

HØRINGSNOTAT

Dato 5. marts 2015
J. nr. 2015-1323

Høringsnotat vedrørende L 141 og L 142 – forslag til lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark samt forslag til lov om ændring af lov om Sund og Bælt Holding A/S, lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark og selskabsskatteloven

Udkast til forslag til lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark har været sendt i høring fra den 28. november 2014 til den 5. januar 2015. Udkastet blev endvidere lagt på Høringsportalen den 28. november 2014.

Lovudkastet er efterfølgende blevet opdelt i to separate lovforslag, som behandles sammen. Der er således tale om forslag til lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark (L 141) samt forslag til lov om ændring af lov om Sund og Bælt Holding A/S, lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark og selskabsskatteloven (L 142).

Forslag til lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark samt forslag til lov om ændring af lov om Sund og Bælt Holding A/S, lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark og selskabsskatteloven er fremsat den 25. februar 2015.

I. Høringen

Udkast til forslag til lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark har været sendt i høring hos de myndigheder og organisationer, der er anført i bilag 1 til dette høringsnotat. Transportministeriet har på den baggrund modtaget høringssvar som nedenfor anført.

1. Transportministeriet har modtaget høringssvar med bemærkninger fra:

CELLF – Center for erhvervsrettede uddannelser Lolland Falster, Region Sjælland, Dansk Metal, Næstved Kommune, Dansk Ledningsejerforum, Glumsø Lokalråd/Stationens Venner (Glumsø), Glumsø Lokalråd/Stationens Venner (Åsø), Landsforeningen Danmarks Jernbaner, Det Lollandske Digelag, Nakskov Handel, Vordingborg Kommune, SEAS-NVE Haslev, SEAS-NVE Svinnige, Langeland Kommune, STRING,



DLS, Scandlines, Femern Belt Development, Ringsted Kommune, Danske Handicaporganisationer, Danmarks Rederiforening, Svendborg Kommune, Lolland Kommune, Lolland Spildevand A/S, Dansk Industri, By og Landskab, Guldborgsund Kommune, DSB og Danske Havne.

Side 2/27

2. Transportministeriet har modtaget hørings svar uden bemærkninger fra:

Danmarks Idrætsforbund, Værnfælles Forsvarskommando, Rigsrevisionen, Dansk Erhverv og Advokatrådet.

3. Transportministeriet har ikke modtaget hørings svar fra:

Bornholms Regionskommune, Danske Regioner, Faxe Kommune, Kommunernes Landsforening, Køge Kommune, Slagelse Kommune, Sorø Kommune, Stevns Kommune, Advokatsamfundet, Asfaltindustrien, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, BAT-Kartellet, Brancheforeningen Danske Advokater, Danmarks Vækstråd, Danish Operators c/o Maersk Olie og Gas, CyklingDanmark.dk, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Jægerforbund, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Skibsmæglerforening, Danmarks Sportsfiskeforbund, Danmarks Vindmølleforening, Dansk Akvakultur, Dansk Amatørfiskerforening, Dansk Botanisk Forening, Dansk Byggeri, Cyklistforbundet, Dansk Energi, Dansk Energi Brancheforening, Dansk Fritidsfiskerforbund, Dansk Gartneri, DI Transport, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Ornitologisk forening, Dansk Sejlunion, Dansk Skovforening, Dansk Sportsdykker Forbund, Dansk Transport og Logistik, Danske Havne, Danske Maritime, DANVA (Dansk Vand- og Spildevandsforening), Det økologiske råd og selskab, DONG Energy, Energi- og Olieforum, ENERGINET.DK, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere, Foreningen af rådgivende ingeniører, Foreningen af Vandværker i Danmark, Fritidshusejernes Landsforening, Friluftsrådet, Green Network, Greenpeace Danmark, Landsorganisationen i Danmark (LO), Landbrug & Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Movia, Mærsk Olie & Gas A/S, NOAH, DB Schenker A/S, Rederiforeningen af 1895, Sund & Bælt Holding A/S, Spildevandsteknisk Forening, Trafikforbundet, Trafikselskaberne i Danmark, Vindmølleindustrien, Visit Denmark, WWF Verdensnaturfonden og Øresundsbro Konsortiet.

4. Herudover har Transportministeriet modtaget private hørings svar fra:

Henrik Hjorth, Leo Christensen og Dr. W. Mecklenburg.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører lovforslaget, indgår ikke i høringsnotatet.

I punkt II. nedenfor gennemgås de væsentligste emner fra hørings svarene med særligt fokus på de områder, hvor hørings svarene afviger fra lovforslaget, eller hvor hørings svaret har givet anledning til ændringer i lovforslaget. Hørings svarene er alene gennemgået i hovedtræk, hvorfor ikke alle forhold i hørings svarene er kommenteret.



Transportministeriets bemærkninger til høringssvarene er anført i kursiv.

Side 3/27

II. Modtagne høringsvar

Gennemgangen af de modtagne høringsvar nedenfor er opdelt efter temaer, idet Scandlines' høringsvar dog behandles samlet sidst i høringsnotatet.

Tilfredshed med lovforslaget

Lolland Kommune udtrykker glæde fra kommunens og erhvervslivets side over fremdriften i processen, og at der således nu er udarbejdet udkast til anlægslov. Endvidere udtrykkes der tilfredshed med, at udkastet til anlægslov indeholder etablering af en ny jernbanestation på Lolland til erstatning for stationen i Rødbyhavn samt justering af udformningen af det nye forland i forhold til det oprindelige forslag, som i høj grad vil tilfredsstille de lokale behov.

DI bakker helhjertet og uden forbehold op om den foreslåede anlægslov og opfordrer til, at loven vedtages hurtigst muligt. DI anser den faste forbindelse over Femern Bælt for et strategisk afgørende infrastrukturprojekt for Danmark og en vigtig del af den europæiske kerneinfrastruktur.

DI roser den åbenhed, hvormed alt materiale har været offentligt tilgængeligt, og at alle har haft mulighed for at blive hørt i processen. DI bemærker i den forbindelse, at det vidner om en stor grundighed og seriøsitet om projektet, som DI betegner som det formentlig bedst dokumenterede infrastrukturprojekt i mange år.

DI bakker endvidere op om valget af en sænketunnel som teknisk løsning og om valget af produktionsfaciliteternes placering i Rødby, som vil skabe øget aktivitet og flere arbejdspladser.

Endelig tilkendegiver DI tilfredshed med den forsigtige budgetlægning, som afspejler en økonomisk robusthed i projektet, og som på sigt kan give mulighed for lavere priser for passage af den faste forbindelse.

Femern Belt Development tilkendegiver, at de anser anlægslovudkastet med tilhørende bemærkninger som et yderst kompetent og gennearbejdet oplæg.

Dansk Metal udtrykker sin støtte til projektet, som efter Dansk Metals opfattelse vil bidrage til øget vækst og beskæftigelse i både Danmark og Tyskland, herunder ikke mindst på Sydsjælland og Lolland-Falster i anlægsfasen. Endvidere fremhæver Dansk Metal, at den betydeligt forkortede rejsetid mellem København, Hamborg og Berlin vil reducere virksomhedernes omkostninger til eksport og import til gavn for Danmarks konkurrenceevne.

Nakskov Handel og Erhverv giver udtryk for vilje til at medvirke med en helhjertet indsats for at gøre den faste forbindelse til en succes, både i anlægs- og den efterfølgende driftsfase. Gennem en styrkelse af båndene til det nordtyske



område forventer Nakskov Handel endvidere at kunne bidrage med regional udvikling og trafik til den faste forbindelse.

Side 4/27

Endvidere tilkendegiver Nakskov Handel og Erhverv sin støtte til udviklingen af et nyt direkte vestligt ben til den faste forbindelse, som vil kunne tilføre den faste forbindelse betydelig indtjening ved at bringe Langeland, Fyn og dele af Jylland tættere på et stort tysk marked.

Transportministeriet noterer, at der udtrykkes tilfredshed med det projekt, der er præsenteret i lovforslaget. Lovforslagets formål er netop at skabe grundlaget for gennemførelsen af Femern Bælt-forbindelsen som et stykke europæisk kerneinfrastruktur, der vil have en lang række positive effekter både lokalt, for Danmark, for Femern Bælt-korridoren og for det øvrige Europa.

Vækst, beskæftigelse og regional udvikling

Region Sjælland er positiv over for Femern Bælt-projektet, herunder de vækst- og beskæftigelsesperspektiver, som projektet bibringer. Regionsrådet har i den forbindelse udarbejdet forslag til en ny regional vækst- og udviklingsstrategi, som skal skabe varig vækst og blivende beskæftigelse. Region Sjælland finder det glædeligt, at hoved- og underleverandører til projektet vil skabe en beskæftigelse i regionen på ca. 55.000 mandeår i alt frem til år 2021 og anser det i den forbindelse for afgørende, at så meget som muligt af arbejdskraften rekrutteres regionalt.

