



Transportministeriets departement
Att.: Dorthe Gravgaard
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K
dog@trm.dk

5. januar 2015

Brevid: 3565525
Sagsnr.: 317723

Lolland Kommune
Teknik- og Miljømyndighed

Postadresse

Jernbanegade 7
4930 Maribo

Tlf.: 54 67 67 67
Fax: 54 67 67 68

lolland@lolland.dk
www.lolland.dk

Kontaktperson

Lars Kroer
Teknisk Sekretariat

Tlf.: 54676413
lakr@lolland.dk

Lolland Kommunes hørings svar til forslag til anlægslove for Femern forbindelsen

Forslag til anlægslov for den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg blev offentliggjort af Transportministeriet den 28. november 2014. Høringsfristen varer til den 5. januar 2014. Lolland Kommunes byråd har på mødet den 18. december 2014 behandlet forslaget til anlægslov.

Lolland Kommune har fulgt arbejdet med den faste forbindelse fra starten. For kommunen og det lokale erhvervsliv er det naturligvis meget glædeligt, at processen nu er kommet så vidt, at der er udarbejdet forslag til anlægslov.

Lolland Kommune glæder sig over, at forslaget til anlægsloven indeholder etablering af en ny jernbanestation på Lolland til erstatning for stationen i Rødbyhavn. Kommunen har fra starten haft en klar forventning om, at lokalområdet ikke mistede sin opkobling på den vigtige hovedinfrastruktur, og det er nu kommunens forventning, at denne beslutning følges op med etablering af timedrift, således at stationens fulde potentiale for lokal bosætning og erhvervsudvikling kan realiseres. Kommunen ser samtidig frem til, at stationen kan tages i brug i efteråret 2019 jfr. den oplyste tidsplan.

Kommunen ser også med tilfredshed på, at udformningen af det nye forland er blevet justeret i forhold til det oprindelige forslag. Den opdaterede placering af nye strande og tilknyttet infrastruktur som veje og parkeringsanlæg vil i højere grad tilfredsstille lokale behov. Som tidligere aftalt er der brug for en tæt proces med og inddragelse af Lolland Kommune i detailudformningen af området, så det turistmæssige potentiale udnyttes optimalt. Lolland Kommune ønsker ligeledes at følge det videre arbejde med sikring af den optimale vandgennemstrømning, således at strandene får og bevarer den forventede gode tilstand, både i forhold til bundforhold og vandkvalitet, som der er stillet i udsigt jfr. VVM-redegørelsen.

I § 38 angives det, at Femern A/S bliver ejer af den nye faste forbindelse. Lolland Kommune bemærker, at dette ejerskab også omfatter det nye forland på begge sider af den eksisterende færgehavn. Kommunen har intet ønske om at overtage ejerskab eller driftsforpligtelser i den forbindelse.

Kommunen har bemærket, at lovforslaget omtaler kompensation for udgifterne til beredskabet. Dette bør tydeliggøres, og det bør klart fremgå, at det gælder for både anlægsfasen og den efterfølgende driftsfase. Det er Lolland Kommunes helt klare forventning, at vi bliver fuldt kompenseret for vores andel i de særlige beredskabsopgaver, som påføres kommunen pga. opførelsen og driften af Femern forbindelsen.

Den faste forbindelse over Femern bliver den længste, men ikke den eneste store danske tunnel. Dermed vokser behovet også for træningsfaciliteter til de mange medarbejdere i de forskellige beredskabsgrene. Lolland Kommune foreslår, at muligheden for opbygningen af et særligt tunneltræningsområde i tilknytning til den faste forbindelse undersøges.

Lolland Kommune henleder desuden opmærksomheden på Lolland-Falster Airport, der med fordel kan supplere tiltag på beredskabsområdet og generelt vil være relevant for projektets gennemførelse. Lufthavnens placering ved Holeby – tæt på byggepladsen og i umiddelbar nærhed af den planlagte nye station – gør den velegnet som støttepunkt.

Udover disse punkter, er det Lolland Kommunes opfattelse, at der fortsat er en række forhold i lovforslaget, der bør ændres inden vedtagelsen. Det handler både om at udnytte forbindelsens fulde potentiale og om at sikre, at Lolland Kommunes skatteydere ikke pålægges urimelige udgifter i forbindelse med projektet:

Regional udvikling

Kommunen undrer sig over, at de tidligere fremsatte målsætninger om at bruge den faste forbindelse som en motor for regional vækst og udvikling er helt fraværende fra lovforslaget. I bemærkningerne til projekteringsloven beskrives det, hvordan projektets regionale, erhvervsmæssige muligheder under og efter etableringen af den faste forbindelse skal undersøges og inddrages. Endvidere konstateres det, at det "i forbindelse med en senere anlægslov vil ... skulle undersøges, om der er behov for, at indsatsen styrkes."

