

Maj 2012

Høringssvar

Forslag til supplerende idéfase for den faste forbindelse over Femern Bælt (kyst-kyst)

From: Horst Armin Ravn [<mailto:Horst.Ravn@hcs.dk>]

Sent: 11. oktober 2011 16:11

To: Femern Info

Subject: Debatoplæg - Femern (Sund & Bælt)

Femerns A/S + Kim Smedegaard Andersen

I forbindelse med udsendelsen af debatoplægget har vi bemærket at man ønsker at foretage store landvindinger for at løse jord- / sedimenthåndteringen.

Økonomisk er det selvfølgelig den på kort sigt optimale løsning at anvende overskudsmaterialet på vandområdet ved inddæmning, og at dette bliver brugt til rekreativ formål er prisværdigt og et godt salgsargument.

Men dette store volumen bør i stedet som en **enestående chance** anvendes til at **klimasikre** de områder på Lolland som er truet af de fremtidige **havstigninger**, og der bør derfor i forbindelse med dette projekt inddrages spørgsmål om sikring af de lavtliggende områder på Lolland ud over dem i umiddelbar nærhed til arbejdsstedet.

Denne mulighed bør i hvert fald indgå som en væsentlig del i VVM.

Med venlig hilsen

Horst A. Ravn

HCS A/S

Hvissingevej 100, DK-2600 Glostrup

www.hcs.dk

horst.ravn@hcs.dk

Direct phone: +45 - 43 29 98 28

Direct fax: +45 - 43 42 98 26

Cell phone: +45 - 28 45 80 28

Fax: +45 - 43 42 98 02



Femern A/S
Vester Søgade 10
1601 København V.
Att. Projektleder Kirsten Margrethe Christensen.

18. oktober 2011

MODTAGET

20 OKT. 2011

Femern Bælt
Sundvej 388N

Vedr.: Femern Bælt-forbindelsen.

DEBATOPLÆG.

Det Lollandske Digelag har tidligere henvendt sig til Femern Bælt A/S, med forslag om, at landopfyldningen vest for Rødby Havn opgives, og man i stedet udfører landopfyldningen ved Alehovedet, alternativt ud for Vindeholme Skoven.

En landopfyldning ved Alehovedet vil, hvis den udføres uden nedbrudsbeskyttelse, kunne vedligeholde materialevandringen langs Lollands sydkyst mod øst og mod nordvest, for de næste årtier, og derved bidrage væsentligt til, at opretholde badestrandene på den pågældende strækning, samtidig med at nedbruddet og dermed vedligeholdelsen af diget reduceres væsentligt.

Området ud for Alehovedet er et habitatområde for marsvin, og hvis dette giver problemer med tillædelisen, foreslås landopfyldningen flyttet hen foran Vindeholme Skoven, da dette farvand ligger uden for habitatområdet.

En landopfyldning her vil have den samme nyttevirkning for Lollands sydkyst, med undtagelse af den nordvestlige strækning fra Alehovedet og til Albuen, idet denne strækning ikke vil få tilført mange nedbrydningsmaterialer.

Landopfyldningen øst for Rødby Hav har en nyttevirkning for det kystnære havprofil fra Hyldtofte Østersøbad til Hyllekrog, såfremt størstedelen af opfyldningen udføres uden nedbrudssikring.

Digelaget vil derfor foreslå, at opfyldningens område fra 500 m øst for nedføringsområdet og til Hyldtofte Østersøbad udføres uden nedbrudssikring.

Jeg håber ovenstående betragtninger vil indgå positivt i den videre planlægning.

Med venlig hilsen


Sv. Aage Sørensen
Digeingeniør.

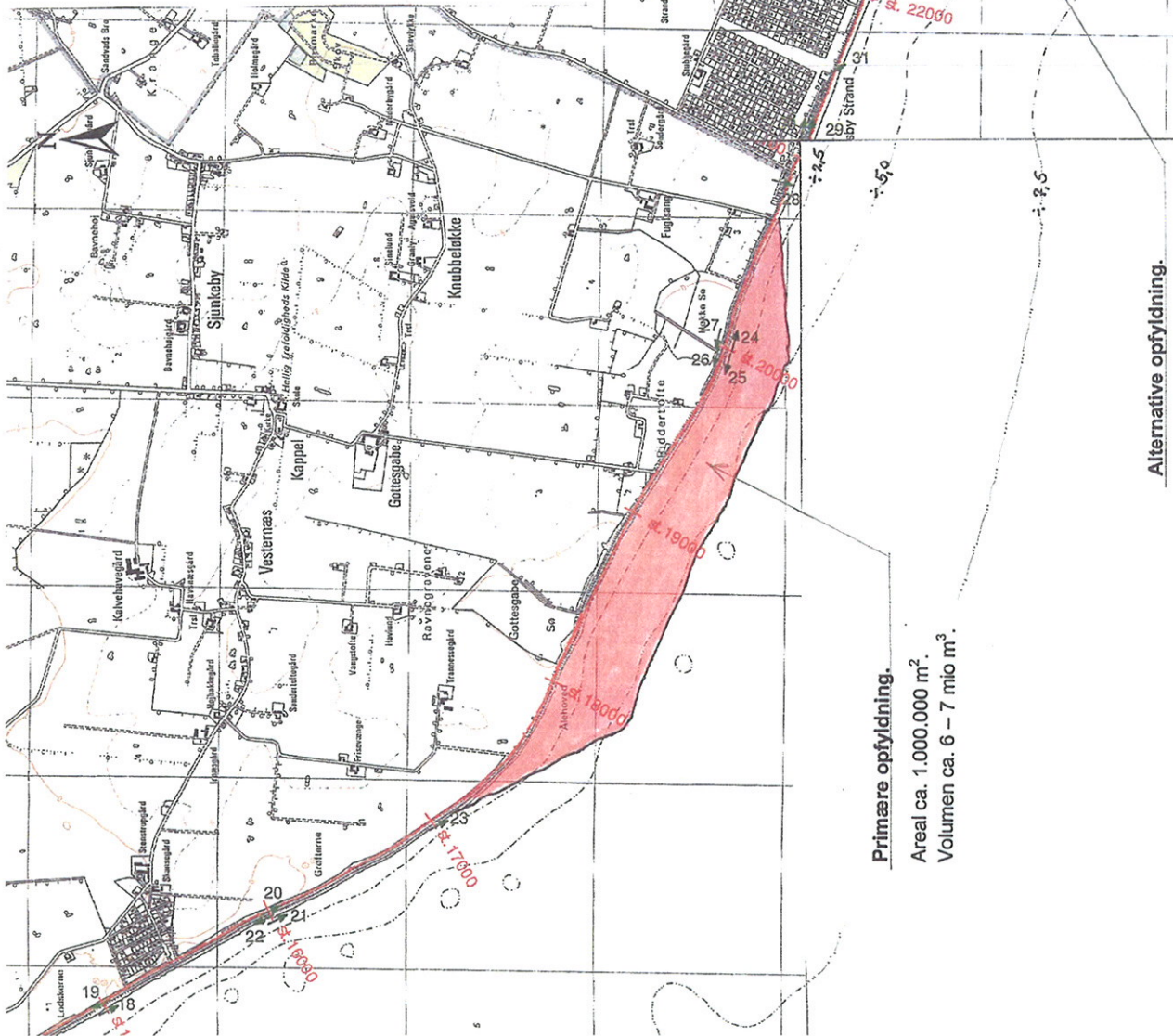
Bilag. 2 stk. kort.

DET LOLLANDSKE DIGELAG

Landopfyldning ved Alehoved.
Alternativ ved Vindeholme skov.

Kramnitse d. 18.10.2011
Sv. Ruge Sørensen
Sv. Ruge Sørensen
Digeingeniør.

MAB 1:25.000

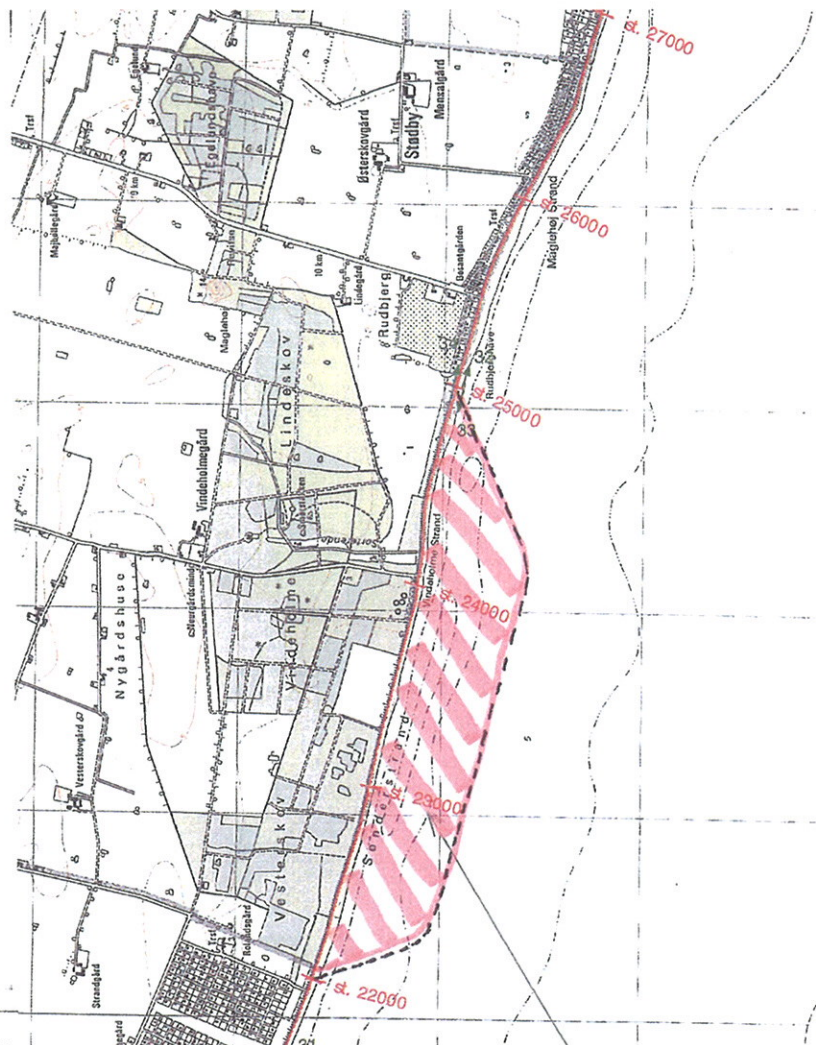


Primære opfyldning.

Areal ca. 1.000.000 m².
Volumen ca. 6 – 7 mio m³.

Alternative opfyldning.

Areal ca. 1.000.000 m².
Volumen ca. 6 – 7 mio m³.



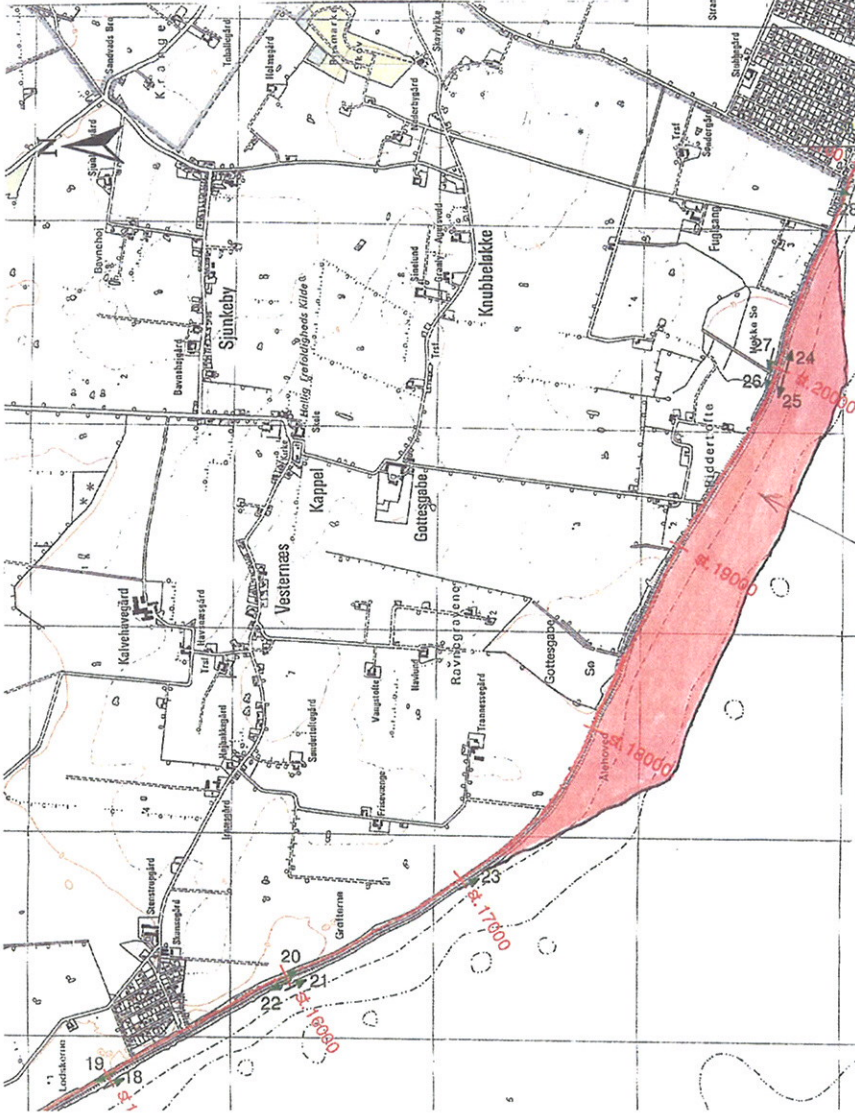
DET LOLLANDSKE DIGELAG

Landopfyldning ved
Alternativ ved
Aieholved.
Vindeholme skov.

Kramnitse d. 18.10.2011

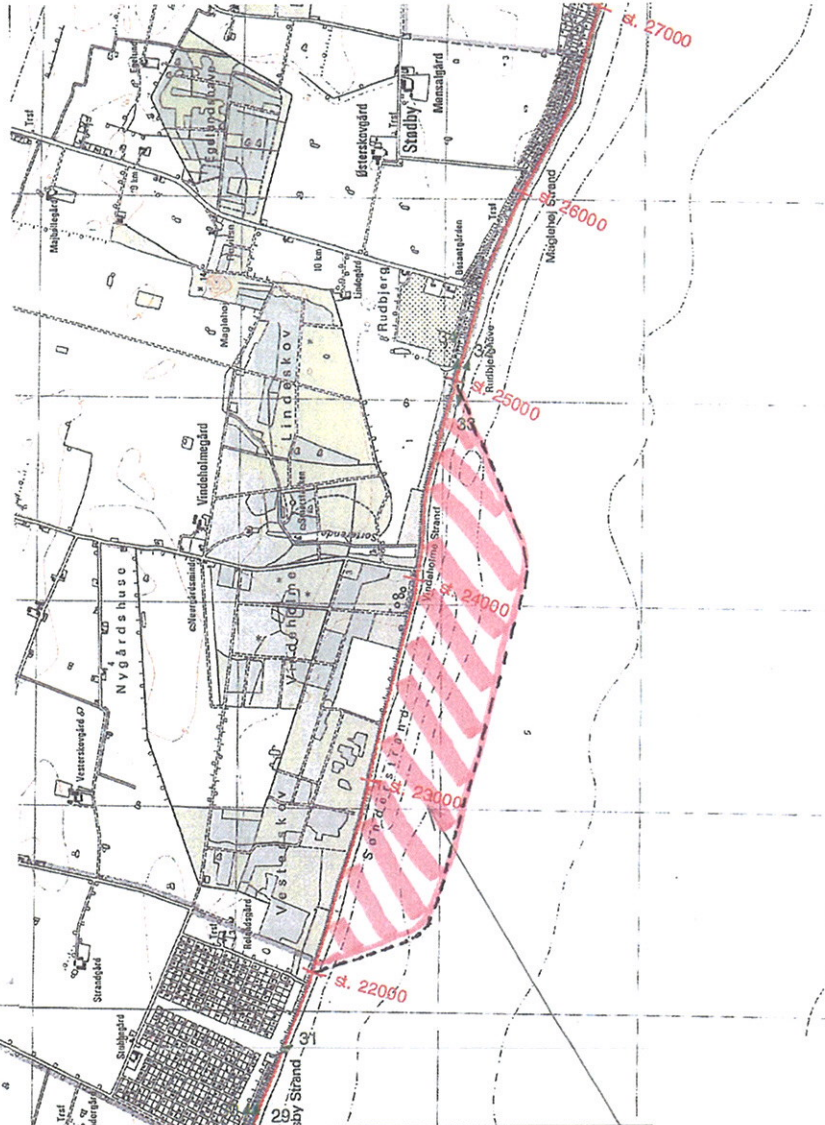
Sv. Røge Sørensen
Digeingeniør.

Måst. 1:25.000



Primære opfyldning.

Areal ca. 1.000.000 m².
Volumen ca. 6 – 7 mio m³.



Alternative opfyldning.

Areal ca. 1.000.000 m².
Volumen ca. 6 – 7 mio m³.

Femern A/S

Hvad får vi i Rødbyhavn for at i kan få lov at bygge en tunnel fra vores ø?

- I ødelægger vores flotte sandstrand!
- I ødelægger måske vores havn!
- I nedlægger vores togstation, der kan jo ellers nok blive brug for denne når vi bliver endnu flere som skal pendle herfra for at få et arbejde.
- I nedlægger vores færgerute med 800 arbejdspladser!

Som det jo nok fremgik ved borgermødet i Rødbyhavn d. 12 oktober 2011, er borgerne i Rødbyhavn imod jeres planer om opfyldning af affaldsjord på vores strand på vestsiden af havnen. Opfyldningen på vores badestrand er jo ikke en gave til os, det tjener jo kun det formål at løse et problem med affald i forbindelse med byggeriet.

Det fremgik også at i ikke havde nogle andre alternativer i jeres overvejelser, eksempelvis ved at anvende materialet til forbedring af digerne eller opfyldning på de kyststrækninger på Lolland hvor der sker erosion.

Problemer i havnen i forbindelse med opfyldning helt ud i flugt med molehovederne kan være uro i havnen og tilsanding. Det kunne jo være erfaringer opsamlet igennem århundreder der begrundet at man bygger moler ud fra kysten frem for at grave en havn ind i land. Sandflugten og naturen kan en arkitekttegning ikke bestemme over.

Selvfølgelig skal vi have en togstation med forbindelse direkte nord og sydpå vi er jo blevet tudet ørene fulde af alle de positive effekter denne tunnel har for vores område og selvfølgelig skal den station ligge i Rødbyhavn. I de planer der indtil nu er fremlagt er der ikke afsat plads til en togstation i den nye linjeføring fra tunnellen, mit gæt er at en togstation vil blive sparet væk.

De arbejdspladser vi mister ved at i udkonkurrerer færgeruten kan i antagelig ikke gøre noget ved men de andre ting er inden for jeres gebet .

Stig Rasmussen
Brovej 2
4970 Rødbyhavn

GØGEUNGEN.

Landopfyldning vest for Rødbyhavn er ikke i trit med lokalbefolkningens ønske. Landopfyldningen vil berøve os vores identitet som turistby ved en af Lollands bedste og mest besøgte strande. Vi er glade og stolte af vores strand. Vi bor i et udkantsområde med masser af natur og rekreative områder, så vi ser det IKKE som en gave at få endnu et "rekreativt område" til at vandre i på bekostning af vores identitet.

Andre muligheder for bortskaffelse af materialet – Danmarks højeste punkt.

Der er andre muligheder for placering af det opgravede materiale. **1)** De lollandske diger vil med fordel kunne forstærkes. **2)** Der kunne ske en mere ligelig fordeling af det opgravede materiale, så den tyske side fik halvdelen. **3)** Endeligt kunne der skabes en turistattraktion til gavn for området. Her tænker jeg på ideen med at skabe Danmarks højeste punkt beliggende i Danmarks fladeste område. Et udsigtspunkt med ski/kælkemulighed vil give turistindustrien et frisk pust.

Strandvej til Bredfjed.

Hvis man fastholder landopfyldning vest for Rødbyhavn, så bør der som kompensation holdes fokus på at skabe forbedrede turist- og badeforhold, da det er områdets eneste aktiv. Nøgleordet er adgangsforhold til områderne. Den visionære løsning er, at der i samarbejde med kommunen etableres en strandvej fra Hagesvej i Rødbyhavn syd om Lalandia Feriecenter og helt til Bredfjed.

Lagunen – kompensation for Rødbyhavn strand.

Alene en strand vest for Lalandia Feriecenter vil ikke kunne erstatte tabet af Rødbyhavn strand, hvilket Femern Bælt heldigvis har indset og hvilket ses udmøntet ved en lagune tættere på Rødbyhavn indarbejdet i det sidst fremlagte forslag.

Ser man på forslaget om lagunen mellem Rødbyhavn og Lalandia Feriecenter, så er det nødvendigt af hensyn til sikkerhed og af hensyn til livredning ved sømmeulykker eller ildebefindende, at der etableres ny fundamenteret vej på Hages-dige (Hagesvej 14 og 16) over kystsikringsdiget ud til lagunen.

Af hensyn til tilgængeligheden for handicappede og øvrige brugere er det nødvendigt, at vejen kan benyttes til kørsel med motorkøretøjer i to retninger, da Lagunen vil være placeret ca. 700 meter fra offentlig vej. Det er nødvendigt, at der etableres parkeringsforhold på det nye landområde i umiddelbar tilknytning til lagunen.

Strand vest for Lalandia Feriecenter – ny vej.

Sikkerheden og tilgængeligheden vedr. stranden vest for Lalandia Feriecenter skal sikres ved etablering af kystvej fra Hagesvej i Rødbyhavn syd om hele centerområdet.

Femern Bælt tager ansvar for handlinger.

Femern Bælt skal påtage sig sit faderskab til gøgeungen. Hvilket naturligvis omfatter vedligeholdelse af lagunen. Herunder pligt til vedligeholdelse af vej ud til området, parkeringsplads, toilet, tangoprensning, samt udgravning ved tilsanding eller tilførsel af sand. Hvad får Rødbyhavn ellers til gengæld for at overtage den gøgeunge, som sparer Femern Bælt for rigtig mange mio. ?

Chris Bagge, Hagesvej 10, 4970 Rødbyhavn.

