

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

**Høringssvar til høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark**

På vegne af lodsejerne

Anders Ploug  
Lundegårdsvej  
4970 Rødby

Peder Marcussen  
Darketvej 16  
4970 Rødby

Kjeld Rud Hansen  
Ottelundevej 1  
4970 Rødby

som alle er landmænd og har afvandingsinteresser i området ved Rødby, afgives hermed høringssvar på de dele af Femern projektet, der kommer til at berøre vandløb 40L (Næsbæk) og vandløb 40.6.1 (hovedsageligt rørlagt). Vandløb 40.6.1 ligger opstrøms vandløb 40L.

I forbindelse med etableringen af de nye motorvejsanlæg og udvidelsen af jernbanen omkring Rødby, vil der ske en øget afstrømning af vand til vandløb 40L og vandløb 40.6.1. Dette skyldes at befæstelsesgraden i oplandet til vandløb 40L øges, samt at jernbanedelen af Femern projektet udvides, med øget afstrømning af vand til vandløb 40.6.1 til følge.

Det planlægges at etablere tilbageholdelsesbassiner, genåbne dele af vandløb 40.6.1 samt at etablere natur ved vandløb 40L. Se bilag 1 for reguleringer af vandløbene.

Lodsejerne estimerer, at mindst 350 ha landbrugsjord afvander til 40L.

Området er generelt meget fladt, og dyrkningen af landbrugsarealerne, er betinget af en velfungerende afvanding af landbrugsarealerne. Vandløbene i området er gravet og rørlagt gennem mere end 100 år, og vandløbenes nuværende dimensionering og bundkoter er nøje tilpasset dræningen af landbrugsarealerne.

Enhver ændring af enten dimensioner, bundkoter eller tilstrømning af regnvand til vandløbene, vil grundet områdets flade karakter, kunne betyde at alle 350 ha landbrugsjord får en dårligere afvanding, med deraf følgende nedsættelse i udbytterne.

De ændringer i vandløb 40L og vandløb 40.6.1, der er beskrevet på Femern A/S's dynamiske kort, vil blive kommenteret i dette høringssvar.

### **Vandløb 40L:**

På det dynamiske kort er det beskrevet, at der skal etableres natur. Lodsejerne er blevet orienteret om, at de vandløbsstrækninger, der er markeret på bilag 1 med rød cirkel, skal have ændret skråningsanlæggene således, at vandløbets bredde udvides. Dette sker formentlig for at vandløbet kan aflede de større mængder vand, de befæstede arealer leder til vandløbet.

Vejdirektoratet regnede ved Ønslev Motorvejen på Falster og Lolland med, at der fra befæstede arealer (vejanlæg) afledes ca. 400 mm mere regnvand til vandløbene end tilsvarende landbrugsarealer gør. Ønslev området kan jordbund- og nedbørsmæssigt sammenlignes med Rødby området.

De planlagte tilbageholdelsesbassiner vil forsinke regnvandet når det løber i vandløbene. Men det ændrer ikke ved, at der vil ske en øget og umiddelbart hurtigere tilstrømning af regnvand. En udvidelse af befæstelsesgraden i vandoplandet, svarer til at udvide oplandet, der afvander til vandløbene. Derfor skal vandløbets dimensioner tilpasses således at der ikke sker en forringelse af vandafledningen.

En udvidelse af 40L er derfor nødvendig og ikke kun på en del af strækningen, men hele vejen forbi Rødby og ud til de store kanaler i Rødby Fjord. Det ses allerede i dag, at vandløb 40L, ved større nedbørshændelser kan have svært ved at aflede vandmængderne. Dette bliver kun værre med etablering de befæstede arealer, der skal lede vand til 40L.

Hvis ikke vandløbsstrækningen forbi Rødby bliver udvidet, kommer den til at fungere som en prop. Dette vil give vandspejlsstigninger opstrøms i vandløb 40L og strækningen før Rødby by kommer til at fungere som et vandreservoir. Vandspejlsstigningerne vil andet lige medføre en dårligere afvanding af de ca. 350 ha god landbrugsjord, der afvander til vandløb 40L. En ringere afvanding betyder faldende udbytter og økonomiske tab for lodsejerne.