Det er der i høj grad behov for.

Lolland Kommune ser etableringen af den faste forbindelse som en enestående mulighed for at skabe varig og bæredygtig udvikling i hele den sydlige del af Region Sjælland og i særlig grad på Lolland-Falster. Det er et område, der i dag er plaget af befolkningstilbagegang, lille økonomisk vækst og manglende kompetencer hos en stor del af arbejdsstyrken. Femern Bælt kan fungere som løftestang for en udvikling af hele området, hvis der også fra statens side er et ønske om at understøtte og investere i denne udvikling.

Det er fortsat kommunens opfattelse, at projektet kan og bør bidrage til den nødvendige opkvalificering af den lokale og regionale arbejdskraft, og at anlægsbyggeriet kan og bør bidrage til udvikling af lokale og regionale arbejdspladser.

En vigtig forudsætning er lokal jobformidling og et tæt samarbejde med de valgte entreprenører om den nødvendige myndighedsbetjening. Lolland Kommune ønsker at

etablere et Femern Agency på eller i umiddelbar tilknytning til byggepladsen, hvor entreprenørerne får én indgang til relevante myndigheder og understøttende ressourcer. Tiltaget er udviklet i tæt samarbejde med Vordingborg og Guldborgsund Kommuner.

Afkørselsanlæg 48

Helt konkret kan kommunen konstatere, at den tidligere planlagte etablering af et opgraderet afkørselsanlæg 48 ved Maribo ikke længere er en del af anlægsprojektet. Dette er overraskende og uforståeligt. En opgradering er afgørende for at sikre erhvervsudviklingen på det, der med den faste forbindelse bliver en af de mest attraktive placeringer langs Sydmotorvejen.

Kommunen ønsker ubetinget, at afkørselsanlægget opgraderes i henhold til de hidtidige planer. De har været lagt til grund for planlægningen af nye erhvervsarealer, og en lokalplan med denne forudsætning vil snarest blive fremlagt. Hvis afkørselsanlæg 48 ikke opgraderes i henhold til de hidtidige planer, kan en række konkrete tilsagn om etablering af nye erhvervsvirksomheder blive truet på grund af u hensigtsmæssig infrastruktur.

Lolland Kommune er bekendt med at alle VVM-spørgsmål er undersøgt, så indarbejdelse af beslutning om opgradering af afkørsel 48 i lovforslaget vil kunne ske uden miljømæssige konsekvenser.

Trafikforbindelser til Langeland, Sydfyn og Vestdanmark

Lolland Kommune anbefaler, at trafikforbindelserne mellem Sydmotorvejen og Svendborgmotorvejen opgraderes. En hurtigere forbindelse vil styrke erhvervsudvikling på Vestlolland, Langeland og Sydfyn, og en hurtigere forbindelse vil samtidig styrke den faste forbindelses trafikgrundlag og økonomi ved at gøre den mere attraktiv som alternativ for trafikanter fra Vestdanmark.

Administrative udgifter

Lovforslaget nævner, at de berørte kommuner - og det må i særlig grad gælde for Lolland Kommune - vil få en række administrative opgaver i forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet.

Den antagelse kan Lolland Kommune til fulde bekræfte. Kommunen har allerede haft betydelige administrative udgifter til anlægsprojektet. Foreløbig er det opgjort til knap 10 mio. kr. og kommunen forventer, at regningen vil blive mindst 50 mio. kr. inden byggeriet er færdiggjort. Til sammenligning udgør hele budgettet til kommunens tekniske forvaltning 19 mio. kr i 2015.

Ved tilsvarende anlægsprojekter har byggetilladelser mv. inden for reservationszonen været en del af anlægsloven. Den valgte udbudsform på Femern betyder, at Lolland Kommune også skal løfte denne opgave, og det vil presse de administrative omkostninger yderligere op.

En række udgifter – f.eks. byggesagsbehandling – kan og vil blive finansieret gennem gebyrer til bygherre og de valgte entreprenører, men andre opgaver omkring f.eks. lokalplanlægning og miljøtilsyn vil direkte belaste Lolland Kommunes budget.

Det er afgørende, at planlægningen af Femern-forbindelsen foregår under helt andre rammer end de ellers sammenlignelige projekter på Storebælt og Øresund. Her var ansvaret og udgifterne til myndighedsbehandlingen delt mellem kommune, amt og stat, men den opgavefordeling blev ændret med strukturreformen. Det er nu "værtskommunen", der skal varetage og betale for langt den største del af planlægnings- og myndighedsarbejdet, selvom et projekt af dette omfang er til gavn for hele samfundet.