Femern A/S
Vester Søgade 10

1601 København V
Att.: Projektleder Kirsten Margrethe Christensen
E-mail: info@femern.dk

Lolland Kommunes høringssvar på Femern A/S' supplerende debatoplæg vedr. Femern forbindelsen (kyst-kyst)

Lolland Kommune har modtaget Femern A/S' supplerende debatoplæg dateret den 3. oktober 2011 vedr. etablering af Femern forbindelsen (kyst-kyst). Udløb af høringsfristen var fastsat til den 31. oktober 2011. Lolland Kommune har med foreløbigt svarbrev dateret den 28. oktober 2011 oplyst Femern A/S, at Byrådet først kan behandle debatoplægget på et møde den 24. november 2011.

Byrådet har efterfølgende behandlet Femern A/S' debatoplæg på mødet den 24. november 2011 og besluttet følgende:

Lolland Kommune har ikke bemærkninger til selve debatoplægget, og kommunen er som udgangspunkt enig i, at produktionsstedet til tunnelelementer skal fjernes efter byggeperioden, men kommunen ønsker at forbeholde sig muligheden for en dialog om dette, såfremt der måtte opstå en reel erhvervsmæssig interesse for at anvende produktionsstedet til andet formål.

Som supplement til ovenstående anbefaler Lolland Kommune, at nedrivnings- og planlægningsfasen pristages særskilt som en option således at der først efterfølgende – f.eks. senest ultimo 2018 – tages stilling til, om produktionsanlæg og havnefaciliteter skal fjernes, eller om der kan findes en varig anvendelse.

Såfremt der kan findes mulighed for en varig anvendelse af produktionsanlægget og havnefaciliteter m.v., foreslår Lolland Kommune, at det ved udbudsforretningen fastsattes beløb til nedrivning og reetablering indskydes i en fond, der får til formål at ombygge og tilpasse produktionsanlæg og arbejdshavn til varige erhvervsaktiviteter, og herudover i det hele fremme erhvervsøkonomisk aktivitet og udvikling i området.

Lolland Kommune er opmærksom på, at der vil blive behov for en supplerende politisk aftale om dette og vil arbejde herfor.

For en god ordens skyld vedlægges byrådets protokollerede beslutning.

Med venlig hilsen

Lars Kroer
Projektleder

28. november 2011

Dok. nr. 6191065
Sags Id. 6073963

Lolland Kommune
Teknik- og Miljømyndighed
Jernbanegade 7
4930 Maribo

Postadr.:
Jernbanegade 7
4930 Maribo

T: +45 54676767
F: +45 54676768

lolland@lolland.dk
www.lolland.dk

Kontaktperson
LAKR

T 54 67 64 13
lakr@lolland.dk

Femerns A/S' debatoplæg i forbindelse med supplerende idefase

J.nr.: 01.00.00.P17

Sagsid.: 6154140 Initialer: LAKR

Åben sag

Sagsfremstilling:

I forbindelse med at Femern A/S har udvidet deres VVM (Vurdering af Virkning på Miljøet) proces med et produktionssted for tunnelelementer på Lollands sydkyst og udgravning af råstoffer på havbunden ved henholdsvis Rødby og Bornholm har de vurderet, at det er nødvendigt at udarbejde et supplerende debatoplæg som supplement til det debatoplæg/scopingrapport, som var i høring hen over sommeren 2010.

Femern A/S's første debatoplæg blev behandlet i Klima-, Miljø- og Teknikudvalget og Femern Bælt, Erhvervs- og Kulturudvalget henholdsvis den 2. september 2010 (**dok. 5896154**) og den 9. september 2010. Begge udvalg tog debatoplæggets forslag til miljøundersøgelser til efterretning.

Det supplerende debatoplæg er i høring fra den 3. oktober til den 31. oktober 2011. Lolland Kommune har meddelt Femern A/S, at byrådet ikke har mulighed for at behandle sagen før den 24. november 2011.

Teknik- og Miljømyndigheden har behandlet debatoplægget og har ingen bemærkninger til placeringen af produktionsstedet og til den planlagte udgravning af råstoffer i havet ud for Rødbyhavn og ved Bornholm.

Det skal dog bemærkes, at Lolland Kommune har noteret sig, at Femern A/S lægger til grund, at produktionsanlægget vil blive fjernet efter byggeperioden og at området vil blive reetableret. Lolland Kommune er som udgangspunkt enige heri, men ønsker at forbeholde sig muligheden for en dialog om dette, såfremt der måtte opstå en reel erhvervsmæssig interesse for at anvende produktionsstedet til andet formål.

Det er som anført i debatoplæggets hovedformål, at indhente ideer fra offentligheden vedrørende placering af produktionsanlæg og udgravning af råstoffer, da disse 2 emner, er nye i forhold til det materiale, som Femern A/S udsendte i sommeren 2010.

Imidlertid omtales der i debatoplægget andre emner, hvilket giver anledning til at præcisere over for Femern A/S, at Lolland Kommune særskilt vil forholde sig til følgende emner:

- Ny linjeføring og ændringen af lokale veje på Lolland
- Fortsat jernbaneforbindelse til Rødbyhavn
- Forslag til nyt forland ved Lollands sydkyst

Økonomi:

-

Planmæssige forhold/Lovgrundlag:

-

Høring/udtalelse:

-

Indstilling:

Teknik- og Miljømyndigheden indstiller,

at Femern A/S underrettes om, at Lolland Kommune ikke har bemærkninger til debatoplægget, og at kommunen som udgangspunkt er enige i, at produktionsstedet fjernes efter byggeperioden, men at kommunen ønsker, at forbeholde sig muligheden for en dialog om dette, såfremt der måtte opstå en reel erhvervsmæssig interesse for at anvende produktionsstedet til andet formål.

Sagen afgøres af:

Byrådet

Beslutning i Femern Bælt, Erhvervs- og Kulturudvalget den 03-11-2011

Fraværende: Peter Larsen

Indstilles godkendt som anbefalet.

Som supplement til ovenstående indstilling anbefaler Lolland Kommune, at nedrivnings- og planlægningsfasen pristages særskilt som en option og således at der først efterfølgende – f.eks. senest ultimo 2018 – tages stilling til, om produktionsanlæg og havnefaciliteter skal fjernes, eller om der kan findes en varig anvendelse.

Såfremt der kan findes mulighed for en varig anvendelse af produktionsanlægget og havnefaciliteter m.v. foreslås, at der ved udbudsforretningen til nedrivning og reetablering fastsætter beløb indskydes i en fond, der får til formål at ombygge og tilpasse produktionsanlæg og arbejdshavn til varige erhvervsaktiviteter og herudover i det hele fremme erhvervsøkonomisk aktivitet og udvikling i området.

Lolland Kommune er opmærksom på, at der vil blive behov for en supplerende politisk aftale om dette og vil arbejde herfor.

Beslutning i Klima-, Miljø- og Teknikudvalget den 03-11-2011

Fraværende: Peter Larsen

Indstilles godkendt som anbefalet.

Som supplement til ovenstående indstilling anbefaler Lolland Kommune, at nedrivnings- og planlægningsfasen pristages særskilt som en option og således at der først efterfølgende – f.eks. senest ultimo 2018 – tages stilling til, om produktionsanlæg og havnefaciliteter skal fjernes, eller om der kan findes en varig anvendelse.

Såfremt der kan findes mulighed for en varig anvendelse af produktionsanlægget og havnefaciliteter m.v. foreslås, at der ved udbudsforretningen til nedrivning og reetablering fastsætter beløb indskydes i en fond, der får til formål at ombygge og tilpasse produktionsanlæg og arbejdshavn til varige erhvervsaktiviteter og herudover i det hele fremme erhvervsøkonomisk aktivitet og udvikling i området.

Lolland Kommune er opmærksom på, at der vil blive behov for en supplerende politisk aftale om dette og vil arbejde herfor.

Påtegning den 11.11.11

Notat vedr. bemærkninger fra borgermøde og temamøde i forbindelse med Femern AS debatoplæg er tilknyttet sagen.

Bilag:

Transportministeriets høring vedr. miljøundersøgelserprogram for Femern kyst til kyst forbindelsen (5896154)

Debatoplæg i forbindelse med afholdelse af supplerende idefase for kyst-til-kyst projektet_PA DK.pdf (6154134)

Notat vedr. bemærkninger fra borgermøde og temamøde i forbindelse med Femern A/S' debatoplæg (6180846)

Beslutning i Økonomiudvalget den 17-11-2011

Fraværende: Winnie Elmgreen

Beslutning i Femern Bælt, Erhvervs- og Kulturudvalget samt Klima-, Miljø- og Teknikudvalget den 03-11-2011 indstilles til byrådets godkendelse.

Beslutning i Byrådet den 24-11-2011

Fraværende: Erik Kjelgaard, Luffe Nielsen, Thomas Østergaard, Winnie Elmgreen

Godkendt som indstillet.



GULDBORGSUND

Femern A/S
Vester Søgade 10
1610 København V
Att: Projektleder Kirsten Margrethe Christensen

Høringssvar på idéfasen kyst til kyst fra Guldborgsund Kommune

26-10-2011

Guldborgsund Kommune ønsker i forbindelse med den supplerende idéfase for etableringen af Femern Bælt forbindelsen fra kyst til kyst, at afgive forslag om etablering af en ny ø ud for Falster Østkyst.

Forslaget skal ses som en kombination af et ønske om, at udnytte det store materialeværdi der opstår ved udgravningen af tunnelrenden til et visionært projekt med mange positive afledte varige effekter, og et bud på en alternativ placering af samme overskudsmateriale.

Baggrund:

På initiativ fra Lolland og Guldborgsund Kommuner fælles erhvervs- og turisme organisation Business LF, har Guldborgsund Kommune bedt Hasløv & Kjærsgaard udarbejde et skitseforslag til en kunstig ø, skabt af materialer fra tunnelprojektet i Femern Bælt.

Nærværende idéoplæg indsendes som et høringssvar i den supplerende idéfase for etableringen af Femern Bælt-forbindelsen (kyst-kyst), hvor offentligheden har mulighed for at komme med forslag.

Oplægget skitserer i ord og tegninger en plan for en ø, der på en og samme tid bidrager positivt som attraktion ved Marielyst, med videnarbejdspladser til Guldborgsund Kommune, som Bæredygtigheds- og Miljøcenter med fokus på Østersøen, og giver en mulighed for placeringen af overskudsmaterialer i forbindelse med tunnelgravningen.

De indledende vurderinger og grundlæggende kysthydrauliske principper m.v. er udviklet af Hasløv & Kjærsgaard i samarbejde med DHI. Oplægget skal selvsagt færdigprojekteres især med henblik på påvirkninger af kyst og strøm. En sådan vurdering af anlæggets påvirkninger på miljøet, skal i givet fald indarbejdes i en samlet vurdering af Femern Bælt forbindelsen.

Guldborgsund Kommune ønsker derfor at forslaget i tages i betragtning på dette tidspunkt.

GULDBORGSUND KOMMUNE
ERHVERV OG PLAN
RÅDHUSET
PARKVEJ 37
4800 NYKØBING F
TLF +45 5473 1000
FAX +45 5473 1020
EMAIL: KOMMUNEN@
GULDBORGSUND.DK
WWW.GULDBORGSUND.DK

SAGSNR. 10/288
SAGSBEHANDLER:
Nina Munk
DIR +45 54731201
MOBIL
nmunk@guldborgsund.dk

CVR NR. 29 18 85 99

TELEFONTIDER:
MAN-ONS KL. 9.00-15.00
TORS KL. 9.00-17.00
FRE KL. 9.00-12.00

Beskrivelse af Marieø:

En lille ø med store oplevelser

Et besøg på Marieø starter fra havet – hvad enten man er sejler og anløber den lille lystbådehavn eller er på endagstur fra Marielyst. Den lille nye ø vil danne rammen om mange forskellige naturoplevelser for alle aldre året rundt - her vil være mulighed for badedage ved stranden, fuglekig på vådengene, en vandretur øen rundt, vragedykke, prøve snorkelsafari og besøge lystbådehavnen og øens mange bæredygtighedscentre: soicelleparken, vindmøllerevet eller dambruget.

Marieø vil med sin særegne historie og gode rammer for naturoplevelser være et udflugtsmål af international karakter, der formår at henvende sig til mange typer af turister. Besøgende kan være grupper af udenlandske turister såvel som lokale familier på søndagstur. Som videncenter for bæredygtighed er området et oplagt turmål for skoleklasser, konferencer mv. Med etablering af få og enkle hytter vil øen være en overnatningsmulighed, der vil byde på en særlig og uforstyrret naturoplevelse natten over.

Samspil med det eksisterende byliv i Marielyst

I lokal kontekst vil Marieø være en generator af den vækst og udvikling, der allerede er i gangsat i Marielyst. Øen vil som udflugtsmål være et stort bidrag til den eksisterende turisme og i synergi med det aktivitets- og handelsliv, der findes i Marielyst. Promenadeforbindelsen til Marieø vil - som afslutning af handelsstrøget i Marielyst - gøre at bymidten og et besøg på Marieø er naturligt forbundne. Marielyst vil med Marieø understøttes som det sted i Danmark, hvor man kan opleve pulsen fra byliv i kombination med oplevelsen af storslået natur.

Den lille lystbådehavn på Marieø vil gøre, at Marielyst i fremtiden vil kunne byde sejlere velkommen og være et fordelagtigt og attraktivt stop for mange sejlturister, der i dag pga. manglende havnemulighed fravælger at sejle langs Falsters smukke østkyst. En mulighed for at gå i havn på Marieø vil formentlig betyde en ændring i sejl-mønstre i området og have en positiv effekt på nabohavne som Hesnæs, Gedser og Nysted.

Marieø vil over tid også betyde en etablering af 75 – 150 nye helårsarbejdspladser. I driften og formidling af øens tilbud og lystbådehavnen vil naturligt knyttes 15 – 25 arbejdspladser. Bæredygtighedscentrene vil kunne beskæftige 50 – 100 personer i forskning og drift. Endvidere vil der i dambruget kunne engageres yderligere 10 – 25 personer.

Det eksisterende sommerhusområde, som primært er el-opvarmet til både almindelig opvarmning, og til pools, saunaer, spabade mm., vil kunne blive helt eller delvist forsynet med bæredygtig energi fra Marieø. Det vil bidrage til branding af Marielyst som en grøn destination.

Marieø - en del af Falsters østkyst

Det er vigtigt, at Marieø anlægges uden at påvirke den eksisterende kyst negativt. Ved en placering med en afstand på minimum 1.4 km til den eksisterende kyst vil Marieø ikke ændre på sedimentvandringer og have virkning på sandstrandene og marinbiologien. Den præcise afstand til eksisterende kyst vil skulle belyses i det videre arbejde. Her skal bølgeretning og bølgehøjder måles for at sikre, at den kunstige ø ikke har negativ virkning på kystens stabilitet og kvaliteten af eksisterende sandstrande mm.

Øen vil bidrage til en øget biodiversitet i området, hvilket vil sikre områdets dyre – og fugleliv. Det er sandsynligt at revet, klitlandskaber og strandene vil tiltrække nye grupper af dyrearter, eksempelvis trækfugle, marsvin og sæler.

Det smukke kystlandskab og de attraktive strande, der i dag kendetegner Marielyst, vil med anlæggelse af Marieø ikke forandres. Revformationen og vindmøllerne vil være de eneste synlige elementer fra øen. I horisonten i øst vil man i fremtiden kunne se Marieø i form af bølger, der brydes på revet og vindmøllerne der tegner deres hvide silhuetter mod himlen.

Adgang og færdsel på Marieø

Marieø er bilfri og ankomst til øen skal kunne ske på cykel, til fods eller ved en evt. kollektiv letbaneforbindelse, minitog eller lign. Parkering for besøgende til øen skal ske på parkeringsarealer i tilknytning til et nyetableret velkomstcenter i Marielyst. Gods sejles til øen via Gedser.

Forbindelse til Marieø kan være en let brokonstruktion, men kan også udformes som en sejladsforbindelse. Der er i skitseforslaget foreslået en broforbindelse i form af en let gitterkonstruktion med store spænd. Broen vil være del af en promenade, hvor den fri 360 graders udsigt til hav og land kan nydes.

Rundt langs kysten af Marieø anlægges en cykel- og vandresti. Der vil være mulighed for at leje cykel ved til lystbådehavnen. En vandre- eller cykeltur med besøg ved dambrug, lystbådehavn og solcellepark vil tage 2 - 3 timer.

At skabe en kunstig ø – anlægsrækkefølge over 5 år.

1. Fase:

Det store rev langs Marieø's østkyst anlægges og der skabes dermed læ mod den kraftigste bølgepåvirkning. Revet lægges som en massiv stenkastning, der i de efterfølgende faser opbrydes og fordeles langs Marieø's samlede kysstrækning, sådan at revet mod øst åbnes for bølgepåvirkning af den nye strand.

Med stenkastningen er muligheden for deponeringen af fyld fra Femern Bælt skabt. Marieø danner rammen for deponi for anlægsarbejderne ved Femern Bælt og skaber dermed mulighed for rationelle arbejdsprocesser i udgravning af tunneltracéet, hvor store pramme vil kunne fragte fyld til deponering på øen.

2. Fase:

Stenkastningen opbrydes og mængder af sten flyttes til den sydlige og nordlige del af Marieø's kystlinje. Stranden mod øst er dannet og de tilbageblevne sten danner revet, hvor der nu er mulighed for at opstille vindmøllerne. Hermed tegner øens profil sig – både fysisk og bæredygtighedsmæssigt – og kan åbnes for de første besøgende.

3. Fase:

Opfyld og skabelse af revkonstruktion afsluttes efter ca. 2 år. Herved dannes vådengene og den 'naturlige formation' af den menneskeskabte ø påbegyndes. Sideløbende vil man opleve at fisk, fugle- og dyreliv vil ankomme til øen og biodiversiteten opstår.

4. Fase:

Sandstrand, vådeng og kystlinjer er stabile og naturen har haft mulighed for at lægge sit 'lag' på den menneskeskabte formation – Marieø er dannet og klar til at blive taget i brug.

Øens bæredygtighedscentre udbygges med dambrug, solcellepark og de mange turismeoplevelser skabes for alvor med placering af vrug i dykkerzone, snorkelsafari, cykel- og vandrestier og etablering af overnatningsmuligheder.

5. Fase:

Etablering af promenadeforbindelse fra Marielyst til øen. Handelsstrøget i Marielyst afsluttes med promenadebroen, hvorfra havet og den frie udsigt kan nydes. Oplevelsen af by- og handelsliv i samspil med en storslået naturoplevelse skaber Nordeuropas mest attraktive og særegne feriestrøg.

Marieø i tal og fakta:

Samlet areal (indenfor stemsætningen):	1.540.000 m ²
Mængde opfyld:	8 mio. m ³
Diameter:	1.4 km
Omkræds:	4.4 km
Højde over havet:	0.5 – 5 m
Afstand til eksisterende kyst (minimum)	1.4 km
Køretid Fermern Bælt:	25 min.
Køretid København:	90 min.
Sandstrand:	2.2 km

Baggrund for skitseprojektet Marieø

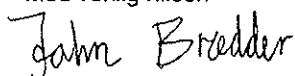
Idéen om den runde ø omgivet af delvist åbne rev samt de grundlæggende kysthydrauliske principper m.v. er udviklet af Hasløv & Kjærsgaard i samarbejde med DHI i forbindelse med Masterplan for kysten ved Dubai ©.

I forbindelse med udviklingen af skitseprojektet for Marieø har Grontmij bistået med anlægstekniske overvejelser.

Jeg står naturligtvis til rådighed for et møde, hvor vi kan drøfte projektet nærmere.

Guldborgsund Kommune ser frem til yderligere dialog om det foreslåede projekt.