Vi skal anmode om at Anders Ploug som formand for vandløbslaget for Rødby Fjord oplandet, inddrages i de diskussioner der kommer til at være omkring reguleringen af vandløb 40L.

### **Vandløb 40.6.1:**

På det dynamiske kort fremgår det at man, opstrøms jernbanen, vil genåbne en lille rørlagt strækning af vandløbet. Det er markeret med blå cirkel, på bilag 1.

Denne genåbning er i enhver henseende uforståelig.

Som det kan ses på bilag 1 kommer strækningen til at ligge opstrøms jernbanen og tilbageholdelsesbassinet ved jernbanen. Opstrøms den forslåede genåbning, vil der udelukkende være rørlagte vandløb. Det er mere end utænkeligt, at den strækning fremover vil få et naturindhold, der på nogen måde kan retfærdiggøre ødelæggelsen af det landbrugsareal den åbne strækning kommer til at ligge i. Udover selve vandløbet, vil der også blive krav om udlæg af 9 m. randzoner langs vandløbet. På bilag 2 ses det tydeligt at en genåbning vil medføre, at marken deles op i 2 mindre ukurante stykker, hvor forpløjninger og vendinger samt arealernes størrelse, ødelægger en rationel drift af arealerne fremover.

Da vandløbet fra jernbanen og op til vandløb 40L ikke udvides, vil den genåbnede strækning i vandløb 40.6.1 formentlig kun komme til at fungere som et vandreservoir, på helt sammen måde som det er beskrevet ved 40L. Dette vil betyde højere vandspejl og dermed dårligere afvanding af arealerne op til genåbningen og opstrøms genåbningen.

#### Regnvandsbassiner:

Hvis de 2 vandløbsreguleringer i vandløbene 40L og 40.6.1, er udtryk for, at der er behov for en udvidelse af regnvandsbassinerne, så skal vi opfordre til at det gøres på en måde så det vil forstyrre landbrugsdriften mindst muligt.

De berørte lodsejere og vandløbslaget deltager gerne i en dialog med Lolland kommune og Femern A/S om udvidelsen af vandløbene.

#### Resume:

En større tilledning af vand til vandløbene vil alt andet lige betyde en ringere afvanding af oplandets landbrugsarealer.

En delvis udvidelse af vandløb 40L vil medføre en ringere afvanding af landbrugsarealerne der afvander til vandløbene 40L og 40.6.1. Der bør derfor laves en udvidelse af 40L hele vejen fordi Rødby og ud til kanalerne i Rødby Fjord, for at kunne håndtere de øgede vandmængder i vandløbet, som udvidelsen af motorvejen og anlæggene ved Rødby medfører.

En genåbning af vandløb 40.6.1 vil, grundet åbningens ringe længde og placering opstrøms jernbanen, ikke føre til et øget naturindhold i vandløbet.

Hvis der er behov for yderligere tilbageholdelse af regnvand, bør dette udføres som egentlige regnvandsbassiner og ikke opstuvning i vandløbene.

Ca 350 ha landbrugsjord risikerer en ringere afvanding med de forslag der ligger på tegnbrættet og lodsejerne må forlange, at vandløbene tilpasses de fremtidige vandmængder, der tilføres vandløbene.

Lodsejerne kræver fuld erstatning for ethvert økonomisk tab, som følge af en eventuel forringet afvanding af oplandet til vandløb 40L og vandløb 40-6.1