STRING ser meget positivt på etableringen af Femern Bælt-forbindelsen og ser frem til åbningen af korridoren, som vil indeholde store vækstpotentialer i kraft af, at Skandinavien knyttes sammen med Centraleuropa. Femern Bælt-forbindelsen vil også aflede vækstmuligheder for Københavns Lufthavn og muliggøre uddannelses- og forskningsmiljøer i Øresundsregionen og Hamborg-området. STRING påpeger vigtigheden af, at jernbaneforbindelsen kan realisere en rejsetid på 2,5 time mellem København og Hamborg.

Femern Belt Development anfører i forhold til regional udvikling, at der er behov for en styrket indsats for udnyttelse af det erhvervsmæssige potentiale lokalt og regionalt, både under og efter anlægsfasen. Femern Belt Development anbefaler således, at indsatsen for at skabe lokal og regional udvikling integreres i anlægsloven, samt at det undersøges, om der via EU's bidrag til projektet kan tilvejebringes midler til en grænseoverskridende udviklingsindsats på begge sider af Femern Bælt.

Lolland Kommune er af den opfattelse, at Femern Bælt-projektet kan og bør bidrage til opkvalificering og udvikling af den lokale og regionale arbejdskraft samt arbejdspladser. Dette kan sikres ved et smidigt samarbejde med den lokale jobformidling, og Lolland Kommune ønsker at etablere et Femern Agency ved byggepladsen, hvorved entreprenørerne er sikret én let indgang til relevante myndigheder i forhold til arbejdskraft. Dette tiltag er udviklet i samarbejde med Vordingborg og Guldborgsund kommuner.



Transportministeriet noterer, at der er udtrykt ønske om at sikre regional udvikling og anvendelse af regional arbejdskraft. Transportministeriet bemærker, at forligskredsen bag den faste forbindelse har besluttet at placere alt arbejde i Rødby. Det er også besluttet at tilstræbe, at der skal være 500 lærlinge på projektet. Der er således grundlag for, at en stor del af arbejdskraften kan rekrutteres regionalt.

Transportministeriet bemærker endvidere, at der er tale om et anlægslovforslag, hvilket indebærer, at loven bemyndiger Femern A/S til at anlægge og drive den faste forbindelse over Femern Bælt. Anlægsloven vil have en lang række positive regionale effekter, men der er ikke skabt en særlig hjemmel til regional udvikling som sådan i dette lovforslag.

Informationsaktiviteter om anlægsprojektet

Femern Bælt Development giver udtryk for, at der bør etableres informationsaktiviteter om projektets tilblivelse i samarbejde med lokale interessenter inden for turismeområdet.

Transportministeriet bemærker, at Femern A/S planlægger at etablere et besøgscenter i forbindelse med anlægsaktiviteterne øst for Rødbyhavn.

Besøgscentret skal betjene de forventeligt mange interesserede turister, som gerne vil følge anlægget af verdens største sænketunnel. Desuden skal centret fungere som information for lokale borgere og erhvervsdrivende, som bliver direkte berørt af projektet.

Gæsteprincippet

Dansk Ledningsejerforum kritiserer udkastet til § 18, stk. 3, i anlægsloven, idet det ikke er Dansk Ledningsejerforums opfattelse, at ledningsejere kan pålægges udgifter til fordyrelse af anlægsprojektet som følge af ændring i anlægsprojektet for at undgå flytning af ledninger. Dansk Ledningsejerforum mener, at Transportministeriet med anlægsloven kompromitterer retssikkerheden ved at foregribe udfaldet af den forestående højesteretsdom i Vintapperrampesagen, som skal hovedforhandles den 4. maj 2015. Der forventes endelig dom i sagen primo juni.

SEAS-NVE Svinninge giver udtryk for kritik af Transportministeriets udlægning af gæsteprincippet i lovudkastets § 18, især bestemmelsen i stk. 3, og opfordrer ministeriet til at lade bestemmelsen udgå.

Transportministeriet bemærker, at § 18, stk. 2 og 3, er udgået af lovforslaget. Sidstnævnte af hensyn til den forestående dom i Vintapperrampesagen.

Vilkår for forsyningsanlæg



SEAS-NVE udtaler bekymring over rækkevidden af udkastets bestemmelse i § 20, som efter SEAS-NVE's opfattelse giver transportministeren hjemmel til at fastlægge fremtidige vilkår for de lednings- og forsyningsanlæg, som er anbragt på ejendomme tilhørende Femern A/S og A/S Femern Landanlæg på trods af, at de pågældende ledninger og anlæg måtte være etableret før Femernforbindelsen. SEAS-NVE foreslår en konkretisering af bestemmelsens rækkevidde i bemærkningerne.

DSB anfører, at i det omfang anlæggelsen af Femernforbindelsen medfører omlægning af DSB's ledninger, anlæg eller andre installationer på de af DSB ejede arealer, skal det ske efter DSB's anvisninger. Anlægsprojektet forudsættes at bære alle omkostninger og risici forbundet hermed.

Transportministeriet bemærker, at det ikke er hensigten med lovforslagets § 20, at Energitilsynets myndighedsbeføjelser i henhold til elforsyningsloven tilsidesættes. Der kan herved henvises til lobemærkningerne til lovforslagets § 20 om de hensyn, som transportministeren kan varetage med den tillagte beføjelse.

Transportministeriet bemærker endvidere, at en afgørelse truffet af transportministeren om ændrede vilkår for et ledningsanlæg, jf. lovforslagets § 20, stk. 2, efter omstændighederne kan give ledningsejeren ret til erstatning.

Vandløbsregulering

Nogle lodsejere vurderer, at der vil ske en øget afstrømning til vandløb KVL 40.6.1 og KVL 40 L grundet den øgede befæstningsgrad som følge af etablering af nyt motorvejsanlæg og udvidelse af jernbane.

Lodsejerne mener som følge heraf, at vandløb KVL 40 L skal udvides hele vejen forbi Rødby og ud til de store kanaler ved Rødby Fjord for at undgå opstuvning/prop, og at der eventuelt skal anlægges yderligere regnvandsbassiner.

Med hensyn til vandløb KVL 40 L påpeger lodsejerne, at det fremgår af det dynamiske kort, at der ved vandløb KVL 40 L etableres natur.

Lodsejerne anfører endelig om vandløb KVL 40.6.1, at den naturmæssige forbedring ved åbning af det rørlagte vandløb ikke kan retfærdiggøre ødelæggelsen af landbrugsarealer.

Transportministeriet bemærker, at Femern A/S har oplyst, at man i tæt dialog med Lolland Kommune har udformet et projektdesign, der ikke forøger belastningen af de lokale vandløbs kapacitet.

Femern A/S havde oprindeligt – som der mange steder i landet er praksis for – udformet projektdesignet for afvanding fra motorvej og jernbane, så vandet



herfra via regnvandsbassiner blev ledt til vandløbene med 5 liter pr. sekund pr. hektar.

Med baggrund i en dialog med Lolland Kommune som led i udformning af vandsynsprotokollen blev det i imidlertid besluttet at gå ekstra forsigtigt til værks, så projektdesignet lægger til grund, at der alene udledes 1 liter pr. sekund pr. hektar for på den måde optimalt at beskytte vandløbene mod opstuvning med oversvømmelser til følge.

Det er derfor Femern A/S' vurdering, at kyst til kyst projektet vil medføre en uændret afstrømning til vandløb KVL 40.6.1. og KVL 40 L.

De planlagte regnvandsbassiner vil tilbageholde regnvandet fra de nye befæstede arealer, så vandløbene KVL 40.6.1 og KVL 40 L ikke tilledes mere end 1 liter pr. sekund pr. hektar, hvorfor projektet ikke påtænkes ændret.

Transportministeriet bemærker endelig, at Femern A/S har oplyst, at formålet med åbningen af det rørlagte vandløb er at etablere erstatningsnatur inden for en kort afstand fra det vandløbsindgreb, der erstattes. Det er ikke ukompliceret at finde andre egnede vandløb i lokalområdet. Femern A/S vil dog efter vedtagelse af anlægsloven og i god tid inden åbningen af KVL 40.6.1., i dialog med Lolland Kommune genoverveje og vurdere, om der er et alternativt vandløb, hvor naturforbedring kan implementeres mere hensigtsmæssigt.

Diger

Det Lollandske Digelag konstaterer, at lovforslaget ikke indebærer en forpligtelse for Femern A/S til at sandfodre i den østlige ende af landopfyldningen øst for Rødbyhavn med ca. 14.000 m³ sand pr. år.

Digelaget finder endvidere, at diget øst for Rødbyhavn bør reetableres til kote +5 m.

Det er herudover Digelagets opfattelse, at der ved etablering af adgangsveje til landopfyldningen vest for Rødbyhavn skal tages hensyn til, at digehøjden øges.

Digelaget bemærker endelig, at der ikke i lovudkastet er beskrevet tiltag, der sikrer frit udløb fra Dragsminde-slusen.

Transportministeriet bemærker, at det er korrekt, at den planlagte sandfodring ikke fremgår af anlægslovudkastet. I anlægsloven henvises imidlertid til VVM-redegørelsen, hvoraf det fremgår, at der foretages sandfodring i det nævnte omfang. Sandfodringen indgår således som en del af kyst til kyst projektet.



