviser til VVM-redegørelsens side 1.156, hvor det er anført, at indvindingen på land i Danmark var på 26,3 mio. m<sup>3</sup>, heraf 5,4 mio. m<sup>3</sup> i Region Sjælland. Regionen understreger, at tallene er den gennemsnitlige årlige indvinding i perioden 2006 - 2011 og ikke den samlede indvinding for perioden som angivet i redegørelsen.

#### **Bemærkninger**

Den 21. marts 2013 indgik regeringen (Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti en aftale om at anlægge en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbanebro med cykel- og gangsti over Storstrømmen mellem Vordingborg og Orehoved. Det blev samtidig besluttet, at Vejdirektoratet skal stå for forberedelserne samt byggeriet af en ny Storstrømsbro.

Erfaringerne fra både Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen viser, at lokale og regionale leverandører og lokal industri med deres knowhow og ekspertise har meget at tilbyde, som underleverandører på et stort anlægsbyggeri. Det gælder naturligvis håndværksfagene, men også alt lige fra hotel- og cateringbranchen, sikkerheds- og rengøringsfirmaer til lokale transportfaciliteter og meget mere. Det kan hertil oplyses, at Femern A/S i december 2013 har fremlagt en vejledning til alle potentielle underleverandører.

I marts 2013 vedtog Folketinget at igangsætte en række aktiviteter i forbindelse med kyst-kyst projektet. Formålet med de fremrykkede aktiviteter er at forberede den lokale infrastruktur, før de store tunnelentrepriser går i gang. Derudover består investeringerne af mindre anlægsopgaver, som kan være attraktive opgaver for lokale firmaer og entreprenører.

Det er noteret, at Region Sjælland vurderer, at råstofindvindingen på land i Region Sjælland er 5,4 mio. m<sup>3</sup> i gennemsnit om året i perioden 2006 - 2011, og ikke, som der står i VVM-redegørelsen, 1,08 mio. m<sup>3</sup> pr. år. Det vurderes dog ikke, at denne justering giver anledning til ændringer i grundlaget for projekteringen.

Vedrørende behovet for en ny station på Lolland henvises til bemærkningen til Lolland Kommunes høringssvar ovenfor.

## 2.2 Interesseorganisationer, foreninger, virksomheder m.v.

### 2.2.1 Danmarks Fiskeriforening

#### **Høringssvar**

Danmarks Fiskeriforening anfører, at hvis man vil beskrive vigtigheden af fiskeriet i forskellige ICES-kvadrater, skal der ikke kun fokuseres på mængde og værdi, men også på det areal, der kan befiskes i hvert kvadrat.

Danmarks Fiskeriforening påpeger, at Femern Bælt ikke kun anvendes af lokale fiskere, men også af fiskere fra en lang række fiskerihavne rundt omkring i Danmark.

Danmarks Fiskeriforening anfører, at det er altafgørende for de danske erhvervsfiskere, der udøver deres fiskeri i Femern Bælt, at det bliver muligt at drive fiskeri med slæbende redskaber henover sænketunnelen. Derfor bør der være stor fokus på det fyld/beskyttelsesmateriale, der vil blive lagt ovenpå sænketunnelen. Foreningen henviser desuden til risikoen for, at farvandet "deles" ved placering af større sten ovenpå sænketunnelen, hvilket ifølge Danmarks Fiskeriforening vil få betydelige konsekvenser for trawlfiskeriet og resultere i et direkte økonomisk tab for erhvervet.

Danmarks Fiskeriforening anfører, at når fiskeriet i et område skal belyses, bør det tage udgangspunkt i et datasæt, der dækker omkring 10 år. Foreningen henviser til, at der i VVM-redegørelsen tages udgangspunkt i ældre fiskeriundersøgelser på Kriegers Flak og Rønne Banke. Foreningen påpeger, at fiskeriet i den periode, hvor indvindingen foretages, vil have begrænset adgang til området, ligesom sedimentspildet må formodes at have effekt på fiskene i området.

Danmarks Fiskeriforening understreger, at der ved udnyttelse af marine områder ikke kan fraviges fra fiskerilovens kapitel 15, § 76 og § 78, stk. 1.

#### **Bemærkninger**

Femern A/S er opmærksom på, at dele af arealet i et ICES-kvadrat, som er kvadrater på ca. 30 x 30 sømil, der anvendes i den officielle fiskeristatistik, kan være dækket af land, og at dette kan have betydning for vurderingen af vigtigheden af fiskeriet i det areal, som rent faktisk kan befiskes i det eller de pågældende ICES-kvadrater. Vurderingen af vigtigheden af de forskellige ICES-kvadrater er foretaget efter sædvanlig VVM-praksis.



Det fremgår af VVM-redegørelsens afsnit 12.13.3, at Femern Bælt ikke kun anvendes af lokale fiskere. Eksempelvis nævnes det, at trawlere fra både lokale, regionale og fjerne havne deltager i fiskeriet i Femern Bælt og regionen.

Som en del af projektet er det valgt, at toppen af beskyttelseslaget kommer til at ligge under det omkringliggende havbundsniveau, således at sandtransporten ved havbunden i løbet af en årrække vil dække tunnelelementer og beskyttelseslaget til. Ved anvendelse af denne metode vil størstedelen af tunneltracéet kun påvirke havbunden midlertidigt, indtil havbunden via naturlige processer igen fremstår uberørt.

Af VVM-redegørelsens afsnit 12.13.9 fremgår det, at beskyttelseslaget af sten over tunnelen vil forhindre/besværliggøre fiskeri med bundsløbende redskaber henover linjeføringen indtil sandtransporten ved havbunden har dækket beskyttelseslaget til.

Femern A/S vil på baggrund af Danmarks Fiskeriforenings bemærkninger undersøge muligheden for at anvende materialer i dele af beskyttelseslaget, som gør det muligt at drive fiskeri med sløbende redskaber henover dele af sænketunnelen i perioden, indtil beskyttelseslaget er dækket til. Femern A/S forventer, at dialogen om dette emne vil indgå som en del af selskabets forhandling med Danmarks Fiskeriforening om eventuelle erstatninger for projektets påvirkninger på fiskeri og fiskeforhold, jf. fiskerilovens § 76 og § 78, stk. 1.

VVM-redegørelsens kapitel 24 Sandindvinding på Kriegers Flak og kapitel 25 Sandindvinding på Rønne Banke er udarbejdet i overensstemmelse med sædvanlig praksis for VVM-redegørelser vedrørende råstofindvinding på havet. Som beskrevet i VVM-redegørelsens afsnit 24.7.7 og afsnit 25.7.6, kan der i forbindelse med selve sandindvindingen være påvirkninger af fiskeriet, idet der af hensyn til kollisionsrisiko vil være en zone omkring indvindingsfartøjet, hvor fiskeri ikke vil være muligt i de timer, hvor sandsugningen pågår. Påvirkningen vurderes at være meget begrænset, da indvindingstiden er kortvarig.

Da fiskeressourcen primært vurderes at være allokeret uden for selve indvindingsområdet, og væsentlige effekter af sedimentspildet er kortvarige og begrænsede til de aktuelle indvindingsområder, vurderes påvirkningen fra sedimentspildet ikke at være af betydning for fiskebestanden i området.

Femern A/S og Danmarks Fiskeriforening har gennem de seneste år i overensstemmelse med fiskerilovens kapitel 15 været i dialog om projektets påvirkninger af fiskeriet. Der er således opmærksomhed på fiskerilovens bestemmelser, og dialogen forventes at fortsætte med fokus på forhandling om eventuelle erstatninger for projektets påvirkninger på fiskeri og fiskeforhold.

## 2.2.2 Danmarks Naturfredningsforening

### Høringssvar

Danmarks Naturfredningsforening noterer, at VVM-redegørelsen er særdeles omfattende og grundig. Danmarks Naturfredningsforening er desuden glade for beslutningen om at satse på en tunnelloøsning, da denne løsning eliminerer mange af de betænkeligheder, som Danmarks Naturfredningsforening ud fra påvirkninger af havmiljø og lokal natur kunne have til projektet.





Danmarks Naturfredningsforening anbefaler, at der anvendes det mest skånsomme gravescenarie, således at der graves tættest på kysten efterår og vinter og længst fra kysten forår og sommer. Danmarks Naturfredningsforening efterspørger overvejelser om gravegardiner eller særlige gravekoncepter med henblik på at minimere sedimentspild.

Danmarks Naturfredningsforening anbefaler, at Femern A/S overvejer at lade beskyttelseslaget af sten ovenpå sænketunnelen rage op over havbunden på (dele af) strækningen for at opnå permanente reveffekter til gavn for bundfauna, bundflora og fisk. De opfordrer desuden til at beskrive mulighederne for at optimere stensætninger/betonfundamenter på landtilslutningerne for den bedst mulige reveffekt.

Danmarks Naturfredningsforening opfordrer til, at der anvendes den nyeste og mest skånsomme udførelse af pælefundering og spunsvægge. Foreningen ønsker ikke, at der skabes forbindelse mellem den nye indre lagune og Rødbyhavn Havn på grund af TBT-forekomsten i havnen.

Danmarks Naturfredningsforening foreslår, at man for at sikre pleje, andre længerevarende indsatser og kompensation af eventuelle langsigtede uforudsete følger, reserverer et beløb til en "Femern Bælt Naturfond".

### **Bemærkninger**

I november 2010 anbefalede Femern A/S transportministeren og forligskredsen bag kyst-kyst projektet, at sænketunnelen skulle indgå i de videre arbejder som den foretrukne løsning. Anbefalingen byggede bl.a. på, at sænketunnelløsningen har færre permanente virkninger på miljøet i forhold til en skråstagsbro. Derudover har sænketunnelløsningen ikke virkninger på sejladsforholdene, hydrografien og fugletræk i området. Sænketunnelprojektets virkninger på miljøet relaterer sig primært til de marine gravearbejder.

Det gravescenarie, Femern A/S sammen med sine rådgivere har udarbejdet, og som ligger til grund for VVM-redegørelsens miljøvurdering, er udarbejdet med det udgangspunkt, at der maksimalt spildes 0,75 mio. m<sup>3</sup> sediment under projektets samlede graveoperationer. Miljøvurderingen viser, at dette gravescenarie resulterer i meget begrænsede virkninger på miljøet.

Som beskrevet i VVM-redegørelsens afsnit 12.1.3 er afstanden fra kysten og årstiden for gravearbejdet afgørende for projektets virkninger på den kystnære bundflora. VVM-redegørelsen viser, at den største påvirkning sker ved gravearbejder tæt på kysten i forårs- og sommerperioden.

På baggrund af VVM-redegørelsens analyser vurderes det muligt at foretage visse ændringer i det gravescenarie, som er lagt til grund for VVM-redegørelsen, uden at ændringerne giver anledning til større virkninger på miljøet end beskrevet i VVM-redegørelsen.

Det endelige detaljerede gravescenarie vil blive fastlagt i samarbejde med den kommende entreprenør.

Anvendelse af gravegardiner eller særlige gravekoncepter, herunder eksempelvis stop for gravning ved bestemte strømforhold, har været overvejet, men er fravalgt på grund af de særlige hydrografiske forhold, der gør sig gældende i Femern Bælt. Således er den mest almindelige strømsituation i Femern Bælt, at der sker en udstrømning fra Østersøen ved overfladen af Femern Bælt, og at der samtidig sker en indstrømning til Østersøen ved havbunden i Femern Bælt. Strømretningen er derfor sjældent entydig





gennem hele vandsøjlen, hvilket begrænser effekten af gravestop ved bestemte strømsituationer. Gravegardiners effekt er størst ved små strømhastigheder, hvorfor det er vurderet, at Femern Bælts relativt store strømhastigheder gør nytteværdien af gravegardiner meget begrænset.

Derudover skal det anføres, at transporten af den finere del af det spildte sediment hovedsageligt sker ved gentagen resuspension, hvilket vil sige, at det spildte sediment, uanset anvendelse af gravegardiner eller særlige gravekoncepter, efter det i første omgang har lagt sig på havbunden tæt ved graveområdet, vil blive hvirvlet op af strømmen og transporteret med strømmen til de naturlige områder for aflejring af finere sediment.