På vegne af de berørte lodsejere

#### Jens Kahr

Erhvervspolitisk medarbejder

#### DLS

Agrovej 1

Ø. Toreby

4800 Nykøbing F.

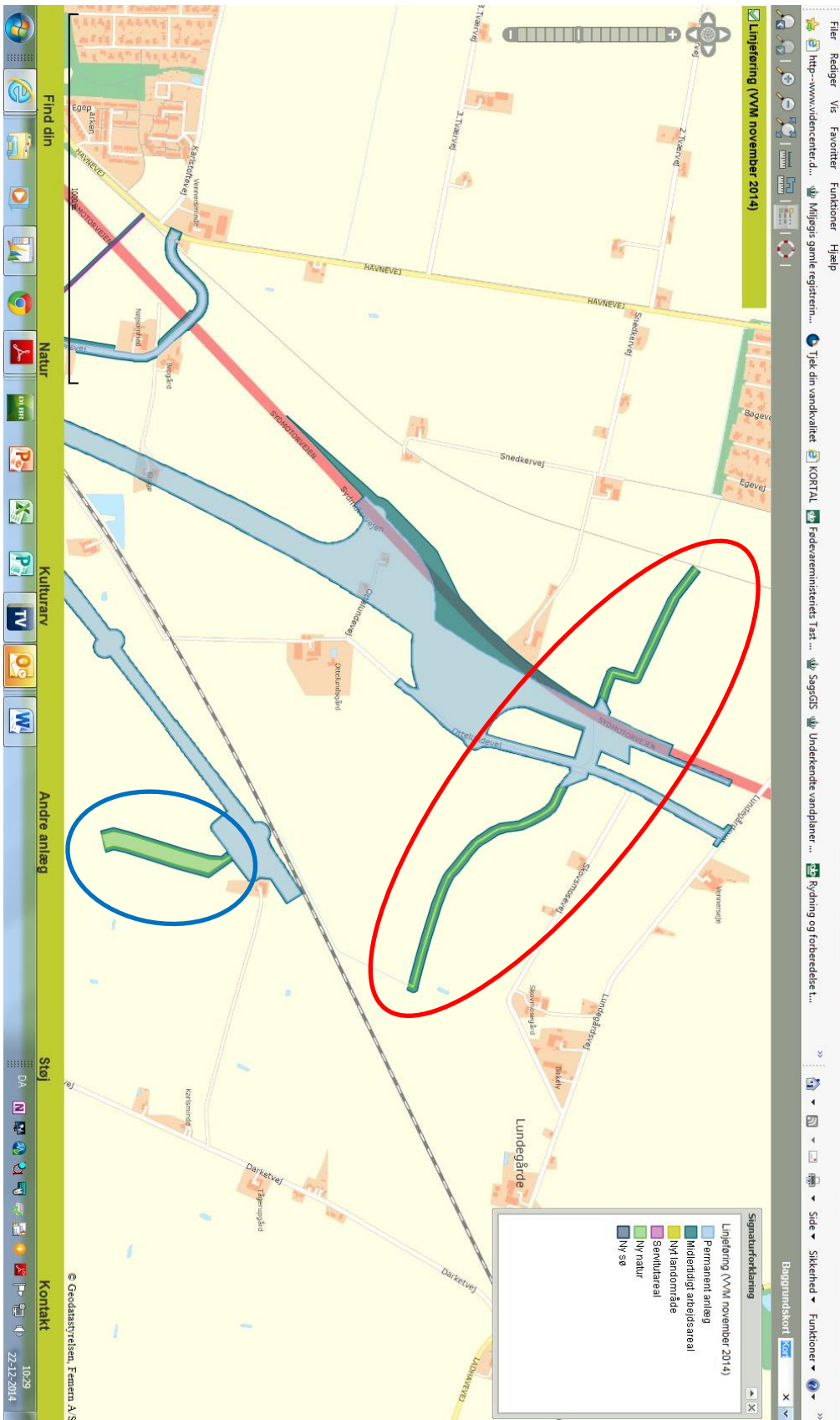
Telefon: 5484 0999

Direkte: 5484 4124

E-mail: [jak@dlsyd.dk](mailto:jak@dlsyd.dk)



# Bilag 1



**FEMERN BÆLT-TUNNELEN** Den faste forbindelse mellem Skandinavien og Tyskland

Miljø og mennesker Overblik Presse og dokumenter FAQ Kontakt Om os

Forberedelsesfasen Anlægsfase Tunnelen Økonomi Regionen

Søg - tryk 'enter'

**Femern**  
*Sound & Bælt*

Baggrundskort Foto

Linjeføring (VVM november 2014)

500 m

© Geodatastyrelsen, Femern A/S

Find din adresse Natur Kulturarv Andre anlæg Støj Kontakt

umenter