Med venlig hilsen

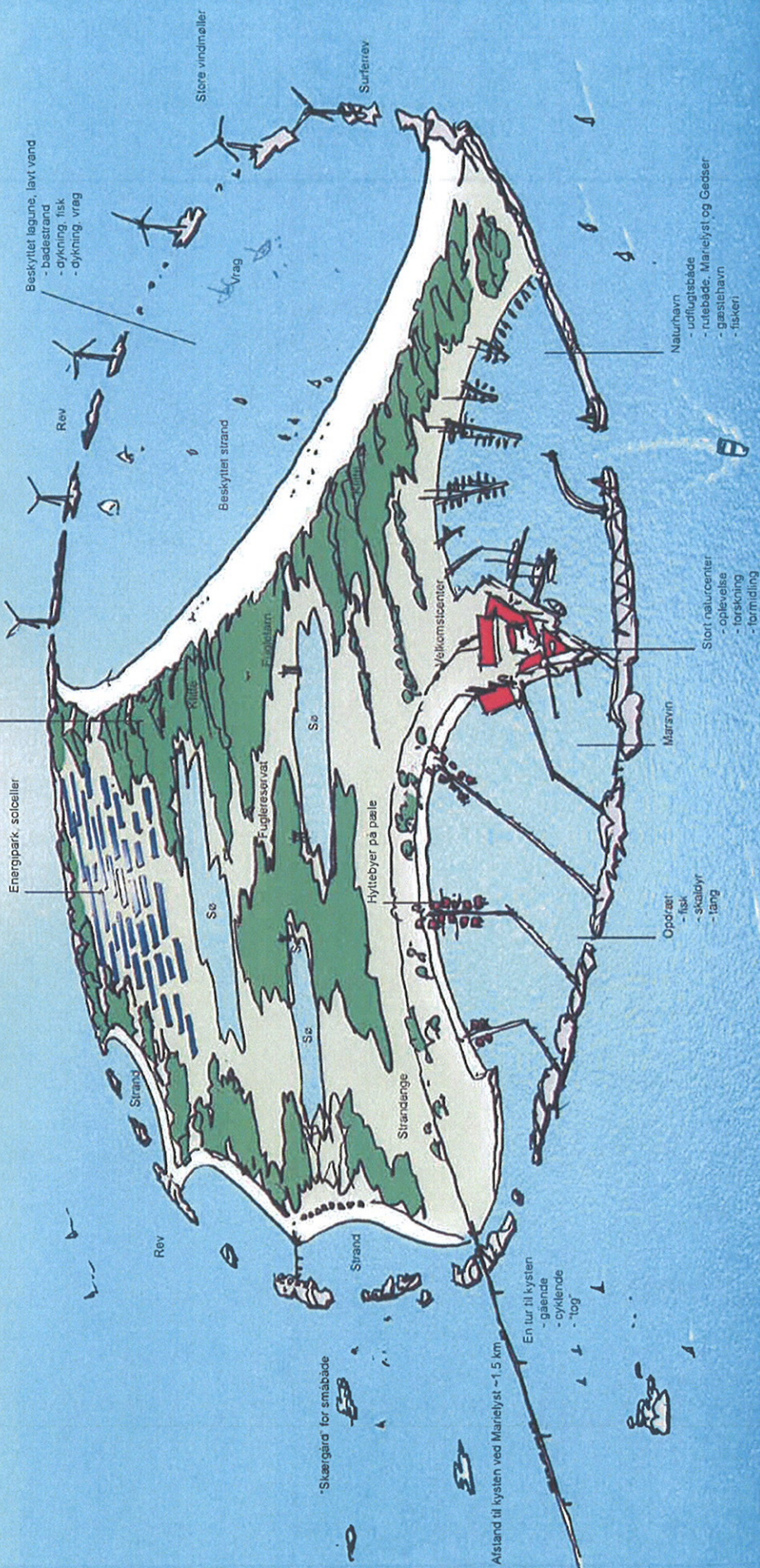


Borgmester John brædder

Marieø

- 8 mio. m² fyld
- omkreds: 4,4 km
- diameter: 1,4 km
- sandstrand: ~2,2 km
- nyt "lytårn" for turismen
- overskudsproduktion af energi
- mange arbejdspladser

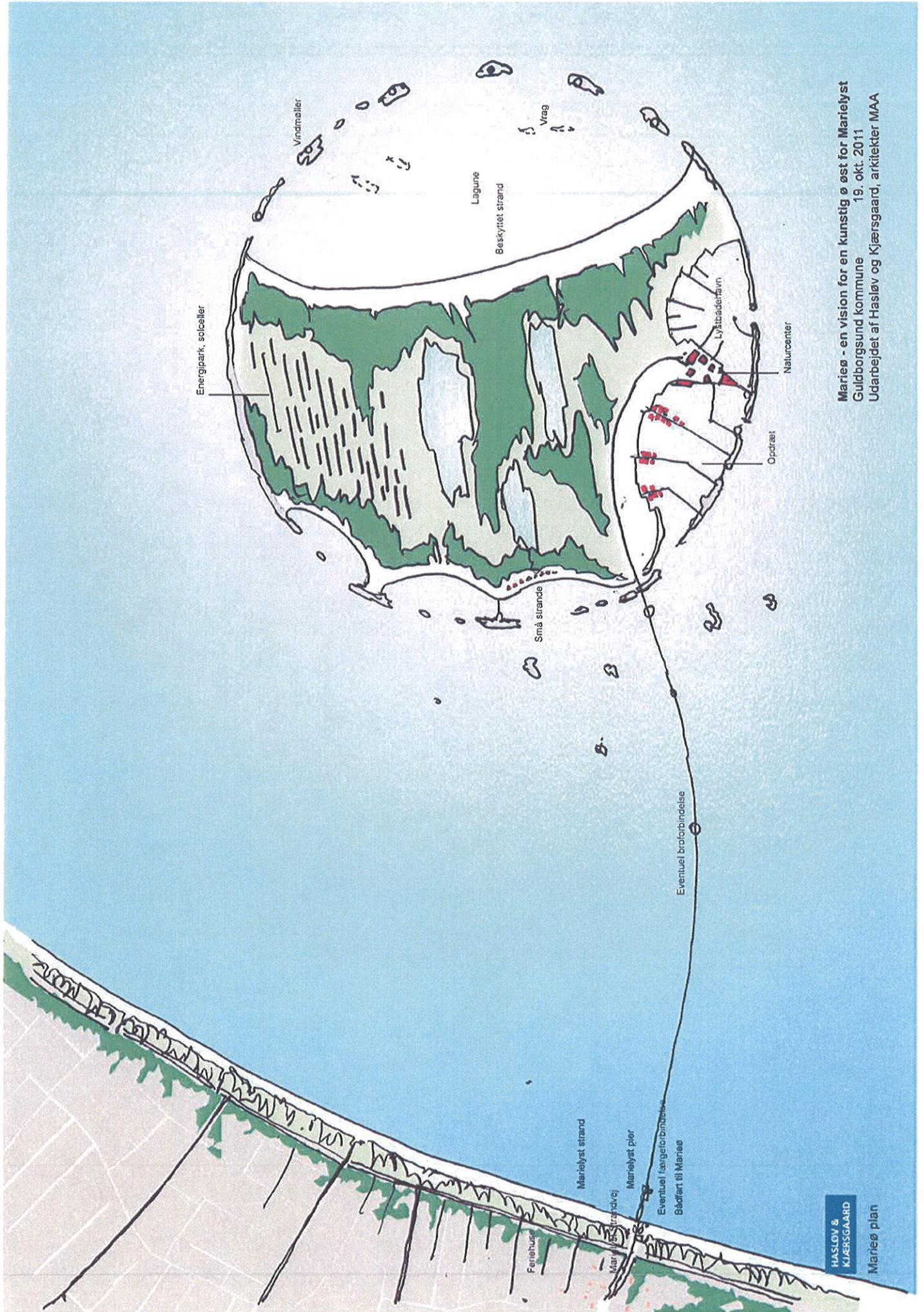
Østersøen, dybde 7-8 m



HASLØV & KJÆRSGAARD

Marieø set fra syd

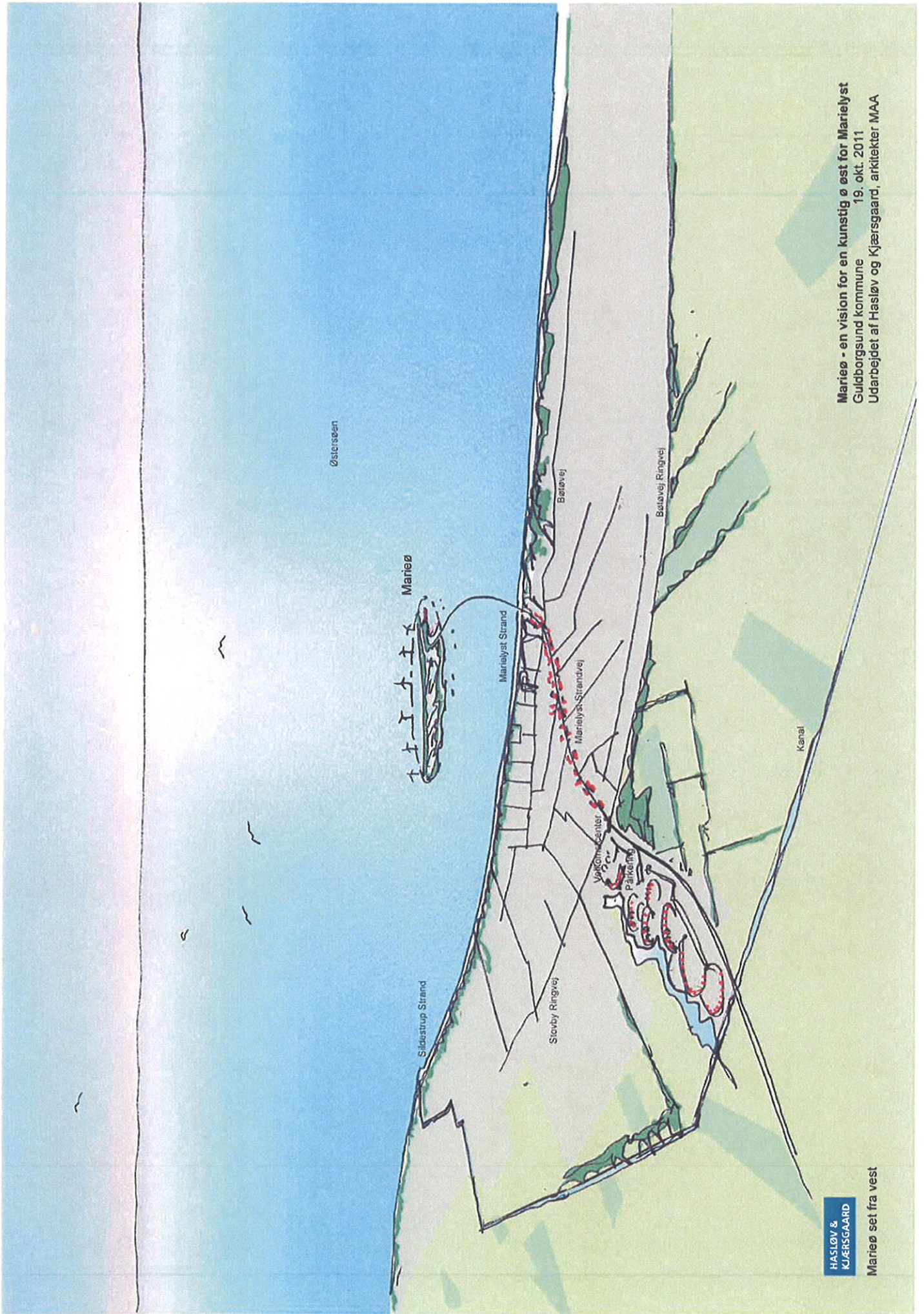
Marieø - en vision for en kunstig ø øst for Marielyst
Guidborgsund kommune 19. okt. 2011
Udarbejdet af Hasløv og Kjærsgaard, arkitekter MAA



Mariesø - en vision for en kunstig ø øst for Marielyst
Guldborgsund kommune 19. okt. 2011
Udarbejdet af Haslöv og Kjærsgaard, arkitekter MAA

HASLÖV &
KJÆRSGAARD

Mariesø plan



Marieø - en vision for en kunstig ø øst for Marialyst
Guldborgsund kommune 19. okt. 2011
Udarbejdet af Haslov og Kjærsgaard, arkitekter MAA

HASLOV &
KJÆRSGAARD

Marieø set fra vest

Høringssvar

Oplæg til anvendelse af opgravet materiale fra Femern forbindelsen samt indretning af permanent produktion fra anlæg der etableres i forbindelse med tunnelbyggeriet.

Sammenfatning

Efter at staten har valgt Rødbyhavn til at rumme støbeanlægget for tunnel elementer er der opstået en række nye muligheder for alternativ genanvendelse af hav sediment og anlæggene efter den primære produktion ophøre.

Lolland har to store ressourcer – ferskvand i form af overfladevand og stor eksport af grøn el fra vindmølleparker. Dette skaber muligheder for at kombinere en lokal anvendelse af disse ressourcer med det materiale og de installationer anlægsarbejdet omkring tunnelen tilvejebringer i og efter byggeperioden.

Opgravningen og deponeringen af 12-15 millioner m³ sediment fra anlægsarbejdet rummer en række potentialer omkring en mere miljøvenlig og værdiskabende genanvendelse end passiv deponering som landvinding. Det anbefales, at disse muligheder undersøges i forbindelse med den ide fase der starter primo oktober 2011, som grundlag for den efterfølgende VVM undersøgelse der gennemføres for Femern tunnel projektet.

Ved at kombinere anvendelsen af hav sedimentet, med en fortsat drift af de anlæg der skal modtage ca. 8 millioner tons sten, sand og grus til støbearbejdet, med de store ferskvandsmængder Lolland råder over nær støbestedet, kan der etableres en fast forsyning af byggematerialer til hele Region Sjælland, København og dele af Nordtyskland. Dette vil få store positive miljøkonsekvenser for de berørte landsdele. Samtidig kan der sikres en fast billig og mere miljøvenlig forsyning af disse materialer.

Ud over at skabe løsninger, der i højere grad efterlever intentionerne om naturbeskyttelse, beskrevet i den danske råstoflovgivning, kan der skabes rammer omkring nytænkning på en lang række områder inden for klimasikring.

Dette oplæg rummer en del forslag som ligger uden for det konkrete kommissorium Femern A/S har omkring VVM analyser. Det vil kræve en koordineret indsats mellem Femern A/S, andre offentlige myndigheder, NGO's, vidensinstitutioner og gerne private virksomheder, som ser et fremtidigt potentiale. En sådan koordineret indsats vil kræve politisk vilje fra nationalt hold.

----- O -----

Indhold

1.0 Baggrund -----	s.04
2.0 De fem potentialer – sediment, råstofindvinding, ferskvand, råstof -----	s.04
behandlingsanlæg og fortsat anvendelse af støberianlæg eller dele heraf	
2.1 De 15 millioner m ³ sediment -----	s.05
2.2 Råstofindvinding fra Østersøen og Langelandsbæltet -----	s.05
2.3 Ferskvand fra lokale pumpestationer -----	s.06
2.4 Behandlingsanlæg til forædling af råstoffer-----	s.06
2.5 Fortsat anvendelse af støberianlægget efter tunnelens. færdiggørelse -----	s.07
3.0 Råstof- og miljølovgivningen -----	
s.09	
3.1 Råstoflovgivningen i Danmark-----	s.10
3.2 Miljøorganisationerne i Danmark og Tyskland-----	s.11
3.2.1 Miljømæssige overvejelser generelt -----	s.11
3.2.1.1 Hav sediment -----	s.12
3.2.1.2 Råstofindvinding -----	s.13
3.2.1.3 Ferskvand (overfladevand) -----	s.14
3.2.1.4 Behandlingsanlæg for råstof ----	s.14
3.2.1.5 Fortsat drift af støbeanlæg -----	s.15
4.0 Økonomiske potentialer generelt -----	s.15
4.1 Femeren A/S -----	s.16
4.1.1 Sedimentet -----	s.16
4.1.2 Råstof modtageanlæg -----	s.16
4.1.3 Støberianlæg – bygninger og havn -----	s.17
4.2 Staten - Vejdirektoratet og bygningstjenesten -----	s.17
4.2.1 Veje broer og havne -----	s.17
4.2.2 Statens bygninger i Østdanmark -----	s.17
4.3 Nordtyskland -----	s.18
4.4 Øvrige østersøområde -----	s.18
4.5 Kommuner i Østdanmark -----	s.19
4.6 Lolland Falster -----	s.19

5.0 Nødvendige og potentielle deltagere i processen -----	s.19
5.1 Lolland og Guldborgsund kommune / borgere-----	s.20
5.1.1 Fagudvalg, ØU og byråd -----	s.21
5.1.2 Plan og Miljø -----	s.21
5.2 Femern A/S -----	s.22
5.3 Trafikudvalget Christiansborg -----	s.22
5.3.1 Lokalt forankrede landspolitikere -----	s.22
5.3.2 Partipolitiske kontakter -----	s.22
5.4 Region Sjælland -----	s.23
5.4.1 Regionale råd -----	s.23
5.4.2 K17 og KKR Sjælland -----	s.23
5.4.3 Samarbejde med København og øvrige Kommuner i Østdanmark -----	s.24
5.4.4 Regionens EU kontor -----	s.24
6.0 NGO's og andre aktører -----	s.25
6.1 Danmarks Naturfredningsforening -----	s.25
7.0 Private aktører -----	s.25
7.1 Drifts aktører -----	s.26
7.2 Logistik -----	s.26
7.3 Lokale eksisterende og nye selskaber -----	s.26
8.0 Afsluttende Bemærkninger -----	s.26

----- O -----

1.0 Baggrund

Femeren A/S har i forbindelse med tunnelens placering behov for permanent at deponere eller bortskaffe ca. 12-15 millioner m³ sediment. Mængden består hovedsagelig af tungt ler og mindre sandfraktioner samt en del sten af forskellig størrelse.

Femeren A/S har beskrevet en mulighed, hvor dette materiale indbygges i landvindingsanlæg uden for eksisterende diger tæt omkring Rødbyhavn. Lolland kommunes tekniske udvalg og Femern Bælt udvalget har accepteret oplæget som en mulig løsning. Forslaget må forventes at indgå i ide fasen som Femern Bælt A/S's løsningsforslag.

Den foreslåede løsning skaber dog ikke en aktiv genanvendelse af materialerne, men er en passiv deponering. Udlagt med græsning og rekreative stisystemer ses der heller ikke skabelse af nye store naturværdier eller andre miljøgevinster. Hertil kommer problemerne omkring vedligeholdelse – ikke mindst på den lange bane i forbindelse med havspejlsstigningen og andre påvirkninger fra klimaændringerne.

Løsningen arbejder også med fjernelse af alle bygningsværker og installationer der anvendes under byggeriet, frem for at sikre genanvendelse af disse anlæg eller dele heraf.

Dette forslag er tænkt som et alternativ til passiv deponering og som indspil til ide fasen for projektets danske del. Projektets grundide er at genanvende det opgravede sediment fra tunnel byggeriet aktivt og sikre en fortsat drift i andet regi` på så mange af de etablerede anlæg som muligt.

Der ønskes en analyse af de naturforvaltningsmæssige, miljømæssige og økonomiske konsekvenser omkring en omlægning af forsyningen i Østdanmark og evt. Nordtyskland, fra landbaserede råmaterialer til materialer indvundet på søterritorierne og efterbehandlet til standardprodukter. Ligeledes søges det belyst hvordan den opgravede ler fraktion kan anvendes til udbygning af diger og evt. indgå i egentlige beredskab omkring den stigende vandstand i havet.

2.0 De fem potentialer – sediment, råstofindvinding, ferskvand, råstof behandlingsanlæg og fortsat anvendelse af støberianlæg eller dele heraf

For at sikre en optimal forundersøgelse, kan de enkelte potentialer og trusler ikke belyses alene. Der er mange synergier mellem de enkelte råmaterialer, de tekniske anlæg som opføres i anlægsfasen samt fremtidens forsyningsbehov af byggematerialer og klimasikringsanlæg. Dette stilles over for påvirkningen af naturen og miljøet i forhold til de økonomiske potentialer dette forslag beskriver. En VVM undersøgelse der kun belyser selve anlægs- og driftsarbejdet omkring tunnelen vil ikke medtage de øvrige potentialer. Der er behov for at man politisk sikre et bredere kommissorium for at afdække den totale påvirkning af miljøet lokalt og interregionalt. Dette er også i

overensstemmelse med EU's mere restriktive krav til VVM undersøgelsers omfang ved store anlægsarbejder.

2.1 De 12 -15 millioner m³ sediment

Det nuværende forslag fra Femern A/S påtænker at skabe et landskab ved at etablere fremskudte diger og kystsikring, for så at fylde materialet ind mellem de eksisterende diger og det fremskudte dige. Herefter skal overfladen behandles med tilførsel af jord, beplantes og til sidst etableres med stisystemer, strande m.m. Her skal der tages en række hensyn til fremtidens stigende vandstand og lokalbefolkningens ængstelse for lokale strande m.m.

Nærværende forslag bygger på samme princip med fremskudte diger, men at det indvundne areal opdeles i en række celler eller bassiner der kan indeholde såvel den rå ler, ferskvand og sand, grus og sten indvundet fra andre områder. Bassinerne tjener som midlertidig depot for forskellige råstoffraktioner og til midlertidig deponering af ferskvand fra Rødbyfjord inddæmningen.

Det opgravede ler har sine forskellige partikler bundet så hårdt at en mekanisk adskillelse med vand ikke regnes for en mulighed. Men ler fraktionen kan anvendes som kerne i fremtidige diger og her vil der blive et stort behov. Hermed opnås også en aktiv genanvendelse og dermed besparelse af andre råstoffer.

Forslag til undersøgelser:

- *Under hvilken mekanisk påvirkning kan denne rå ler udlægges og bearbejdes til en homogen struktur der kan tjene som kerne i fremtidige diger*

2.2 Råstofindvinding fra Østersøen og Langelandsbæltet

Femern A/S forventer at der i anlægsperioden skal hentes ca. 8 millioner tons sand og grus ved henholdsvis krigers Flak og Bornholm. Stederne er udpeget p.g.a. mængderne der kan udvindes af råmaterialer med de rigtige kornstørrelser og med tilstrækkelig kantet overflade.

Forskellige anvendelsesområder kræver forskellig fysisk størrelse, kemisk sammensætning og form. I Østersøen og Langelandsbæltet er udlagt en række råstof indvindingsområder hvor forskellige typer materiale kan opgraves. Fælles for materiale indvundet fra havbund er at det indeholder salt. Dette kan fjernes ved vask med ferskvand eller neutraliseres med kemikalier. Sidstnævnte bør undgås ud fra et miljømæssigt synspunkt.

Hele Østdanmark mangler byggematerialer af den type der kan indvindes og behandles på Femern A/S anlægget når de har støbt tunnel elementerne. Anlægget vil kunne tage adskillige millioner tons materiale om året. Gennem separation samt vask med ferskvand, kan materialet indgå i forsyningen og på den måde kraftigt mindske landbaseret udgravning.

Forslag til undersøgelser.

- *Behov for byggematerialer i Østdanmark og Nordtyskland af den type der kan leveres gennem materialer indvundet fra havet og evt. rensat for salt.*
- *Fordele og ulemper miljømæssigt ved land opgravet materiale kontra sø opgravet materiale.*
- *Muligheder for at tilpasse opgravning og lagerkapacitet så der kan vælges tidspunkter for indvinding der skader naturen mindst.*

2.3 Ferskvand fra lokale pumpestationer

Vasket sand og grus til byggeformål har en højere pris end materiale der indeholder salt. Det kræver meget ferskvand for at bringe saltindholdet ned på et acceptabelt niveau. Dette vand har Lolland og vi har det meget tæt på de anlæg fra tunnel byggeriet der kan genanvendes.

Der er to store pumpestationer der kan komme på tale – Rødbyfjord afvandingen og Kramnitze. Samlet udledes der over 100 millioner m³ vand pr. år. Kanalerne, digerne, pumpestationerne og den nødvendige teknik er der allerede. Det er et spørgsmål om at flytte vandet, opbevare det og evt. rense vandet for biomasse og næringsstoffer.

Genanvendelse af overfladevand frem for urensat udpumpning til Østersøen, vil ud over de økonomiske perspektiver også give mulighed for en kraftig kvælstofreduktion samt mulighed for genindvinding af næringsstofferne gennem blå biomasse produktion i de bassiner hvor vandet opbevares.

Forslag til undersøgelser

- *Totale mængder ferskvand (overfladevand) der kan leveres og disses årstidsvariationer*
- *Krav til renhed og rensemetoder¹*
- *Omkostninger ved forskellige metoder samt omkostninger til anlæg mellem pumpestationer og anlægsområde*

2.4 Behandlingsanlæg til forædling af råstoffer

Der findes en række metoder til behandling af opgravet havbund. Der kan ske en mekanisk separering gennem tromle risteværk. Her drejer en række cylindriske net med forskellig maskestørrelse rundt og materialet sorteres efter størrelse. Man kan også sortere på vægten af de enkelte partikler ved at bruge en vandstrøm. Flytning af sand og grus over længere afstande mellem modtageanlæg og bassiner gennemføres

¹ Her bør Grønt Center involveres med biologisk rensning med alger. Samtidig bør der beregnes hvor mange tons kvælstof, fosfor og kalium (NPK) rensemetoden fjerner fra overfladevandet før anvendelse/udpumpning. Her er tale om klare miljøforbedringer der bør indgå i et samlet miljøregnskab.

nemtest ved pumpning af vand. Hvis dette vand samtidig er ferskvand sker der en reduktion af saltindholdet.

Femern A/S bygger et havneanlæg der kan modtage forskellige typer materiale – sand, grus, sten cement og jern til stålbinding. Hele denne del af anlægget kan bevares og anvendes efter tunnel arbejdet er færdigt.