Det bør der tages hensyn til i finansieringen af de administrative omkostninger, og kommunen forventer at blive økonomisk kompenseret for disse ekstraordinære administrative omkostninger. Problemstillingen er i øvrigt ikke ukendt for statens egne institutioner. Arbejdstilsynet har f.eks. fået en bevilling på 55 mio. kr. til at løfte de ekstra opgaver med de store anlægsprojekter i Østdanmark.

Det skal understreges, at Lolland Kommune glæder sig til, at Femern A/S og de tilknyttede entreprenører udvider deres aktiviteter i området, og kommunen vil naturligvis bestræbe sig på at levere en effektiv og korrekt myndighedsbehandling til dem – præcis som tilfældet er i forhold til kommunens øvrige virksomheder.

Sociale udgifter

Lolland Kommune påføres en række administrative udgifter, fordi produktionsstedet er placeret på Lolland, men det er ikke den eneste udfordring. Lolland Kommune risikerer også betydelige sociale udgifter, hvis en stor del af arbejdskraften kommer fra andre EU-lande. Lovgivningen indebærer, at Lolland Kommune skal betale alle udgifter til f.eks. sygedagpenge, mens skatteindtægterne går til staten, der så kompenserer alle landets kommuner ligeligt via bloktilskuddet. Det giver ikke mening i en situation, hvor én kommune risikerer at skulle dække sociale udgifter til flere tusind medarbejdere på et ekstraordinært anlægsarbejde.

På begge områder gælder det, at regningen for et internationalt infrastrukturprojekt ikke bør dækkes af Lollands skatteborgere.

Produktionsområdet

Kommunen har bemærket, at lovforslaget anfører, at der helt eller delvist vederlagsfrit kan overdrages ejendomme eller arealer til Lolland Kommune. Kommunen vil i den forbindelse bemærke, at den forventer, at de relevante arealer - f.eks. et afviklet produktionsområde - vil blive overdraget til Lolland Kommune vederlagsfrit, i fuldt opryddet stand og kun i de tilfælde, hvor kommunen ønsker en sådan overdragelse. Overdragelsen bør på ingen måde kunne påføre Lolland Kommune nye driftsudgifter.

Kommunen tilslutter sig, at produktionsområdet med tilhørende arbejdshavn som udgangspunkt fjernes, når produktionen af tunnelelementer er afsluttet. Det er dog også kommunens vurdering, at der skal åbnes mulighed for i den sidste del af anlægsfasen at tage stilling til, om produktionsanlæg og havnefaciliteter skal fjernes,

eller om der kan findes en varig anvendelse. Kommunen har dog noteret sig, at en evt. overtagelse af produktionsområdet af en interesseret part medfører et ansvar for opnåelse af de relevante myndighedstilladelser, en alternativ anvendelse af de store mængder af opgravet materiale som oplagres i tilknytning til produktionsanlægget samt en alternativ lokalisering af den erstatningsnatur som er planlagt i henhold til Femern projektet.

Nedlagte banearealer

Kommunen 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.

Adgang til undersøgelser mv. på privat ejendom

Det anføres i § 28 i lovforslaget, at Transportministeren til enhver tid skal have ret til at gennemføre undersøgelser på andre lodsejeres ejendom. Disse bestemmelser er efter Lolland Kommunes opfattelse alt for vidtgående. Respekten for den private ejendomsret står i dette tilfælde ikke i rimeligt forhold til behovet.

Bekymringen for en rimelig behandling af områdets lodsejere forstærkes af den øjeblikkelige håndtering af ekspropriationsforretninger i området. Det er aldeles utilfredsstillende, at taksationskommissionen ikke har fået tilført de nødvendige ressourcer til at varetage opgaven inden for en rimelig tidsfrist. Det må konstateres, at staten her langt fra lever op til de forventninger, den kommunale administration i øvrigt mødes med i lovforslaget.

Derudover har Lolland Kommuner en række bemærkninger til øvrige forhold:

Gener i anlægsfasen:

Det er helt generelt kommunens forventning, at de lokale gener for indbyggere og turister i Rødbyhavn bør begrænses mest muligt. Gravearbejdet bør i videst muligt omfang ske uden for badesæsonen, og kommunen forventer, at en erstatningsstrand i forbindelse med det vestlige forland etableres hurtigst muligt. Dette er afgørende for det meget betydelige lokale turisterhverv.

Kommunen har bemærket, at lovforslaget anfører, at grundejere, som påføres en støjbelastning, som ligger ud over de støjkriterier, som kommer til gælde for etableringen af Femern forbindelsen, kan kompenseres økonomisk. Dette er både rimeligt og naturligt, og kommunen har en klar forventning om, at erstatninger

fastsættes, således at de berørte grundejere mærkbart bliver kompenseret for de støjmæssige gener, som de udsættes for. Sådanne erstatninger skal naturligvis være uden udgifter for Lolland Kommune.