Femern A/S planlægger at retablere diget øst for Rødbyhavn til dets nuværende højde ca. kote + 4 m, i forbindelse med anlægsarbejdernes afslutning.

Hvis Digelaget i løbet af anlægsperioden træffer beslutning om generelt at forøge højden af diget til kote + 5 m., vil dette blive indarbejdet i projektet, således at der vedbliver en højdemæssig sammenhæng mellem den del af diget, som projektet berører, og det omkringliggende dige. Adgangsvejene til det nye landområde vest for Rødbyhavn vil tilsvarende blive forhøjet 1 m.

Det er indarbejdet som en del af projektet, at funktionaliteten af Dragsminde-slusen vil blive opretholdt gennem hele anlægs- og driftsfasen. Den konkrete håndtering vil ske under inddragelse af Digelaget.

Ændringer af veje

SEAS-NVE anbefaler, at det konkretiseres i bemærkningerne, at etableringen af midlertidige private veje ikke udløser krav om, at ledningsejere vederlagsfrit skal forestå ledningsomlægninger, som udelukkende er nødvendiggjort i forbindelse med etableringen af disse veje.

Transportministeriet bemærker, at § 22 i lovforslaget indebærer, at midlertidige veje ikke adskiller sig fra permanente veje i relation til ledningsejernes forpligtelse til at flytte ledninger vederlagsfrit.

Eventuelle ledningsarbejder som følge af anlæg af midlertidige veje eller andre midlertidige anlæg på arealer, der ejes af Femern A/S eller A/S Femern Landanlæg, eller som Femern A/S eller A/S Femern Landanlæg får rådighed over i anlægsfasen, bør efter Transportministeriets vurdering håndteres efter anlægslovens regler om ledningsomlægninger eller gæsteprincippets deklaratoriske regler på linje med de permanente vejanlæg, idet behovet for indgrebet er uafhængigt af, om der er tale om en permanent eller midlertidig foranstaltning.

Glumsø Station

Næstved Kommune finder det vigtigt for byens fremtidige udvikling og mobiliteten, at der sikres hensigtsmæssige adgangsforhold til en god station i Glumsø, hvor de til stationen tilhørende faciliteter er samlet med perronerne.

Endvidere ønsker Næstved Kommune, at der etableres en forplads foran stationen til busser, taxaer, handicapparkering, kiss-and-rideplads og parkeringspladser til biler og cykler i tæt nærhed til perronerne. Næstved Kommune finder det således yderst uheldigt, at stationen med tilhørende faciliteter i lovudkastet er adskilt fra perronerne.

Glumsø Lokalråd/Stationens Venner giver udtryk for i hovedtræk samme ønske til stationen i Glumsø som Næstved Kommune. Endvidere har Glumsø



Lokalråd/Stationens Venner udarbejdet og medsendt en skitse for en omlægning af stationen.

Side 9/27

Femern Belt Development anfører, at det vil være uhensigtsmæssigt og genevende for passagererne at bibeholde de eksisterende parkerings- og ankomstfaciliteter ved den eksisterende stationsbygning, hvorfor Femern Belt Development anbefaler at etablere faciliteter ved det fremtidige stoppested.

DSB gør gældende, at det med det fremlagte forslag vil være vanskeligt at realisere Trafikstyrelsens plan for udviklingen af Glumsø Station, ”Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027”, hvori Glumsø Station er forudsat at bidrage til den overordnede politiske målsætning om 50 % flere togrejsende med 1.200 daglige pendlere i 2027.

DSB anfører, at det vil være ønskeligt at gennemføre en samlet stationsløsning i forbindelse med den nye placering af perronerne for at gøre Glumsø Station så attraktiv som muligt.

Transportministeriet bemærker, at Banedanmark har undersøgt de ovenfor foreslåede ændringer af Glumsø Station og fået dem prissat. Den samlede meromkostning udgør 25,3 mio. kr. (prisniveau 2010).

Undlades perrontunnellen (dvs. med bibeholdelse af gangbro som i nuværende projektforslag), reduceres ekstraomkostningen til 19,7 mio.

Det nuværende anlægsoverslag, der ligger til grund for forslaget til anlægslov indeholder kun midler til den løsning, som er beskrevet i lovforslaget, og som efter Banedanmarks vurdering opfylder kravene til en funktionsdygtig station.

Banedanmark vil dog arbejde videre med parterne med henblik på at optimere den beskrevne løsning på Glumsø Station. Såfremt parterne kan finde alternativ finansiering og en løsning kan indpasses i anlægsprojektets tidsplan, er Banedanmark åben over for at gennemføre ændringerne. Det kan i denne forbindelse bemærkes, at Banedanmark har foretaget en justering af det projekt, som blev drøftet med Glumsø Lokalråd/Stationens Venner i november 2014. Ændringen indebærer, at adgangsforholdene til perronen forbedres ved at øge bredden på adgangssten langs bagsiden af støjskærmen.

CSR i anlægsloven, herunder arbejds- og boligforhold

Lolland Kommune bemærker, at det erklærede mål om etablering af 500 elevårsværker samt standarder for bolig-, arbejdsmiljø og lønforhold ikke indgår i lovmaterialet. Lolland Kommune finder disse spørgsmål vigtige, men stiller sig tilfreds med de svar til Folketinget, der tidligere er afgivet herom.

Femern Belt Development giver udtryk for den opfattelse, at danske virksomheder bedst muligt sikres ligeværdige muligheder for at konkurrere med uden-



landske virksomheder ved at fastholde de generelle arbejdsmarkedsforhold og øvrige vilkår på det danske arbejdsmarked i de kontrakter, der indgås med hovedentreprenørerne. Femern Belt Development noterer i den henseende byggherrens udsagn om, at man vil gennemføre skærpet kontrol til sikring af efterlevelse af de indgåede aftaler. Femern Belt Development anser endvidere muligheden for opkvalificering af unge og ufaglærte ledige gennem praktikpladser som et væsentligt punkt.

CELF – Center for erhvervsrettede uddannelser Lolland Falster ser positivt på sociale klausuler, som efter CELF's opfattelse vil bidrage til, at det store anlægsprojekt fremmer beskæftigelsen i Danmark og ikke mindst lokalt. CELF bemærker, at Femern A/S har et erklæret mål om at skabe elevpladser svarende til op mod 500 mandeår under anlægsprojektet. CELF finder det væsentligt, at Femern A/S' krav til CSR samt ansættelse af lærlinge til opgaver og arbejdsforhold generelt bliver medtaget i anlægsloven.

Transportministeriet bemærker, at Femern A/S i kontrakterne vil stille en række krav til de entreprenører, der skal stå for anlægsarbejderne, som det fremgår af transportministerens svar på TRU alm. del spørgsmål 717. Der er tale om klausuler og krav, der skal sikre mindstekrav for løn- og arbejdsvilkår, ansættelse af lærlinge, sikkerhed og sundhed, gode boligforhold for byggeriets arbejdere m.v. På alle de nævnte områder har selskabet endvidere en tæt, løbende dialog med arbejdsmarkedets parter.

Femern A/S vil på Femern Bælt-projektet overvåge de kommende entreprenørers overholdelse af kravene til løn- og arbejdsvilkår, lærlingeansættelser, sikkerheds- og sundhedsforhold m.v. og vil have modeller for overvågning af vilkårenes overholdelse i forbindelse med administration af kontrakterne i anlægsperioden.

Transportministeriet finder ikke, at der er behov for at regulere spørgsmålet om krav til løn- og arbejdsvilkår – som på det danske arbejdsmarked traditionelt reguleres ved aftaler mellem arbejdsmarkedets parter – i anlægslovsforslaget.

Ekspropriationsbestemmelserne – udløbsledning og pumpestation

Lolland Spildevand gør gældende, at der med baggrund i de omkringliggende anlægsarbejder foretages et ekspropriativt indgreb i Lolland Spildevands udløbsledning og pumpestation, der efter Lolland Spildevand A/S' opfattelse bliver unyttiggjort af kyst til kyst-projektet.

Lolland Spildevand A/S er af den opfattelse, at unyttiggørelsen betyder, at pumpestationen og udløbsledningen som følge af anlægsprojektet skal genplaceres.



Lolland Spildevand A/S anmoder om, at konsekvenserne for den pågældende pumpestation med udløbsledning medtages i de endelige, konkrete ekspropriationsbeslutninger i anlægslovens §§ 29-33.

Transportministeriet bemærker, at Femern A/S har oplyst, at man er enig i, at konsekvenserne af etablering af det nye landområde foran den pågældende udløbsledning er et indgreb i Lolland Spildevands ledning, som skal erstattes eller løses teknisk for Femern A/S' regning.

Femern A/S kan ikke ud fra høringssvaret bedømme, hvorvidt den eksisterende pumpestation er utilstrækkelig eller skal genplaceres. En stillingtagen hertil vil derfor forudsætte af en nærmere drøftelse af de tekniske forhold.

Femern A/S vil på baggrund af høringssvaret tage kontakt med Lolland Spildevand for en nærmere dialog herom.