Der vil blive behov for større lagerkapacitet og dermed rør- og pumpesystemer mellem anlæg og nye bassiner. Der vil ligeledes blive behov for separeringsanlæg der sikre at vi også kan anvende de marginale indvindingsområder hvor sand, grus, ral og sten er mikset i forskellige forhold.

Sidstnævnte kan få stor betydning for det marine miljø, da vi kan vælge mindre naturfølsomme udvindingsområder og kun udvinde på årstider hvor miljøet belastes mindst. Dette skal ses i forhold til de permanente voldsomme påvirkninger landbaseret råstofudvinding påfører natur og landskab.

De kvalitetskontrollfunktioner som Femern A/S anlægger og driver, kan ligeledes genbruges til fortsat kontrol af råmaterialer der videresendes fra produktionsområdet. Det vil kræve en udbygning, da omfang og mængde af kontroller vil stige i takt med at anlægget fremstiller flere forskellige typer materiale.

Med en central placering i Østersøområdet og en unik logistisk platform, bør mulighederne for at indføre diverse affaldsprodukter (knust beton og andre byggematerialer) der kan anvendes som fyldmateriale jf. bekendtgørelse af lov om råstoffers anvendelse §1 stk. 5. Der er muligheder for at skabe et stort centralt anlæg som i større grad sikre en ensartet høj miljøstandard for udnyttelse af disse affaldsprodukter. Hermed fremmes lovens formål ved at reducere forbruget af naturlige råstoffer.

Forslag til undersøgelser

- *Hvilke krav til det oprindelige anlæg skal der stilles for at sikre en let ombygning til et permanent produktions- og separationsanlæg.*
- *Hvilke muligheder er der for at tørre materialerne m.h.p. at kunne blande disse med cement til færdigblandinger.*
- *I hvor høj grad kan energiforbruget ved disse produktioner indpasses som balanceeffekt i den grønne el produktion på Lolland-Falster*
- *Pris og miljøkalkulationer omkring mængder og priser for genanvendelse af affaldsprodukter som er velegnet til formålet.*

2.5 Fortsat anvendelse af støberianlægget efter tunnelens færdiggørelse

Dette emne bør der særlig samfundsmæssigt fokus på, da udviklingen generelt arbejder for et behov for stadig større støbte betonkonstruktioner.

Skibe, pramme, platforme og flydebroer er bygget i beton gennem mange år. Fordelen er at der spares jern og fremstillingsmetoderne er langt enklere end opsvejsede konstruktioner. Med fremtidens vandstigninger og stadig større klimapåvirkninger af

specielt kysterne, flodsystemer og havnebyer, vil der komme et behov for større flydende platforme til mange formål. I princippet kan hele bydele etableres med platforme der er uafhængig af stigende og faldende vandstand. Men havnerelaterede produktionsenheder eller kajfaciliteter kan ligeledes fremstilles som beton moduler. Stigende krav til dige konstruktioner langs Europas floder giver ligeledes mulighed for at tænke i betonløsninger i form af konstruktioner der sejles til og ballastes i en position hvor de fremtidigt tjener som dige, digeporte eller andet logistisk formål (bro, vej, stisystemer m.m.) I dag løses disse opgaver typisk ved meget store og miljøtunge anlægsarbejder, der anvender landindvundet materiale i form af ler og grus m.m. Fremtidens krav til højder på diger og andre beskyttelsessystemer vil skabe en uforholdsmæssig stor påvirkning af naturen og miljøet i nærområderne, hvis den traditionelle ingeniørtekniske tankegang fastholdes.

Et særligt område som bør vurderes er fremtidens biomasseanlæg som anbringes offshore – typisk algeproduktion. Disse enheder vil få en betydelig størrelse og det vil være en indlysende mulighed at anvende pontoner af beton som rammen om disse anlæg.² Den geografiske placering af et produktionsanlæg for dette område ved Rødbyhavn er optimal i forhold til nuværende og kommende offshore felter i Østersøen. Netop Østersøen er samtidig det indhav som er stærkest forurenet med næringsstoffer og har dermed optimale betingelser for denne type produktion. Disse anlæg vil ud over deres primære produktion af blå biomasse til energiformål, også fungere som en "kunstig nyre" for havmiljøet gennem genindvinding af næringsstoffer.

Under forudsætning af at der etableres en råstofproduktion, vil hele arbejdsområdet omkring støberidelen af tunnelarbejdet være attraktivt for private selskaber der arbejder med betonfremstilling. Dels er materialerne til stede eller kan importeres via havn, jernbane eller motorvej. Samme logistik sikre optimale betingelser for forsendelse af de færdige produkter til et meget stort opland. Hertil kommer at der vil stå 3000 top uddannede medarbejdere samt lige så mange i baglandet med speciale i komplekse betonkonstruktioner, klar når tunnelen er støbt færdig.

Der er så mange muligheder for at optimere processer som skaber en mindre påvirkning af miljøet og naturen. Da der samtidig kan ses økonomiske potentialer i metoderne bør disse muligheder undersøges bredere og mere grundigt.

Forslag til undersøgelser

- *Fremtidens behov for store betonkonstruktioner*
- *Interesse fra private selskaber inden for betonindustrien omkring etablering eller udvidelse af eksisterende produktion i området*
- *Reduktion af miljø- og naturpåvirkningerne ved at udvikle og anvende betonkonstruktioner frem for store jordanlæg til beskyttelse af klimatruede værdier.*

² Der foregår et udredningsarbejde i Østersøregionen omkring offshore algefarme. Grønt Center Holeby deltager bl.a. i et Interrec. projekt med en række vidensinstitutioner i Tyskland og Sverige. Grønt Centers opgaver er specifikt at vurdere mulighederne for store algeproduktioner placeret mellem vindmøllefelterne. Denne type anlæg kan nemt have samme størrelse som tunnel elementerne.

- *Krav til Femern A/S anlægget hvis dele heraf skal opføres som permanente anlæg – især logistikforhold omkring godstransport bort fra anlægget via landevej og bane bør undersøges da dette ikke er et behov Femern A/S anlægget har.*
- *Mulighed for at indpasse energiforbruget til grøn produktion og balanceeffekt i forhold til energiproduktionen på Lolland Falster.*

3.0 Råstof- og miljølovgivningen (uddrag af lovgivning og bekendtgørelser)

Bekendtgørelse af lov om råstoffer

Kapitel 1 Formål m.v.

§ 1. Lovens formål er at sikre:

- 1) at udnyttelsen af råstofforekomsterne på land og hav sker som led i en bæredygtig udvikling efter en samlet interesseafvejning og efter en samlet vurdering af de samfundsmæssige hensyn, der er nævnt i § 3,
- 2) at indvinding og efterbehandling tilrettelægges således, at det efterbehandlede areal kan indgå som led i anden arealanvendelse,
- 3) en råstofforsyning på længere sigt,
- 4) at råstofferne anvendes i forhold til deres kvalitet, og
- 5) at naturbundne råstoffer i videst muligt omfang erstattes af affaldsprodukter.

§ 2. Loven omfatter sten, grus, sand, ler, kalk, kridt, tørv, muld og lignende forekomster. Loven gælder ikke for råstoffer, der er omfattet af lov om anvendelse af Danmarks undergrund.

§ 3. Ved lovens anvendelse skal der på den ene side lægges vægt på råstofressourcernes omfang og kvalitet og en sikring af råstofressourcernes udnyttelse samt tages erhvervsmæssige hensyn. På den anden side skal der lægges vægt på miljøbeskyttelse og vandforsyningsinteresser, beskyttelse af arkæologiske og geologiske interesser, naturbeskyttelse, herunder bevarelsen af landskabelige værdier og videnskabelige interesser, en hensigtsmæssig byudvikling, infrastrukturanlæg, jord- og skovbrugsmæssige interesser, sandflugtsbekæmpelse og kystsikkerhed, fiskerimæssige interesser, ulemper for skibs- og luftfarten samt ændringer i strøm- og bundforhold.

Miljøbeskyttelsesloven

Loven tilsigter særligt:

1. at forebygge og bekæmpe forurening af luft, vand, jord og undergrund samt vibrations- og støjulemper,
2. at tilvejebringe hygiejnisk begrundede regler af betydning for miljøet og for mennesker,
3. at begrænse anvendelse og spild af råstoffer og andre ressourcer,
4. at fremme anvendelse af renere teknologi og
5. at fremme genanvendelse og begrænse problemer i forbindelse med affaldsbortskaffelse.

Det overordnede ansvar ligger hos Miljøstyrelsen , mens kommunerne og Miljøministeriets miljøcentre varetager opgaverne lokalt. Kommunerne fører tilsyn, giver tilladelse og afslag og informerer offentligheden.

Skov- og Naturstyrelsen Natur og Miljø 1999 - Udvalgte indikatorer

Sand, sten, grus og kalk

Hovedparten af vort forbrug af grus, sten, kalk og ler graves op herhjemme. Det er endelige ressourcer, som ikke fornyes, og derfor er det vigtigt at udnytte alternativer i form af genanvendeligt affald.

Affald på kraftværkerne i form af flyveaske og gips genanvendes. Nyttiggørelsen af restprodukterne udgjorde i 1997 i alt 1,3 millioner ton, svarende til 2,6 procent af det samlede forbrug af råstoffer fra landjorden.

Når det gælder byggeaffald, genanvendte vi i 1998 96 procent af affaldet, hvilket erstatter 3,5 procent af forbruget af jomfruelige råstoffer. Det er især knust beton og nedbrudte tegl, der genanvendes som stabilgrus.

Trods den store genanvendelsesprocent udgør de bæredygtige alternativer endnu kun 6-7 procent af råstofforbruget. Derfor må vi søge at udnytte vore råstoffer mere rationelt og minimere forbruget.

3.1 Råstoflovgivningen i Danmark

Som det fremgår af lovens formål kan en række hensigter fremmes ved etablering af et centralt produktionsanlæg i Østdanmark og Femern regionen omkring byggematerialer.

Først og fremmest begrænses opgravning på land af råstoffer. Men et stort centralt råstofanlæg vil i højere grad sikre korrekt genanvendelse af mulige affaldsfraktioner. Over tid vil et sådan anlæg også kunne øge mængden af denne genanvendelse set i forhold til det store opland anlægget kan betjene og de unikke logistiske løsninger anlægget vil kunne betjene sig af.

Ved at etablere større bassiner og dermed lagerfaciliteter, kan indvinding og produktion tilpasses såvel naturhensyn som energiforsyning. Da Lolland Falster har en meget stor overproduktion af grøn el, vil produktionen og produkterne kunne fremstilles "Vind Made" jf. EU's intentioner på området.

De muligheder der ligger i en bedre separation og dermed kvalitetsforbedring af råstofferne vil samtidig mindske forbruget og dermed understøtte lovens intentioner.

Forslag til undersøgelser

- *Potentialer for genanvendelse af bygningsaffald i produktionen og mængder af dette affald*
- *Afstande og mængder af råstof og anvendelige affaldsmængder der kan indgå i produktionen*

3.2 Miljøorganisationerne i Danmark og Tyskland

Det er vigtigt at inddrage miljøorganisationerne på et tidligt tidspunkt. De har organisatorisk en lang række eksperter og anden viden på området. Samtidig har disse organisationer deres dagsorden. Et produktionsanlæg af denne art, med en meget stor påvirkning af forskellige naturmiljøer skal sikres, at udviklingen kan følges tæt og helst i direkte samarbejde med interesseorganisationerne på natur- og miljøområdet.

Hvis der skabes et anlæg der flytter råstofudvinding fra land til det marine miljø og vi samtidig opbygger viden om anvendelse af disse materialer til nye former for en mere natur- og miljøvenlig klimasikring af samfundets værdier, vil miljøorganisationerne få et stærkt værktøj til vurdering af de enkelte lokale nye anlæg i fremtiden. Dette forudsætter en åben dialog med klare fælles mål.

Kravet til klimasikring af byer og øvrige samfund opstår hver gang oversvømmelser og andre katastrofer påvirker samfundet med ødelæggende kraft. Vi kan konstatere at denne udvikling accelererer med foruroligende hastighed. Natur- og miljøhensyn vil generelt blive nedprioriteret når der skal træffes hurtige beslutninger ved disse katastrofer og igen, når man efterfølgende skal sikre sig mod gentagelser samt fremtidens endda større påvirkninger.

Vi får som en afledt effekt af Femern forbindelsens byggeri en mulighed for at udvikle og afprøve helt nye metoder inden for dette område. Vi bør bruge muligheden til at sammentænke de økonomiske og sikkerhedsmæssige krav samfundet vil stille, med de natur- og miljømæssige hensyn vi også i fremtiden har brug for.

3.2.1 Miljømæssige overvejelser generelt

Umiddelbart viser en gennemgang af dette oplæg en lang række områder hvor der kan opnås miljøforbedringer i forhold til nuværende fremgangsmåder og produktioner. En samlet miljøgevinst vil ud fra lokale forhold virke som modvægt til de miljøbelastninger en stigende trafik over Lolland Falster medfører.

Mange af miljøgevinsterne der kan opnås vil dog komme andre steder i Østersø området og skal ses som en generel indsats for miljøet. Specielt bør mulighederne for at anvende grøn energi og sikre at produktionen tilpasses brugen af denne type energi fremmes. Ved også at sikre en grøn profil omkring de produktionstekniske og logistiske forhold, kan en meget stor geografi samtidig sikres en væsentlig højere grøn profil inden for bygge- og anlægsområdet. Der er tale om så store energioplægninger, at det vil kunne få indflydelse på regionale og nationale grønne regnskaber – f.eks. gennem Vejdirektoratets og de enkelte kommuners brug af disse råstoffer.

Forslag til undersøgelser

- *Hvilke miljøegenskaber lokalt, regionalt, nationalt og internationalt vil påvirkes ved etablering af et centralt stort råstof indvindings- og behandlingsanlæg*
- *Hvad kræver det at få de forskellige produkter miljø- og energi certificeret.*

3.2.1.1 Hav sediment

Langt størstedelen af det opgravede materiale vil bestå af hårdt ler der ikke af mekanisk vej kan neddeles til andre brugbare råstoffer. Der er ingen økonomi i at vælge andre metoder (f.eks. syre) til at adskille denne fraktion. Der er derimod flere muligheder for at indbygge denne ler i dige konstruktioner. Ler har plastiske egenskaber og kan ved tryk formes eller sammenpresses til en homogen masse. Denne type ler vil have varierende plasticitet og der skal gennemføres en række test for at afdække de bedste metoder til indbygning.

Dette forslag tager udgangspunkt i, at denne ler både anvendes til de diger der afgrænser nye bassiner, opfyld omkring tunnel nedkørslen som det hele tiden har været planlagt og endelig for den største del – oplægning i bassiner for senere brug til digeforstærkninger og andre anlægsarbejder hvor der skabes genanvendelse.

Den opgravede lers sammensætning – herunder vand-, kalk- og saltindhold samt mængden af aktive ler mineraler vil svinge i hele opgravningens længde. Med de prøver der allerede er taget i forbindelse med fastlæggelse af traceen, er det muligt at fastlægge potentielle genanvendelsesområder og mængder.

En oplægning af så store mængder indbygningsmateriale hvor kvalitet og dermed anvendelsesområder er kendt, giver mulighed for at udvikle andre anvendelsesområder.

Stigende vandstand i havene og ændrede klimatiske forhold – herunder større regnmængder og hurtigere afsmeltning af sne i foråret, skaber stadig flere oversvømmelser både ved kysten og flodsystemerne inden for det geografiske område der kan understøttes fra Rødbyhavn. Ved gennemførelse af dette projekt, vil vi have en lang række forskellige indbygningsmaterialer klar og der kan udvikles logistiske løsninger, hvor hele råstofdeponiet kan tjene som beredskab ved truende katastrofer.

Fra et miljømæssigt synspunkt vil en aktiv genanvendelse leve op til lovens formål og intentioner. Hvis genanvendelsen samtidig kan hindre at tilsvarende mængder ler ikke skal anskaffes ved landbaserede opgravninger, vil der skabes store miljømæssige gevinster. Et anlæg der kan håndtere så store mængder materiel vil også kunne modtage opgravet materiale fra andre uddybninger i fremtiden og hermed vil der være skabt yderligere muligheder for miljømæssige gevinster for genanvendelse. Samtidig undgås skadelig klappning af materiel fra uddybninger. Det bør overvejes om anlægget også skal kunne håndtere forurenede havnematerialer (PCB og tungmetaller) i særlige bassiner. Dette materiale udgør en alvorlig miljøtrussel, men der kan udvikles metoder til en kontrolleret nedbrydning af f.eks. PCB og oprensning af tungmetaller foregår allerede ved hjælp af elektricitet. Mulighederne for at etablere et centralt

miljøbehandlingsanlæg for kontermineret havneslam kan løse meget store problemer for en række danske havne specielt og samfundet generelt.

Forslag til undersøgelser

- *Analyse af lerprøver fra den valgte trace m.h.p. afklaring af indbygningspotentialerne*
- *Analyse af lerprøverne m.h.p. afklaring af potentialerne for mekanisk behandling og evt. opblanding med andre materialer (silt, sand, grus og sten).*
- *Forsikringsbranchens vurdering af lønsomheden omkring et større centralt beredskab i denne del af Østersøen.*
- *Vurdering af muligheden for et centralt anlæg til behandling og rensning af havneslam og andre relaterede forureninger.*

3.2.1.2 Råstofindvinding

Femern A/S har oplyst at der skal indvindes ca. 8 millioner tons sand og grus. Hertil kommer tilgangen af cement, stål og en række andre materialer der skal anvendes i forbindelse med støbningen af tunnel elementerne. Anlægget af byggeplads og vej- samt banesystemer vil ligeledes kræve håndtering af store mængder materiale. Vi vil ved færdiggørelsen af støbningerne stå med et anlæg der kan håndtere meget store mængder materiale i form af råstoffer som anvendes i bygningsindustrien. Gennem udvaskning af salt kan meget materiale opnå samme eller højere standard som råstoffer indvundet på land.

De miljømæssige konsekvenser ved indvinding af råstoffer på land er voldsomme. Der er tale om permanente ændringer af landskaber og store omkostninger til reetablering m.m. Et centralt anlæg der kan udnytte de mange råstoffraktioner som kan indvindes fra havområder, vil inden for et geografisk område som her omfatter Region Sjælland, København og dele af Nordtyskland, kraftigt reducere behovet for udgravninger på land.

Tilstedeværelsen af store mængder ferskvand og grøn el giver yderligere en række miljømæssige fordele. Vasket sand og grus kræver færre eller ingen kemikalier i forbindelse med anvendelse i betonblandinger. Metoden kan medføre en kraftig reduktion i anvendelsen af disse kemikalier. Biologisk rensning af overfladevandet for næringsstoffer vil reducere udledningen til Østersøen i forhold til den udpumpning der foregår i dag.

Forslag til undersøgelser

- *De miljømæssige konsekvenser ved en massiv omlægning af råstofudvinding fra land til søterritoriet.*
- *Muligheder for yderligere miljøforbedringer ved årtidsbestemt udgravning*

3.2.1.3 Ferskvand (overfladevand)

To tredjedele af Lolland afvandes gennem ca. 1000 km. kunstige kanaler. Vandet ledes til en række pumpestationer som løfter vandet over digerne til Østersøen.

Både anlæg og drift af disse anlæg er omkostninger der afholdes af henholdsvis pumpelag og digelag. I takt med ændrede klimaforhold og skærpede miljøkrav omkring kanalernes pasning (forbud mod beskæring af grøde mere end en gang om året), er kanalsystemerne ikke nok til at sikre det åbne lands lave områder mod oversvømmelser.

Hvis der skal blive råd til effektiv afvanding hvor der tages de nødvendige natur- og miljømæssige hensyn, må der udvikles processer der gør vandet til en ressource. Så kan samfundet i langt højere grad tilgodese alle interesser gennem samarbejde frem for lovgivning der skiller parterne.

En anvendelse af dette vand til rensning, flytning og separering af store mængder materiale er en af flere mulige veje til et større og mere effektivt klimaværn i såvel byer som det åbne land. Verden påvirkes af stigende vandstand, fødevaremangel og en økonomisk krise der enten bliver langvarig eller et stadigt tilbagevendende fænomen. Den bedste mulighed for både at sikre natur og miljø samt samfundets øvrige funktioner, er at skabe et økonomisk fundament ud af det, der i dag er en trussel mod alles interesser.

3.2.1.4 Behandlingsanlæg for råstoffer

Det anlæg som Femern A/S skal planlægge for i forbindelse med håndteringen af materialer til støbearbejdet og generel indretning af arbejdsområdet, bør analyseres for mulighederne omkring permanent drift. Dette indbefatter en placering og opbygning der sikrer plads til yderligere anlæg for separation og lagring af flere fraktioner end dem der anvendes til tunnelens konstruktion. De miljømæssige konsekvenser ved et så stort permanent anlæg bør vurderes ud fra de større muligheder der findes for begrænsning af miljøskadelig aktivitet og kontrol heraf, i forhold til en lang række mindre spredte anlæg på land og ved havne.

Udbygning af anlægget efter færdiggørelsen af element støbningen så der også kan håndteres genbrugsmaterialer vil få en speciel gavnlig miljøpåvirkning. Der er store miljøgevinster ved en kvalitetssikret korrekt genanvendelse af de store mængder bygningsaffald samfundet skaber. En omlægning fra affald til genanvendelse er helt i miljølovgivningens ånd og bogstav.

Den miljøovervågning der etableres omkring tunnel byggeriet vil skabe meget ny viden omkring håndtering af store mængder materiale fra indvindingsområder i og omkring Østersøen. Denne viden kan fastholdes og udbygges på et centralt anlæg og dermed sikre en fortsat udvikling af miljøhåndteringen til gavn for naturen.

3.2.1.5 Fortsat drift af støbeanlægget

Miljømæssigt er der store fordele ved at anvende beton frem for jern til forskellige flydende og faste konstruktioner. Generelt vil anvendelse af lokale råstoffer frem for importerede materialer sikre et bedre miljøregnskab og bæredygtighed. Denne udvikling vil også kunne sikre helt nye arbejdspladser på eksisterende anlæg der ikke længere anvendes til fremstilling af jernkonstruktioner – f.eks. værfter.

Støbeanlægget eller dele heraf – for eksempel et ud af de fire spor, vil kunne udgøre et perfekt produktionssted for udvikling af nye konstruktioner i beton. Efterfølgende masseproduktion kan så forlægges til andre store eksisterende produktionsanlæg der i dag søger nye opgaver. Lindø værftet er et godt eksempel på en partner der ville kunne drage stor nytte af en fuldskala udviklingsplatform på Lolland, ved genanvendelse af støbeanlæg eller dele heraf. Deres anlæg og ikke mindst deres viden om serieproduktion vil kunne udnyttes optimalt. Der vil givetvis være en række andre installationer i Østersøområdet med lignende potentialer omkring fremstilling af meget store flydende emner i beton.