Når tunnelelementerne er placeret under havbunden i en gravet rende, vil der oven på tunnelelementerne blive placeret et beskyttelseslag af sten på ca. 1 m's tykkelse.

Som en del af projektet er det valgt, at toppen af beskyttelseslaget kommer til at ligge under det omkringliggende havbunds niveau, således at sandtransporten ved havbunden i løbet af en årrække dækker tunnelelementer og beskyttelseslaget til. Ved anvendelse af denne metode vil størstedelen af tunneltracéet kun påvirke havbunden midlertidigt, indtil havbunden via naturlige processer igen fremstår ubørt.

Det planlagte beskyttelseslag forventes, selvom det ligger under det omkringliggende havbunds niveau, at have karakter af rev, indtil sandtransporten ved havbunden har dækket beskyttelseslaget til.

Danmarks Naturfredningsforenings forslag om at lade beskyttelseslaget af sten rage op over havbunden vil potentielt kunne påvirke vandgennemstrømningen til Østersøen. Netop vandgennemstrømning til og fra Østersøen har været et af hovedhensynene bag designet af sænketunnelprojektet. Derudover kan det ikke udelukkes, at forslaget vil være i konflikt med andre interesser i området, eksempelvis fiskeriets interesse i at kunne drive fiskeri med slæbende redskaber hen over tunnellen, jf. Danmarks Fiskeriforenings høringssvar.

Som det fremgår af VVM-redegørelsen er det ikke muligt de første ca. 400 m ud fra Lolland og Fehmarns kyst at placere tunnelelementerne og beskyttelseslag under det nuværende havbunds niveau. På disse strækninger vil beskyttelseslaget, således som det er foreslået, kunne betragtes som et permanent stenrev. Samtidig er vanddybden så lav og lysforholdene ved bunden så gunstige, at beskyttelseslaget/revet kan forventes at have en positiv effekt på bundflora og -fauna, lige som det ses ved beskyttelsesrevet over Øresundstunnelen.

Da stensætninger og beskyttelseslag de første ca. 400 m ud fra kysten skal modstå en større bølgepåvirkning, end det er tilfældet ude midt i Femern Bælt, planlægges det at anvende større sten kystnært, hvilket giver bedre mulighed for, at bundfloraen kan etablere sig og skabe egnede forhold for bundfaunaen. Derudover giver større sten mulighed for huledannelse til gavn for fiskeøkologien.

Betrages disse strækninger ud for Lollands og Fehmarns kyster som permanente rev, vil arealet udgøre i alt ca. 12 ha, hvilket er i samme størrelsesorden som Naturstyrelsens Blue Reef-projekt ved Læsø.

Med udgangspunkt i ovenstående er det ikke planlagt at lade yderligere beskyttelseslag af sten rage op over havbunden, udover de ovennævnte første ca. 400 m ud fra kysten på Lolland og Fehmarn.



Pæleramning og etablering af spunsvægge i anlægsfasen er projektets største kilder til undervandsstøj, som potentielt ville kunne påvirke støjfølsomme dyr. I forbindelse med pælefundering vil der blive anvendt ”blød start”, som er en anerkendt afværgeforanstaltning, således at støjfølsomme dyr kan bevæge sig ud af området i takt med, at støjniveauet forhøjes. Spunsvægge vil i størst muligt omfang blive vibreret ned i havbunden, hvilket støjer mindre end traditionel nedramning. Dette vurderes at være tilstrækkelige afværgeforanstaltninger i forhold til undervandsstøj.

Transport af TBT-forurenede sediment og vand fra Rødbyhavn Havn til den indre lagune vurderes ikke at udgøre en sundhedsrisiko. Forbindelsen mellem den indre lagune og Rødbyhavn Havn anses derudover som et gavnligt rekreativt element i den samlede udformning af det nye landområde, da forbindelsen skaber mulighed for eksempelvis kajaksejls mellem havn og lagune.

VVM-redegørelsen indeholder et alternativ til forbindelsen mellem den indre lagune og Rødbyhavn Havn. I alternativet går forbindelsen fra den indre lagune og munder ud i Femern Bælt umiddelbart vest for indsejlingen til Rødbyhavn Havn. Dette alternativ vurderes ud fra en rekreativ betragtning som en mindre god løsning end en forbindelse direkte til Rødbyhavn Havn, men vurderes teknisk som en acceptabel løsning.

Da forbindelsen mellem den indre lagune og Rødbyhavn Havn støttes af Friluftsrådet og lokalt af Lolland Kommune fastholdes hovedforslagets forbindelse mellem den indre lagune og Rødbyhavn Havn.

Yderligere dokumentation for, at TBT-koncentrationen i havnesedimentet ikke medfører problematiske miljøforhold i den indre lagune, er gjort tilgængelig på <http://vmdokumentation.femern.dk/> som supplerende materiale.

Femern A/S vil udarbejde et kontrol- og overvågningsprogram, som bl.a. har til formål at overvåge, at afværge- og kompensationsforanstaltninger har den forventede virkning. Kontrol- og overvågningsprogrammet vil blive udarbejdet inden anlægsstart og præsenteret for relevante myndigheder.

Der er ikke aktuelt planer om at etablere en såkaldt ”Femern Bælt Naturfond”, men i forbindelse med planlægningen af den konkrete udformning af det nye landområde, vil Femern A/S etablere et miljødialogforum med henblik på at inddrage lokale interessenter i arbejdet, herunder både lokale myndigheder, virksomheder og organisationer, som ønsker at give deres synspunkter til kende.

### 2.2.3 Danmarks Rederiforening

#### Høringssvar

Danmarks Rederiforening noterer, at det er positivt, at der i VVM-redegørelsen er opmærksomhed på, at anlægsarbejdet ikke må kompromittere sejladssikkerheden i anlægsfasen, samt at skibstrafikken søges generet mindst muligt.

Danmarks Rederiforening pointerer vigtigheden af, at den internationale skibstrafik før og under anlægsfasen til søs gøres opmærksom på sejladsf forholdene i området.

Danmarks Rederiforening er bekymret over den planlagte nedgradering af adgangsforholdene til Rødbyhavn Havn, og at byggefasen vil have en negativ påvirkning på den nuværende færgedrift. Endvidere vurderer Danmarks Rederiforening, at en række af VVM-redegørelsens forudsætninger er optimistiske,



når det omhandler den faste forbindelse over Femern Bælt og tilsvarende pessimistiske, når det omhandler færgedriften. Danmarks Rederiforening pointerer i den forbindelse, at det er afgørende, at alle relevante aspekter er inddraget på en objektiv måde.

### **Bemærkninger**

Anlægsaktiviteterne i forbindelse med den faste forbindelse over Femern Bælt nødvendiggør midlertidige tiltag for at sikre sejladssikkerheden for skibsfarten i Femern Bælt. Femern A/S har derfor gennem en årrække samarbejdet med søfartsmyndighederne i Danmark og Tyskland om de sejladssikkerhedsmæssige vilkår for projektet og undersøgelser heraf.

Der vil blive etableret et midlertidigt VTS-system med ét fælles center beliggende i det eksisterende tyske VTS-center i Travemünde. VTS-systemet har til formål at tilgodese skibstrafikkens sikkerhed og effektivitet samt beskyttelse af havmiljøet. Systemet skal have kapacitet til at indgå i et samspil med skibstrafikken og bidrage med generel information samt specifik vejledning til at løse konkrete trafiksituationer eller farer for sejladsen i og omkring arbejdsområder for tunnelanlægget.

Det vil således i samarbejde med danske og tyske myndigheder blive sikret, at der før og under anlægsfasen gøres opmærksom på sejladsforholdene i området.

Med hensyn til Danmarks Rederiforenings bekymring om adgangsforholdene til Rødbyhavn Havn og VVM-redegørelsens forudsætninger vedrørende færgedriften henvises til bemærkningerne til Scandlines' høringssvar nedenfor.

#### **2.2.4 Dansk Erhverv**

##### **Høringssvar**

Dansk Erhverv støtter projektet og roser det grundige forarbejde som er gjort. Dansk Erhverv påpeger, at den omgivende trafik skal sikres mest mulig mobilitet i anlægsperioden på linje med det gode arbejde, der gøres i forbindelse med andre større anlægsprojekter under ministeriets område.

##### **Bemærkninger**

VVM-redegørelsens afsnit 3.2 redegør for afviklingen af lokaltrafikken i anlægsfasen. Derudover er der foretaget kapacitetsanalyser af en række vejkryds i lokalområdet jf. også bemærkninger til høringssvar fra Dansk Industri. Disse analyser viser, at de forudsætninger, som er lagt til grund for projekteringen, kan afvikle trafikken tilfredsstillende uden væsentlige påvirkninger på lokaltrafikken.

Femern A/S agter endvidere at etablere et beredskab for at sikre en tilfredsstillende afvikling af lokaltrafikken under anlægsarbejdet. I VVM-redegørelsen er eksempelvis beskrevet én alternativ trafikrute, som kan benyttes til at aflaste vejtrafikken i tilfælde af vejspærringer eller lignende. Desuden kan beredskabet også bestå af etableringen af et lokalt kontaktpunkt, som kan kontaktes, hvis man oplever lokale trafikproblemer. Det lokale kontaktpunkt etableres i forbindelse med opstart af anlægsarbejdet.

#### **2.2.5 Dansk Industri**

##### **Høringssvar**

Dansk Industri (DI) noterer, at høringsmaterialet er omfattende. De tekniske og miljømæssige analysers omfang og detaljeringsgrad vidner om et stort og grundigt arbejde. DI tilkendegiver derfor, at de har



tiltro til, at alle miljømæssige aspekter af projektet er fuldt ud sagligt belyst. DI giver derfor sin fulde opbakning til de miljømæssige analyser.

DI noterer også med tilfredshed, at der er valgt en forsigtig budgetplanlægning, herunder i forhold til den opnåelige EU-støtte. En sund projektøkonomi vil give mulighed for bedre priser for passage af den faste forbindelse, når den er færdig. I forhold til beskrivelsen af lokaltrafik i anlægsfasen vil DI gerne advare om, at der kan komme mere trafik, og at denne trafik skal afvikles inden for få timer. Den trafikale belastning af de lokale veje risikerer således at føre til produktivitetstab. DI opfordrer på denne baggrund Femern A/S og Lolland Kommune til at sikre større kapacitet på de lokale veje end beskrevet i VVM-redegørelsen. Dette kunne f.eks. ske som en opgradering af den vestlige ”bagvej” til produktionsområdet fra Holeby, så der er et alternativ, hvis E47 Sydmotorvejen eller Færgevej skulle blive spærret.

DI henviser til, at vejene, jernbanerne og de to færgehavne på hver side af Femern Bælt er led i en international transportkorridor og anmoder om, at anlægsarbejderne tilrettelægges, så der sker færrest mulige gener for den internationale transport.

DI anbefaler, at der lægges en strategi for, hvordan den faste forbindelse over Femern Bælt kan være med til at styrke det internationale ”brand” for både Lolland, Danmark og hele den nordeuropæiske vækstregion mellem Øresundsregionen og Hamborg. DI står gerne til rådighed i dette arbejde.

### **Bemærkninger**

VVM-redegørelsens afsnit 3.2 redegør for lokaltrafikken i anlægsfasen, herunder også for den mertrafik, som forventes på Lolland som følge af anlægsarbejdet. Der er foretaget en kapacitetsanalyse af to kryds på Færgevej (Færgevej/Jøncksvej og Færgevej/Færgestationsvej). Resultatet af denne viser, at trafikken kan afvikles tilfredsstillende under anlægsfasen. Analysen indikerer endvidere, at krydsene er kapacitetsstærke nok til at håndtere op til 70 pct. mere anlægstrafik og stadig kunne afvikle trafikken tilfredsstillende og uden gener for de øvrige trafikkanter.

Det er således vurderingen, at kapaciteten på vejene på Lolland er tilstrækkelig stor til at kunne håndtere trafikken i området i anlægsfasen.

Femern A/S vil tilrettelægge anlægsarbejdet med inddragelse af lokale interessenter, således at der forekommer færrest mulige gener for trafikken både på land og til søs.