Transportministeriet og Femern A/S finder ikke, at det pågældende anlæg med udløbsledning skal omfattes af de konkrete ekspropriationsbestemmelser. I de foreslåede konkrete ekspropriationsbestemmelser (§§ 29 - 33) er kun medtaget de indgreb, hvor der på nuværende tidspunkt er fuldt overblik over konsekvenserne for de berørte lodsejere, samt hvor det haster i forbindelse med kyst til kyst-projektets etablering at få etableret en råderet. Dette er ikke tilfældet her.

Beredskab

Region Sjælland anfører, at det er vigtigt for sundhedsberedskabet, at man anskuer projektet som et samlet projekt og ikke opdelt dels som en anlægs- og byggefase, dels en driftsfase. Der bør foreligge et sikkerhedskoncept for anlægs- og byggefasen, da der i anlægsfasen vil være markante risici i de mange opgaver, der bl.a. er med midlertidige anlæg og støbning.

Region Sjælland anfører endvidere, at det er beredskabets holdning, at man bør etablere en øvelsestunnel samtidig med tunnelbyggeriets anlægs- og byggefase, sådan at den teknisk set følger den udvikling, der vil være under byggeriet af tunnelen. Dermed sikres det, at det samlede beredskab altid er trænet og uddannet i det meget komplekse set-up, der er aktuelt gældende i tunnelen.

Transportministeriet bemærker, at Femern A/S er ved at udarbejde et sikkerhedskoncept for anlægs- og byggefasen, og det forventes, at konceptet i første halvdel af 2015 vil blive forelagt beredskabsmyndighederne i de allerede etablerede arbejdsgrupper:

- *Onshore-arbejdsgruppe på dansk side, bestående af: Sydsjællands og Lolland-Falsters Politi, Beredskabsstyrelsen, Lolland-Falster Brandvæsen og Region Sjælland.*
- *Offshore- arbejdsgruppen, bestående af: Søfartsstyrelsen og Marine-staben (tidligere SOK).*



De mulige ulykkesscenarier i anlægs- og byggefasen adskiller sig væsentligt fra de mulige ulykkesscenarier i driftsfasen, ligesom mulighederne for at forebygge ulykker er væsentligt forskellige i anlægs- og byggefasen, sammenlignet med driftsfasen. Derfor har Femern A/S, efter anbefaling fra beredskabsmyndigheder, der har virket på andre lignende infrastrukturprojekter, valgt at holde sikkerhedskonceptet for en anlægs- og byggefase og for en driftsfase adskilt.

Beredskabsmyndighederne har i anlægs- og byggefasen mulighed for at udanne og træne deres mandskaber i kyst til kyst-tunnelen. Så længe der ikke forekommer vej- og togtrafik i tunnelen, viser erfaringen fra andre tunnelbyggerier, at der er rige muligheder for at træne redningsberedskabet, samtidig med at byggeriet pågår. Det er derfor Femern A/S' vurdering, at en øvelsestunnel ikke er nødvendig i kyst-til-kyst-projektets anlægs- og byggefase.

I forhold til driftsfasen besluttede myndighedsgruppen F-SURR (Femern – Sikkerhed, Uheld, Redning og Rydning) Styregruppe i september 2014 at etablere en arbejdsgruppe, "Øvelsestunnel", som har følgende opdrag:

- 1) Kortlægning af behov for uddannelse og træning af beredskabet i tunnelens driftsfase.
- 2) Kortlægning af muligheder for at opfylde behov for uddannelse og træning enten
 - a) ved brug af allerede eksisterende anlæg eller
 - b) ved brug af et nyt anlæg etableret i forbindelse med Femern-tunnelen.
- 3) Kortlægning af eksisterende tunneler for bane- og/eller vejtrafik med eller uden egen øvelsestunnel.
- 4) Indsamling af erfaringer fra andre eksisterende tunneler, evt. ved at arrangere besøg.
- 5) Udarbejdelse af kravspecifikation for en eventuel Femern-øvelsestunnel.
- 6) Udarbejdelse af beskrivelse af de økonomiske og tidsmæssige aspekter for de alternative løsninger for at opfylde behovet for uddannelse og træning.

Arbejdsgruppen forventes at afrapportere i løbet af 2016.

Transportministeriet bemærker endvidere, at Femern A/S har oplyst, at selskabet alene kan deltage økonomisk ved anlæg af en eventuel øvelsestunnel i det omfang, en sådan tunnel vurderes at være nødvendig ud fra beredskabsmæssige hensyn i forhold til den faste forbindelse.

Baneforlægning ved Åsø

Glumsø Lokalråd/Stationens Venner (Åsø) bemærker, at det i forbindelse med opgraderingen af jernbanen Ringsted – Femern Bælt, hvor de nuværende spor



på strækningen fra Boelhaveskov over Åsø til Glumsø skal flyttes, vil være uheldigt, hvis sporhøjden over strækningen omkring Åsø bliver ca. 2 meter højere end det eksisterende spor. Det anbefales derfor, at strækningen holdes i højde med det eksisterende spor.

Transportministeriet bemærker, at Banedanmark har oplyst, at det kommende spor sideflyttes op mod 200 meter mod vest og lægges i udgravninger og på dæmninger svarende til udgravninger og dæmninger for det eksisterende spor. Det ny spor placeres omtrent i samme højde som eksisterende spor med en højdeforskel på op til 50 cm. Nedgravningen af sporet er desuden gennemført for at minimere stigning/hældning af både hovedsporene og overhalingssporet, hvilket bl.a. reducerer togenes energiforbrug.

Udformningen af projektet er således allerede i overensstemmelse med ønskerne fra Glumsø Lokalråd/Stationens Venner.

Eksisterende baneterræn i Rødbyhavn/jernbaneanlæg Rødbyhavn

Lolland Kommune har noteret sig, at de banearealer, som nedlægges, ikke bliver inddraget i anlægsprojektet. Det gælder både banelegemet fra udfletningen til tunnelen og rangerområdet i Rødbyhavn. Kommunen har i den forbindelse en klar forventning om, at der på nedlagte jernbanearealer foretages de nødvendige forureningsundersøgelser uden udgift for kommunen, og at den fremtidige anvendelse af disse ligeledes kan gennemføres uden udgifter for kommunen.

Det er Lolland Kommunes opfattelse, at disse arealer bør ryddes for overflødig infrastruktur og forureningskilder og føres tilbage til en stand, hvor de kan anvendes til andre formål.

Landsforeningen Danmarks Jernbaner udtrykker forventning om, at infrastrukturen bibeholdes på de eksisterende jernbanearealer. Det bemærkes fra Landsforeningen Danmarks Jernbaner, at banearealerne ved Rødbyhavn ikke er inddraget i anlægsprojektet, herunder både banelegemet fra udfletningen til tunnelen og rangerområdet i Rødbyhavn. Det er opfattelsen, at disse arealer bør blive liggende, og at der bør sikres en fremtidig brug i forhold til havne- og erhvervsområder. Samtidig tilkendegiver foreningen et ønske om, at rangerterrænet i Rødbyhavn ikke nedlægges, men at der skabes fortsat jernbanetilslutning til havn og erhverv på Sydlolland.

Transportministeriet bemærker, at en eventuel oprydning på banearealerne ved Rødby Færgehavn ligger uden for anlægsloufforslagets rammer, da oprydningen på sporarealerne i givet fald først skal gennemføres efter ibrugtagning af den opgraderede og elektrificerede bane fra Ringsted til Femern.

Der er ikke nogen entydig kutyme for håndtering af tidligere banearealer. I forbindelse med anlæggelsen af den faste forbindelse over Storebælt blev arealerne i Nyborg overdraget frit til kommunen, som selv forestod oprydning,



mens der i Korsør var en delvis finansiering af oprydningen. I andre tilfælde er nedlagte strækninger blevet omdannet til sti eller lignende.

Side 14/27

Rute 9 og afkørsel 48

Nakskov Handel tilkendegiver, at der som led i en samlet løsning med fordel kan udvikles en mere direkte vejforbindelse på tværs af Lolland til Femern Bælt-forbindelsen, som også vil gøre adgangen fra Fyn og Jylland mere smidig. Nakskov Handel bemærker, at det har stor betydning for udviklingen af Nakskov by, at der bliver let adgang til betalingsanlægget og den nye station på Sydlolland. Nakskov Handel er endvidere af den opfattelse, at en ny og direkte forbindelse med tilslutning til motorvejen vil have betydning for Nakskovs forbindelser nordpå, uanset at der laves en tilslutning umiddelbart syd for Maribo.