Miljøet vil også få gavn af denne udvikling. Både på råstoffsiden og ved senere anvendelse af de fremstillede emner til forskellige formål, vil en flydende enhed generelt belaste miljøet mindre end en tilsvarende udbygning på land. Det gælder specielt installationer der ved placering på land samtidig kræver store beskyttelsesforanstaltninger mod stigende vandstand og de ændrede klimatiske forhold generelt.

Forslag til undersøgelser

- *Arkitekter og rådgivende ingeniørselskaber bør vurdere fremtidens muligheder og behov for store flydende platforme og konstruktioner til såvel produktion som boliger.*
- *Mulighederne for at anvende betontechnologi i forbindelse med store anlæg til dyrkning og indsamling af blå biomasse bør ligeledes undersøges. Her er der specielle muligheder i denne del af Østersøområdet, da denne type anlæg kan kombineres med de vindmølleparker der opsættes offshore.*
- *Mulighederne omkring betonkonstruktioner der kan indgå som del af højvandssikring – ikke mindst i bysamfund ved floder, bør undersøges. Konstruktioner der kan bugseres på plads og derefter ballastes og fungere som permanent eller midlertidig sikring, bør have en stor fremtid. Miljømæssigt vil denne type konstruktioner kunne øge sikkerheden i forhold til de skader oversvømmelser tilfører samfundet.*

4.0 Økonomiske potentialer generelt

Ud over en række miljømæssige fordele ved projektforslaget, knytter der sig også en række økonomiske potentialer til tankegangen. Skabelsen af et stort anlæg til indvinding, behandling og opgradering samt distribution af råmaterialer til anlægssektoren, vil understøtte en generel udvikling, hvor der fokuseres på at anvende lokale natur materialer til afløsning for jernkonstruktioner og andre importerede bygningsmaterialer.

Danmark har den nødvendige tekniske viden til at udvikle på nye koncepter inden for såvel støbning af nye betonkonstruktioner og omkring indbygning af materialer i sikringsanlæg i forbindelse med klimaændringerne. Denne viden kan få en udviklingsplatform der igen kan generere nye arbejdspladser i Østersøregionen og resten af Danmark i øvrigt. Der kan skabes synergi mellem ny viden udviklet omkring tunnel byggeriet og nye behov for konstruktioner der er klimatilpasset en vejræssig mere usikker fremtid. Tilstedeværelsen af de fleste råstoffer og muligheden for at modificere disse i et stort behandlingsanlæg, vil kunne generere en ny type arbejdsplads for såvel viden som håndværk.

4.1 Femern A/S

En politisk beslutning om at etablere tunnelens byggeområde på en måde der sikre genanvendelse som beskrevet i dette oplæg, vil også udløse en række økonomiske potentialer for anlæggenes primære funktion – tunnel byggeriet. Det er Femern A/S der suverænt må vurdere disse potentialer, men det er samfundet der må påpege mulighederne, da de ikke er en del af selskabets kommissorium.

4.1.1 Sedimentet

En midlertidig opbevaring af den opgravede ler bag den kystsikring der under alle omstændigheder skal etableres, vil være væsentligt billigere end det nuværende forslag omkring passiv landvinding uden for eksisterende diger. En gennemførelse af dette oplæg kan evt. tække nye grænser mellem Femern A/S og et selskab der dannes m.h.p. fortsat drift af et råstof indvindingsanlæg. I princippet kan Femern A/S aflevere det opgravede materiale og betale en aftalt indbygningsfee til et selskab der overtager materiale og miljøansvar for det nye anlæg.

4.1.2 Råstof og modtageanlæg

En beslutning om genanvendelse af installationerne til permanent drift kan udbygges til også at omfatte den primære byggeperiode. Der skal i perioden anvendes store mængder råstoffer til såvel bane som vejbyggeri i forbindelse med anlægsarbejdet. Men der skal samtidig bruges større mængder af denne type råstoffer til andre tilsvarende opgaver i regionen og København.

Det bør overvejes om det modtageanlæg Femern A/S skal etablere, fra starten kan udbygges til permanent drift og forsyne andre opgaver fra begyndelsen. Dette kunne ske i regi af det selskab der skal fortsætte driften efter færdiggørelsen af tunnel byggeriet.

4.1.3 Støbeanlæg, bygninger og anlægshavn

En gennemførelse af et permanent anlæg til såvel råstofindvinding, behandling, distribution og lokal produktion, vil kræve at anlæggene udføres til en anden standard

der sikre en meget længere anvendelsehorisont. Dette vil medføre merudgifter som der skal kompenseres for gennem aftaler mellem Femern A/S og ejeren af de blivende produktionsfaciliteter. Samtidig skal indretningen af de midlertidige installationer tilpasses en sådan udvikling så en omlægning fra tunnel projektet til permanent drift sikres mod unødige omkostninger ved ombygning og fjernelse af de dele af det midlertidige anlæg og bygningsmasse der ikke skal bruges efter tunnelen er taget i drift.

4.2 Staten – Vejdirektoratet og bygningstjenesten

Set ud fra et nationalt synspunkt vil en stor stabil råstofforsyning til statens egne anlægsaktiviteter være en fordel. Når samme forsyning så etableres primært gennem allerede afholdte udgifter og selve produktionen etableres i et område hvor behandlingen kan gennemføres med grøn energi og i samspil med den grønne energiudbygning der er forudsat i den nationale lovgivning, så bør oplægget sikres national politisk interesse.

Anlægget kan samtidig tjene som en ny national udviklingsplatform omkring store betonkonstruktioner til en lang række formål. Dette vil igen medføre nye arbejdspladser såvel lokalt som nationalt. Samtidig skabes der grundlag for videns- og systemeksport. Ved leverance af kvalitetssikrede råvare til andre lande omkring Østersøen får anlægget et interregionalt perspektiv.

4.2.1 Veje, broer og havne

Store anlægsopgaver kan med dette anlæg sikres en stabil forsyning til et kendt omkostningsniveau. Materialerne kan indgå i disse anlægsarbejder som frit leveret fra anlægsejere. Det rummer en lang række økonomiske og miljømæssige fordele. Pris og kvalitet samt leveringsgaranti er sikret på forhånd. Med EU's klare udmelding omkring VVM redegørelser for store anlægsopgaver, fjernes hele udredningen og usikkerheden omkring lokalt indvinding af disse materialer. Miljømæssigt vil et centralt anlæg medfører at produktionen af disse materialer foregår så sikkert som muligt og med størst anvendelse af CO2 neutrale energiformer. Dette skaber et bedre miljøregnskab for de enkelte anlægsopgaver og bidrager generelt til at staten selv opfylder love og intentioner om et mere bæredygtigt samfund.

4.2.2 Statens bygninger i Østdanmark

Et centralt anlæg som beskrevet i dette oplæg vil sikre statens anlægs- og nedrivningsopgaver en afsætningsmulighed for byggeriaffald der ændres til genanvendelige råstoffer. Gennem et stort anlæg med høj kvalitetssikring vil dette ikke alene kunne øge de miljømæssige kvaliteter, men også sikre et større genbrug gennem en prioritering ved køb af disse genbrugelige masser til nye projekter.

4.3 Nordtyskland

Hele den nye Femern region er potentielt marked for såvel råstoffer produceret på et centralt anlæg i Rødbyhavn som nye konstruktioner fremstillet på anlægget efter færdiggørelsen af tunnel arbejdet.

De tyske miljøbestemmelser er ikke mindre restriktive end de danske omkring råstofindvinding. Et centralt anlæg som beskrevet kan få betydelig omsætning og dermed positiv miljømæssig påvirkning i hele det interregionale område.

Vi bør gennem samarbejde med danske natur- og miljøorganisationer, arbejde for et tilsvarende samarbejde med tyske organisationer med samme dagsorden.

Forslag til undersøgelser

- *Femern Bælt Forum opfordres til at sondere disse muligheder gennem allerede etablerede netværker såvel politisk som erhvervmæssigt.*
- *En analyse af logistikken ved levering af materialer til Tyskland bør også belyses. Der kan lægge en væsentlig tilvækst af trafikken gennem tunnelen og over kaj som isoleret set har en negativ miljøpåvirkning, men set i et samlet perspektiv, hvor landbaseret opgravning minimeres, bør miljøregnskabet udvise en positiv effekt. Økonomisk ligger der også en merindtægt til såvel anlæg som tunnel og havne.*

4.4 Øvrige østersøområde.

Afhængig af værditilvæksten fra råstof til færdige moduler, vil forskellige geografier i og omkring Østersøen være interessante forretningsområder for et stort centralt anlæg. Både levering af råstoffer og færdige moduler må anses som en forretningsmæssig mulighed. Men specielt har anlægget en mulig mission omkring sikring og beredskab i forbindelse med klimarelaterede hændelser.

Store landområder med mange værdier trues i stadig højere grad p.g.a. klimaforandringerne og konsekvenserne heraf. Det betyder stadig stigende forsikringsomkostninger, eller i værste fald, bortfald af muligheden for ekstern forsikring. Samfundet og ikke mindst de offentlige enheder – stat, regioner, kommuner og bysamfund, vil blive mødt med stadig stigende krav til selvforsikring og overtagelse af forsikringsansvar for områder der ikke umiddelbart kan rømmes, men som er så risikofyldte at privat forsikring ikke kan tilbydes inden for økonomisk overkommelige niveauer.

Dette projektforslag er også en beskrivelse af en mulig ramme for proaktivt at imødegå en ellers omkostningstung udvikling til klimasikring. Der skal i de kommende år investeres meget store beløb i klimasikring. Danmark kan sikre sig en helt central position på dette kommende marked. Der vil blive tale om enorme mængder materiale og konstruktioner som skal anvendes til kommende sikringsanlæg. Gennem udvikling af nye metoder og konstruktioner er der muligheder for at skabe store besparelser. Der er reelt tale om et helt nyt og kraftigt voksende

marked i og omkring Østersøen og med potentiale for systemeksport til resten af verden.

Det samarbejde der i dag er mellem offentlige aktører og private organisationer inden for natur- og miljøbeskyttelse, er baseret på en lang tradition, som med dette projekt kan være med til at sikre udviklingen inden for rammer der tjener alles interesser.

4.5 Kommunerne i Østdanmark

Kommunerne har også et behov for materialer til deres almindelige anlægsprojekter og fremtidige klimasikring. Der bør arbejdes for at de miljømæssige forbedringer – herunder CO₂ besparelser ved at anvende materialer fra et centralt anlæg, tilskrives kommunerne. Kommunerne vil lige som staten kunne drage nytte af faste priser og høj teknisk- og miljømæssig kvalitetssikring af materialer og konstruktioner fremstillet på et centralt anlæg.

Flere kommuner har allerede problemer med at sikre sig lokale råstoffer. Specielt omkring København har flere hundrede års forbrug skabt knaphed. En fortsat udgravning i disse områder vil uværdigt påvirke det lokale miljø drastisk. Logistisk er der ingen problemer med at fordele centralt oparbejdede materialer via havne, jernbane og vejsystemer. Afstandene er korte og infrastrukturen er udbygget til at håndtere en sådan trafik.

4.6 Lolland Falser

Nærområdet omkring et centralt anlæg som beskrevet, vil få endog meget stor gavn af en sådan aktivitet. Der er først og fremmest tale om mange arbejdspladser der fastholdes efter at tunnelbyggeriet er afsluttet. Men der er også tale om tilvækst af vidensarbejdspladser afhængig af hvor mange forskellige produktioner der planlægges for. Specielt vil en anvendelse som udviklingsområde inden for nye typer betonkonstruktioner og tankegangen omkring klimaberedskab kunne føre til faste nye vidensarbejdspladser. Dette er der et lokalt og regionalt behov for. Der vil ud over de natur- og miljøtekniske gevinster også være en stor økonomisk gevinst nationalt gennem høj beskæftigelse i et udkantsområde, der nu modtager store udligningsbeløb.

5.0 Nødvendige og potentielle deltagere i processen

Den største trussel mod gennemførelsen af dette oplæg ligger i den komplekse sammensætning af nødvendige deltagere. Oplæggets grundsubstans er, at EU's p.t. største anlægsarbejde etableres i et område der allerede råder over to store ressourcer – store mængder ferskvand fra udbyggede invindingsanlæg samt store mængder grøn el. Hertil kommer at Lolland i dag eksporterer ca. fire gange mere grøn el end øens egetforbrug.³ Processernes energiforbrug som er beskrevet i dette forslag, rummer alle

³ Lolland kommune og Lolland Energi Holding A/S samarbejder med Aalborg Universitet og NIRAS omkring strategisk erhvervsudvikling som skal udnytte dette potentiale. En øget el produktion på Lolland Falster fra vindkraft vil kræve balanceeffekt som kun kan skaffes ved et tæt samarbejde mellem industri med stort elforbrug og produktionsmetoder der understøtter nettets balancekrav.

muligheder for at indgå i en større elnet balancering. Dette vil ikke kun sikre at produkterne er "Wind Made", men hele den fortsatte udbygning af vindkraft på Lolland Falster understøttes som en afledt effekt. Vigtigst er nok at vi interregionalt omkring et anlæg som beskrevet opnår en række miljøforbedringer gennem reduktion af landbaseret råstofindvinding. Tunnelbyggeriet kan efterlade en platform for udvikling af helt nye moduler og konstruktioner der reducerer forbruget af stål til fordel for lokale materialer. Endeligt skaber forslaget en stor platform – både fysisk og vidnemæssigt, for nytænkning omkring klimasikring og klima beredskab.

Men det er samtidig klart at Femern A/S har en bundet opgave og er ikke stiftet for at skabe andet end forbindelsen til Tyskland. Der kan med rette argumenteres mod at skabe afhængigheder mellem tunnel arbejdspladsen og en fremtidig stordrift på råstof- og konstruktionsområdet.

For at skabe et politisk beslutningsgrundlag, vil dette forslag kræve et samarbejde mellem mange nødvendige parter. Hertil kommer indspil fra interesseorganisationer og private selskaber der ser forretningsmæssige potentialer. Der kan også komme et pres fra lokalt hold for at sikre varige arbejdspladser, samtidig med at der må påregnes modstand fra de selskaber der i dag har deres indtjening på landbaseret råstofudvikling.

En mulig fremgangsmåde er at skabe en ejerkreds af det samlede anlæg der får ansvar for opbygningen af det samlede anlæg. Hermed har anlægsejerne mulighed for at forberede en fortsat drift efter støbningen af tunnel elementerne er gennemført – alternativt starte sine aktiviteter parallelt med tunnelens aktiviteter.

5.1 Lolland og Guldborgsund kommuner /borgere

Ud fra en lokal synsvinkel er der tale om mange varige arbejdspladser samt udnyttelse af lokale råstoffer. Samtidig understøttes den erhvervsstrategi Lolland kommune arbejder med omkring nye arbejdspladser som afledt effekt af den stigende grønne el produktion.

Ændrede klimatiske forhold med langt mere regn påvirker allerede lokalområdet. Det faktum at vi bor bag diger betyder at disse ændringer i klimaet belaster såvel natur, miljø, kommuner, borgere og erhvervslivet. De eksisterende systemer er trods deres størrelse i form af gravede kanalsystemer, diger og pumpestationer for små til fremtidens nedbørsmængder og intensiteten i de enkelte regn hændelser. Samtidig trues vi udefra gennem havspejlsstigning.

Der vil blive stort behov for nye diger og dige forstærkninger. En mulig løsning der samtidig rummer store potentialer for teknologi- og systemeksport er, at udvikle disse passive afvandingssystemer til aktive anlæg som skaber en værditilvækst ud over sin primære funktion som sikringsanlæg.⁴ Det er vigtigt at få natur- og miljøinteresserne

Lolland kommune har gennemført de nødvendige plantiltag med et industrielt erhvervsområde ved motorvejen til dette formål – Holeby Energy Cluster.

⁴ Lolland kommune og Lolland Energi Holding har med EU støtte udviklet et fuldskala testanlæg på Nordlolland hvor nye diger beskytter en landsby samt et afvandingsområde på ca. 60 Ha. Det opsamlede vand ledes til digerne og i bassiner anvendes vandet som dyrkningsmedie til blå biomasse.

indarbejdet i disse overvejelser fra starten og med en ligeværdig argumentering. Behovet for nye afvandringsanlæg har i år vist sig gennem ødelæggende oversvømmelser. Der vil blive foretaget en lang række reguleringer meget hurtigt. Det understreger behovet for en samlet plan der inkluderer alle interessegrupper.

Et stort produktionsanlæg, der anvender rensede overfladevand til udvaskning af klorider fra sand og grus og dermed skaber merværdi, kan bære den relativt lille udvidelse mellem eksisterende pumpestationer og procesanlægget. Det vil ikke kun gavne økonomien lokalt, der vil blive skabt ny viden om processer som kan anvendes globalt. Den merværditilvækst der skabes gennem udnyttelsen af opsamlet vand fra lokalområdet, skal samtidig anvendes til natur- og miljøsikring af opsamlingsystemerne.

5.1.1 Fagudvalg, ØU og byråd

Kommunens Femern Bælt- og teknik&Miljøudvalg har foreløbig kommenteret på Femerns A/S's oplæg og ikke modsat sig passiv oplægning. Det har administrationen taget til efterretning og arbejder ikke med alternative oplæg. Uanset hvilken type anvendelse der vil blive endelig godkendt, sker det under en anlægslov og dermed er kommunens planlægningsansvar ikke gældende for den valgte metode.

I fald at oplægget politisk indstilles til videre bearbejdning vil både plan- og miljøtekniske udredninger skulle styres gennem kommunernes direktioner. Det samme gælder tilbagemeldinger til andre fagudvalg, ØU og byråd.

5.1.2 Plan og Miljø

Selv om en gennemførelse af dette projekt, eller dele heraf, vil blive omfattet af den samlede anlægslov og i et vist omfang underlagt det landsplandirektiv som anlægsloven udløser, vil der være en lang række plan- og miljøtekniske opgaver der skal løses lokalt i kommunerne. Det er af største vigtighed for et korrekt beslutningsgrundlag, at den samlede indsats fra kommunernes side er kendt. Det vil ligeledes være kommunerne der involveres i borgermøder m.m. i forbindelse med høringer og anden kontakt til borgere og andre interessegrupper.

5.2 Femern A/S

Femern A/S skal vurdere en evt. Indstilling fra en gruppe aktører, omkring indarbejdning af oplægget i den samlede miljøvurdering af hele tunnel byggeriet.

Det vil have stor betydning hvis der kan opnås politisk velvilje ved såvel kommune som stat for at håndtere alle aspekter i oplægget i samme VVM undersøgelse, selv om bl.a. en fortsat produktion af betonmoduler falder uden for de rammer der p.t. gælder for Femern A/S omkring VVM undersøgelsen.

Omkring de miljøgevinster oplægget kan føre til, vil det også have stor betydning om de tilskrives tunnelen i fremtiden og dermed kan få en positiv indflydelse på det samlede miljøregnskab i tunnelens driftsperiode.

Initiativgruppen vil fremsende oplægget til Femern A/S til orientering og senere som indspil omkring ide fasen. Endelig version vil fremsendes efter kommenteringen er indskrevet.

5.3 Trafikudvalget på Christiansborg

Dette udvalg har afgørende betydning for behandling af aktiviteterne i og omkring Femern forbindelsen. Initiativgruppen vil arbejde for et møde med udvalget efter at oplægget er kommenteret og bemærkningerne indarbejdet i et endeligt ide forslag.

5.3.1 Lokalt forankrede landspolitikere

Der bør arbejdes for et møde med de landspolitikere som har særlig interesse i såvel projektet som landsdelen. Etablering af permanente arbejdspladser er i høj grad en målestok for lokal succes. Men Femern Bælt projektet skaber p.g.a. sin størrelse afledte effekter der også er langt større end hvad landsdelen normalt håndterer. Dette oplæg er et eksempel på en afledt mulighed, der kan få betydning langt ud over kommunegrænserne såvel natur- og miljømæssigt som økonomisk. Det vil være naturligt at involvere landspolitikere på så tidligt et tidspunkt som muligt.

5.3.2 Partipolitiske kontakter.

Lokale politikere bør opfordres til at bruge deres partipolitiske kontakter til fremme af oplægget. Gennem fagudvalgene vil lokale politikere løbende blive opdateret og der er lokale virksomheder som kan stille sig til rådighed med yderligere information og deltagelse i møder, fremvisning af området eller andre aktiviteter der fremmer oplægget.

5.4 Region Sjælland

Oplægget skaber en række regionale perspektiver som bør belyses af regionen.

Regional erhvervsudvikling er muligt, da dele af oplægget kan gennemføres andre steder. Specielt ses Stigsnæs området som interessant hvad angår en central råstofdudvinding. De har havnefaciliteter og oplandet producerer den nødvendige vandmængde. De har samtidig i forbindelse med Energinet DK's nye 132 KV kabel fra Lolland til Stigsnæs fået adgang til store mængder grøn energi. Andre områder i regionen bør screenes for denne type projekter.

Regionale uddannelser og etablering af arbejdspladser med høje uddannelser er ligeledes et emne. Regionen har en beklagelig sidsteplads i Danmark hvad akademiske arbejdspladser angår. Projekter som dette oplæg beskriver, vil have en meget positiv virkning på dette område. Det gælder også et udvidet samarbejde mellem universiteter og private selskaber. Anvendes støbeanlægget i fremtiden til en udviklingsplatform for betonmoduler til nye formål, vil der opstå en række akademiske stillinger ved regionens videns centre. Et fuldskala produktionsanlæg for nye prototyper vil også generere interregionale kontakter som regionen kan fremme gennem sine netværker.

Regional miljøsatsning og naturbeskyttelse er ligeledes emner der kan påvirkes positivt ved gennemførelse af dette oplæg. Overordnet vil gennemførelsen af centrale anlæg for råstofindvinding og behandling, skabe bedre miljø og naturforhold i den øvrige region gennem mindre udnyttelse af lokale ressourcer.

Selv regionens byggetjeneste bør overveje hvad en sikker CO2 venlig levering af byggematerialer i form af sten, grus m.m. vil betyde prismæssigt ud over den gavnlige miljøpåvirkning.

5.4.1 De regionale råd

En initiativgruppe vil kunne fremsende oplægget til kommentering på såvel politisk som administrativt niveau i Region Sjælland. Der vil blive arbejdet for at de forskellige regionale råd for mulighed for at kommentere på oplægget. Region Sjælland er en vigtig aktør omkring interregionalisering og internationalisering – ikke mindst regionens EU kontor kan blive til stor gavn hvis oplægget nyder fremme og skal introduceres i dette regi.