Femern A/S støtter flere initiativer, som målrettet fokuserer på at skabe merværdi for hele Femern Bælt-regionen. Formålet med sådanne initiativer er at udpege fokusområder for den regionale udvikling med udgangspunkt i erhvervsudviklingen og befolkningens behov, men også med fokus på udviklingen af turismen i regionen. Femern A/S samarbejder i dag aktivt med flere af de regionale fora og aktører, herunder Femern Belt Business Council, STRING og Femern Bælt-Komitéen, om at fremme den regionale dagsorden. Selskabet er ligeledes i tæt kontakt med de berørte kommuner om de udviklingsmæssige perspektiver i den faste forbindelse over Femern Bælt. Femern A/S’ primære rolle er dog at forbedre og projektere kyst-kyst projektet, og selskabet har fokus på kommunikation om selve projektet.

Høringssvaret fra DI giver ikke anledning til ændringer i grundlaget for projekteringen.



## 2.2.6 FDM

### Høringssvar

FDM opfordrer til, at nye og moderne infrastrukturkonstruktioner, der skal holde i mange år, opføres som "state of the art"-projekter. Da Femern Bælt-forbindelsen bliver en af de længste undersøiske tunneler i verden, bør man vælge de bedste, mest moderne og mest sikre løsninger. FDM anfører, at det er deres holdning, at trafiksikkerhed og sikkerhed for brugerne bør have den højeste prioritet.

### Bemærkninger

Brugernes sikkerhed og trafiksikkerhed generelt prioriteres meget højt i forbindelse med projekteringen af Femern Bælt-forbindelsen. Tunnellen bliver en af verdens mest moderne og sikre tunneler og overholder alle relevante sikkerhedsstandarder, herunder EU's direktiv for tunnelsikkerhed. Femern Bælt-forbindelsen bliver mindst lige så sikker for trafikanterne som enhver dansk motorvej eller jernbane i det åbne landskab.

I det generelle sikkerhedskoncept prioriteres det, at ulykker skal forebygges, følgerne af ulykker og nødsituationer skal minimeres og tunneldesignet skal understøtte beredskabsindsatsen i tilfælde af en hændelse.

I forbindelse med forberedelserne for idriftsætning af sænketunnelen er der nedsat en tværgående sikkerhedsgruppe med deltagelse fra de danske og tyske beredskabsmyndigheder. Gruppens formål er at udarbejde et beredskabskoncept og de nødvendige beredskabsplaner for projektet samt sikre træning og uddannelse af beredskabet.

Denne gruppe vil blive opretholdt i hele sænketunnelens levetid og følge projektet og udviklingen. Skulle der indtræffe hændelser i Femern Bælt-forbindelsen eller andre sammenlignelige tunneler, er det gruppens opgave at evaluere hændelsen og sikre, at tunnelen opretholder et acceptabelt sikkerhedsniveau. En sådan organisering af beredskabet og opfølgning på sikkerhedsniveauet eksisterer for både Storebælt- og Øresundsforbindelsen.

Høringssvaret fra FDM giver derfor ikke anledning til ændringer i grundlaget for projekteringen.

## 2.2.7 Femern Belt Development

### Høringssvar

Femern Belt Development noterer, at det er et stort og grundigt stykke arbejde, der ligger bag VVM-redegørelsen. Det er Femern Belt Developments klare opfattelse, at redegørelsen fuldt ud afdækker de forskellige miljømæssige aspekter i forbindelse med etableringen af Femern Bælt-forbindelsen.

Femern Belt Development mener, at der bør sikres tilkørselsmuligheder til den eksisterende havn i Rødbyhavn, hvilket vil give mulighed for en fortsat anvendelse af havnen, eventuelt i form af nye færgeruter til passager- og godstrafik til de baltiske lande.

Femern Belt Development anser det for vigtigt, at Femern Bælt-forbindelsens kommende produktionsanlæg og produktionshavn øst for Rødbyhavn bevares, hvis der kan findes nye anvendelsesmuligheder efter Femern Bælt-forbindelsens etablering. Dette anser Femern Belt Development som vigtigt for miljøet, og for at hele regionen kan drage fordel af investeringen i den faste forbindelse over Femern Bælt.



## **Bemærkninger**

Projektforslaget, som er præsenteret i VVM-redegørelsen, indeholder en fortsat vejadgang til den eksisterende havn i Rødbyhavn. Der etableres et nyt tilslutningsanlæg til motorvejen mellem Ottelundvej og eksisterende motorvej.

Tilslutningsanlægget er projekteret som et sløjfeformet anlæg med en bro over den nye motorvej. På baggrund af de trafikvurderinger, som ligger til grund, vil de tilslutningsanlæg, der ligger i projektet og dermed den adgang, der vil være til færgehavnen, være tilstrækkelige til at afvikle trafikken på en hensigtsmæssig måde. Der henvises endvidere til bemærkningerne til Scandlines' høringssvar.

Femern A/S har i planlægningen af Femern Bælt-forbindelsen forudsat, at den til kyst-kyst projektet opførte tunnelfabrik ved Rødbyhavn nedtages, når anlægsarbejdet er tilendebragt. Det samme gælder de nødvendige arbejdspladser.

Området, hvor tunnelfabrikken er planlagt placeret, indgår efter anlægsfasen som en del af det nye østlige landområde, hvor der er planlagt etableret nyt naturområde med bl.a. naturlagune og strandeng til erstatning af natur, som tabes som følge af etableringen af kyst-kyst projektet. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til Lolland Kommunes høringssvar vedrørende tunnelfabrikkens fortsatte eksistens.

Høringssvaret fra Femern Belt Development giver ikke anledning til ændringer i grundlaget for projekteringen.

### **2.2.8 Friluftsrådet**

#### **Høringssvar**

Friluftsrådet anfører, at VVM-redegørelsen er yderst gennemarbejdet. Der er udført et grundigt forarbejde, hvor projektets konsekvenser for naturen og befolkningens rekreative interesser er undersøgt. Generelt er Friluftsrådet meget positive overfor de frilufts- og naturmæssige tiltag, der udføres som en del af projektet.

Friluftsrådet gør opmærksom på, at rådet har flere idéer og indspil til det nye landområde og gerne bidrager til den videre planlægning heraf.

Friluftsrådet mener, at der i planlægning af stier på det nye landområde bør tages højde for sammenhæng med både eksisterende og kommende stier i området. Der bør sigtes efter etablering af stier, der giver mulighed for varieret anvendelse af eksempelvis ryttere, cyklister og gående.

Friluftsrådet anbefaler, at der skabes adgang til græsningsområdet i den østlige ende af det nye landområde. I forhold til etablering af de to øer i landområdets østlige ende ønsker Friluftsrådet at gøre opmærksom på vigtigheden af, at de foreslåede adgangs begrænsninger finder sted på et veldokumenteret grundlag.

I forbindelse med nedlæggelsen af Strandholm Sø og etablering af en ny, opfordrer Friluftsrådet til, at der i beslutningsfasen inddrages brugere og øvrige interessenter af søen og området.





Friluftsrådet fremhæver vigtigheden af, at alle potentielle brugergrupper på havområdet informeres om anlægsarbejdet og forbudszoner på vandet, således at brugerne kan tage de nødvendige sikkerhedsmæssige forbehold.

### **Bemærkninger**

I forbindelse med detailprojekteringen af det nye landområde, herunder placering af stier, planlægger Femern A/S at oprette et miljødialogforum, hvor bl.a. lokale interessenter, som ønsker at blive inddraget i planlægningen, vil kunne deltage. Det gælder fx Lolland Kommune og andre interessenter, som har tilkendegivet, at de har et ønske om at blive inddraget i planlægningen, herunder Friluftsrådet. I miljødialogforummet drøftes også etablering af erstatningsnatur, herunder etableringen af ny Strandholm Sø.

Som det fremgår af VVM-redegørelsen planlægges der på det nye landområde et netværk af gang- og cykelstier samt mindre stier, som gennemkrydser landområdet. Stiernes placering vil bl.a. afhænge af den endelige terrænuformning og vil blive integreret med de eksisterende gang- og cykelstier samt offentlige parkeringspladser i området.

Femern A/S kan tilslutte sig Friluftsrådets anbefaling om, at der skabes adgang til græsningsområdet i den østlige ende af det nye landområde. Når det i VVM-redegørelsen beskrives, at græsningsområdet ikke vil være offentligt tilgængeligt, skal det udelukkende forstås sådan, at der i området ikke planlægges etableret cykel- og gangstier. Det samme gør sig gældende for den mindste af de to øer i vådområdet, hvortil der ikke etableres broer.

For så vidt angår den største af de to øer i vådområdet, vil det skulle afklares i detailprojekteringen, om de to broer til øen i perioden 1. april – 15. juli, som foreslået i VVM-redegørelsen, skal lukkes af hensyn til ynglende fugle. Femern A/S finder at behovet for adgangsbegrænsning er veldokumenteret i forhold til formålet om at tiltrække ynglende fugle. Information om formålet med adgangsbegrænsningen og begrænsningens virkning på naturen vil blive formidlet til offentligheden.

Femern A/S er enig i behovet for information om anlægsarbejdet og eksempelvis forbudszoner på havet. Den konkrete lokale informationsindsats er endnu ikke fastlagt, men vil blive udarbejdet inden anlægsarbejdets start.

### **2.2.9 Lalandia**

#### **Høringssvar**

Lalandia anfører indledningsvis, at virksomheden er meget positiv stemt over for etableringen af det nye landområde med størst fokus på de udfordringer og muligheder, der relaterer sig til den vestlige del ud for Lalandia.

Lalandia appellerer til, at det som et minimum altid vil være muligt at benytte den nuværende vestlige strand. Det er af helt afgørende betydning for Lalandia, at deres gæster har strandadgang i umiddelbar nærhed til centret i hele anlægsfasen. I forlængelse heraf imødeser Lalandia en hensigtserklæring, der opfylder ovenstående i forbindelse med den kommende sagsbehandlings-/byggeproces.

Med hensyn til støj vurderer Lalandia, at det i støjmæssig sammenhæng er oplagt at betragte feriehusområdet omkring Lalandia på linje med et sommerhusområde. Lalandia opfordrer derfor til, at der ved



Lalandia skal tilstræbes en anlægsstøj på ikke væsentligt over 40 dB om natten (Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser).

Lalandia spørger, hvilke overvejelser der er gjort omkring foranstaltninger i forbindelse med eventuelle sand- og jordfygninger.

Lalandia omtaler adgangsforhold til lagunestranden. Lalandia sætter spørgsmålstegn ved, om det planlagte parkeringsareal dimensioneret til 100 biler er stort nok og mener, at arealet skal udvides til mindst det dobbelte.

Lalandia opfordrer til, at adgangsvejen til lagunestranden skal gå gennem Lalandias parkeringsplads.

Lalandia betragter den alternative placering af lagunestranden, der er illustreret i VVM-redegørelsens sammenfattende rapport figur 6.8, som den mest optimale placering.

Lalandia efterspørger information om toiletforhold og et udsalgssted ved den nye strandpark.

### **Bemærkninger**

Femern A/S har til hensigt at fortsætte den løbende, konstruktive dialog med Lalandia i forbindelse med detailprojektering af landområdet.

Med hensyn til spørgsmålet om adgang til den nuværende strand vest for Rødbyhavn og med hensyn til spørgsmålet om støj i anlægsfasen henvises til de bemærkninger, der er givet til Lolland Kommunes høringssvar.

Femern A/S er opmærksom på problemstillingen omkring mulig sandfygning i forbindelse med anlægsarbejderne. Derfor er der også flere steder i VVM-redegørelsens kapitel 13 Miljøvurdering - Lolland beskrevet, at der vil blive udarbejdet en miljøplan med retningslinjer, der skal overholdes af entreprenørerne bl.a. i forhold til sandfygning (afsnit 13.2 og 13.6). Der forventes derfor ikke at optræde problemer med støv og sandfygning generelt uden for arbejdsområderne og således heller ikke for Lalandia.