Langeland og Svendborg kommuner har afgivet fælles høringssvar omkring rute 9 og afkørsel 48. Kommunerne opfordrer til, at rute 9 opgraderes i forbindelse med anlægsloven eller umiddelbar tilknytning hertil. Kommunerne anfører i den forbindelse, at en opgradering af ruten over Fyn, Langeland og Lolland til afkørsel 48 Maribo vil medføre store samfundsøkonomiske fordele, herunder store tids- og CO₂mæssige besparelser og øget trafiksikkerhed

Femern Belt Development opfordrer til, at afkørsel 48 omfattes af anlægsloven. Femern Belt Development påpeger nødvendigheden af sammenkoblingen mellem rute 9 og afkørsel 48, således at forbindelsen til Fyn kan kobles sammen med Femern-forbindelsen. Der er blevet udlagt store erhvervsarealer ved afkørsel 48 i forventning hertil. Femern Belt Development anfører vigtigheden af, at det fynske arbejdsmarked og erhvervsliv kan få glæde af Femern-forbindelsen og kan bidrage til rentabiliteten af selve forbindelsen i kraft af en højere trafikvolumen.

Lolland Kommune finder det uheldigt, at den tidligere planlagte opgradering af afkørselsanlæg 48 ved Maribo ikke længere er en del af anlægsprojektet, idet kommunen anfører, at opgraderingen er afgørende for at sikre erhvervsudviklingen i området. Kommunen har lagt opgraderingen af afkørselsanlægget til grund i en ny lokalplan, som snart fremlægges. Såfremt der ikke sker en opgradering, vil en række af kommunens tilsagn om etablering af nye erhvervsvirksomheder blive truet, idet infrastrukturen ikke vil understøtte erhvervsudvidelsen.

Dansk Industri opfordrer til en opgradering af til- og frakørselsanlægget ved afkørsel 48 som led i en mere overordnet opgradering af Sydmotorvejen og mulighederne for opkobling til rute 9. Dog bør opgraderingen ikke være sammenfaldende med anlægsprojektet, men foregå hurtigst muligt herefter.

Transportministeriet bemærker, at afkørsel 48 og en opgradering af rute 9 ikke er en naturlig del af Femern Bælt-projektet, hvorfor disse ikke indgår i anlægslovforslaget.



Klageadgang

Vordingborg Kommune udtrykker bekymring over, at klagemuligheden for borgerne i kommunen i forhold til miljøpåvirkninger vil bortfalde som følge af anlægsloven. Kommunen opfordrer til en nærmere afgrænsning af, hvilke arealer der administreres under anlægsloven, og hvilke der hører under øvrig lovgivning.

Ringsted Kommune udtrykker forståelse for, at anlægsarbejdet vil medføre gener for de nærmeste beboere til projektet. Ringsted Kommune anfører, at bestemmelser, der tilsidesætter klageadgange efter anden lovgivning, kræver proaktiv dialog med de berørte borgere. Kommunen stiller sig til rådighed herfor.

Transportministeriet bemærker, at den indirekte afskæring af klageadgangen med § 12 og den direkte afskæring af klageadgangen i § 13 i lovudkastet er fundet nødvendig af hensyn til projektets fremdrift i anlægsfasen. Det er præciseret i § 13, at der er tale om afskæring af klageadgang vedrørende kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser vedrørende anlægsprojektet, som træffes efter byggeloven, lov om jagt og vildtforvaltning, lov om naturbeskyttelse, lov om vandløb, dog undtagen kapitel 13, lov om skove, lov om vandforsyning mv., lov om kystbeskyttelse, lov om miljøbeskyttelse og lov om råstoffer samt regler udstedt i medfør af disse love. Afskæringen af klageadgangen i §§ 12 og 13 gælder alene under anlægsfasen og finder dermed ikke længere anvendelse, når forbindelsen er anlagt.

Gener i anlægsfasen – turisme

Lolland Kommune angiver, at gener for indbyggere og turister bør begrænses mest muligt. Kommunen foreslår, at gravearbejde så vidt muligt sker uden for badesæsonen. En erstatningsstrand i forbindelse med det vestlige forland forventes etableret så hurtigt som muligt, idet den har afgørende betydning for det betydelige lokale turisterhverv.

Transportministeriet bemærker, at der som beskrevet i VVM-redegørelsen vil blive etableret en ny strand i den vestlige del af det nye landområde, som vil være tilgængelig allerede efter en til to badesæsoner. Kun én strand (Bredfjed) vurderes at blive påvirket af gravearbejdet i den første sommer efter projektstart. Herefter vurderes påvirkningen fra gravearbejdet at være uden betydning for strandene i området. Femern A/S er løbende i dialog med Lolland Kommune om de gener, som anlægsprojektet medfører, med henblik på at sikre, at generne begrænses mest muligt.

Flaskehalsproblemer og trafik i anlægsfasen

DI giver udtryk for bekymringer omkring flaskehalse, som vil kunne skabe problemer for hele produktionen. DI bemærker i den forbindelse bl.a., at der kan komme væsentlig mere trafik til og fra produktionsanlæggene end forventet, og at trafikken kan lægge sig på bestemte tidspunkter. DI bemærker i den forbin-



delse, at der må forudses omfattende lastbilleverancer om morgenen, hvilket vil være sammenfaldende med, at mange medarbejdere på projektet skal møde på arbejde og kommer i bil.

DI er konkret bekymret for, om den udbygning af det lokale vejnet, man har lagt til grund forud for projektet, vil være tilstrækkelig til at afhjælpe den voldsomt øgede trafik. Endvidere giver antallet af rasteplassfaciliteter ved produktionsfaciliteterne og omkring Rødbyhavn anledning til bekymring henset til lastbilchaufførers muligheder for at overholde køre/hviletidsregler. Samtidig noterer DI sig, at Transportministeriet og Femern A/S udviser stor opmærksomhed omkring netop disse forhold.

Transportministeriet bemærker, at der som beskrevet i høringsnotatet til VVM-redegørelsen er der foretaget en kapacitetsanalyse af to kryds på Færgevej (Færgevej/Jøncksvej og Færgevej/Færgestationsvej). Resultatet af denne viser, at trafikken kan afvikles tilfredsstillende under anlægsfasen. Analysen indikerer endvidere, at krydsene er kapacitetsstærke nok til at håndtere op til 70 pct. mere anlægstrafik og stadig kunne afvikle trafikken tilfredsstillende og uden gener for de øvrige trafikkanter.

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

Femern A/S etablerer allerede en alternativ rute til tunnelementfabrikken mv., som skal sikre transport til og fra området, hvis det ikke er muligt at passere broerne på Færgevej. Ruten forløber ad Strandholmsvej fra Havnevej over den eksisterende motorvej og herfra videre i sydgående retning mod Færgevej.

Derudover er der skabt mulighed for, at projektet kan medfinansiere en alternativ vejadgang til Rødbyhavn af hensyn til smidig lokal trafikafvikling i projektets anlægsfase. Vejadgangen vil kunne opretholdes efter anlægsfasen, og byggherreopgaven herfor varetages af Lolland Kommune.

Ringsted som naturligt jernbaneknudepunkt

Ringsted Kommune finder det vigtigt, at hele projektet sættes ind i en større sammenhæng, således at man også indtænker de øst-vestgående forbindelser i Danmark. Ringsted Kommune angiver Ringsted som et naturligt knudepunkt for trafikken i nord-syd og øst-vest Danmark. Kommunen opfordrer til, at det specifikt fremgår af anlægsloven, at Ringsted skal blive et knudepunkt for omstigning mellem landsdelene.

Femern Belt Development beskriver ligeledes vigtigheden af at kunne udnytte den nye jernbanestruktur og Femern Bælt forbindelsen optimalt, blandt andet med etablering af et jernbaneknudepunkt i Ringsted med omstigningsmuligheder. Dette vil også understøtte mulighederne for bosætning, pendling og erhvervsudvikling i Region Sjælland.



Transportministeriet bemærker, at det ligger uden for anlægslovforslagets rammer at prioritere den fremtidige trafik på de enkelte stationer på strækningen. Dette forhold reguleres bl.a. i Transportministeriets kontrakter om jernbanedrift. I baggrundsmaterialet til forslaget til anlægslov (Banedanmarks miljøreddegørelser) findes et eksempel på en mulig fremtidig køreplan.

Spærring af banestrækningerne

DI anfører, at det af bemærkningerne til udkastet til lovforslag fremgår, at opgraderingerne af banestækningen mellem Ringsted og Rødbyhavn vil være totalspærret i godt halvdelen af den treårige periode 2017-2019. Dette er i realiteten en spærring af en international jernbanetraffikkorridor i samfulde tre år. DI har stor forståelse for det nødvendige i baneudbygningen fra enkeltspor til dobbeltspor, elektrificering m.m., og at dette nødvendigvis må medføre spærringer i anlægsfasen.

Der er imidlertid tale om temmelig omfattende spærringer. DI opfordrer derfor til, at spærringerne minimeres mest muligt, og at der både foretages dialog med de lokale pendlere på strækningen og en omfattende informationsindsats, bl.a. på de relevante stationer (inkl. Hamburg og Lübeck), herunder også på andre sprog end dansk af hensyn til internationale rejsende i korridoren.

Transportministeriet bemærker, at Banedanmark har tilstræbt at optimere udførelsen af anlægsprojektet i tæt samarbejde med DSB. Spærring af banen sker i de situationer, hvor arbejderne kun kan udføres, når togtrafikken er stoppet. For at udnytte perioderne, hvor sporet er spærret, mest optimalt, er der planlagt massive arbejder i disse perioder for herved at begrænse antallet af mulige kortere spærringer imellem de lange spærringer.