5.4.2 K17 og KKR

Oplægget bør fremsendes til formanden for K17 der så kan afgøre på hvilke niveau der skal yderligere informeres i denne kreds. Det er K17 der skaber oplæggene til KKR. Et oplæg der kan sikre den enkelte kommune leverancer af mere miljøvenlige byggematerialer og hvor disse leverancer samtidig modvirker skadelige miljøpåvirkninger ved begrænsning af udvinding i lokale områder, kan meget vel have den enkelte kommunes interesse.

I disse fora kan man også overveje medejerskab af et anlæg af denne type. Et fælleskommunalt/statsligt ejerskab hvor store private selskaber driver selve installationerne kan sikre en stærk base for driften. Samtidig sikres alle offentlige anlægsopgaver, hvor anlægget kan levere materialer den mest miljøvenlige og kvalitetssikrede produkter. Forsyningssikkerhed er også et emne der kan danne grundlag for et samarbejde af denne art.

Et kommunalt medejerskab vil også kunne få betydning i takt med at der udvikles nye klimasikringsanlæg og systemer. Fra at være passive anlæg, kun med anlægs- og driftsomkostninger for kommunen, borgere, industri og landmænd, kan der skabes aktive anlæg hvor såvel vand som selve anlæggene indgår i produktioner, der ud over at skabe indtægter og arbejdspladser, også inkludere natur- og miljøbeskyttelse i et samlet koncept.

En udvikling af kommunernes klimasikringsanlæg, der tager udgangspunkt i de muligheder en genanvendelse af Femern A/S' massive investeringer på Lolland, kan vise sig at blive en regional satsning hvor viden og forskellige produktioner spredes. Det er op til K17 og KKR at vurdere på disse muligheder.

5.4.3 Samarbejde med København og øvrige kommuner i Østdanmark

Ud over kommunerne i Region Sjælland, vil øvrige kommuner i Østdanmark kunne have gavn af en central miljøvenlig forsyning af byggemateriel. Mange af disse kommuner har i forvejen ingen mulighed for lokal indvinding og er i dag stærkt afhængig af leverancer fra andre kommuner i Region Sjælland. Den miljøpåvirkning der på denne måde flyttes mellem kommunerne kan minimeres ved gennemførelsen af dette oplæg. Også her kunne et medejerskab overvejes, da disse kommuner har fælles opgaver omkring klimasikring i fremtiden. Tilgang til viden og materialer vil være lige så lønsom for disse kommuner som dem i Region Sjælland.

5.4.4 Regionens EU kontor

En udvikling som foreslået i dette oplæg har interregional interesse og vil ved sin etablering kunne opnå forskellig støtte fra EU's side. Men vigtigere er at sikre den tekniske udvikling en dansk forankring i EU. Klimatilpasning bliver en af de største udgifter de næste mange år og de vil ske en massiv satsning på nye og mere effektive anlæg og metoder. Med dette oplæg kan der skabes de fysiske rammer for en sådan udvikling. I disse rammer kan der skabes en udvikling med stærke bånd til NGO's, vidensinstitutioner og universiteter i Danmark.

Danske vidensinstitutioner vil i EU regi stå langt stærkere med et "skræddersyet" anlæg til fremstilling af prototyper og udvikling af enheder til klimasikring der kræver sådanne faciliteter. Dette kan få stor betydning for institutionernes muligheder omkring EU finansiering af deres forskning.

Oplægget indeholder desuden overvejelser om interregionale tiltag inden for beredskab i forbindelse med oversvømmelser, digebrud og lignende hændelser. Dette bør også kunne skabe interesse i EU.

6.0 NGO's og andre aktører

Et stort og permanent produktionsanlæg som der her lægges op til vil naturligvis skabe interesse hos NGO'erne og andre aktører på klima-, natur- og miljøområdet. Ved

en gennemførelse vil der blive skabt helt nye rammer og normer for såvel råstofudvinding som klimasikringsanlæg. I første omgang vil det gælde den støtte eller de forbehold disse organisationer kan have til en etablering af en permanent produktion. Det vil være såvel lokale som nationale organisationer og andre aktører der vil komme med indspil i en høringsfase.

Det er vigtigt for ide fasen at kende organisationernes holdning og der bør tages kontakt til en række organisationer for kommentering af oplægget.

Hvis oplægget fremmes til et egentligt projektforslag der skal VVM behandles, vil det blive anlægsejerne der har ansvaret for den videre VVM proces.

6.1 Danmarks Naturfredningsforening

Denne forening har de nødvendige kompetencer til at understøtte udredningen af dette oplæg. En etablering som beskrevet vil have negative lokal miljøpåvirkning, men disse skulle gerne mere end opvejes ved de positive effekter anlægget skaber gennem reduktioner af landbaseret råstofudvinding. Samtidig bør en central udvikling af elementer til klimatilpasningen skabe et videns miljø, hvor hensynet til naturen er en del af organisationens fundamentale tankegang.

7.0 Private aktører

En permanent produktion vil skabe forretningsmuligheder for en lang række private aktører. Selv om anlægget kan blive offentligt ejet af stat og kommuner, vil det være naturligt at det bliver private aktører der driver anlægget. Men det er ikke kun entreprenørdelen og den lokale indsats der nyder gavn af anlægget. Ingeniørselskaber og forskning vil få en platform der vil skabe nye job – såvel i Danmark som internationalt.

I forhold til de investeringer hele Østersøregionen står over for på klimaområdet, vil et stort centralt anlæg sikre at private aktører – specielt på udviklingsområdet, kan disponere med produktionsfaciliteter på lejebasis. Dette vil kraftigt understøtte anlægget som udviklingsenhed. Samtidig garanteres private aktører optimale muligheder omkring tilvejebringelsen af store prototyper i beton.

7.1 Driftsaktører

Driften af det samlede anlæg bør udlægges til en driftsaktør der har det samlede ansvar for anlæggets drift i forhold til de miljøtilladelser anlægget får og øvrige retningslinjer ejerkredsen vil pålægge den daglige ledelse.

Driften vil omfatte såvel råstofbehandling og distribution samt produktion af betonmoduler af forskellig art. Ledelsen får også ansvaret for samarbejdet med de producenter der vælger at varetage konstruktionsarbejdet i eget regi.

Specielt modulproduktion kan sikre en lang række andre private aktører underentrepriser. Mange af sådanne moduler vil blive udstyret med forskellige former for teknologi. Dette kan blive et meget stort område for private aktører.

7.2 Logistik

Der er tale om meget store mængder der skal ind og ud af anlægget. Dette vil kræve anlæg der sikre losning og lastning samt forbindelse til havn, motorvej og banegård. I VVM undersøgelsen vil disse forhold veje tungt da mængderne og dermed trafikken bliver omfattende.

Der bør etableres samarbejde med såvel tunnelens driftsselskab omkring transporter til tyskland som baneforbindelse. Det er en oplagt mulighed til at styrke banedriften med mange tons gods. Ind- og udslibning via havnen vil dog blive den største enkelte logistiske opgave.

7.3 Lokale eksisterende og nye selskaber

Anlæggets størrelse og beskaffenhed vil skabe mange job hos eksisterende virksomheder. Det vil omfatte såvel almindeligt vedligehold på anlægget som anden afledt virksomhed. Men der vil også skabes arbejde i forbindelse med udrustning af moduler. Der er gode muligheder for at de eksisterende og nye virksomheder som får underleverancer til tunnelbyggeriet, kan fortsætte med mindre afdelinger og dermed understøtte aktiviteterne og den lokale jobskabelse efter at tunnelen er færdig.

8.0 Afsluttende bemærkninger

Dette oplæg er et høringssvar og skal betragtes som en bruttoliste over potentialer, aktører og tekniske administrative og politiske vinkler på sagen.

Forslaget bør sendes til kommentering hos teknisk orienterede organisationer for at sikre grundtankernes validitet set ud fra en naturvidenskabelig vinkel. Efter tilbagemeldinger herfra, kan oplægget omskrives og sendes til politisk- og administrativ kommentering.

Det foreslås at de budgetterede midler til fjernelse af tekniske anlæg deponeres og dermed giver kommune og involverede selskaber mulighed for at arbejde videre med potentialerne i anlægsperioden. Der vil opstå meget ny viden og dannes netværker i anlægsperioden. Samtidig vil vi se en verden der er under hastig forandring. Vi kender ikke krav og behov i 2020. Der er ingen grund til at udelukke disse muligheder

på grund af en forældet måde at gennemføre store anlægsprojekter på – herunder gennemførelse af en anlægslov der i udgangspunktet er statisk og ikke inddrager de potentialer der kan udvikles i selve forløbet.

Egnsudvikling er ikke noget man får. Tunnelprojektet er et godt eksempel. Selv med så massive investeringer midt i en kommune er der ikke p.t. skabt grundlag for en fremtidig udvikling som skaber varige arbejdspladser.

Vi må konstatere at der netto tabes 400-500 arbejdspladser på Lolland når færge job modregnes varige job på tunnel anlægget med det nuværende oplæg.

Leo Christensen
Byrådspolitiker
Lolland kommune

From: Bart Gyldenløve Roetink [<mailto:bart@roetink.dk>]

Sent: 30. oktober 2011 14:38

To: Femern Info

Subject: ATT: Projektleder Kirsten Margrethe Christensen - Ide og forslag fra borger

Hej Kirsten

Som borger her på Lolland Falster følger jeg naturligt Femern projektet med stor interesse.

Jeg ved ikke om du er den rette person at henvende sig til, men jeg giver det et forsøg.

Nu er der ved at være styr på det praktiske med hvor der skal bygges mv. Det er givet, at der kommer til at ske en del i byggeperioden, men hvad med bagefter??

Hvad kan vi bruge projektet til, så vi også får turister til at stoppe her på Øerne når tunnelen er færdig?

Jeg har en ide som kan udnytte alt den overskydende jord, og samtidig sætte Lolland på Danmarks- og Europakortet.

Det vil være en turistmagnet for vores nærer naboer i Norge, Sverige og Tyskland.

Vi skal samle alt jorden i en bunke, og lave Danmarks højeste punkt !!!

Etablere et indendørs skicenter, som selvfølgelig forsynes med grønenergi.

Centeret kan have tilknytning til Lalandia der jo gerne vil tilbyde skiløb, efterskolen har også en skilinjé der kan benytte centeret.

Centeret skal både have alpint og Langrend (skitunnel)

Er der interesse for skiløb? Ja, og ikke mindst i de nævnte lande, hvor det er lang større en f.eks. håndbold. Da der var VM i Oslo i langrend, var der 100 tusindvis af tilskuere, og de største tv-kanaler i de nævnte lande sendte dagligt og direkte fra begivenheden.

I Sverige er der 65.000 der deltager i langrendssugen ifm. Vasaløbet, som er fuldt booket et halvt år før. Jeg har netop læst, at der til Marcialonga, et 70 km langt løb i Italien, deltager 2.465 nordmænd hvilket flere deltager end fra Italien!

Jeg har vedhæftet et par links som kan give yderligere inspiration ☺

Du er selvfølgelig meget velkommen til at kontakte mig for yderligere kommentar, såfremt det har din interesse.

Med venlig hilsen

Bart Gyldenløve Roetink
Lundevej 21, 4800

30282414

<http://www.skitunnel.se/otherlanguages/infoinenglish/torsbysportcenter.148.html>

[http://borsen.dk/nyheder/foedevarer/artikel/1/215029/vaer_foran_de_andre -
_loeb_langrend.html](http://borsen.dk/nyheder/foedevarer/artikel/1/215029/vaer_foran_de_andre_-_loeb_langrend.html)

http://borsen.dk/nyheder/light/artikel/1/214460/hollaender_vil_bygge_et_bjerg.html

Debat oplæg: hvad skal fyldmaterialet fra byggeriet af Femern-tunnelen bruges til?

15 mill. m³ havbund fra Femern – tunnelen, som planlægges at blive placeret ved Rødby havn langs kysten, burde kunne placeres andre steder, på sådan en måde at det kommer erhvervslivet, lokalbeboere, pendlere, turisme, arbejdspladser osv. til varig gavn i udkantsområder.

Jeg vil foreslå, at en del af fyldmaterialet bliver brugt til en kunstig ø mellem Langeland og Lolland.

Herved opnår man, at man kan sejle fra Spodsbjerg til Lolland eller kunstig Ø på 20 minutter, i stedet for 45 minutter, som i dag.

Øen placeres så der opnås ½ time drift med 2 færger, i stedet for 1 time drift, som i dag

Den kunstige Ø, skal placeres ØSØ – lig retning fra Spodsbjerg i en afstand af ca. 4 sømil. På dette sted er der en grund eller pule, hvor Øen anlægges på en vanddybde af ca. 8 – 10 m. På dette sted er man i klar afstand fra T – ruten eller DW – ruten på 17 meter, men også rute H.

Fra denne Ø bygges en lavbro på ca. 3 sømil eller ca. 5,4 km over grundt vand til Lollands kyst.

Fra lavbroen kan bygges ”mågevinger” på, hvor der for enden af hver ”mågevinge” kan placeres forsøgs vindmøller af næste skyhøje vindmøller.

Ved denne placering af skyhøje vindmøller, undgår man at fælde flere træer, som oppe i Thy.

Placering af kunstig ø på dette sted betyder også:

1. trængsel problemer over Sjælland undgås, da mange fra Lolland Falster vil tage færgen til Spodsbjerg, da man godt vil vente 20 minutter på næste færgen men ikke en time.
2. Trængsel problemer på Storebæltsbroen og motorvejen helt til Odense undgås ved at tage over Spodsbjerg.
3. Erhvervslivet på Lolland får kortere afstand til øvrige Erhvervsliv på Langeland, Ærø og Fyn.
4. Kortere afstand til Syddansk universitet.
5. Projektet vil i allerhøjeste grad gavne udkantsområder.

Den kunstige Ø med lavbroen er første etape til en fast forbindelse til Langeland, bygget med tunnelelementer fra Rødby. Hvis det er det, man ønsker.

Denne forbindelse kan videre udbygges fra Svendborg, syd af Fyn over forbi Fåborg, hvor Mads Clausen fra Danfoss ønsker en bro til Als.

På den kunstige Ø, kan placeres andet erhvervsliv f.eks. DLG med store haller til udskibning af korn m.m. Mulighederne er mange.

Vejen til Øen, skal være ligesom på Als en firesporet landevej, herved kan langsomt kørende traktorer overhales af biler m.m. uden at forsinke nogen.

Det er mit forslag til bedre udnyttelse af fyldmateriale til gavn for udkantsområder.

31.oktober 2011

Med Venlig Hilsen

Frode Vest Hansen, Havlykkevej 3, Ulslev, 4872 Idestrup(fastnet 5414-8322 mobil 2023-8750)

Femern A/S
Vester Søgade 10
1601 København V-

Att.: Projektleder Karen Margrethe Christensen

Dato 4. november 2011

Råhavegård
Maribovej 9
4960 Holeby

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

info@femern.info
www.femern.info

Vedr. Debatoplæg om Femern Bælt forbindelsen (Kyst til kyst)

Femern Belt Development har med interesse læst Debatoplæg om Femern Bælt forbindelsen (kyst til kyst) og har i denne forbindelse især hæftet sig ved afsnittet om placering og udformning af produktionsanlæg og arbejdshavn.

Det fremgår, at der er tale om et produktionsanlæg af endog meget betragtelig størrelse og det fremgår videre, at det er intentionen efterfølgende at fjerne produktionsanlægget og retablere området ved at anvende jordvoldene som opfyldning.

Femern Belt Development har i samarbejde med bl.a. Region Sjælland, Lolland Kommune, Dansk Industri, Rederiforeningen og Scandlines A/S - og med bistand fra konsulentfirmaerne Grontmij A/S og Oxford Research A/S - igangsat et analysearbejde med henblik på at undersøge, om der kan findes en varig anvendelse af den meget betragtelige samfundsinvestering, som produktionsanlægget og dertil hørende arbejdshavn udgør.

Der er i de foreløbige analyseresultater peget på flere muligheder, men der kan for nærværende ikke med sikkerhed peges på hvilke aktiviteter, der lønsomt vil kunne realiseres og det er tilsvarende åbenbart, at det næppe vil være muligt på indværende tidspunkt at få potentielle investorer til at give bindende tilsagn om aktiviteter, der først kan finde sted efter 2020.

Vi skal derfor foreslå, at udbudsmaterialet tilrettelægges således, at nedrivnings- og retableringsfasen pristages særskilt som en option og således at der først efterfølgende - f. eks. senest ultimo 2018 - tages stilling til, om produktionsanlæg og havnefaciliteter skal fjernes, eller om der kan findes en varig anvendelse.

Såfremt der kan findes mulighed for en varig anvendelse af produktionsanlægget og havnefaciliteter m.v. foreslås, at det ved udbudsforretningen til nedrivning og retablering fastsatte beløb indskydes i et Fond, der får til formål at ombygge og tilpasse produktionsanlæg og arbejdshavn til varige erhvervsaktiviteter og herudover i det hele fremme erhvervsøkonomisk aktivitet og udvikling i området.

Fondet kunne evt. bestyres i fællesskab af Femern A/S, Region Sjælland, Lolland Kommune og Femern Belt Development.

Det bemærkes, at forslaget ikke umiddelbart indebærer nogen forøgelse af anlægsudgifterne for Femern A/S, men alene åbner mulighed for en regional og lokaløkonomisk værditilvækst og dermed en samfundsøkonomisk nyttiggørelse af en meget stor investering.

Såfremt det mod forventning ikke skulle lykkes at tilvejebringe den fornødne sikkerhed for etablering af varige erhvervsaktiviteter i området inden medio 2018, kan Femern Belt Development tilslutte sig, at anlægget fjernes og området retableres.

Med venlig hilsen



Svend Erik Hovmand
Bestyrelsesformand



Stig Rømer Winther
Direktør

"Alternativ- på Guldkanten"

Beskrivelse af forslag til Lolland-Falsters kommende nye helårsturistattraktion, samt idéoplæg til dets udviklingsmuligheder.

Mit forslag er, at landsdelens nye store **turistattraktion** bla. skal være en **Arkitektonisk SPEKTAKULÆR MUSEUMSBYGNING**, inspireret af træskulpturen "Skibet" af Simon Debel.

Museumsbygningen og et udendørs areal skal rumme et unikt, forskningsbaseret og højt avanceret

Miljø & Energi Museum samt Oplevelsescenter.

Argumentationen for og motivationen til, at dette vil blive et af FREMTIDENS HOTTESTE TURISTSTEDER, SAMTIDIG MED AT DET VIL BLIVE ET GLOBALT EFTERTRAGTET UDDANNELSES- OG FORSKNINGSSTED er, at **alle** uanset nationalitet såvel voksne som børn i alle aldre er grundlæggende nysgerrige og videbegærlige og at vi allesammen elsker at blive undervist og lære om noget nødvendigt på en sjov, informativ og aktiv måde. Formålet med Museet og OplevelsesCentret er, at alle her vil kunne tilegne sig viden, som vil give mulighed for, at vi kan blive bevidste om, hvor vigtige vores egne valg af Miljø- og energiløsninger er for vores **allesammens fremtid**. Både voksne og børn vil her, på hver deres udviklingstrin kunne blive stimuleret med sjove forsøg og aktive og udviklende konkurrencer. Alle vil på den måde få muligheden for, at blive klogere bla. ved hjælp af effektive AHA-oplevelser, som indlæringsmæssigt er meget nyttige til at formidle ny viden og fremme forståelsen. På denne legende måde, kan vi blive bedre rustet til i Fremtiden, at tage de rigtige kvalificerede miljø og energimæssige valg, -både for os selv i vores privatsfære og som borgere i samfundet. Med nye og skiftende **Særudstillinger, Koncerter, Forestillinger, Forsøg, Arbejdende værksteder og Konferencer** vil **"Alternativ"** blive et sted, hvor mange vil få lyst til at vende tilbage igen og igen- om ikke for andet, så for at nyde de flotte spektakulære bygningsværker.

I hele verden er der desværre alt for mange mennesker, som ikke kender til eller forstår hvad alternativ vedvarende Energi er og hvordan de forskellige energiformer fungerer og i hvor høj grad de hver især belaster eller skåner vores Miljø og på hvilken måde de hver især kan være med til at forbedre og forlænge vores liv på jorden. Videnskaben har påvist, at hvis mennesker skal have en fremtid på Jorden, så er det NU, at vi skal nedtrappe og afvikle brugen af de fossile brændstoffer og Kernekraft, da de både er belastende for vores miljø, økonomi og i særdeleshed farlige for vores helbred. 1.

Det er NÙ at vi skal skabe et CO2 neutralt samfund, hvor alt det, som vi producerer og forbruger ikke belaster miljøet, sådan som det gør idag med bla. livstruende klima-forandringer til følge!- Det kræver, som Danmarks Naturfredningsforenings direktør René la Cour Sell fornylig udtalte i et interwiev, VIDEN, HOLDNING og HANDLING at ændre et helt samfunds adfærd. Dét er netop præcis hvad "**ALTERNATIV**" vil kunne bidrage med! Vores landsdel er et af verdens foregangssteder for et Miljøvenligt samfund med bla. alternative energiløsninger. Det skal vi da være stolte af at "sælge"- også på en underholdende måde.

TURISTATTRAKTIONENS KONCEPT:

Museumsafdeling.

Oplevelsescenter (i stil med Eksperimentarium & Danfoss Univers).

Avanceret biograf.(i stil med dem der er i Planetariet).

Foredragssale og Undervisningslokaler.

Miljø- og børnevenlig Café og butik ved indgangen og Restaurant i toppen af bygningsværket.

Derudover Amfiscene, Festivalplads, Hotel og Konferencecenter , (med tilhørende parkeringsanlæg).

Foran Muséet og med udsigt hertil fra tunnelen opstilles desuden et 25-30 m højt Vartegn, som designmæssigt skal være en kopi af den "lille" skibsskulptur "Skibet".

(Se vedlagte farvekopi af foto).

"Skibet" skal snarest fragtes til Lolland , samles og dernæst ved en festlig ceremoni placeres på et centralt og smukt sted i Rødbyhavn, som startskud på etableringen af hele turistattraktionen, og som et nyt udflugtsmål for lokale, turister og andre interesserede. Dét og byggeriet af Vartegnet forudsættes at blive til ,som et led i et beskæftigelsesprojekt , som evt. kunne være et samarbejde mellem Lolland og Guldborgsund Kommune. Disse 2 startprojekter skal ledes af kunstneren Simon Debel. Det ligger os meget på sinde, at Vartegnet bliver skabt af genbrugs-materiale fra f.eks Femern Bælt byggeriet.