Femern A/S vil lade de foreslåede veje og adgangsforhold indgå i de videre drøftelser med Lolland Kommune og Lalandia om, hvordan trafikbetjeningen til og fra det nye landområde, herunder strande, etableres. Arealmæssigt har landområdet en sådan størrelse, at det planlagte parkeringsareal kan gøres større. Dette bør ses i forhold til det forventede behov. Detailprojekteringen heraf vil afhænge af de samlede adgangsforhold, herunder hvilke øvrige adgangsveje, der måtte være.

Med hensyn til en alternativ placering af lagunestranden vil Femern A/S anbefale, at forslaget om at etablere den nye lagunestrand mere vestligt imødekommes. Den nye placering vil således ligge til grund for den videre projektering. For en uddybning af dette forhold henvises til de bemærkninger der er givet til Lolland Kommunes høringssvar ovenfor.

For Femern A/S har udgangspunktet for projekteringen været, at standarden for drift og vedligeholdelse af de nye strande vil være uændret i forhold til situationen i dag. Femern A/S er, forudsat at det er selskabet, der vil være fremtidig ejer af det nye landområde, åben over for konkrete ønsker om etable-





ring af f.eks. toiletforhold og udsalgssteder. Det forudsættes imidlertid, at der med sådanne ønsker følger finansiering til anlæg og drift.

## 2.2.10 Scandlines

### Høringssvar

#### ***Adgangsforhold til Rødbyhavn – det færdige anlæg***

Scandlines anfører, at færgedriften Rødby-Puttgarden vil fortsætte efter åbning af den faste forbindelse over Femern Bælt og mener, at adgangsforholdene til og fra færgehavnen i Rødbyhavn vil være forringet væsentligt som følge af udformningen af tilslutningsanlægget nord for Rødbyhavn og nedgradering af den eksisterende motorvej.

Scandlines finder, at Femern A/S indtager en dobbeltrolle, dels ved at forestå projekteringen og udarbejdelsen af VVM-undersøgelsen, dels ved på sigt at skulle forestå driften af tunnelen i direkte konkurrence med færgedriften.

Scandlines anfører, at det projekterede tilslutningsanlæg ikke er teknisk egnet til at håndtere den mængde tung lastbiltrafik, som forventes fortsat at skulle anvende vejen til og fra færgehavnen, og at færgetræk vil skabe køer med risiko for forsinkelse for de bilister, der vælger færgeoverfarten. Det anføres, at Femern A/S' trafikprognose, som danner grundlag for bl.a. dimensionering af de forskellige anlæg, har undladt at tage højde for, at færgedriften fortsætter.

#### ***Adgangsforhold til færgehavnen i anlægsfasen og hensyn til færgedriften***

Scandlines anfører, at der i anlægsfasen vil være ikke uvæsentlige forstyrrelser af færgedriften som følge af anlægsarbejdet, og at sådanne forstyrrelser kan have økonomiske konsekvenser for Scandlines.

Scandlines opfordrer derfor til, at de relevante anlægsarbejder planlægges i samarbejde med Scandlines, således at det vil være til mindst mulig gene for færgedriften og dens kunder. Scandlines henstiller til, at Femern A/S i videst muligt omfang sikrer, at driftsforstyrrelser, ikke mindst i højsæsonerne, undgås.

Scandlines forventer, at adgangen til færgehavnen, både for køretøjer, landgangspassagerer og passagertog, fungerer med færrest mulige forhindringer og under speciel hensyntagen til peak-tidspunkter.

#### ***Trafik genereret af anlægsarbejdet***

Scandlines anfører, at der ikke i VVM-redegørelsen er redegjort for, hvorledes der sikres en uhindret adgang af høj standard til Rødby Færghavn og Rødbyhavn under anlægsfasen. På siderne 98 - 100 er alene redegjort for de mere tekniske tiltag ved selve etableringen, og på side 100, afsnit 4.5.10 er det anført, at etableringstiden vil være ca. 1,5 år. I højsæsonen over sommeren, i vinterferieugerne og ved højtiderne er det for Scandlines altafgørende, at trafikken kan afvikles problemfrit.

#### ***Lokal trafikafvikling, Færgevej, Færgestationsvej og Gl. Badevej***

Scandlines spørger, om der er taget højde for lokal trafikafvikling som følge af landgangspassagerer, ansatte, håndværkere og leverandører til og fra Scandlines Færghavn, færger og ejendomme.

Der efterspørges dokumentation for, at der i krydset Jøncksvej/Færgevej er tilstrækkelig kapacitet til at sikre, at trafik genereret i forbindelse med anlæg af tunnelprojektet inkl. anlæg af motorvej, tunnelfa-



brik, jernbane, produktion af tunnelelementer m.m., samt at den nuværende trafik ikke genererer kødannelser på motorvejen med øget risiko for ulykker og forsinkelser for færgetrafikken til følge. Tilsvarende dokumentation efterspørges for krydset Færgevej/Færgestationsvej.

### ***Arealerhvervelse***

Der spørges til betydningen af, at Femern A/S erhverver arealer midlertidigt (markeret med rød stiplede linje) og permanent (markeret med blå stiplede linje) på siderne 42 og 43?

### ***Landområder***

Der spørges til hvordan det sikres, at der i forbindelse med opfyldningen og etableringen af det nye landområde ikke vil forekomme ekstra tilsanding og/eller tab af materialer i den eksisterende sejlrende til Rødby Færgehavn og i selve havnen?

Der spørges til hvordan det sikres, at der ikke efter etableringen af det nye landområde vil forekomme ekstra tilsanding af den eksisterende sejlrende til Rødby Færgehavn og i selve havnen?

Der spørges til om det undersøgt, i hvilket omfang bølgerne fra færgerne eventuelt vil påvirke de nye rekreative landområder? Scandlines anfører hertil, at såfremt en undersøgelse måtte medføre restriktioner for brugerne af stranden, kan Scandlines eller andre brugere af færge- og trafikhavnen ikke gøres ansvarlige, men skal bevare eksisterende ret til at opretholde sejladsen, som den er i dag.

Der spørges desuden til, hvorledes opbygningen/overgangen vil blive mellem molernes udvendige side og opfyldningen/stenkastningen i forbindelse med etableringen af det nye landområde? Hvorledes det sikres, at molerne ikke ødelægges? Og hvorledes vedligeholdelsen af molerne skal foregå, og i hvilken udstrækning Femern A/S vil afholde disse omkostninger?

### ***Transport af materiale***

Scandlines ønsker oplyst, hvilke typer fartøjer der anvendes til transport af materialer til "låsning" af elementerne, fyld og beskyttelseslag.

### ***Sejladssikkerhed***

Scandlines vurderer, at færgernes sejlruiter af sikkerhedsmæssige årsager skal omlægges, hvilket betyder længere overfart og øget forbrug af brændstof. Desuden fremføres det, at færgernes afvigemanøvrer vil blive mere komplekse som følge af ændringer af de eksisterende forhold.

### ***Belysning***

Scandlines anfører, at belysning, der opsættes i forbindelse med alle anlægsarbejderne ikke må kunne forveksles med besejlingslys.

### ***Klimapåvirkningen fra den faste forbindelse i forbindelse med etablering og drift***

Scandlines anser VVM-redegørelsens behandling og fremstilling af fakta vedrørende projektets klimapåvirkninger for usaglig og fejlbehæftet.

Scandlines anfører, at det ikke er korrekt, når det i VVM-redegørelsen fremføres, at vurderingen af fremtidige færgeemissioner er baseret på en DTU-rapport med nyeste viden om teknologi og lovgivning,



da der ikke er tale om en rapport fra DTU, da der ikke er tale om nyeste viden, og da det er antaget, at færgerne frem mod 2025 ikke vil opnå bedre brændstofforbrænding.

### ***Anlægsøkonomi og rentabilitet***

Scandlines finder, at Femern A/S overvurderer trafikmængder og priser samt fejlagtigt antager, at Scandlines indstiller færgedriften. Scandlines mener, at den finansielle analyse skal opdateres eller at der i det mindste bør varsles en ny rentabilitetsanalyse.

Endvidere angiver Scandlines, at det faktiske trafikniveau ligger under modellens forventede niveau i 2012 og spørger om der er tale om et "forsigtigt trafikskøn", når trafikprognose for 2012 reelt ligger 11 pct. under det faktisk realiserede trafikniveau i 2012.

### ***Samfundsøkonomiske aspekter***

Scandlines efterspørger en tidssvarende vurdering af værdigrundlaget for en fast forbindelse og fremfører, at COWI's rapport fra 2004 "Samfundsøkonomisk vurdering af en fast forbindelse over Femern Bælt" bør revideres, opdateres og fremlægges som en del af beslutningsgrundlaget for anlægsloven. Ligeledes vil det være relevant, at en sådan rapport i sin fulde længde oversættes og deles med EU og Tyskland for at understøtte deres relevante beslutningsprocesser.

### ***Spørgsmål i forbindelse med samfundsøkonomiske aspekter***

Scandlines rejser desuden en række generelle spørgsmål til projektet i sit høringssvar:

- Er der afsat plads på rastepladser til det store volumen af lastbiler der påregnes, og som skal overholde køre/hviletid?
- Hvordan forventes farligt gods i Femern Bælt-tunnelen at blive håndteret?
- Hvad menes der med "væsentlige" tidsbesparelser og begrebet "langt bedre adgang" end eksisterende?
- Planlægger Femern A/S at tilbyde shopping-billet?
- Hvor konkurrencedygtig vil godstransport på jernbanen være i forhold til lastbiltrafik i 2025?
- Hvor stor en tidsbesparelse vil en sjællandsk godstogskorridor bidrage med?
- Hvordan vil en eventuel Rostock - Trelleborg tunnel påvirke rentabilitetsanalysen?

### ***Øvrige forhold***

Scandlines anfører, at der i dag overføres op til 12 passagertog i døgnet (afhængig af sæson) og antager, at de i rapporten nævnte otte tog pr. dag er en fejl. I 2012 overførte Scandlines således 3.476 tog svarende til 9,5 tog i døgnet.

Scandlines anfører, at man havde 33.872 overfarter på Rødby - Puttgarden i 2011 og at VVM-redegørelsens tal på 38.000 overfarter er forkert.



Scandlines påpeger, at det oplyste tal for CO<sub>2</sub>-udledning i anlægsfasen fejlagtigt er opgjort til ca. 1,8 mio. t CO<sub>2</sub>.

## Bemærkninger

### ***Adgangsforhold til Rødbyhavn – det færdige anlæg***

Hvad angår bemærkningerne til adgangsforholdene til Rødbyhavn, skal Femern A/S indledningsvis understrege, at der i projekteringen af kyst-kyst projektet er opretholdt en vej-adgang til færgehavnen i Rødbyhavn.

I VVM-redegørelsen fremgår, at den eksisterende del af motorvejen, der ligger syd for det nye tilslutningsanlæg bliver nedlagt som motorvej. Dette er en reference til det høringsnotat, som Vejdirektoratet har udarbejdet vedrørende Opgradering af E47 Sydmotorvejen mellem Sakskøbing og Rødbyhavn (oktober 2012) hvori fremgår, ”[...] at den aflastede del af Sydmotorvejen forventes overdraget fra Vejdirektoratet til Lolland Kommune i forbindelse med åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt. Vejdirektoratet vil inden for projektets økonomiske ramme i det videre forløb indgå i en dialog med kommunen om nedklassifikation af den aflastede del af Sydmotorvejen.

Femern A/S har i forbindelse med projekteringen undersøgt alternative udformninger af tilslutningsanlægget. Fælles for alternativerne er, at arealinddragelse vil være større end for det anlæg, som er præsenteret i VVM-redegørelsen, samtidig med at anlæggene vil fremstå med et mere markant udtryk i landskabet. Det nuværende forslag til tilslutningsanlæg resulterer således i en minimal arealinddragelse, idet den nye motorvej er placeret tættest muligt på den eksisterende motorvej i højde med tilslutningsanlægget. Derudover sker tilkørsel til tilslutningsanlægget via rundkørsler, som etableres i terræn, og hvor kun broen over motorvejen hæver sig over terrænet.