Banedanmark har i planlægningen gjort mange tiltag for at minimere både længden af lukningerne samt generne for passagererne. Det kan i den forbindelse nævnes, at længden af sporspærringer vil være mindre for trafikken til og fra Næstved og Vordingborg, idet trafikken kan omlægges via Lille Syd-banen i den periode, hvor strækningen mellem Ringsted og Næstved er spærret. Desuden er der etableret midlertidige perronforhold i Orehoved for at reducere rejse længden med bus mest muligt.

Både Banedanmark og DSB er meget opmærksomme på den kommunikation, der er nødvendig over for både de danske pendlere og de internationale rejsende på strækningen og er i den forbindelse også i dialog med DB (Deutsche Bahn). Der arbejdes på en kommunikationsplan for alle typer rejsende, så generne er gennemskuelige og alternativerne med bus er godt beskrevet og forklaret.

Kompensation for administrative udgifter – Lolland Kommune



Lolland Kommune foreslår, at der indføres en regulering, der giver mulighed for at kompensere kommunen for de udgifter, der er forbundet med kommunens administrative myndighedsbehandling af projektet, herunder i forbindelse med de ansøgninger, der vil blive modtaget fra Femern A/S. Lolland Kommune har anslået sine samlede administrative meromkostninger i forbindelse med projektet til 50 mio. kr.

Transportministeriet bemærker, at Lolland Kommune vil få glæde af den økonomiske aktivitet, der skabes i anlægsfasen. Omfanget af kommunens samlede provenu kan ikke kortlægges på nuværende tidspunkt, bl.a. fordi det endnu er for tidligt at estimere, hvor store skatteindtægter kommunen vil opnå. Det må dog antages, at Lolland Kommune blandt andet vil kunne opnå skatteindtægter fra medarbejdere på anlægsprojektet og et grundskyldsprovenu fra produktionsanlægget.

Transportministeriet bemærker endvidere, at der aldrig tidligere har været indført kompensationsordninger af den forslåede art i forbindelse med infrastrukturprojekter i Danmark. Såfremt det viser sig, at Lolland Kommunes administrative myndighedsbehandling samlet set giver anledning til helt ekstraordinære økonomiske byrder for kommunen, vil Transportministeriet dog være indstillet på at drøfte spørgsmålet med Lolland Kommune.

Kompensation for sociale udgifter – Lolland Kommune

Lolland Kommune bemærker, at kommunen risikerer betydelige sociale udgifter, hvis en stor del af arbejdskraften kommer fra andre EU-lande. Kommunen anfører i den forbindelse, at det også på dette område må gælde, at regningen for et internationalt infrastrukturprojekt ikke bør dækkes af kommunens skatteborgere.

Transportministeriet bemærker, at Lolland Kommune vil få glæde af den økonomiske aktivitet, der skabes i anlægsfasen, og at også kommunens sociale udgifter må ses i sammenhæng med de forventede merindtægter, herunder skatteindtægter, som projektet vil generere for kommunen.

Fortsat anvendelse af produktionsanlæg

Femern Belt Development foreslår, at såfremt der viser sig en mulighed for at anvende produktionsanlægget til alternative erhvervsmuligheder, bør et beløb til omkostningerne til en eventuel senere bortskaffelse af anlægget hensættes i en fond.

Lolland Kommune forventer, at de ejendomme eller arealer, som helt eller delvist vederlagsfrit kan overdrages til kommunen, vil blive overdraget vederlagsfrit og i fuldt opryddet tilstand og kun såfremt kommunen selv måtte ønske det. Lolland Kommune ønsker på ingen måde, at overdragelsen skal påføre kommunen nye driftsudgifter.



Lolland Kommune er enig i fjernelsen af produktionsområdet med tilhørende arbejdsplads, når produktionen af tunnelelementer er afsluttet. Det er dog kommunens opfattelse, at det i den sidste del af anlægsfasen vil være vigtigt at genoverveje, om produktionsområdet og arbejdspladsen skal fjernes, eller om det kan anvendes yderligere eller varigt.

DI opfordrer til, at man allerede nu undersøger, hvordan eventuelle krav om erstatningsnatur kan håndteres, så det ikke bliver en hindring, hvis man i løbet af anlægsprocessen finder frem til en efterfølgende erhvervsmæssig anvendelse af hele eller del af produktionsanlægget.

Henrik Hjorth anfører i sit høringssvar forskellige alternative muligheder for udnyttelse af tunnelementfabrikken og produktionsanlæggene generelt efter anvendelse i forbindelse med Femern Bælt-forbindelsen. Henrik Hjorth er i den sammenhæng interesseret i, om anlægsloven giver mulighed for at fortsætte produktionen af tunnelelementer til andre trafikprojekter.

Leo Christensen foreslår, at der i forbindelse med udviklingen og driften af produktionsanlæg og arbejdsplads nedsættes en gruppe med det formål at skabe alternative forretningsområder samt finde investorer, som kan være med til at sikre en fortsat anvendelse af hele eller dele af produktionsanlægget og/eller arbejdspladsen.

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

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

Det er dog en forudsætning for en eventuel overtagelse af tunnelementfabrikken eller overtagelse af arealet til andet formål end forudsat, at dette håndteres som en projektændring i henhold til anlægslovens bestemmelser i forhold til projektets VVM-materiale.

Der er i lovforslagets § 24 skabt mulighed for, at overflødiggjorte arealer, bygninger, anlæg mv. kan overdrages til myndigheder, når disse ikke længere er nødvendige for anlæggelse og drift af anlægsprojektet.

Handicapsikring af materiel, stationer, mv.



Danske Handicaporganisationer giver udtryk for, at der i anlægsloven bør indføjes et kapitel vedr. handicapforhold/tilgængelighed for at imødekomme målene i regeringens handicappolitiske handlingsplan s. 58, hvor det er angivet, at: ”regeringen vil arbejde for, at hensynet til mennesker med handicap inddrages ved nyanskaffelse af tog, ved væsentlige stations- og perronændringer og ved nyanlæg i forbindelse med realisering af midlerne i Togfonden DK.”

Danske Handicaporganisationer finder ikke, at tilgængelighed er indtænkt i lovforslaget til anlægsloven. Endvidere skal den faste forbindelse over Femern Bælt leve op til tre grundlæggende principper: uafhængighed, spontanitet og kompensation. Uafhængighed skal sikre, at flest muligt på egen hånd kan bevæge sig fra A til B. Spontanitet indebærer, at rejsende med handicap ikke må stilles ringere end andre i forhold til spontant at kunne tage kollektiv trafik. Kompensation indeholder en mulighed for assistance for at kunne benytte kollektiv transport.

Danske Handicaporganisationer henviser til, at det er af stor vigtighed, at alt det indkøbte og anvendte materiel i forbindelse med Femern Bælt-forbindelsen – herunder også stationer og platforme – bliver tilgængeligt, det vil sige kan benyttes af handicappede og give mulighed for en spontan rejse. I forbindelse med nye tog skal der i udbudsmaterialet stilles krav om, at togene lever op til kravet om tilgængelighed.

Transportministeriet bemærker, at indkøb af tog ikke reguleres i anlægslovforslaget.

Transportministeriet bemærker endvidere, at Banedanmark har oplyst, at de berørte perroner vil blive udført handicapvenligt, idet de skal leve op til de regler, der gælder herom i EU. Banedanmark går endvidere gerne i dialog med handicaporganisationerne vedrørende tilgængelighed mm. på de stationer, der anlægges eller ændres væsentligt.

§ 28-undersøgelser

Lolland Kommune udtrykker bekymring for anlægslovens § 28, som giver transportministeren hjemmel til at gennemføre undersøgelser på andre lodsejeres ejendom til enhver tid. Det er Lolland Kommunes opfattelse, at disse bestemmelser er for vidtgående og knægtter den private ejendomsret.

Transportministeriet bemærker, at bestemmelsens formål er at sikre, at der kan udføres de fornødne forundersøgelser til anlægsprojektet. Indgreb efter bestemmelsen kan efter omstændighederne give lodsejerne krav på erstatning, jf. lovforslagets § 36. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets §§ 28 og 36.

Alternativ vejadgang til Rødbyhavn



Lolland Kommune bemærker, at den nuværende adgang til Rødbyhavn via Havnegade, der er en flisebelagt hovedgade med heller og andre trafikale begrænsninger, ikke er hensigtsmæssig til intensiv tung transport. For at sikre adgangen forventer kommunen derfor, at der inden den egentlige byggestart etableres en ny adgangsvej ved at forlænge den nuværende Jøncksvej langs med det nuværende Scandlines areal ned til havnearealet.

DI opfordrer til, at Femern A/S og Lolland Kommune sikrer større kapacitet for afviklingen af trafikken lokalt, end det er tilfældet i dag, og som beskrevet i høringsmaterialet.

Transportministeriet bemærker, at projektet kan medfinansiere en alternativ vejadgang til Rødbyhavn af hensyn til smidig lokal trafikafvikling i projektets anlægsfase. Vejadgangen vil kunne opretholdes efter anlægsfasen, og bygherreopgaven herfor varetages af Lolland Kommune.