Støjskærme ved Sydmotorvejen

Lolland Kommune har noteret sig, at den planlagte opgradering af Sydmotorvejen mellem Sakskøbing og Rødby ikke længere er en del af anlægsprojektet. Der vil blot blive udførte nødvendige, mindre miljømæssige afværgende tiltag. Det indebærer, at de tidligere planlagte støjskærme ved Sydmotorvejen bl.a. i forbindelse med Maribo droppes.

Kommunen mener fortsat, at disse støjskærme er en forudsætning for, at beboerne langs Sydmotorvejen ikke udsættes for unødvendige støjgener. Det må mildest talt undre, at lovforslaget på den ene side anerkender behovet for beskyttelse af natur og miljø og på den anden side afviser behovet for at skærme områdets beboere fra de samme skadesvirkninger af en øget trafikmængde.

Strandbeskyttelseslinje

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

Mere konkret forbeholder kommunen sig ret til at byudvikle den del af det vestlige forland, der ikke er omfattet af strandbeskyttelseslinjen jf. naturbeskyttelseslovens § 15. Arealet, nærmere bestemt den del af forlandet, der ligger ret ud for lokalplan 360-34 og kommuneplanramme 360-E18 for Rødbyhavn Erhvervshavn, bør friholdes for strandbeskyttelse jf. Naturstyrelsens almindelige praksis og bør ved kommuneplan og lokalplanlægning inddrages som en del af Rødbyhavns byudviklingsplaner.

Det samme gælder området øst for Rødbyhavn. Her forbeholder kommunen sig ret til at byudvikle ret ud for lokalplanområde 383-211.4 for et erhvervs- og havneområde syd for Hirbosøen. Dette område er heller ikke omfattet af strandbeskyttelseslinjen.

Alternativ vejadgang til Rødbyhavn havn

Lolland Kommune har modtaget nye oplysninger fra forskellige entreprenører om vigtigheden af at have en god vejadgang mellem havnen i Rødbyhavn og produktionsområdet. Den nuværende adgang via Havnegade, der er en flisebelagt hovedgade med heller og andre trafikale begrænsninger, er ikke 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.

Anlægsomkostningerne anslås til 15 mio. kr. En løbende renovering og genopbygning af Havnegade vil blive mindst lige så dyr.

Arbejds- og boligforhold under anlægsarbejdet

Lolland Kommune har bemærket, at standarder for bolig-, arbejdsmiljø- og lønforhold samt målsætningen om etablering af 500 elevårsværk ikke indgår i lovmaterialet.

Lolland Kommune anser disse forhold for vigtige, men er bekendt med og tilfreds med de svar, som tidligere er givet til Folketinget om disse spørgsmål.

I forbindelse med byggeriet vil konsortierne blive pålagt et væsentligt ansvar for CSR (Corporate Social Responsibility) for deres medarbejdere. Lolland Kommune råder over en lang række relevante kultur- idræts- og fritidsfaciliteter. Kommunen er klar til at indgå i et tæt samarbejde med entreprenørerne om stille disse faciliteter til rådighed for medarbejderne. Det er kommunens opfattelse, at dette vil være til fordel for både lokalområdet og projektets ansatte.

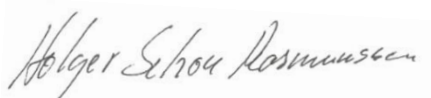
Lolland Kommune er opmærksom på, at en række af de forhold, der kommenteres i kommunens høringssvar, ligger udenfor Transportministeriets ansvarsområde. Dette gælder ikke mindst problemstillingen omkring afledte sociale omkostninger. Kommunen har en forventning om, at der sker en stillingtagen til alle væsentlige problemstillinger uanset fagministeriel ansvarsfordeling.

Videre proces

Lolland kommune vil anbefale, at indsatsen for at skabe lokal og regional udvikling under og efter anlægsfasen også bliver en del af anlægsloven, sådan som Folketinget forudsatte ved vedtagelsen af projekteringsloven. Fra Lolland Kommunes side har vi med høringssvaret påpeget en række problemstillinger og muligheder i tilknytning til anlægsloven.

Vi ser i den forbindelse frem til den fortsatte dialog med Folketinget, Transportministeren, Økonomi- og Indenrigsministeren samt andre relevante statslige myndigheder om realiseringen af Femern forbindelsen, og ikke mindst om hvordan det sikres at forbindelsen også får et lokalt udviklingsperspektiv.

Med venlig hilsen



Holger Schou Rasmussen



Thomas Knudsen