Jeg ser frem til, at blive tilknyttet som Inspirator og konsulent i hele turistattraktionens "**ALTERNATIVS**" tilblivelsesproces og i den første driftsperiode.

Senere foreslås tilknyttet et Miljø og Energi-Universitet og en Højskole med hovedfokus på Klima&Miljø samt Alternativ & Vedvarende Energi.

I den forbindelse, har jeg nyligt erfaret, at Præsten i Sandby-Branderslev Pastorat, - Hanne Lund, tidligere i 2009 har fremsat forslag til Lolland Kommune og relevante ministre om at etablere et Miljø Universitet på Lolland. Hun fik dengang et afvisende svar fra Udviklingsminister Helge Sander, som mente at der allerede var et sådant på Sjælland!?

➤ **Finansieringsforslag til både etablering og drift:**

- Stat og Kommune.
- Sponsorater fra virksomheder, - i særdeleshed de virksomheder der er med til at producere alternativ og vedvarende Energi eller dele hertil. (f.eks. DONG-Energi (Rødsand 1) og EON (Rødsand 2), Solvarme- og solcelleproducenter,
- VØLUND (jordvarmeanlæg og varmevekslere osv.) m.m.
- Miljøvirksomheder og Interesseorganisationer.
- Virksomheder der har haft licitationer på byggeriet af Femern Bælt tunnelen.
- Virksomheder der får licitationen til at bygge "**ALTERNATIV**": Vartegnet, Museum, Amfiscenen, Festivalpladsen, Hotel og Conferencecentret og Parkering.
- Investorer og Interessenter i bla. etablering af et Miljø&Energi-Universitetscenter og Højskole.
- Forskellige EU puljer, Mål 2 midler, lag-midler, Vækstforum etc.
- Fonde (f.eks. Realdania, Velux-Fonden, Maersk Mc.Kinney Møller Fonden, TrygFonden etc.)
- Foreninger, private donationer og Arv.
- Og sidst men ikke mindst entré og parkeringsafgifter.

Jeg foreslår, at "**ALTERNATIV**" placeres på "I/S **Strandholms**" jorder, øst for Rødbyhavn umiddelbart efter den kommende Femern Bælt tunnels betalingsanlæg og i tilknytning til den efterfølgende nyetablerede motorvejs-af-og tilkørsel til Rødbyhavn. Museet og Vartegnet bygges på et kunstigt skabt højedrag, som navngives "**GULDKANTEN**", og som etableres med dele af de 12 mill. kubikmeter havbund.

Jeg har vedlagt bilag, hvor jeg har forsøgt at tegne dele af min idé ind på et computerskabt foto fra en artikel i Folketidende fra tirsdag den 26 apr. 2011. 3.

Det fremgår også af de øvrige vedlagte bilag, at inspirationen til min idé til landsdelens kommende helårsturistattraktion startede med en fascination af en klinkebygget 4½ m. høj træskulptur og med min deltagelse i konkurrencen "Vores Kunst".

Inden Folketidende bragte artiklen om dette, havde journalist John Carlsen sat himmel og jord i bevægelse, for at finde kunstneren til kunstværket -men forgæves.

På forunderlig og fuldstændig mirakuløs vis lykkedes det mig så pludselig ugen efter at finde kunstneren. Hans navn er Simon Debel .

Han har både designet og udført Skulpturen, som meget apropos viste sig at hedde " Skibet" .Det er hans hovedværk i træ og" Skibet" blev første gang vist på en udstilling i Kongens Have i 1996, hvor jeg så det.

Der knytter sig en fantastisk historie til "Skibet"; om hvordan det efter en rejse ud i verden efterfølgende blev opstillet i Tryg Forsikrings hovedsæde i København og frem til i dag, hvor Simon Debel ,på grund af mine foreslåede planer med Skulpturen ,vil forsøge at tilbageerhverve " SKIBET" for et symbolsk beløb, forudsat at kunstværket bliver placeret på en smuk central plads i forhåbentlig Rødbyhavn!

Jeg vedlægger, en kopi af et foto af Kunstværket, som det så ud da det blev opstillet i Tryg Forsikrings hovedsæde i København. Kunstværket kunne da dreje rundt, så det fra ét sted kunne opleves fra alle sider.

Udvikling og Erhverv – Destination Lolland.

Jeg mener helt bestemt, at mit idéforslag har helårspotentiale. Alene "Vartegnet" og den lille skibsskulptur"Skibet"s byggeri og opstilling, som et led i et beskæftigelsesprojekt,- gerne for helt unge arbejdsledige og bistandsklienter, tror vi vil kunne tiltrække stor mediebevågenhed og besøgs potentiale under tilblivelsesprocessen. Efter etablering af HELE Turist-Attraktionen , vil der være skabt både varige arbejdspladser og vækst til landsdelen, og mindst 30.000 besøgende om året. Desuden vil der blive en massiv optimering af Uddannelses- og Forsknings tiltag i landsdelen i forbindelse med og i forlængelse af **ALTERNATIVs** etablering og fremtidige drift.

Jeg søger foreløbig om 300.000 kr. i tilskud til " projektmodning", - herunder til flytning af skulpturen "Skibet" fra København til Rødbyhavn, hvor Lolland Kommune så forudsættes at etablere et beskæftigelsesprojekt , samt dække udgifterne til midlertidig opmagasinering og senere opsætning af skulpturen i Rødbyhavn. Der vil også blive brug for tilskud til arkitekt og tegnestue, som jeg allerede har kontakt med, med henblik på at få tegnet og udfærdiget en model af hele min idé til Lolland -Falsters nye turistattraktion, samt udfærdigelse af en forretningsplan til etablering af:

"ALTERNATIV "PÅ GULDKANTEN.

Som jeg fortalte Leo Christensen, Business LF, forleden dag i telefonen, er der også mulighed for, at få flere oplysninger om Simon Debels kunstneriske virke på internettet. Jeg forventer naturligvis også, at inddrage ham mere i projektmodningen, når jeg forhåbentlig er kommet i betragtning til tilskud og evt. forlods-donationer.

Jeg ser frem til at høre fra Jer og håber, at jeg vil få mulighed for, at mødes med Jer og uddybe hele konceptet og de videre udviklingsmuligheder, som ikke alle er nævnt her. I er selvfølgelig også altid velkomne til at ringe til mig og høre nærmere om mit forslag.

Med venlig hilsen
Ulla Fink Ulriques

Dødmossevej 4
4894 Øster Ulslev
mobiltlf. 23248423
email: danula-design@c.dk

Mit forslag er foreløbig afleveret til:

Leo Christensen : Projektschef/Business Development Manager
Erhvervsudvikling. Klima og Energi.
Business LF.

Pia Lanken : Produktionschef EON(Rødsand 2.)

Hanne Lund : Præst i Sandby og Branderslev Sogn.

Hanne Møller : Udvalgsformand for Femern Bælt , Erhvervs &
Kulturudvalg. Lollands Kommune.

John Brædder : Borgmester i Guldborgsund Kommune.

Lennart Damsbo: Tidligere borgmester i den nu nedlagte Nysted
Andersen Kommune.
i dag MF – Socialdemokratiet.

- Morten Kidal. : Presseafdelingen i Dong Energy.(Rødsand 1.)*
- Jesper Hjulmand . : Direktør for SEAS-NVE og bestyrelsesformand for Klimafonden.*
- René La Cour Sell. : Direktør for Danmarks Naturfredningsforening*
- Mads Clausen. : Direktør for Danfoss.*
- Jan Gunner. : Salgsdirektør for Dansk Solenergi Aps.*
- Preben Maegaard. : Direktør for Nordisk Folkecenter for vedvarende energi.*
- Mikael Felbo. : Forhenværende skole Inspektør og Socialchef i den nu nedlagte Stubbekøbing Kommune.*
- Ajs Dam. : Kommunikations-Direktør. Femern A/S.*
- Jytte Abildstøm. : Skuespiller, forfatter & Miljøforkæmper.*
- Henriette Mentzel. : Stud. Mag. Dansk & Minoritetsstudier.*
- Lars Martiny . : Vicedirektør for RISØ.*
- Svend E.Hovmand. : formand for Femern Belt Development.*
- Morten Hübbe . : Koncernchef for Tryg Forsikring.*
- John Karlsen. : Journalist.Folketidende Gruppen.*
- Martin B. Skibsted : Direktør Saxkjøbing og Holeby-Sukkerfabrikker.*
- Morten Busch :Chef for Nyheder og TV.for Eksperimentarium.*
- Simon Debel. : Kunstner og Opfinder.*

la Fink Liligneg's
Færslag 1. maj
2014
"ALTERNATIV"

FOLKETIDENDE: TIRSDAG 28. APRIL 2014

for dem

af sin gigantiske størrelse og fordi den "ligger i vores baghave". Men faktisk er det med anlægsprojekter til et sted over 130 milliarder kroner samlet set, så får vi en situation, som helt ændrer billedet, hvad angår arbejdskraft, opgaver og erhvervsmuligheder, mener Flemming Jørgensen.

Også et vælg

Han understreger, at det for langt de fleste lokale firmaer ikke er et spørgsmål om ja eller nej.

- Det skal forstås sådan, at man ikke kan komme uden om ændringerne. Helt konkret kan vi sige, at dem, der klar står fast, at de ikke skal have opgaver i forbindelse med de store projekter og vil passe deres faste kunder - de firmaer bliver også berørt: De risikerer for eksempel at miste helt centrale medarbejdere, fordi de pågældende synes, det er mere attraktivt og giver bedre løn at arbejde på eksempelvis Femern-forbindelsen, for-

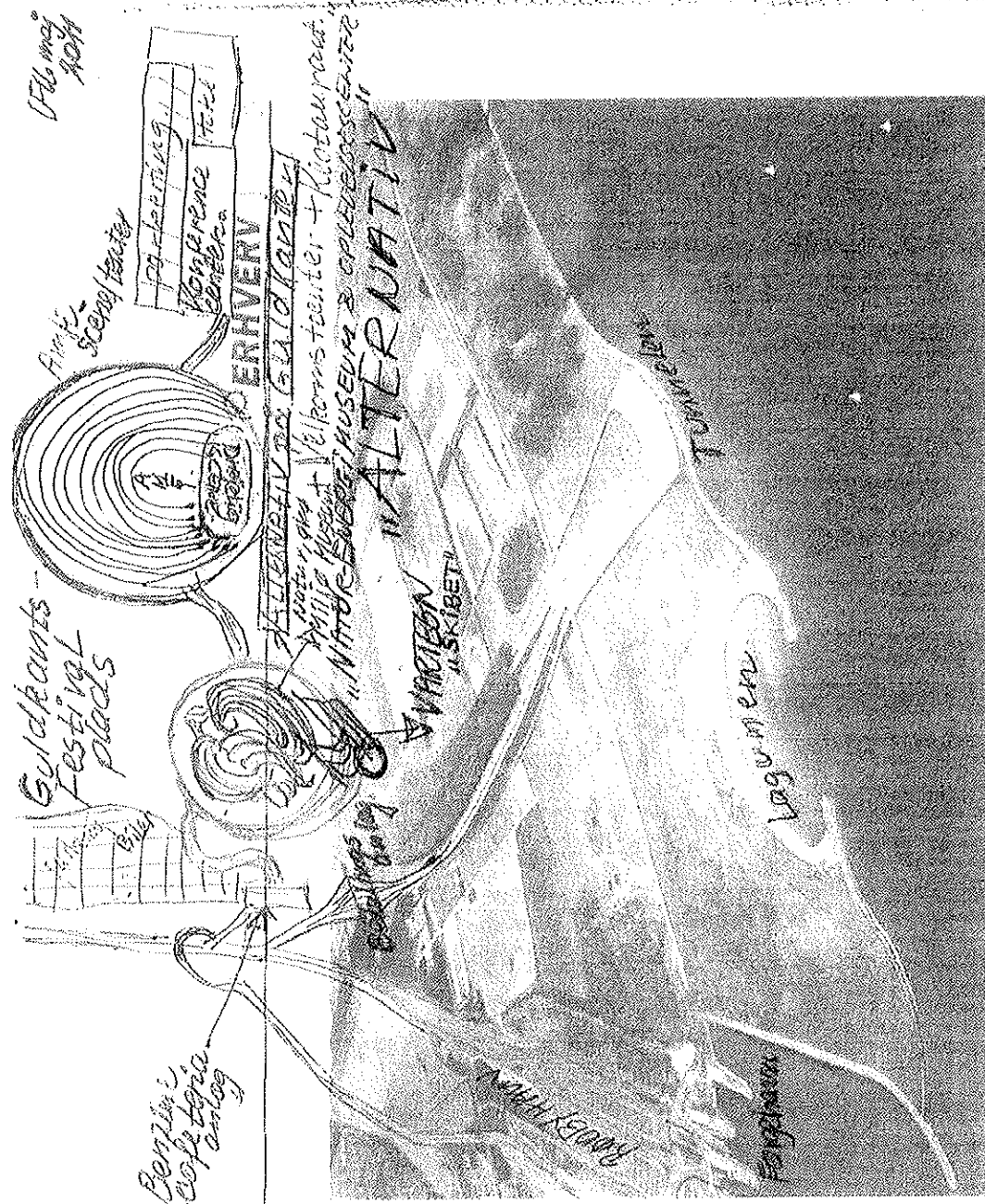
Samtalen med virksomhederne skulle også gerne give puf til, at flere af dem vælger at sætte på aktiv deltagelse.

Bedre finansiering

- Og i den forbindelse klæder vi så også vores medarbejdere på til at være mere opmærksomme på andre, supplerende finansieringsmuligheder. Opgørelser vises for eksempel, at vi her på Lolland-Falster har været for dårlige til at udnytte mulighederne i Vækstkautioner. Det skal vi blive bedre til, siger han.

Bankens "Klar til-efter-uden om ændringerne. Helt konkret kan vi sige, at dem, der klar står fast, at de ikke skal have opgaver i forbindelse med de store projekter og vil passe deres faste kunder - de firmaer bliver også berørt: De risikerer for eksempel at miste helt centrale medarbejdere, fordi de pågældende synes, det er mere attraktivt og giver bedre løn at arbejde på eksempelvis Femern-forbindelsen, for-

Men for en lang række opgaver gælder, at de fleste firmaer på LF er for små. - Der bliver langt nedad i "ordre-kæden" behov for at have en vis volumen og lignende, så kan det



se, at der også bliver meget af det "ikke-planlagte". Og massevis af brancher bliver på den ene eller anden måde påvirket, siger Flemming Jørgensen.

Men for en lang række opgaver gælder, at de fleste firmaer på LF er for små. - Der bliver langt nedad i "ordre-kæden" behov for at have en vis volumen og lignende, så kan det

spørgsmål i vores samtaler med virksomhederne og så mulighederne for at få etableret samarbejder med kolleger. Om det er samarbejdsaftaler, selskabsdan- nelse, fusioner eller noget helt fjerde er ikke afgørende. Det blander vi os heller ikke i. Men pointen er i hvert fald, at det er en god idé at have aftaler og

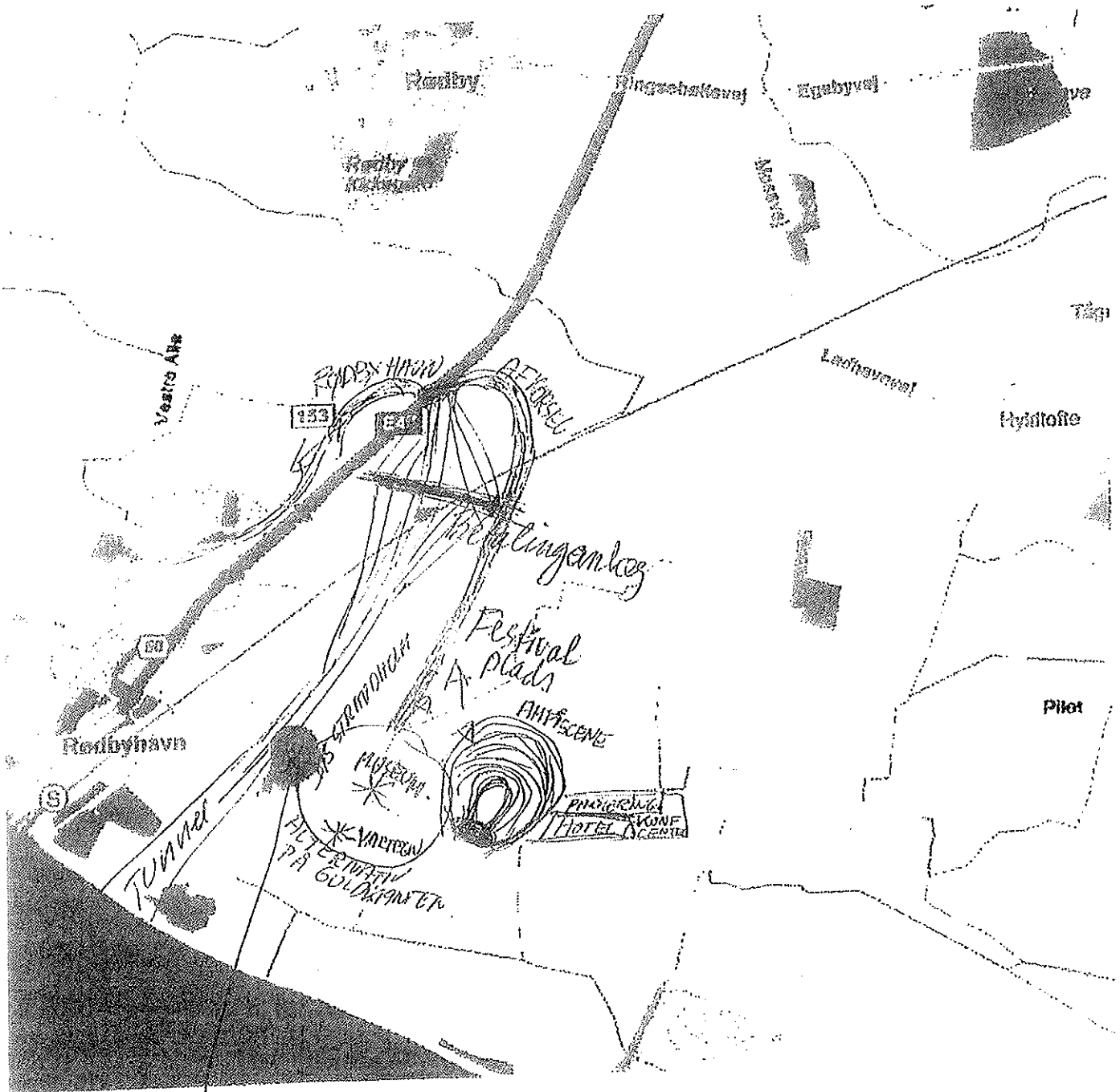
taler og kontrakter er det i de fleste tilfælde for sent at begynde at overveje alliancer. De skal være klar inden, lyder det fra banken. Herfra understreger man kraftigt, at det ikke står på dagsordenen hverken hvordan eller med hvem, man i givet fald skal samarbejde.

der ved noget om det felt: Det kan være Femern Belt Development, som også er et oplagt sted at være med når firmaet skal gøres "tunnel-klart", eller det kan være i samarbejde med Business LF, påpeger Flemming Jørgensen.

HANS SANDRUP
hans@forretning.dk

SKITSE AF "ALTERNATIV"

ved Femern Bælt tunnelen



✂ I/S - STRANDHOLM
(KARTOFFEL AVE)

NEU. juli 2011

Med fra starten, tak

Den tyske allianse mod den faste forbindelse stiller krav til "dialogforum"

Hvis den tyske modstandsbewægelse i "Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung" skal gå med i det dialogforum, som Schleswig-Holsteins erhvervs- og trafikminister har bebudet, stiller alliancen krav om at være med i bestemmelse af både fremgangsmåde og forretningsorden.

Ideen om et dialogforum er hentet fra Stuttgart, hvor etableringen af en ny jernbanestation i byen er stødt på betydelig, folkelig modstand - efter en formel vedtagelse, der har fulgt alle forskrifter.

Et dialogforum om den faste forbindelse skal på samme måde sikre, at myndigheder og modstandere sætter sig om samme bord for at tale tingene igennem.

- Et alvorligt ment dialogforum skal ikke bare uddele "beroligelsespiller" til offentligheden, hedder det fra talsmanden, Malte Siegert.



Her ved Rødbyhavn hvor tunnelen skal bygges, vil Ulla Fink Ulriques have en kæmpe stor skulptur som den på billedet fra Kongens Have. Den skal være et vartegn som vækker mindeiser om Danmark som sjøfartsnation.

FOTO: CLAUD HANSEN

Ulla Fink Ulriques fra Øster Ulslev har kastet sig ind i kampen om at hente "Vores kunst" til Rødbyhavn

En skibs-skulptur på kanten af tunnelen



Står det til Ulla Fink Uriques fra Øster Ulslev, skal en stor

skibslignende skulptur i fremtiden byde velkommen til Danmark, når togrejsende og billisterne dukker op af den kommende Femern Bælt-tunnel. Og skulpturen skal være en søfartsnations farvel til dem, der er på vej ned i tunnelen.

Ulla Fink Uriques har med sit forslag kastet sig ind i kampen om at hente "Vores Kunst" til Rødbyhavn - i konkurrence med 1200 andre forslag til tre kunstværker forskellige steder i landet. "Præmien" er en støtte til kunstværket på 1,2 millioner kroner fra Statens Kunstfond.

Det var i "11. time", Ulla Fink Uriques fik afleveret sit forslag.

Så nu har jeg rigtig travlt med at skaffe opbakning til ideen, siger Ulla. Allerede i denne weekend grovsorteres de mange forslag, så der mandag blot er et sted mellem 9 og 15 forslag tilbage som "semi-finalister". Der vil Ulla Fink Uriques gerne være imellem.

Ideen har hun faktisk

"Vores Kunst" er et kunst- og medieprojekt i et samarbejde mellem Statens Kunststråd, Statens Kunstfond og DR. Da Fristen udløb 25. april, var der afleveret 1.200 forslag, som gennemgås af tre kunsteksperter. Mandag offentliggøres de 9-15 steder, der er med i en semifinale, og den 19. maj er der kun seks finalister tilbage. De tre steder, der får et kunstværk til 1,6 millioner kroner, er udvalgt den 31. maj - efter en periode hvor der skal skabes så god lokat og kommunal opbakning til forslagen, som muligt. Derefter udvælges de kunstnere, der skal lave kunstværkerne. Se mere på internetsiden www.dr.dk/VoresKunst, hvor der også er mulighed for at støtte blandt andet Ullas forslag.