Femern A/S har fulgt et generelt princip om bedst muligt at begrænse arealinddragelsen i forbindelse med projekteringen af kyst-kyst projektet. Udgangspunktet for projekteringen er hensynet til at begrænse arealinddragelsen, samtidig med at anlægget har høj sikkerhed og tilstrækkelig kapacitet.

Projekteringen af tilslutningsanlægget og beregningerne af kapaciteten er baseret på trafikprognosen for Femern Bælt-forbindelsen udarbejdet af Fehmarnbelt Traffic Consortium, 2002, som er beskrevet i VVM-redegørelsens afsnit 3.1.2 Trafikprognose for vejtrafikken. Der er endvidere benyttet trafiktællinger fra Vejdirektoratet (2012) for Sydmotorvejen og oplysninger fra Lolland Kommune om trafikmængderne på de lokale veje. Trafiktællingerne fra Vejdirektoratet viser, at trafikken til/fra Rødby Færgehavn varierer over året, og den højeste intensitet er i sommerperioden, hvor trafikken er op til 80 pct. højere end i året som gennemsnit. Det fremgår endvidere, at spidsbelastninger i trafikken til/fra Rødby Færgehavn ikke er sammenfaldende. Spidsbelastningen i trafikken i sydgående retning falder ca. tre uger tidligere end spidsbelastningen i nordgående retning.

For at kunne vurdere kapaciteten af tilslutningsanlægget er der for perioden efter åbning af den faste forbindelse over Femern Bælt opstillet et scenarie for en spidsbelastning, baseret på følgende forudsætninger:

- Trafikken, der benytter tilslutningsanlægget, omfatter både lokaltrafik (det vil sige køretøjer, der vil benytte den nuværende afkørsel 50 (til og fra Rødbyhavn) og trafik til og fra færgerne.



- Lokal- og færgetrafikmængden baserer sig på de faktiske trafiktal i spidsbelastningen (juli 2012), dog er færgetrafikken i hver retning, for at gøre vurderingen mere robust - modelleret til at være sammenfaldende. Det svarer til, at den mest trafikerede ud- og hjemrejsedag i sommerperioden ligger på samme tidspunkt på samme dag. Den samlede trafik, der kører gennem tilslutningsanlægget i en spidsbelastningstime, er på den baggrund fastsat til henholdsvis 760 køretøjer (nordgående retning) og 680 køretøjer (sydgående retning).
- Trafikken, der kører på motorvejen til/fra tunnelen er i spidsbelastningstimen fastsat til 1.050 køretøjer (pr. retning). Dette svarer til trafikprognosens forudsætninger. Derudover er der foretaget en opskrivning, så der tages højde for, at spidsbelastningen om sommeren er højere end den gennemsnitlige årsdøgntrafik.

Beregningerne af kapaciteten for ovennævnte situation i tilslutningsanlægget viser, at hvis der ikke skulle være fortsat færgedrift efter den faste forbindelse over Femern Bælt er åbnet, vil trafikken kunne afvikles gennem tilslutningsanlægget uden væsentlige forsinkelser. Med fortsat færgedrift, og hvor færgerne antages at håndtere 50 pct. af dagens trafik, vil den gennemsnitlige køretid til Rødbyhavn Havn i dette scenarie, blive forøget med ca. tre minutter som følge af, at bilisterne skal køre et lidt længere stræk samt skal gennemkøre 1 - 2 rundkørsler med reduceret hastighed i forhold til hastighed på motorvej henholdsvis mod Rødbyhavn Havn og fra Rødbyhavn Havn.

Tilslutningsanlægget vil i driftsfasen kunne håndtere en endnu større trafikmængde, hvis tilslutningen af den sydgående trafik sker som afgrening fra motorvejen og direkte til rundkørslen.

Det er Femern A/S' vurdering, at den løsning, som er præsenteret i VVM-redegørelsen på baggrund af de ovennævnte forudsætninger, kapacitetsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og udførelsesmæssigt er en god løsning i forhold til trafikafviklingen og samtidig har færrest påvirkninger på det omkringliggende miljø.

En endelig stillingtagen til udformningen af tilslutningsanlægget forventes at ske i forbindelse med anlægslovens vedtagelse. Femern A/S har anmodet selskabets rådgivere om at beskrive yderligere alternative udformninger af vejanlægget, således at der bliver et kvalificeret grundlag for denne stillingtagen i lyset af de målsætninger, man ønsker at tilgodese i sagen.

### ***Adgangsforhold til færgehavnen i anlægsfasen og hensyn til færgedriften***

Der vil gennem hele anlægsperioden være adgang til færgehavnen i Rødbyhavn, som sikrer en afvikling af vejtrafikken til og fra færgehavnen. Det er dog uundgåeligt, at så stort et anlægsarbejde som kyst-kyst projektet vil påvirke trafikken. Femern A/S vil derfor fortsætte dialogen med lokale interessenter, herunder Scandlines, og have fokus på, at kyst-kyst projektets anlægsarbejde tilrettelægges med mindst mulig påvirkning af omgivelserne, herunder trafikken til og fra færgehavnen.

Hvis det skulle blive nødvendigt at afbryde banetrafikken til og fra Rødbyhavn Havn som følge af anlægsarbejdet, vil Femern A/S sammen med togoperatøren finde en løsning, der muliggør, at passagerer fortsat kan komme til og fra Rødbyhavn Havn, f.eks. med bus.

Femern A/S forudsætter, at arbejdet med etableringen af tilslutningsanlægget kommer til at foregå i flere faser. Den fase, som vil påvirke trafikanterne mest, vil opstå når det vil være nødvendigt at reducere motorvejen til ét farbart spor i hver retning og med en hastighedsnedsættelse til 50 km/t. Analysen af



trafikafviklingen viser, at der i retning mod Færgehavnen vil være tale om en meget lille påvirkning af trafikken og ingen nævneværdig kødannelse ved vejarbejdet (gennemsnitlig kølængde under 15 m). I retning fra Færgehavnen opbygges en lille kø af langsomt kørende biler (under 10 km/t) ved vejarbejdets start. Den maksimale gennemsnitlige kølængde er mindre end 35 m. Omregnet til køretid vil den gennemsnitlige køretid på grund af vejarbejdet være maksimalt et halvt minut længere end i dag.

Femern A/S er opmærksomme på, at trafikbelastningen i dag varierer over døgnet samt over året. Hensynet til afvikling af trafikken uden unødigt forsinkelser for trafikanterne har høj prioritet i planlægningen af anlægsarbejdet, og det tilstræbes, at arbejdet med tilslutningsanlægget tilrettelægges med mindst mulige gener for vejtrafikken.

### ***Trafik genereret af anlægsarbejdet***

VVM-redegørelsens afsnit 3.2.3 beskriver afviklingen af lokaltrafikken i anlægsfasen, herunder også den mertrafik, som anlægsarbejdet forventes at tilføre.

Femern A/S har i planlægningen af anlægsarbejdet haft fokus på at minimere belastningen på det lokale vejnet i anlægsfasen. Derfor vil en stor del af materialerne, som skal benyttes i anlægsarbejdet ankomme til området via søvejen og de ansatte vil ankomme til området i busser.

Det er vurderet, at den mertrafik, som genereres af anlægsarbejdet, ikke vil have betydning for gennemkørseltiden af tilslutningsanlægget, da der ikke vil være tidsmæssigt sammenfald mellem spidsbelastningstimen og byggepladstrafik, idet der ikke forventes betydelig byggepladstrafik i weekenderne.

### ***Lokal trafikafvikling for Færgevej, Færgestationsvej samt Gl. Badevej***

Udformningen af de to rampekryds på Færgevej ved henholdsvis Jøncksvej og Færgestationsvej er baseret på trafiktællinger fremskrevet til det forudsatte åbningsår 2021 samt den forventede trafik til byggepladserne. Dette er nærmere beskrevet i VVM-redegørelsens afsnit 3.2.1. Disse trafiktal tager således højde for den lokale trafik i området.

I forbindelse med en vurdering af kapaciteten i krydsene Færgevej/Jøncksvej samt Færgevej/Færgestationsvej er der opstillet et scenarie, hvor det forudsættes, at 15 pct. af lokaltrafikken afvikles i spidstimen, og at spidstimen er sammenfaldende i begge retninger. Samtidig forsynes krydsene med signalanlæg.

For krydset Færgevej/Jøncksvej viser kapacitetsberegninger en meget lav belastningsgrad og den gennemsnitlige forsinkelse er beregnet til 23 sekunder pr. køretøj. Kølængden vil i 95 pct. af tilfældene være maksimum syv køretøjer på rampen svarende til en kølængde på mindre end 60 m. Den maksimale kølængde er således kortere end afstanden til nærmeste kryds på rampen. For krydset Færgevej/Færgestationsvej viser kapacitetsberegninger en lav belastningsgrad og den gennemsnitlige forsinkelse er beregnet til 12 - 17 sekunder pr. køretøj. Kølængden vil i 95 pct. af tilfældene være maksimum 80 m. Den maksimale kølængde er således kortere end afstanden til nærmeste kryds, og der er ikke risiko for tilbagestuvning.

Begge kryds vurderes således at kunne afvikle trafikken tilfredsstillende uden væsentlige påvirkninger af lokaltrafikken.





### ***Arealerhvervelse***

Realiseringen af kyst-kyst projektet indebærer, at Femern A/S skal erhverve arealer såvel midlertidigt som permanent. Midlertidig arealerhvervelse dækker det areal, der alene er behov for i anlægsfasen. Det kan f.eks. være areal til arbejdsveje eller materialeopbevaring. Den permanente arealerhvervelse dækker det areal, som anlægget optager i driftsfasen.

Der henvises til VVM-redegørelsens kapitel 6 Arealbehov og ekspropriation for yderligere information.

### ***Landområder***

Ved projekteringen af de nye rekreative landområder, herunder nye strande er det forudsat, at der ikke må forekomme restriktioner for færgetrafikken.

Etableringen af det nye landområde øst og vest for de eksisterende havnemoler, herunder indbygning af materialer og etablering af stenkastninger op til de eksisterende moleværker planlægges gennemført, så der ikke sker skade på de eksisterende bygværker eller medfører et øget behov for vedligeholdelse af disse.

Etableringen og opfyldning af havbundsmaterialer til det nye landområde planlægges og udføres på en sådan måde, at sedimentspild begrænses af hensyn til miljøet. Der etableres som udgangspunkt et inddæmningsdige omkring opfyldningsområderne og herefter påbegyndes indbygningen af havbundsmaterialer bag inddæmningsdiget. Afhængig af den valgte anlægsmetode kan der være en mindre åbning i inddæmningsdiget, eller det vil være helt aflukket, og overskudsvand vil blive pumpet ud i Femern Bælt, hvorved sedimentmængden i vandet kan kontrolleres og begrænses. Det vurderes på denne baggrund, at sedimentspild i forbindelse med landopfyldningen ikke vil påvirke sejladsforhold m.m. i havnen.

Den østgående materialetransport, der foregår langs kysten i dag, ophobes på kyststrækningen umiddelbart vest for Rødbyhavn som følge af havnemolernes lævirkning. Fremover vil materialet blive ophobet på kyststrækningen vest for det nye landområde, hvor der er planlagt en ny strand. Det er derfor vurderet, at der ikke vil ske grundlæggende ændringer af forholdene med hensyn til hverken tilsanding eller erosion af den eksisterende sejlrende til Rødbyhavn Havn.

### ***Transport af materialer***

Femern A/S forventer, at materialerne, som skal benyttes til tilbagefyld omkring tunnelelementerne og sten til beskyttelseslaget, vil blive transporteret direkte til stedet enten på pramme eller på dertil indrettede specialfartøjer. Det forventes, at materialerne placeres enten gennem faldrør eller ved hjælp af grab.

### ***Sejladssikkerhed***

Korridoren for færgesejlad mellem Rødbyhavn og Puttgarden er placeret vest for tunnelens linjeføring og arbejdsområderne. For at minimere risikoen for hændelser er det forudsat, at sejlad med arbejdsfartøjer så vidt muligt foregår øst for tunnelens linjeføring. Herved sikres tilfredsstillende sejladforhold for både færger og arbejdsfartøjer.