Godsspor til Business Park Falster (ved Nr. Alslev) og Orehoved Havn

Guldborgsund Kommune giver udtryk for, at kommunen ønsker belyst, om der kan etableres godsspor til Business Park Falster (ved Nr. Alslev) og Orehoved Havn.

Transportministeriet bemærker, at etablering af sidespor i forbindelse med hhv. Business Park Falster og Orehoved Havn ligger uden for rammerne af projekteringsloven for Femern Bælt danske jernbanelandanlæg og derfor ikke har været omfattet af de gennemførte undersøgelser.

Transportministeriet bemærker endvidere, at de danske jernbanelandanlæg i Nørre Alslev omfatter etablering af dobbeltspor som medfører ombygning af det eksisterende perronanlæg. I Orehoved etableres ligeledes dobbeltspor og et ekstra overhalingsspor for godstog. Overhalingsspor kan ikke anvendes til lastning/losning af gods. Skal der foretages lastning/losning, skal der således etableres egentlige sidespor.

Både Orehoved Havn og Business Park Falster er placeret forholdsvis langt fra jernbanen. Skal der etableres sidespor til områderne, vil det medføre et omfattende anlægsarbejde, som ikke er indeholdt i det budget, der ligger til grund for anlægslovforslaget.

Trafikoplægning til Lille Syd

DSB anfører i forhold til trafikoplægning til Lille Syd i forbindelse med, at banen mellem Ringsted og Næstved i 2019 vil blive spærret for trafik i en periode på seks måneder, at denne strækning er enkeltsporet, og at det derfor er begrænset, hvor mange tog der kan afvikles pr. time. For at kunne servicere og befordre pendlere på Sydbanen finder DSB det nødvendigt at afvikle trafikken med de størst mulige togstørrelser, hvilket sandsynligvis vil være 6 dobbelt-



dækkervogne og et lokomotiv, som ud over lokomotivet har en længde på cirka 162 meter og en indstigningshøjde på 60 cm.

Da flere perroner på Lille Syd ikke er gearet til tog med disse dimensioner, vil det efter DSB's opfattelse være nødvendigt at udføre en forlængelse og forhøjelse af flere perroner, således at samtlige perroner – på nær Næstved Nord – vil kunne anvendes til krydsning af to dobbeltdækkertog med seks vogne. I denne sammenhæng anfører DSB, at det bør overvejes at gøre perronerne bredere, således at man foregriber den sikkerhedsmæssige udfordring, der ellers vil opstå, når togene fra 2018 vil køre med højere hastighed på Lille Syd.

Transportministeriet bemærker, at de af DSB anførte ønsker til perronlængder opfyldes i Køge, Tureby og Holme Olstrup, hvor stationerne har en perronlængde på minimum 160 m i begge retninger. Ønsket til perronlængde opfyldes derimod ikke på stationerne i Herfølge og Haslev, hvor perronerne er henholdsvis 144 m og 121 m.

I de drøftelser, der skal gennemføres med DSB vedrørende trafikafviklingen i perioder med sporspærringer, vil bemærkningerne om de manglende perronlængder blive inddraget med henblik på en nærmere afklaring af trafikken på Lille Syd.

Klage over påstået manglende overholdelse af EU- og folkeret samt kvaliteten af de tekniske og miljøfaglige vurderinger af projektet

Dr. W. Mecklenburg anfører i sit høringssvar forskellige kritiske bemærkninger til håndteringen af den miljøretnlige lovgivning på særligt EU-retligt og folkeretligt niveau samt til kvaliteten af de tekniske og miljøfaglige vurderinger af påvirkningerne på miljøet fra anlægsprojektet.

Transportministeriet bemærker, at dokumentationen for projektets miljømæssige påvirkninger til brug for vedtagelse af projektet på dansk side er tilvejebragt i fuld overensstemmelse med de retningslinjer, der følger af nationale, EU-retlige og folkeretlige krav.

Dokumentationen af de miljømæssige påvirkninger er meget omfattende og detaljeret og står fuldt ud mål med projektets kompleksitet, omfang og grænseoverskridende karakter. Offentligheden er under hele projektets forberedelse blevet inddraget i overensstemmelse med alle nationale, EU-retlige og folkeretlige krav.

Processen op til lovforslagets udarbejdelse og dets vedtagelse overholder alle relevante nationale-, EU-retlige og folkeretlige krav. Dette gælder ligeledes håndteringen af alle lovgivningsmæssige krav til teknisk udformning og miljømæssige vurderinger af et projekt af den omhandlede karakter.

Scandlines' høringssvar



Nedenfor redegøres for de enkelte synspunkter i Scandlines' hørings svar og Transportministeriets bemærkninger hertil.

Side 23/27

Scandlines gør gældende, at antagelsen om ophørt færgedrift er forkert, og at der mangler konsistens mellem scenarierne for fortsat færgedrift i forbindelse med trafikprognosen og VVM-rapporten.

Transportministeriet bemærker, at der regnes ud fra forskellige scenarier for færgedrift, fordi der er tale om forskellige analyser med forskelligt indhold. Således regnes der i trafikprognosen på et følsomhedsscenario for at vurdere den faste forbindelse over Femern Bælts økonomiske robusthed, hvis færageselskabet fortsat sejler, mens der i VVM-redegørelsen regnes på scenarier for den færgedrift, der er i dag, for at kunne sammenligne f.eks. støjgener og CO₂-udslip med den faste forbindelse over Femern Bælt.

Scandlines giver udtryk for, at det bør fremgå af anlægsloven, at private og offentligt ejede konkurrenter skal ligestilles, hvad angår fremtidig skiltning og andre lignende forhold.

Transportministeriet bemærker, at lovforslagsudkastet ikke giver nogen særrettigheder for Femern A/S til at regulere skiltning ud over de rettigheder, som Femern A/S tillægges som vejmyndighed for den del af motorvejen, som er ejet af Femern A/S.

Scandlines bemærker, at der angives urigtige og vildledende oplysninger om Femern Bælt-forbindelsens miljøpåvirkninger.

Scandlines tilkendegiver endvidere, at de beregninger, der blev præsenteret i VVM-redegørelsen, ikke afspejler den faktiske udvikling for færgerne. Scandlines oplyser, at der bl.a. er indført ny teknologi på færgerne (hybridteknologi), ligesom der har været andre udviklingstendenser end forudsat. Som konsekvens heraf er CO₂-reduktionen som følge af etableringen af en fast forbindelse efter Scandlines' opfattelse overvurderet.

Scandlines anfører desuden, at det ikke er korrekt, når det i VVM-redegørelsens anføres, at forudsigelserne af emissioner fra færger i 2025 er foretaget af Danmarks Tekniske Universitet.

Transportministeriet og Femern A/S bemærker, at der er sket en teknologisk udvikling, siden VVM-redegørelsen blev udarbejdet, ligesom nye politiske målsætninger er kommet til. Femern A/S har derfor bedt COWI om at opdatere beregninger af CO₂-reduktionen ved en fast forbindelse over Femern Bælt.

Det er COWI's vurdering, at beregningerne i VVM-undersøgelsen af færgerne og de øvrige trafikformers CO₂-udledninger var det bedste bud under de



givne forudsætninger og med de oplysninger, som forelå på daværende tidspunkt, herunder trafikprognoserne fra 2003.

De nye forudsætninger for færgernes fremtidige energiforbrug ændrer ikke ved, at beregningerne viser, at der vil blive tale om en væsentlig besparelse i CO₂-udledning i driftsfasen ved at etablere en fast forbindelse, nemlig knap 160.000 tons CO₂ i 2025 (denne beregning baserer sig på trafikberegninger fra 2003).

De nye trafikprognoser fra 2014 giver ændringer i resultatet af beregningerne af de samlede CO₂-emissioner, men på grundlag af overslagsmæssige beregninger vurderer COWI, at VVM-undersøgelsens konklusioner ikke ændres væsentligt.

COWI's notat med opdaterede beregninger af CO₂-reduktionen er tilgængeligt på www.femern.dk

Scandlines bemærker endvidere, at det i anlægsloven skal anføres, at Scandlines vil blive kompenseret for sine meromkostninger knyttet til de forøgede omkostninger til bunker mm. i forbindelse med en længere sejlroute, forøgelse af den gennemsnitlige hastighed og et væsentligt forøget antal retnings- og hastighedsændringer, og at Femern A/S i videst mulig udstrækning tager hensyn til færgetrafikken og dennes afvikling.

Transportministeriet bemærker, at der – således som det fremgår af VVM-redegørelsen – vil være visse gener for Scandlines' færgeejlads gennem anlægsfasen, som Scandlines på linje med den øvrige skibstrafik må tåle.

Scandlines har været inddraget i en række forundersøgelser af sejladsikkerheden i området. Femern A/S og Scandlines har desuden løbende været i dialog om Femern A/S' forberedende marine aktiviteter, hvilket Femern A/S har en forventning om vil forsætte i selve anlægsfasen.