"Vores Kunst" - og brugte natfimerne på at formulerer sit forslag. Bagefter fandt jeg jo så ud af, at man også opfordres til at lave facebook-gruppe, skaffe opbakning til sit forslag, og at også den lokale kommune skal bidrage med 400.000 kroner, fortæller 53-årige Ulla Fink Uriques.

Fredag fik hun så fat i borgmester Stig Vestergaard, Lolland Kommune, og aftalen er, at kommer projektet videre til semifinale, skal de to mødes for at tale om mulighederne.

Endnu kender forslagsstilleren ikke navnet på den kunstner, hun kunne tænke sig skal stå for værket: Men hun har et billede af en klinkebygget og skibslignende skulptur, som hun og hendes mand så i Kongens Have i 1996: Det skal være ham, og det skal være noget lignende.

- Men gerne meget større. Det skal være en skulptur, som kan få folk til at tage turen gennem tunnelen - bare for at se den. Den må gerne have en tiltrækningskraft som Eiffeltårnet. Den lille havfrue eller operarænen i Sidney, siger Ulla Fink Uriques.

Skulpturen skal hedde "Alternativet" og den høj, den skal op og stå på, skal hedde "Guldkanten".

- Jeg er så træt af at høre om "Udkantsdanmark", og glædede mig sådan, da jeg forleden hørte det omtalt som "Guldkanten". Og det passer jo fint til vores egn - her på kanten af Danmark.

JOHN KARLSEN
jfk@folkedemokrati.dk

Banestyrelsen har set på tre mulige løsningsforslag nord om Nykøbing - og dumpet alle.

Møller: En fravalgt løsning er den bedste

Folketingsmedlem Flemming Møller, Vønstre, vil have Lollandsbanen til at mødes med Femern Bælt-banen i Saksøbing.

Lad den udbyggede Femern Bælt-jernbane mødes med Lollandsbanen i Saksøbing, og skær dermed et kvart af rejsetiden fra Vestlolland. Folketingsmedlem Flemming Møller vil gerne genoplive et af de forslag til fremtidig jernbane, som BaneDanmark har fravalgt i det projekt, der er i høring. Beregninger har ifølge udspejlet fra BaneDanmark vist, at det vil koste ekstra 4,4 milliarder kroner, hvis jernbanen fra Femern Bælt-forbindelsen skal sendes over Saksøbing. De "meget høje anlægsomkostninger" holder BaneDanmark op mod "relativt beskedne" køretidsbesparelser og besparelserne på støjreduktioner i Nykøbing.

Flemming Møller finder det "grotesk", at man ikke i beregningen har medtaget den nationaløkonomiske gevinst, der opnås med en kortere rejsetid for hele området vest for Saksøbing.

- Det er jo ikke nødvendigt med en omstigning i Saksøbing. Her vil et tog fra Naksø blot kunne skifte ind på det nye spor, og dermed kunne spare et kvarter på turen nordpå, siger Flemming Møller, der henviser til, at han tilsyneladende forgæves gjorde opmærksom på synspunktet under en tidligere offentlighedsfase på projektet. Nu skriver han hurtigt et nyt hørings svar: Høringsfristen for BaneDanmarks projekt udløber i morgen.



Journalist
John KarlSEN
Telefon 27 86 35 46
jfk@folkedemokrati.dk

DANULA-DESIGN

Fra: "DANULA-DESIGN" <danula-design@c.dk>
Til: <Ajs@femern.dk>
Cc: "DANULA-DESIGN" <danula-design@c.dk>
Sendt: 9. maj 2011 03:19
Emne: Kunstværk ved Femern-Bælt tunnelen.
 Kære Ajs Dam.

Jeg håber, at du nu har haft mulighed for, at få læst Folketidende fra lørdag den 30 April 2011, hvor journalist John Karlsen beskrev min deltagelse i dr.dk.Vores Kunst. Jeg foreslog, at der bliver placeret et kunstværk på kanten af Femern- Bælt tunnelen. Jeg gik ikke videre til semifinalen, det gjorde derimod forslagene om at placere et kunstværk på Gedser Odde.

Jeg skrev bla. flg. i ansøgningen til " Vores Kunst":

Kunstværket skal både fungere som vartegn for " Et Velkommen til Europa" og " et Velkommen og på gensyn til Danmark og Skandinavien".Kunstværket vil hver dag blive set af en masse mennesker fra forskellige nationer, og på sigt kunne blive en turistmagnet i lighed med den " lille havfrue". Danmark er næsten overalt omgivet af hav, og vi har derfor som søfartsnation gennem historien mange stolte og maritime traditioner. Jeg synes derfor, at kunstværket skal associere til et SKIB! Jeg har specielt en kunstner i tankerne, som i 1996 udstillede et flot klinkebygget skibsagtigt kunstværk af træ i Kongens have i København.Jeg har et foto af dette kunstværk, som I kan få at se, men husker desværre ikke lige nu kunstnerens navn. Kunstværket skal være væsentligt større end det som var udstillet i Kongens have og måske være udført i mere vejrbestandig materiale, som f.eks " Guggenheim Musseet" i Bilbao i Spanien.(i så fald bliver Mærsk Mc.k Møller måske nød til at spæde lidt til de 1½ mill. kr.) Jeg foreslår, at Kunstværket navngives "**ALTERNATIV**";-da tunnelen er en alternativ til at sejle og desuden er det et navn der kan siges og forstås på mange sprog. Dertil kommer, at jeg også har tænkt på, at noget af de 12 mill kubikmeter opgravede sandbund fra etableringen af sænketunnelen bla. kan bruges til at skabe en høj hvorpå kunstværket kan stå. Jeg foreslår, at højen kommer til at hedede "**GULDKANTEN**". Lolland-Falster bliver Danmarks fremtidige port til Europa og med Femern-forbindelsen fortjener vi danskere, at kunne tage ordentlig imod - og på gensyn med et spektakulært kunstværk, som ikke ligger i Danmarks udkant men derimod i Danmarks Guldkant- og det passer jo fint til vores egn- her på kanten af Danmark.

Jeg foredstiller mig, at der fra sydsidens motorvej EFTER betalingsstedet ca 1½-2 km fra tunnelen skal være en afkørsel fra motorvejen til en større Rasteplads/Velkomstområde, hvor også de nordfrakommende motorvejstrafikanter kan køre fra og komme til. Fra denne rasteplads/velkomstområde skal der være afkørselsmulighed til infrastrukturen på Lolland ved Rødby/Rødby Havn.Rastepladsen skal indeholde de sædvanlige tilbud med benzinanlæg, cafeteria, toiletter etc.Derudover skal der her bygges et VELKOMSTCENTER, hvor der fortælles og vises alt om Femern Bælt-forbindelsen fra start til indvielse. Det af mig foreslåede Kunstværks tilblivelse skal beskrives. Danmark med især focus på landsdelen Lolland-Falster skal beskrives og som især en service til turisterne, så skal de mangfoldige oplevelsestilbud i landet og landsdelen udførlig beskrives.

KUNSTVÆRKET "ALTERNATIV" skal ligge på højen "**GULDKANTEN**", lidt mere mod øst end den ordinere rasteplads.Det skal være muligt, når man er kørt af motorvejen, at køre udenom rastepladsen og direkte videre til

" ALTERNATIV PÅ GULDKANTEN".

Det er meget vigtigt for Danmark, at vi tænker stort, så kunstværket kan blive kendt i hele verden, som Eifeltårnet i Paris,Utzons operahus i Sydney, Den lille havfrue i København.

Hvis det **kun** skal være et kunstværk, skal det være mindst 20-30 m. højt. Jeg har dog endnu større planer!:

Jeg synes ganske enkelt, at Kunstværket skal være et spektakulært Museums- og Oplevelses sted (a'la eksperimentarieret og planetarieret)- og selvfølgelig skal bygningen være arkitektonisk inspireret den klinkebyggede Skibs-skulptur.En arkitektkonkurrence vil nok være en god idé til udvælgelse af arkitektfirma!

ET NATUR-ØKO-MILJØ Museum.Her skal vi fortælle historien om Danmark, som et af verdens tidligere førende søfartsnationer -og nuværende førende nationer indenfor **Alternativ miljø- og naturvenlige Energiløsninger**.Det skal være et både Informativ og Oplevelsesrigt Museum.Skibsskulpturbygningens absolutte "Galionsfigur", skal være Danmarks kommende bedste Restaurant, måske med Verdens bedste Kok ved roret. Restauranten skal sammen med en udsigtsplateau placeres højt i Kunstværksbygningen, med udsigt gennem en glasside ud mod Østersøen/Femernsund/tunnelforbindelsen.

05-10-2011

Det vil kunne blive en kæmpe turistmagnet og et nyt vartegn for ikke kun landsdelen Lolland-Falster men for hele Danmark!

Efter mange og lange eftersøgninger, lykkedes det mig pludselig ved en sjov tilfældighed her forleden dag, at finde frem til kunstneren, som jeg ikke i første omgang kunne huske navnet på. Kunstneren, som hedder Simon Debel, er 47 år og autodidakt billedhugger. Jeg har fået kontakt med ham. Kunstværket som jeg så i Kongens have, står idag i Tryg forsikring i Ballerup, hvor vi har mulighed for at se det! Et andet 10 m. højt kunstværk af Simon Debel, står foran COWI i Lyngby.

Jeg forestiller mig den nye Museumsbygning finansieres dels af statslige midler og af fonde og donationer og derudover ikke mindst af alle de firmaer der har skabt Femern-Bælt tunnelen og anlæg i forbindelse hermed. Firmaerne kunne f.eks hver især give et beløb i forhold til firmaets andel i anlægsarbejdet med tunnelen. Jeg mener også at have hørt, at når Staten skaber store anlæg, så skal en lille %del af anlægsudgifterne være til Kunst! Det vil jeg overlade til Embedsfolk og Økonomer at finde ud af.

Selvom det hele først skal stå færdigt i 2020, er det NU, at der skal tænkes FREMADRETTET og STORT. Det er ikke bare et spørgsmål om trafik og infrastruktur - ***Det handler også om, at få Danmark på Turisternes Verdenskort!!***

Jeg håber, at jeg med ovenstående har givet dig og ledelsen i Femern-Bælt A/S lyst til at mødes med mig og høre mere om mine ideer. Senere forestiller jeg mig også, at Simon Debel inviteres med til et møde, hvor han kan præsentere sig som kunstner og hvor vi kan se nogle af hans kunstværker.

Med fremtidssikret hilsen

Ulla Fink Ulriques

DANULA-DESIGN

Fra: "Ajs Dam" <ajs@femern.dk>
Til: <danula-design@c.dk>
Cc: "Sofie Vrå Hjorth" <svh@femern.dk>
Sendt: 30. maj 2011 13:11
Emne: Kunstværk ved Femernbælt tunnelen
Kære Ulla Fink Ulriques

Tak for din henvendelse, og for dine spændende ideer om den fremtidige udvikling omkring Femern Bælt.

Vi er glade for alle tanker om, hvordan den faste forbindelse over Femern Bælt vil medvirke til udvikling af regionen og lokalområdet, og om hvordan kulturlivet og andre aspekter af lokalmiljøet vil kunne påvirkes positivt som følge af en fast forbindelse. Du skal have særlig tak for at henlede opmærksomheden på muligheden for at bruge arealet til kunst.

Forhåbningen er også fra vores side, at den faste forbindelse vil skabe mulighed for nye kulturelle initiativer i lokalområdet og bidrage positivt til integrationen mellem de to regioner Lolland og Femern. Et vartegn er en mulighed for en markering.

Femern A/S's opgaver for indeværende er at planlægge og projektere kyst-kyst forbindelsen. Etablering af eksempelvis tankstation, cafeteria og museum ligger uden for vores opgaver.

Du er tidligt ude. For så vidt angår Femern A/S's arealer, er det stadig for tidligt for os at planlægge konkrete initiativer til kunst eller andre kulturelle initiativer i området omkring den faste forbindelse.

Jeg kan dog oplyse, at vi forventer, at interessen for at høre mere om projektet vil øges jo længere ind i anlægsfasen, vi kommer. Derfor vil vi i anlægsfasen også intensivere vores udstillingsaktiviteter på begge sider af Femern Bælt. Hvordan, det konkret vil ske, er for tidligt at sige noget om.

Derfor kan jeg desværre ikke gå videre med din henvendelse på nuværende tidspunkt.

Med venlig hilsen

Ajs Dam

Director Corporate Communications

Dir.tel. + 45 33 41 63 29
Mobile + 45 40 41 72 30

Femern A/S

Vester Søgade 10
DK-1601 Copenhagen V

Tel + 45 33 41 63 00
Fax + 45 33 41 63 01

info@femern.com
www.femern.com

Femern A/S is a subsidiary of the Danish, state-owned Sund & Bælt holding A/S, which has experience from the construction of the fixed links across the Great Belt and Øresund. Femern A/S is tasked with the planning of a fixed link between Denmark and Germany across the Femernbælt. Information and communication developed in the course of the planning process should be considered as work in progress and not representing a final position or determination unless otherwise has been explicitly stated.

05-10-2011



Ulla Fink Ulriques fandt den kunstner, der havde lavet den skulptur som hun i 1996 så i Kongens Have - og aldrig glemte. Her står hun på diget ved Rødbyhavn med Simon Debel og en model af "Skibet".

FOTO: JAN KNUDSEN



Ideen om en kæmpeskulptur ved Femern Bælt-tunnelen vokser

Vartegn - og turistattraktion

En ide om at få placeret et markant kunstværk ved den kommende Femern Bælt-tunnel, har udviklet sig til et omfattende projekt, der ud over at skabe et markant vartegn, blandt andet rummer mulighed for opkvalificering af lokal arbejdskraft, for sikring af fremtidige, permanente arbejdspladser, og for at give egnen en ny helårs-turistattraktion.

Nu er initiativtageren, Ulla Fink Ulriques, i fuld gang med at skabe opmærksomhed om projektet, og med at gøre potentielle sponsorer interesserede i at være med.

Egentlig startede det hele et andet sted: Ulla Fink Ulriques indsendte et forslag til DRs konkurrence "Vores Kunst" tidligere på året. Forslaget gik på et kunstværk ved den kommende tunnel - og hun vidste også, at kunstværket skulle være den mageløse skulptur, hun havde set på Dansk Billedhugger-samfundets skulpturbienne i Kongens Have i 1996.

En ildsjæl - det er fedt
DR vragede Ullas forslag af tidsmæssige årsager - men hun var ikke tilinds at opgive. I stedet har hun kastet sig med ildhu over videreudvikling af ideen.



Oprindeligt havde hun ikke fundet frem til navnet på manden bag skulpturen - men nu står han ved hendes side i det videre arbejde med projektet.

- Ulla er en ildsjæl med et projekt, som hun brænder for - det er fedt, siger Si-

mon Debel, der efter præsentationen af sin skulptur "Skibet" i 1996 har konstateret, at det tilsyneladende har en nærmest magisk virkning på folk. Således har skulpturen været hentet til Singapore, og vakt interesse i Sverige. Det

"Skibet" af Simon Debel synes at have en magisk tiltækningskraft. Nu er det ideen at få en 25-30 meter høj version til at stå som et vartegn ved tunnelmundingen

FOTO: JEPPE GJØUMUNDSEN-HOLMGRÆN

mellemlandede i Tryk Forsikrings domicil i Ballerup inden det nu har kurs mod Femern Bælt.

Ulla og Simon er enige om, at en placering ved Femern Bælt vil være perfekt. Det stiliserede skib, der forandrer sig alt efter hvilken vinkel det beskues fra, kan minde os om egnens tilknytning til havet og tradition for skibsfart.

Ulla Fink Ulriques vil have bygget "Skibet" som et 25-30 meter højt vartegn oppe på en bakketop nær ved tunnelmundingen. Bakken skal laves af overskydende bundmateriale fra bæltet - og selve kæmpeskulpturen skal i vides muligt omfang skabes af affaldsprodukter fra byggeriet af den faste forbindelse.

Omkring vartegnet foreslår Ulla Fink Ulriques opbygget et "Forskningsbaseret og højt avanceret miljø- og energimuseum samt oplevelsescenter".

- Vores landsdel er et af verdens foregangssteder for et miljøvenligt samfund

med blandt andet alternative energiløsninger. Det skal vi da være stolte af at "sælge" - også på en underholdende måde, skriver Ulla Fink Ulriques i den præsentation af sine ideer, som hun har sendt til en lang række beslutningstagere.

Foreløbig har hun helt konkret søgt Lolland Kommune om at få del i de penge til udvikling af nye, lollandske turistattraktioner, som kommunen har sat på højkant efter salget af ubåden i Nakskov.

Hurtigt til Lolland

På sin side er Simon Debel i færd med at "løskøbe" sin skulptur fra Tryk.

Den træskulptur der er forbilledet for et kommende vartegn, skal hurtigst muligt til Lolland for her at blive klargjort til opstilling på et godt sted - gerne hvor både færgetrafikanter og lokalbefolkningen kan se den. Blandt de mange, der har lovet støtte til projektet, er Eon i Rødbyhavn: Her har man et telt, hvor "Skibet" kan opbevares mens det bliver forberedt til opstilling.

Både når det gælder arbejdet med den lille skulptur, og den senere opbygning af det store vartegn, ser Simon Debel gerne at der bliver tale om projek-

ter, hvor folk på grænsen til arbejdsmarkedet inviteres indenfor - måske for at få de færdigheder, der skal til for at tage del i arbejdet med selve forbindelsen.

I øjeblikket er kunstneren i færd med at forberede et større projekt, der for et kort øjeblik skal genoplive billedet af Twin-Towers i New York. Sideløbende skal opfindervirksomhed skaffe den fornødne økonomiske frihed til det kunstneriske virke.

Ulla Fink Ulriques fra Øster Ulslev har travlt med at arbejde for det projekt, som hun kalder "Alternativet på Guldkanten".

- Jeg håber man fra politisk side kan inddrage en ildsjæl, og en borger der kommer helt uden bagtanker. Når der skal bygges en fast forbindelse for så mange penge, må der være bare en lille flig til et kunstværk og en turistattraktion med blivende arbejdspladser, siger Ulla Fink Ulriques. Foreløbig er det lykkedes at skabe lydhørhed hos en lang række erhvervsfolk og politikere, og nu er det planen, at en eventuel bevilling fra Lolland Kommune kan være med til at modne projektet.

JOHNN KARLSEN
jk@folketidende.dk

Pengene fra salget af ubåden skal nu bruges på turismeudvikling

- Har du idéen til Lollands ny store turistattraktion?

LOLLAND Lolland Kommunes økonomiudvalg har besluttet, at det overskydende provenu fra salget af U-båden i Nakskov skal overgå til Femern Bælt, Erhvervs- og Kulturudvalget med det formål at midlerne kan anvendes til udvikling af nye turismedestinationer i Lolland Kommune.

- Vi har i høj grad brug for nye turistmål, der kan tiltrække turister året rundt, og på den baggrund er det mit håb, at den nye pulje i Femern Bælt, Erhvervs- og Kulturudvalget vil være til inspiration for initiativtagere til udvikling af nye turismedestinationer i Lolland Kommune. Jeg glæder mig til at se de gode idéer, siger udvalgsformand Hanne Møller.

Femern Bælt, Erhvervs- og Kulturudvalget besluttede, at midlerne fra ubådssalget skal bruges til at etablere en ny pulje til støtte af initiativer, der kan udvikle sig til nye turismetilbud i Lolland Kommune.

Midlerne er øremærket

til "projektmodning" - fra idé til forretningsplan og fra forretningsplan til etablering.

Derimod ydes der ikke tilskud til selve etableringen, men støtte til det kan søges eksempelvis via Mål2-midler, ligesom det forventes, at det kommunale tilskud matches af eksterne midler fra den lokale aktionsgruppe (LAG), Vækstforum eller andre.

Lolland Kommune og Business LF stiller sig desuden til rådighed med rådgivning til ansøgninger.

- Puljen skal støtte initiativer, der sikrer permanent erhvervsmæssig udvikling, og har derfor fokus på helårsturisme. Der gives ikke støtte til enkeltstående events, hvor den beskæftigelsesmæssige effekt vurderes at være begrænset, siger Hanne Møller.

Tilskud vil blive tildelt efter følgende kriterier:

- aktiviteten skal medvirke til at modne initiativer, der er målrettet udvikling af nye turismedestinationer/tilbud i Lolland Kommune,

- aktiviteten skal have helårspotentiale og potentiale til minimum 30.000 besøg årligt og/eller et væsentligt overnatningspotentiale,

- aktiviteten skal sandsynliggøre, at der kan skabes varige arbejdspladser og vækst på Lolland,

- der forudsættes medfinansiering fra anden side,

- der gives ikke tilskud til events og andre enkeltstående begivenheder,

- der gives ikke tilskud til anlæg og infrastruktur for eksempel cykelstier, ride-ruter o.a.,

- der gives ikke driftstilskud,

- der gives ikke tilskud til aktiviteter,

- der gives ikke tilskud til annoncer og markedsføringsaktiviteter,

- der gives i hovedregel ikke tilskud under 25.000 kroner.

FAKTA

Ubåden, der i mange år var Nakskovs største turistattraktion, blev af Lolland Kommune afhændet for at undgå kommende store vedligeholdelses og driftsudgifter.

Ubåden blev solgt til et skrottningsfirma i Bjerringbro og i april bugseret til Frederikshavn. Her ligger den endnu og er blevet et yndet turistmål.

De 1,2 millioner kroner salget indbragte skal bruges til udvikling af nye helårsturistattraktioner.

Ansøgning med indhold og motivering sendes på mail til Udvikling og Erhverv lolland@lolland.dk. Skriv i emnefeltet: Udvikling og Erhverv - Destination Lolland.

TORSTEN ELSVOR
tel@folketidende.dk



Ulla giver ikke op

Et forslag til "Vores Kunst" ved Femern Bælt-tunnelen sendes nu til Femern A/S.

- Jeg vil ikke give op.

Det siger Ulla Fink Ulriques, der til konkurrencen "Vores Kunst" havde indsendt forslaget om en stor, skibslignende skulptur på det sted ved Rødbyhavn, hvor tunnelen til Tyskland dykker ned.

"Vores Kunst" er et samarbejde mellem Statens Kunstråd, Statens Kunstfond og DR - men i jagten på tre steder i landet, hvor der skal opstilles kunst for 1,6 millioner kroner, kom Rødbyhavn ikke længere end til den indledende runde.

- Nu støtter jeg naturligvis i stedet forslaget om kunst på Gedser Odde, siger Ulla Fink Ulriques med henvisning til de lokale forslag, der stadig er med i kampen.

Hendes eget forslag sender hun nu til Femern A/S. Desuden vil hun arbejde for sponsorater fra de virksomheder, som får opgaver på projektet.

jk