Sejladssikkerheden har været drøftet indgående mellem Femern A/S, Søfartsstyrelsen og den ansvarlige tyske myndighed Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Søfartsmyndighederne har på den baggrund opstillet en række krav om tiltag til sikring af sejladsen i forbindelse med anlæg af den faste





forbindelse over Femern Bælt samt finansiering af tiltagene. Der er enighed om, at der, mens byggeriet står på, etableres et VTS-system, at der skal være vagtskibe, samt at der skal foretages omfattende planlægning og overvågning af al skibstrafik.

Femern A/S er også enige med myndighederne i, at offshore-anlægsarbejder på Femern Bælt, det vil sige udgravning til tunnelrende og nedsenkning af tunnelelementer, kun kan finde sted i to afgrænsede arbejdsområder på samme tid. Hvert arbejdsområde skal være klart og tydeligt afmærket, og særlige vagtskibe skal holde opsyn med skibstrafikken omkring hvert enkelt område.

Anlægsarbejdet vil desuden blive planlagt i tæt dialog med Scandlines og andre relevante parter.

Søfartsmyndighederne i Danmark og Tyskland har pålagt Femern A/S at etablere en "sejladskoordinator-funktion" for organisering af trafikken af fartøjer beskæftiget med anlægsarbejdet. I det forum vil det være nærliggende også at drøfte, hvordan de kommende anlægsarbejder kan finde sted med færrest mulige gener for færgetrafikken.

Herudover henvises der til svar på Danmarks Rederiforenings høringssvar vedrørende sejladssikkerheden i anlægsfasen samt til VVM-redegørelsens kapitel 8 Sejladssikkerhed.

### **Belysning**

Al belysning, som opsættes i forbindelse med anlægsarbejdet, vil følge gældende regler og bekendtgørelser. Femern A/S er som beskrevet ovenfor i løbende dialog med søfartsmyndighederne både på den danske og på den tyske side for at drøfte sejladssikkerheden.

### **Klimapåvirkningen fra den faste forbindelse i forbindelse med etablering og drift**

VVM-redegørelsen for kyst-kyst projektet er udarbejdet på baggrund af en meget stor mængde data indsamlet over flere år og er et koncentrat af mere end 11.000 siders baggrundsrapporter. Beskrivelsen af emissioner fra eksisterende færgeruter i VVM-redegørelsen er udarbejdet på et meget detaljeret niveau og på et solidt fagligt grundlag med inddragelse af eksterne konsulenter.

I forhold til kritikken af, at VVM-redegørelsen ikke anvender nyeste viden skal det bemærkes, at det i VVM-redegørelsens kapitel 10 Eksisterende miljømæssige forhold fremgår, at miljøundersøgelserne er udført af danske, tyske og engelske forskningsinstitutter og konsulentfirmaer i perioden fra 2008 - 2010. Det fremgår således klart i VVM-redegørelsen, at VVM-redegørelsen i stor udstrækning er udarbejdet på baggrund af data indhentet i denne periode, hvilket også er tilfældet i forbindelse med CO<sub>2</sub>-beregningerne i VVM-redegørelsen.

Ved fremskrivningen af miljøpåvirkninger, herunder klimapåvirkninger relateret til trafik, er rapporten "Fehmarn Belt Forecast 2002 Final report" anvendt. Rapporten blev offentliggjort i 2003 af Trafikministeriet i Danmark og Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen i Tyskland.

Scandlines bemærker, at VVM-redegørelsen antager, at færgerne frem mod 2025 ikke vil opnå bedre brændstofforbrænding. Det skal i den forbindelse oplyses, at VVM-redegørelsen medtager fremtidige reduktioner i udledninger af eksempelvis CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og SO<sub>2</sub>, hvis de er et forventet resultat af allerede vedtaget national, EU-retlig eller konventionsretlig regulering. "Frivillige" reduktioner er således ikke medtaget i vurderingen.



På samme vis er det ikke medtaget, at den teknologiske udvikling m.m. potentielt vil medføre, at andelen af eldrevne personbiler vil vokse yderligere og dermed føre til en endnu lavere CO<sub>2</sub>-udledning i scenariet med en fast forbindelse over Femern Bælt end beregnet.

Der er gjort en enkelt undtagelse fra denne hovedregel i forbindelse med færgeruten Gedser - Rostock, hvor to færger under fastlæggelsen af forudsætningerne for VVM-redegørelsen var under konstruktion. Scandlines redegjorde således den 22. november 2010 på en konference i Skibsteknisk Selskab for, at disse færger i 2025 ville benytte sig af 94 pct. naturgas og 6 pct. diesel. Dette blev herefter af forsigtighedshensyn indarbejdet i VVM-redegørelsens forudsætninger, selvom indsættelsen af de nye færger endnu ikke er realiseret.

Der er i sagens natur usikkerhed forbundet med beregningerne af de fremtidige CO<sub>2</sub>-mæssige konsekvenser for Femern Bælt-forbindelsen sammenlignet med scenariet med fortsat færgedrift. Men det ændrer ikke på, at der må forventes en væsentlig, årlig CO<sub>2</sub>-reduktion som følge af etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt, herunder fordi bilernes egen kørsel koster mindre CO<sub>2</sub> end ved færgetransport, og fordi forbindelsen giver helt nye muligheder for især godstransport på jernbane. I VVM-redegørelsen er besparelsen opgjort til ca. 200.000 t CO<sub>2</sub> pr. år efter Femern Bælt-forbindelsens åbning og alle forudsætningerne for denne beregning er fremlagt.

### ***Projektets anlægsøkonomi, rentabilitet***

Femern A/S har i 2008 for Transportministeriet udarbejdet en finansiel analyse af Femern Bælt-forbindelsen. Analysen indeholder også en række følsomhedsberegninger. I 2011 er der fremlagt en opdateret rentabilitetsberegning på grundlag af et konsolideret anlægsoverslag.

Rentabilitetsberegningen er foretaget med udgangspunkt i de foreliggende anlægsoverslag og antagelser om byggetid. Derudover er beregningerne foretaget på baggrund af et forsigtigt trafikskøn baseret på den trafikprognose, som ligger til grund for traktaten mellem Danmark og Tyskland af 3. september 2008.

Der vil altid være en vis usikkerhed forbundet med langtidsprognoser. Den gennemsnitlige, realiserede trafikvækst på færgeoverfarten Rødby - Puttgarden har i de seneste 40 år været 3,4 pct. pr. år, selv når man indregner den negative udvikling i trafikken i de seneste år under finanskrisen. De seneste års negative trafikudvikling ændrer med andre ord ikke på det overordnede billede af en trafikkorridor i vækst set over en længere tidshorisont, men de senere års udvikling understreger behovet for fortsat forsigtighed i prognoseforudsætningerne.

Den faktiske trafik har i en årrække været over prognosen, men siden 2009 har der været mindre trafik, end der kan udledes af prognosen. Prognosen skal tolkes som en forudsigelse af en langsigtet udvikling og ikke som en forudsigelse af udviklingen i de enkelte år.

Femern A/S har i den finansielle analyse lagt til grund, at trafikvæksten er 1,7 pct. pr. år i gennemsnit de første 25 år af forbindelsens levetid. Det svarer til omkring halvdelen af den realiserede gennemsnitlige vækst i de seneste 40 år. Af forsigtighedsgrunde regnes endvidere med nulvækst i trafikken efter de første 25 år og ud i al fremtid.



Den finansielle analyse fra 2008 præsenterer en række følsomhedsberegninger for at vurdere projektets økonomiske robusthed over for ændringer i en række centrale parametre, der ligger til grund for analysen.

Femern A/S vil i forbindelse med fremsættelse af forslag til anlægslov fremlægge en samlet opdateret vurdering af rentabiliteten i projektet baseret på de seneste trafikprognoser, anlægsoverslag, renteforudsætninger mm., herunder også følsomhedsberegninger.

### ***Samfundsøkonomiske aspekter***

De samfundsøkonomiske aspekter af Femern Bælt-forbindelsen er baseret på Transportministeriets rapport fra 2004 "Samfundsøkonomisk vurdering af en fast forbindelse over Femern Bælt" udarbejdet af COWI og Dansk Transportforskning.

Som ovenfor nævnt, vil der i forbindelse med anlægslovens fremsættelse blive foretaget en opdatering af den finansielle analyse. Der er ingen planer om at udarbejde en ny samfundsøkonomisk analyse af Femern Bælt-forbindelsen.

### ***Spørgsmål i forbindelse med samfundsøkonomiske aspekter***

Femern Bælt-forbindelsen åbner helt nye muligheder for mobilitet og samhandel i Europa. En fast forbindelse medfører større fleksibilitet og væsentlige tidsbesparelser for både persontrafikken og godstrafikken mellem Skandinavien og kontinentet.

Femern Bælt-forbindelsen giver adgang til at krydse Femern Bælt 24 timer i døgnet året rundt uden hensyn til afgangstidspunkter eller billetbestilling, og der er således ingen ventetid i forbindelse med for eksempel af-/påkørsel eller rangering af tog.

Der vil være en væsentlig tidsbesparelse for biler, lastbiler og jernbane ved at benytte en fast forbindelse over Femern Bælt, idet det tager kortere tid at krydse Femern Bælt via en fast forbindelse. Dertil kommer sparet ventetid.

Der er i projekteringen ikke afsat areal til rasteplasser til lastbiler. Femern A/S er ikke bekendt med det faktiske antal lastbiler, der i dag benytter havneområdet til lovbestemt køre/hviletid. I det tilfælde at transportbranchen finder, at der er et behov for dette, står Femern A/S til rådighed for en sådan dialog.

Der er endnu ikke taget endelig stilling til takster og billettyper på en kommende Femern Bælt-forbindelse, men i de finansielle analyser har Femern A/S bl.a. regnet med en gennemsnitlig pris på 400 kr. for en personbil i 2008-priser svarende til ca. 450 kr. i 2013-priser. Det bemærkes, at rabatordninger i forbindelse med køb af endagsbilletter ikke er ukendte for de eksisterende faste forbindelser over henholdsvis Storebælt og Øresund. Sådanne rabatter og rejsemuligheder er således ikke begrænset til den eksisterende færgefart.

Ligesom på færgerne skal det også være muligt at transportere farligt gods på vej- og jernbanestrækningen i Femern Bælt-tunnelen. Som udgangspunkt er transport af farligt gods i alle klasser tilladt i vej- og jernbanetunneler. Tunnelkonstruktionen vil være dimensioneret på en sådan måde, at farligt gods kan transporteres sikkert gennem tunnelen i overensstemmelse med nationale og internationale forskrifter.



De helt konkrete forhold som skal gælde for transport af farligt gods i Femern Bælt-forbindelsen vil blive afklaret mellem de danske og tyske myndigheder før tunnelen idriftsættes.

For at kunne håndtere de fremtidige godsmængder er det afgørende med en velfungerende jernbane, der kan løfte sin andel af godsmængderne i samspil med andre transportformer. Femern Bælt-forbindelsen er derfor en vigtig brik i det transportsystem, der skal medføre en realisering af EU's mål for grønnere og mere bæredygtige transport i fremtiden.

Etableringen af Femern Bælt-forbindelsen betyder, at turen fra København til Hamborg afkortes med ca. 160 km for de tog, der i dag kører via Fyn og Jylland. Alle godstog i transit gennem Danmark kører i dag via Fyn og Jylland. For den jernbanetrafik, der i dag bruger færgeforbindelsen Rødby - Puttgarden, spares der omkring en times rejsetid mellem København og Hamborg ved etablering af en fast forbindelse samt opgradering af jernbaneanlæggene.

Et af de samfundsmæssige formål med Femern Bælt-forbindelsen er netop at give bedre rammevilkår for jernbanen ved at reducere omvejskørslen og frigive kapacitet til landsdelstrafikken mellem Øst- og Vestdanmark.

Spørgsmålet om en eventuel Rostock – Trelleborg-tunnel anses ikke for at være på et så tilstrækkeligt modent stadie, at den kan indgå i den finansielle analyse.