Transportministeriet og Femern A/S vurderer ikke, at kyst til kyst-projektet vil medføre gener for Scandlines' færgetrafik på en måde eller i et omfang, som vil kunne give anledning til udbetaling af erstatning til Scandlines.

Scandlines anfører desuden, at der efter rederiets opfattelse i bemærkningerne til anlægsloven skal anføres følgende:

1. Femern A/S er ansvarlig for, at der fortsat og uden afbrydelser både i anlægsperioden og efterfølgende vil være adgang som i dag for køretøjer i forbindelse med reparation og vedligehold af den vestlige mole, det tilhørende molehoved og de tilhørende installationer, samt tilstrækkelig elforsyning via kabel som i dag til fyr og andre tekniske installationer såsom tågelys, belysning mm, på vestre molehoved.
2. Scandlines kan ikke drages til ansvar for hverken forurening fra havnebassinene, som måtte trænge ud i kanalerne eller i den indre lagune



med soppebassin, eller for den effekt, der måtte forplante sig til kanalerne og den indre lagune med soppebassin.

3. Femern A/S skal sikre, at opfyldning langs ydermølerne vil foregå således, at generne for Scandlines bliver mindst mulige.
4. Hvis opfyldningen både under anlægsarbejdet eller efterfølgende påfører Scandlines ekstra vedligeholdelsesomkostninger eller lignende, skal Femern A/S kompensere Scandlines for disse.

Scandlines skal efter rederiets opfattelse have ret til hos Femern A/S at opkræve og få betalt omkostningerne til den ekstra oprensning af havnebassinerne og sejlrenden, som er et resultat af anlægsarbejdet eller efterfølgende af f.eks. udformningen af de nye landområder.

Transportministeriet bemærker, at Femern A/S som bygherre er ansvarlig for at tilrettelægge anlægsarbejderne, så afbrydelser og/eller gener for færgetrafikken i videst mulig omfang undgås.

Derudover er Femern A/S erstatningsansvarlig efter de almindelige erstatningsretlige regler samt regler om ekspropriation.

Scandlines bemærker endvidere, at det forhold, at Femern A/S og A/S Femern Landanlæg drager fordele af ubegrænsede statsgarantier og gunstige lån, forhindrer, at der skabes lige konkurrencevilkår.

Under henvisning til Kommissionens beslutning af 15. oktober 2014 vedrørende Øresundsforbindelsen anfører Scandlines, at Femern A/S og A/S Femern landanlæg begge udøver økonomisk aktivitet, som er underlagt EU's statsstøtteregler. Scandlines anfører derfor, at den statsstøtte, som efter Scandlines opfattelse ydes selskaberne, skal godkendes af Kommissionen.

Transportministeriet bemærker, at Kommissionen har godkendt statsstøtten til projekteringsfasen ved sin afgørelse af 14. juli 2009 under statsstøttesag nr. 157/2009 Danmark, ligesom der er sendt en notifikation af støtteforanstaltningerne i anlægs- og driftsfasen til Kommissionen den 22. december 2014.

Scandlines fremfører derudover kritik af trafikprognosen for Femern Bæltforbindelsen og bemærker, at rederiet har bidraget med yderligere talmateriale og synspunkter i forhold til prognosegrundlag.

Transportministeriet bemærker, at Femern A/S har oplyst, at Scandlines' nye talmateriale og synspunkter er blevet vurderet af selskabets rådgivere (BVU/Intraplan) med henblik på eventuel ændring af trafikprognosen. BVU/Intraplan har fastslået, at det nye talmateriale og de nye synspunkter ikke har kunnet føre til ændringer af konklusionerne i trafikprognosen. Der er udarbejdet et tillæg til trafikprognosen, som afspejler BVU/Intraplans vurderinger, og som er tilgængeligt på www.femern.dk



Bilag 1 – ekstern høringsliste

Side 26/27

Regioner og Kommuner:

Bornholms Regionskommune: post@brk.dk
Danske Regioner: regioner@regioner.dk
Faxe Kommune: kommunen@faxekommune.dk
Guldborgsund Kommune: kommunen@guldborgsund.dk
Kommunernes Landsforening: kl@kl.dk
Køge Kommune: raadhus@koege.dk
Langeland Kommune: post@langelandkommune.dk
Lolland Kommune: lolland@lolland.dk
Næstved Kommune: borger@naestved.dk
Region Sjælland: regionsjaelland@regionsjaelland.dk
Ringsted Kommune: ringsted@ringsted.dk
Slagelse Kommune: slagelse@slagelse.dk
Sorø Kommune: soroekom@soroe.dk
Stevns Kommune: stevns@stevns.dk
Svendborg Kommune: svendborg@svendborg.dk
Vordingborg Kommune: post@vordingborg.dk

Interesseorganisationer/virksomheder:

Advokatsamfundet: samfund@advokatsamfundet.dk
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd: ae@ae.dk
Asfaltindustrien: ai@asfaltindustrien.dk
BAT-Kartellet: bat@batkartellet.dk
Brancheforeningen Danske Advokater: mail@danskeadvokater.dk
CyklingDanmark.dk: dcu@dcu-cykling.dk
Cyklistforbundet: dcf@dcf.dk
Danish Operators c/o Maersk Olie og Gas: info@danishoperators.dk
Danmarks Fiskeriforening: mail@dkfisk.dk
Danmarks Idrætsforbund: dif@dif.dk
Danmarks Jægerforbund: post@jaegerne.dk
Danmarks Naturfredningsforening: dn@dn.dk
Danmarks Rederiforening: info@shipowners.dk
Danmarks Skibsmæglerforening: info@shipbrokers.dk
Danmarks Sportsfiskerforbund: post@sportsfiskerforbundet.dk
Danmarks Vindmølleforening: info@dkvind.dk
Danmarks Vækstråd: kontakt@danmarksvækstråd.dk
Dansk Akvakultur: danskakvakultur@danskakvakultur.dk
Dansk Amatørfiskerforening: daff.medlemskontor@live.dk
Dansk Botanisk Forening: dbotfl@mail.tele.dk
Dansk Byggeri: info@danskbyggeri.dk
Dansk Energi: info@danskenergi.dk
Dansk Energi Brancheforening: debra@energibranchen.dk
Dansk Erhverv: info@danskerhverv.dk
Dansk Fritidsfiskerforbund: brm@frederikshavn.dk
Dansk Gartneri: danskgartneri@danskgartneri.dk
Dansk Jernbaneforbund: dj@djf.dk
Dansk Ledningsejerforum: hs@danskenergi.dk
Dansk Metal: metal@danskmetal.dk
Dansk Ornitologisk forening: dof@dof.dk
Dansk Sejlunion: ds@sejlsport.dk
Dansk Skovforening: info@skovforeningen.dk
Dansk Sportsdykker Forbund: dsf@sportsdykning.dk



Dansk Transport og Logistik: dtl@dtl.eu
Danske Handicaporganisationer: dh@handicap.dk
Danske Havne: danskehavne@danskehavne.dk
Danske Maritime: info@danskemaritime.dk
DANVA (Dansk Vand- og Spildevandsforening): danva@danva.dk
DB Schenker A/S: Nils.Agerup.Sabroe@dbschenker.com
Det økologiske råd og selskab: info@ecocouncil.dk
DI: di@di.dk
DI Transport: transport@di.dk
DONG Energy : info@dongenergy.dk
DSB: dsbpost@dsb.dk
Energi- og Olieforum: eof@oliebranchen.dk
ENERGINET.DK: info@energinet.dk
Fagligt Fælles Forbund (3F): 3f@3f.dk
Fonden Femern Belt Development: info@femern.info
Forbrugerrådet: fbr@fbr.dk
Forenede Danske Motorejere: fdm@fdm.dk
Foreningen af rådgivende ingeniører: fri@frinet.dk
Foreningen af Vandværker i Danmark: fvd@fvd.dk
Fritidshusejernes Landsforening: sekretariat.fl@youseepost.dk
Friluftsrådet: fr@friluftsradet.dk
Green Network: sekretariatet@greennetwork.dk
Greenpeace Danmark: info.nordic@greenpeace.org
Landsorganisationen i Danmark (LO): lo@lo.dk
Landbrug & Fødevarer: hoering@lf.dk
Landdistrikternes Fællesråd: mail@landdistrikterne.dk
Movia: movia@moviatrafik.dk
Mærsk Olie & Gas A/S: grpcom@maersk.com
NOAH: noah@noah.dk
DB Schenker A/S: Nils.Agerup.Sabroe@dbschenker.com
Rederiforeningen af 1895: info@shipowners.dk
Scandlines Danmark ApS: scandlines@scandlines.com
Sund & Bælt Holding A/S: info@sbfdk.dk
Spildevandsteknisk Forening : ek@stf.dk
Trafikforbundet: trf@trf.dk
Trafikselskaberne i Danmark: mail@trafikselskaberne.dk
Vindmølleindustrien: danish@windpower.org
Visit Denmark: contact@visitdenmark.com
WWF Verdensnaturfonden: wwf@wwf.dk
Øresundsbro Konsortiet: bht@oresundsbron.com