### **Øvrige forhold**

Scandlines påpeger et antal faktuelle fejl i VVM-redegørelsen:

- Scandlines anfører, at der i dag overføres op til 12 passagertog i døgnet (afhængig af sæson) og antager, at de i rapporten nævnte otte tog pr. dag er en fejl. I 2012 overførte Scandlines således 3.476 tog svarende til 9,5 tog i døgnet.
- Scandlines anfører, at man havde 33.872 overfarter på Rødby - Puttgarden i 2011 og at VVM-redegørelsens tal på 38.000 overfarter er forkert.
- Scandlines påpeger, at det oplyste tal for CO<sub>2</sub>-udledning i anlægsfasen fejlagtigt er anført til ca. 1,8 mio. t CO<sub>2</sub>.

Disse bemærkninger er taget til efterretning. Det er dog vurderet, at dette ikke giver anledning til væsentlige ændringer i forudsætningerne for VVM-redegørelsen eller dennes konklusioner.

#### **2.2.11 Vikingeskibsmuseet**

##### **Høringssvar**

Vikingeskibsmuseet noterer, at VVM-redegørelsen med få undtagelser redegør detaljeret og korrekt for projektets kulturhistoriske aspekter på søterritoriet.

Vikingeskibsmuseet mener, at man ved læsning af VVM-redegørelsens kapitler om råstofindvinding på Kriegers Flak og Rønne Banke får indtryk af, at områdernes marinarkæologi er afklaret, og at råstofindvindingen kan igangsættes uden videre arkæologiske undersøgelser.



Vikingskibsmuseet påpeger, at museet sammen med Kulturstyrelsen har tilkendegivet, at der forventes at blive stillet krav om en marinarkæologisk forundersøgelse inden råstofindvindingen igangsættes. Som minimum bør der ifølge Vikingskibsmuseet foretages en arkæologifaglig screening af de indsamlede geofysiske/geotekniske data.

Kulturstyrelsen kan om nødvendigt opstille vilkår for råstofindvindingen, herunder friholdelseszoner, indvindingsdybde, dokumentationskrav og lignende. Disse forventede vilkår bør ifølge Vikingskibsmuseet beskrives i VVM-redegørelsen. Alternativt mener museet, at den omtalte screening bør gennemføres med det samme, således at resultatet af screeningen kan indarbejdes i VVM-redegørelsen.

### **Bemærkninger**

Til brug for etablering af Femern Bælt-forbindelsen er der behov for op til 6 mio. m<sup>3</sup> materialer til tilbagefyldning omkring tunnelelementerne og etablering af diger og strande på det planlagte nye landområde. Derudover er der behov for op til 1 mio. m<sup>3</sup> betonsand til produktion af tunnelelementer, tunnelportaler og ramper.

Henset til de store mængder materialer, som skal anvendes i projektet, anses de marine råstofressourcer på Kriegers Flak og Rønne Banke, af både myndigheder og Femern A/S, som de mest hensigtsmæssige indvindingsområder, da materialerne kan sejles direkte til anvendelsesstedet med mindst mulig landtransport som følge. Derudover har den marine indvinding den fordel, at den regionale råstofressource på land ikke vil blive overudnyttet.

Femern A/S er opmærksom på, at de marinarkæologiske forhold i indvindingsområderne på henholdsvis Kriegers Flak (fyldsand mv.) og Rønne Banke (betonsand) skal endeligt afklares, inden råstofindvindingen i de pågældende områder igangsættes.

Femern A/S er desuden opmærksom på, at der, ud over de geologiske, geofysiske og geotekniske undersøgelser som allerede er foretaget i forbindelse med efterforskningsstilladelsen, kan stilles krav om yderligere marinarkæologiske undersøgelser. Udgangspunktet er dog, at de indsamlede geologiske, geofysiske og geotekniske data er tilstrækkelige til at afklare indvindingsområdernes arkæologiske forhold. Der er således i forbindelse med Side-scan sonar undersøgelser i juli 2011 ikke fundet skibsvrag inden for de anbefalede indvindingsområder. Derudover har Kulturstyrelsen ikke registreret bopladser i området og potentielle bopladser vurderes, at ligge flere meter under de berørte sandlag.

Femern A/S vil tage kontakt til Vikingskibsmuseet med henblik på at afklare, hvorvidt de geofysiske og geotekniske undersøgelser skal suppleres med yderligere arkæologiske undersøgelser. Det er desuden udgangspunktet, at eventuelle vilkår, som måtte blive pålagt projektet i forbindelse med afklaringen af områdernes arkæologiske forhold, kan fastlægges uafhængigt af VVM-redegørelsen, da vilkår om eksempelvis friholdelseszoner, indvindingsdybde eller dokumentationskrav ikke kan forventes at påvirke projektets virkninger på miljøet.



## 2.3 Borgere

### 2.3.1 Erhardt Tonnesen

#### Høringssvar

Erhardt Tonnesen (ET) anfører, at den planlagte soppestrand i den indre lagune ikke kan kompensere for den nuværende direkte adgang til Østersøen.

ET anfører desuden, at den planlagte lagune vest for Rødbyhavn og med direkte adgang til Østersøen placeres med stor afstand til Rødbyhavn og offentlig transport. Placeringen af lagunen kræver ifølge ET, at der anlægges vejanlæg, parkeringsplads, sanitære forhold samt adgangsforhold for handicappede, hvis lagunen skal kompensere for den nuværende direkte adgang til hav og strand samt tilknytningen til Rødbyhavn. ET vil desuden vide, hvorvidt soppestranden er en sikker badestrand strømforholdene taget i betragtning.

Som alternativ til den planlagte placering af soppestranden eller som erstatningssø for Strandholm Sø foreslår ET, at der etableres en strandpark mellem Hagesvej og det nuværende dige. Forslaget bygger på Lolland Kommunes kommuneplan vedrørende anlæg af kanalby. Som en del af ET's forslag indgår, at strandparken anlægges i starten af anlægsperioden.

For at sikre bestanden af de fredede orkidéer i området ved Hyldtofte Østersøbad foreslår ET, at overfladejorden på området afskrabes og deponeres for senere at blive udlagt på områder, der giver mulighed for, at planterne kan generere sig selv via frø og knolde fra den afskrabede jord. ET foreslår, at kompensationsnaturen for planterne sker i et område ved Saksfjed Inddæmning fra Østersøbadet i østlig retning til Lytteholmvej ved Store Brunddrag.

#### Bemærkninger

Formålet med etableringen af det nye landområde er bl.a. at nyttiggøre de opgravede havbundmaterialer til at etablere et nyt naturområde samt at minimere transporten af materialerne for at sikre projektets fremdrift og en økonomisk forsvarlig løsning. I udformningen af landområdet er der lagt vægt på at tilføre lokalområdet naturmæssig og rekreativ værdi, samtidig med, at der også placeres en del af den erstatningsnatur, der skal etableres som følge af, at der tabes natur på Lolland på grund af projektet.

I VVM-redegørelsen præsenteres en udformning af det nye landområde ved Lolland, som strækker sig både øst og vest for Rødbyhavn. Landområdet vest for Rødbyhavn vil bl.a. bestå af to nye sandstrande: En i den vestlige del af landområdet og en i en halvcirkelformet lagune mod havet. Omkring den eksisterende sandstrand ved Rødbyhavn anlægges en indre lagune, der bl.a. kan bruges til rekreative formål og som soppestrand. Øst for Rødbyhavn vil der blive anlagt et naturområde med vådområde, græsningsarealer samt overdrev. Området afsluttes af en klint af moræneler i ca. 7 m's højde. Vest for Rødbyhavn kommer et naturområde med strandeng, overdrev og vandhuller.

Det fremgår endvidere af VVM-redegørelsens afsnit 4.4, at der vil blive etableret handicapparkeringspladser samt handicapadgang til lagunestranden. Der er udlagt et areal på ca. 2.000 m<sup>2</sup> svarende til ca. 100 biler. Adgangsvej til parkeringsarealet forløber fra enden af Søjapavillionvej over det eksisterende dige og frem til parkeringsarealet inden for arealet for det nye landområde. Den endelige udformning og placering af adgangsveje samt parkeringsplads forventes fastlagt i dialog med Lolland Kommune.





Der henvises i øvrigt til svar på Lolland Kommunes høringssvar og svar på Lalandias høringssvar ovenfor vedrørende vejadgang og udformning af landområdet.

I forbindelse med udformningen af det nye landområde er også strømforholdene i lagunen belyst. Strømhastighederne i lagunerne vurderes ikke at udgøre en sikkerhedsrisiko for den rekreative brug af lagunerne og overstiger ikke de strømforhold, der forekommer på de eksisterende kyster i området i dag.

Der henvises i øvrigt til svar på Lolland Kommunes høringssvar ovenfor vedrørende strømforholdene i lagunen.

Soppestranden er et element, som indarbejdes i det nye landområde vest for Rødbyhavn. En placering af soppestranden som en strandpark på landområdet bag det eksisterende dige ved Hagesvej vil betyde, at det eksisterende dige skal gennembrydes, samt at der skal fjernes jord fra området. Et sådant projekt er uden for grundlaget for projekteringen af kyst-kyst projektet, hvor det planlægges at nyttiggøre de opgravede havbundsmaterialer ved at skabe et nyt rekreativt område.

Som beskrevet i VVM-redegørelsens afsnit 13.2.7 vil den præcise placering af en erstatningssø for Strandholm Sø først blive fastlagt i en senere fase. Der er foreløbig udpeget områder til en mulig placering i nærområdet. Kriterierne har været, at arealerne skal have tilsvarende forhold som den nuværende sø, det vil sige samme jordbundstype og i nærheden af naturarealer.

Det foreslåede område mellem Hagesvej og det nuværende dige er fravalgt som placering af erstatningsnatur, herunder en ny sø, fordi hele området allerede i dag er beskyttet natur efter naturbeskyttelseslovens § 3. Derudover er det intentionen at opnå lignende forhold i erstatningssøen for den nye Strandholm Sø som i den eksisterende Strandholm Sø, hvilket ikke er muligt med den foreslåede direkte adgang til havet gennem en kanal til lagunestranden. Den direkte adgang til havet vil gøre søen væsentlig mere saltholdig end den eksisterende Strandholm Sø.

Endelig vurderes det ikke, at erstatningssøen for Strandholm Sø vil kunne opnå samme gode vandkvalitet som den eksisterende Strandholm Sø, hvis erstatningssøen kobles sammen med det foreslåede kanalsystem gennem opdyrkede arealer, da næringsstofftilførslen må forventes at blive for stor.

I VVM-redegørelsens afsnit 10.2.3 præsenteres naturforholdene i undersøgelsesområdet på det sydlige Lolland, herunder også levesteder for orkideer. Baseline-undersøgelserne viser, at der er registreret orkidéer på området mellem RGS 90's jordrenseanlæg og Syltholm Vindmøllepark, samt at områdets stærkeste bestand af orkidéer findes i det § 3-beskyttede område umiddelbart vest for Hyldtofte Østersøbad, som ikke bliver berørt af anlægsarbejdet. Afskrabning og opbevaring af overfladejord fra diget er valgt som en hensigtsmæssig løsning til genskabelse af diget som økologisk korridor, mens samme metode ikke vurderes effektiv i forhold til genskabelse af bestanden af orkidéer.

Femern A/S tilstræber at etablere erstatningsnatur i områder af samme landskabsmæssige karakter, som det område, der inddrages. Derfor er det forventningen, at orkidébestandene i de nye naturområder vil blive styrket, eksempelvis som foreslået i området øst for Hyldtofte Østersøbad. Saksfjed øst for Hyldtofte Østersøbad er således et af de områder, der som udgangspunkt vil være relevant for etablering





af erstatningsnatur. Den endelige placering af naturområderne afhænger dog af en række faktorer, herunder involvering af relevante myndigheder.

### 2.3.2 Henrik Kofoed

#### **Høringssvar**

Henrik Kofoed foreslår, at der anvendes afsaltet havvand til produktionen af Femern Bælt-forbindelsen i stedet for grundvand på grund af risikoen for saltvandsindtrængning ved vandindvinding.

#### **Bemærkninger**

Femern A/S har sammen med selskabets rådgivere i forbindelse med VVM-redegørelsen foretaget grundige undersøgelser af risikoen for saltvandsindtrængning ved vandindvinding til etablering af Femern Bælt-forbindelsen. Undersøgelserne har vist, at der ikke er nogen betydelig risiko for saltvandsindtrængning.

For at bekræfte VVM-redegørelsens vurderinger har Femern A/S fået foretaget yderligere undersøgelser.

Disse undersøgelser har omfattet analyser af saltindhold over tid, kontrol af de anvendte geologiske og hydrauliske modeller samt modellering af strømning og saltvandsbevægelser for de scenarier, der beskrives i VVM-redegørelsen.

Fuglse Kildeplads er en eksisterende indvinding, hvor der igennem 20 år har været stabile og lave mængder af klorid. I perioden 1980 til 1990 har der været indvundet betydeligt mere vand end den planlagte samlede indvinding i forbindelse med kyst-kyst projektet. Undersøgelserne viser, at der ikke vil ske en stigning i kloridindholdet.

Erikstrup Kildeplads er en planlagt kildeplads og der foreligger derfor ikke driftserfaringer herfra. Der foreligger imidlertid driftserfaringer fra omgivende indvindinger fra samme grundvandsressource, der viser, at der kan indvindes mængder som de planlagte uden betydende forøgelse af kloridindholdet. Undersøgelserne viser, at øgningen af klorid vil være forsvindende.

De supplerende undersøgelser, underbygget med driftserfaringer viser, at den påtænkte indvinding kan finde sted med ingen eller ubetydelig indvirkning fra det dybe, kloridholdige grundvand.

De ændringer, der måtte ske, er reversible. Dette betyder, at forholdene vil normaliseres, når indvindingen ophører.

Endeligt skal det bemærkes, at det samlede indvindingsområde ikke på noget tidspunkt skal yde mere, end det tidligere har gjort i længere perioder uden at medføre stigning i saltindholdet.

Høringssvaret giver på denne baggrund ikke anledning til ændringer i grundlaget for projekteringen.



### 2.3.3 Flemming Willum Petersen (NakskovNU)

#### **Høringssvar**

Initiativgruppen NakskovNU mener, at der er behov for en Lollandsk togstation på højhastighedsforbindelsen. Formålet med stationen er at bremse befolkningsraflytningen, som NakskovNU mener, sker på grund af den nuværende lange pendlertid.

#### **Bemærkninger**

Der henvises til svar på Lolland Kommunes høringssvar ovenfor.

### 2.3.4 Silvino Pompeu Santos

#### **Høringssvar**

Silvino Pompeu Santos anbefaler, at den faste forbindelse over Femern Bælt bygges som en boret tunnel i stedet for en sænketunnel. Han vurderer, at en boret tunnel vil have færre miljømæssige påvirkninger, fordi der ikke er direkte indgreb mod havbunden. Han anfører endvidere, at der vil være bedre sikkerhed under etableringen af en fast forbindelse, hvis der bruges et innovativt redningskoncept. Endelig anfører han, at en boret tunnel har lavere anlægskostninger.

#### **Bemærkninger**

Femern A/S har sammen med selskabets rådgivere Rambøll-Arup-TEC foretaget omfattende undersøgelser i perioden 2009 - 2013 af alternative tekniske løsninger, herunder en boret tunnel. En boret tunnellsøsning under Femern Bælt er efter grundige undersøgelser fravalgt på baggrund af en samlet vurdering af fordele og ulemper ved en boret tunnel sammenlignet med en sænketunnel.

I VVM-redegørelsens kapitel 5 Alternative løsninger præsenteres de alternative løsninger, der er blevet undersøgt. Der er udarbejdet en miljøvurdering af projektet for en boret tunnellsøsning. Miljøvurderingen viser, at den borede tunnel på nogle områder vurderes at være en dårligere miljømæssig løsning end sænketunnellsøsningen, mens den på andre områder vurderes at være en bedre miljømæssig løsning end sænketunnellsøsningen.

Den borede tunnel vurderes at være en dårligere miljømæssig løsning end en sænketunnellsøsning på følgende områder:

- Den borede tunnellsøsning vil på grund af en længere produktionstid på 1,5 år forårsage større midlertidige virkninger på miljøet end en sænketunnellsøsning
- Den borede tunnellsøsning vil kræve et langt højere energiforbrug end sænketunnellsøsningen og deraf afledt drivhusgasudslip på ekstra 0,7 mio. t CO<sub>2</sub>, svarende til en forøgelse med 39 pct.
- Den borede tunnellsøsning vil som følge af, at der kræves væsentlig større produktionsfaciliteter på Fehmarn end ved en sænketunnel, have en større midlertidig virkning på miljøet end en sænketunnellsøsning

Den borede tunnel vurderes at være en bedre miljømæssig løsning end en sænketunnellsøsning på følgende områder:

- Den borede tunnellsøsning vil på grund af det mindre sedimentspild påvirke de marine miljøforhold i enten samme eller mindre omfang end sænketunnellsøsningen
- Den borede tunnellsøsning kræver et mindre areal til anlægsaktiviteter og produktionsfaciliteter på Lolland end sænketunnellsøsningen og er dermed mindre belastende for området
- Den borede tunnel påvirker ikke det tyske Natura 2000-område placeret midt i Femern Bælt (DE 1332-301)

Sammenfattende vurderes det, at den borede tunnellsøsning vil have en lille miljømæssig fordel sammenlignet med sænketunnellsøsningen, hvis fokus lægges på det marine område.

Der er dog usikkerhed forbundet med de tekniske udfordringer, der knytter sig til at sikre, at det udborede materiale inden for en kort tidshorisont bliver anvendeligt for etableringen af det nye landområde på Lolland med den tilsigtede naturmæssige værdi, herunder som erstatning for natur, der påvirkes andre steder i projektområdet.

Der findes flere tekniske risici ved en boret tunnel. For det første vil en boret tunnel i sine enkeltelementer blive udført ved brug af kendte teknologier, men på en række parametre findes der ingen lignende borede tunneler, som både har den samme størrelse og er udført i samme jordbundsforhold som i Femern Bælt.

For det andet vil den borede tunnellsøsning kræve boremaskiner med meget store diametre, tæt på de største, der hidtil er anvendt til borede tunneler. Den størrelse boremaskine er ikke prøvet over så store afstande som mellem Danmark og Tyskland, under højt vandtryk og i den type varierende jordbundsforhold, som findes under Femern Bælt.

En boret tunnellsøsning vil således overskride grænserne for, hvad der regnes som gennemprøvet "state of the art"-anlægsteknologi.

Til sammenligning vil sænketunnelen blive opført ved brug af velkendte metoder og teknologier fra bl.a. Øresundsforbindelsen herunder med hensyn til gravearbejderne, produktion, transport og nedsænkning af tunnelelementer.

En primær risikofaktor ved en boret tunnel er desuden jordbundsforholdene i projektområdet. De stærkt varierende jordbundsforhold repræsenterer en betydelig risiko for en hvilken som helst boremetode, bl.a. på grund af den potentielle risiko for at støde på store stenblokke forankret i en ustabil masse, hvilket gør det svært for tunnelboremaskinerne at knuse stenene.

Derudover vil anlægsperioden for den borede tunnellsøsning som nævnt være 1,5 år længere end for sænketunnelen. Som følge af at anlægget af en boret tunnel under Femern Bælt synes at overskride grænserne for, hvad der regnes for gennemprøvet anlægsteknologi, samt det begrænsede antal mulige producenter af det krævede antal tunnelboremaskiner, vurderer Femern A/S, at der er større risiko for forsinkelser i anlægsfasen for en boret tunnel end for en sænketunnel.



Endelig har en boret tunnelloøsning betydelig højere anlægs-, drifts- og vedligeholdelsesomkostninger end sænketunnelloøsningen. De estimerede anlægsomkostninger for en boret tunnelloøsning er ca. 50,8 mia. kr. (2008-priser). Det er ca. 10 mia. kr. dyrere end en sænketunnel svarende til ca. 25 pct. De forventede drifts- og vedligeholdelsesomkostninger for en boret tunnelloøsning er beregnet til 677 mio. kr. årligt, hvilket er ca. 128 mio. kr. mere end for sænketunnelen svarende til ca. 23 pct. Både anlægs-, drift og vedligeholdelsesomkostninger er højere for en boret tunnelloøsning som følge af, at den med sine tre separate tunnelrør uden tværpasager har en betydelig større volumen.

Det i høringssvaret fremsatte forslag ændrer ikke ovennævnte vurdering giver således ikke anledning til ændringer i grundlaget for projekteringen.

### 2.3.5 Stig Rasmussen

#### Høringssvar

Stig Rasmussen (SR) anfører, at det vil blive mindre attraktivt at bo i Rødbyhavn i anlægsfasen. Han vil vide, hvorvidt borgerne i Rødbyhavn vil modtage erstatning for følgende gener: At stationen lukkes, at de opgravede havbundsmaterialer bruges til landopfyldning, at der bliver længere til stranden samt at Scandlines muligvis lukker, hvorved der vil forsvinde lokale arbejdspladser. SR vil i øvrigt vide, om der er garanti for, at arbejdspladser i forbindelse med driften af sænketunnelen vil ligge i Danmark.

SR er desuden bekymret for, om den planlagte lagunestrand vil blive præget af tang og urent vand og dermed gøre området endnu mindre attraktivt.

#### Bemærkninger

Med hensyn til spørgsmålet om erstatning for den eksisterende togstation i Rødbyhavn henvises til bemærkningerne til Lolland Kommunes høringssvar ovenfor.

Ved anvendelse af de opgravede havbundsmaterialer til landopfyldning skabes et helt nyt og unikt land-område. Vest for Rødbyhavn etableres tre strandområder: En ny strand længst mod vest, en lagune-strand og en indre lagune med en soppestrand. Der er i udformningen af de nye strande lagt vægt på at skabe gode badeforhold og andre rekreative muligheder. Øst for Rødbyhavn vil der desuden blive etableret ny natur som erstatning for den natur, der bliver påvirket af projektet.

For en uddybning af forholdene ved de nye strande, herunder emner som risiko for forekomst af tang-ansamling og urent vand i lagunestranden samt adgang til strande i anlægsfasen, henvises til bemærkningerne til Lolland Kommunes høringssvar.

I henhold til traktaten mellem Danmark og Tyskland af 3. september 2008 skal betalingsanlægget ligge på dansk side. Som det fremgår af VVM-redegørelsen er det planlagt, at der i tilknytning til betalingsanlægget opføres de nødvendige bygninger til drift og vedligeholdelse af sænketunnelen, herunder faciliteter til politi- og toldkontrol. Dette vil i sagens natur medføre et behov for arbejdskraft.

### 2.3.6 Søren Steffen Hansen

#### Høringssvar

Ejeren af Café Langelinie i Rødby, Søren Steffen Hansen (SSH), efterspørger en erstatning for de forringelser, projektet vil betyde for hans virksomhed, bl.a. i form af forringet udsigt, svarende til prisen på en



ekstra etage på bygningen med caféen. Derudover ytrer SSH bekymring for dannelse af tang i den nye strandlagune.

### **Bemærkninger**

Der tages i nærværende høringsnotat ikke stilling til, hvorvidt den pågældende ejendom er berettiget til erstatning efter de naboretlige regler. Af gældende regler fremgår, at rejses der krav om erstatning i anledning af et infrastrukturanlæg af nogen, der ikke er omfattet af ekspropriationen, kan man begære spørgsmålet behandlet af Ekspropriationskommissionen.

Der kan i almindelighed rejses en sag i forbindelse med besigtigelses- og ekspropriationsforretningerne, der finder steder efter anlægslovens vedtagelse. Derudover vil man i øvrigt kunne rejse en sag helt frem til et år efter anlæggets ibrugtagning. Når besigtigelsesforretningerne finder sted, vil dette bl.a. blive annonceret lokalt.

Med hensyn til spørgsmål om risiko for tangansamling i den nye lagunestrand henvises til bemærkningerne til Lolland Kommunes høringssvar ovenfor.