



HØRINGSNOTAT

24. oktober 2023

2023-1351

Høringsnotat

Notat om de indkomne høringssvar vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende land-anlæg i Danmark og lov om Sund & Bælt Holding A/S (Bevareelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn og fravigelse af elforsyningsloven)

1. Høringen

1.1. Høringsperiode

Transportministeriet hørte den 10. juli 2023 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til ovennævnte lovforslag. Høringsfristen udløb den 18. august 2023.

Lovudkastet blev den 10. juli 2023 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.

Herudover blev lovudkastet offentliggjort på Høringsportalen den 10. juli 2023.

1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Nedenfor følger en alfabetisk oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.v.

Ud for hver høringssvar er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget høringssvar, og om høringssvaret i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag.

Oversigten omfatter herudover interessenter, som ikke er blandt de hørte myndigheder, organisationer m.v., men som på egen foranledning har sendt bemærkninger til udkastet til lovforslag. Sådanne interessenter er i oversigten markeret med *.



Høringspart	Hørings-svar mod-taget	Bemærk-ninger	Ingen be-mærknin-ger
Advokatsamfundet			
Andel Energi A/S			
BAT-Kartellet			
*Birthe Lauridsen	X	X	
*Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for "NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø"), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø") og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for "NEJ tak til motorvej på Asnæs")	X	X	
*Cerius-Radius	X	X	
Danmarks Naturfredningsforening			
Danmarks Sportsfiskerforbund			
Dansk Ejendomsmæglerforening			
Dansk Erhverv			



DI	X	X	
Dansk Ornitologisk For- ening			
Dansk Vand- og Spilde- vandsforening			
Danske Boligadvokater			
Danske Havne			
Danske Havnevirksom- heder			
Danske Regioner			
Datatilsynet			
Energiklagenævnet			
Energinet	X	X	
Energitilsynet			
Fagbevægelsens Hoved- organisation			
Foreningen Københav- nertunnelgruppen	X	X	
Friluftsrådet			
Fritidshusejernes Lands- forening			
Kommissarius ved Sta- tens Ekspropriationer på Øerne	X		X
Kommunernes Lands- forening			
Lalandia			



Lolland Kommune	X	X	
*Nicholas Woollhead, formand for Byen for Borgerne – Stop Ly- netteholm	X	X	
Parcelhusejernes Lands- forening			
Region Sjælland	X	X	
Sund & Bælt Holding A/S			
*Søren Stockmarr (med- lem af bestyrelsen for ”STOP motorvej over Samsø”), Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Ni- elsen (medlem af besty- relsen for ”NEJ til Katte- gatforbindelsen og høj- hastighedstog i Vestsjæl- land), Advokat Helle Lokdam (medlem af be- styrelsen for ”STOP mo- torvej over Samsø”) og Jacob Bregnballe (For- mand for bestyrelsen for ”NEJ tak til motorvej på Asnæs”)	X	X	
Trafikstyrelsen			
Ørsted A/S			
3F			

2. Høringsvarene



I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne hørings-svar til det fremsatte lovforslag samt Transportministeriets bemærkninger hertil skrevet med kursiv.

Under pkt. 3 er det opsummeret, hvilke ændringer der er foretaget i forhold til det udkast, som har været i høring. Her omtales også ændringer, som ikke har baggrund i modtagne hørings svar, men er foretaget på ministeriets egen foranledning.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvise til hørings svarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget

2.1.1. Positive tilkendegivelser

Foreningen Københavnertunnelgruppen anfører, at ” Foreningen Københavnertunnelgruppen støtter lovforslaget om at videreføre tunnelfabrik og øvrige produktionsfaciliteter fra Femernforbindelsen, samt sikring af fortsat statsligt ejerskab heraf.

Københavnertunnelgruppen har siden 2005 arbejdet for en østlig ringvej i København og vi finder det helt oplagt, at tunnelfabrikken i Rødby fra omkring 2026/2027 omstilles til at producere sænketunnelelementer til den del af østlig ringvej, der skal forløbe ud for Amager Strand - når der forhåbentlig i god tid inden da, er vedtaget en anlægslov herom. Dermed samtidig sagt, at østlig ringvej må have absolut 1. prioritet i rækkefølgen af mulige projekter, der for fremtiden kan drage nytte af den bevarede tunnelfabrik i Rødby.

Vi hæfter os især ved, at genanvendelse af produktionsfaciliteterne forventes at muliggøre kortere anlægsfaser og billiggørelse af fremtidige anlægsprojekter samt at bidrage til at sikre fastholdelse af de kompetencer på Lolland, som er kommet til med anlæggelsen af Femern Bælt-forbindelsen. Dvs. udover konkret at billig- og smiddiggøre produktionen af østlig ringvej, er der således også nogle mere generelle positive effekter -såvel bæredygtighedsmæssigte som lokal-/regionalpolitiske - ved genbrug af tunnelfabrikken, som vi i høj grad anerkender og glæder os over.”

Lolland Kommune anfører, at ” Lolland Kommune ser med stor tilfredshed på, at der nu er udarbejdet lovforslag med henblik på at



bevare de produktionsfaciliteter ved Rødbyhavn, der er anlagt i forbindelse med Femern Bælt forbindelsen.

Lolland Kommune har gennem længere tid været fortalende for at udnytte den allerede foretagne investering i elementfabrikken. Kommunen er at den klare overbevisning, at en bevarelse af elementfabrikken og arbejdspladsen vil medføre store samfundsmæssige gevinster.

Lokalt vil en bevarelse af elementfabrikken understøtte beskæftigelsen og en fastholdelse af den positive udvikling, som området oplever under anlægsfasen. Det drejer sig både om jobs på selve fabrikken og om afledt beskæftigelse blandt underleverandører inden for bygge/anlæg, virksomhedsservice mv.

Samtidig vil en bevarelse have store samfundsøkonomiske gevinster for det danske samfund i bredere forstand. Investeringen i elementfabrikken i Rødbyhavn er allerede foretaget, og genbruges faciliteterne ved kommende infrastrukturprojekter, kan de realiseres væsentligt billigere. Tilsvarende vil elementfabrikken og arbejdspladsen være oplagte faciliteter i forhold til den voldsomme udbygning af vedvarende energi i Nordsøen og Østersøen, der planlægges i de kommende år.

Endelig er det værd at fremhæve de miljømæssige gevinster ved at bevare fabrikken. Ny infrastruktur og udbygning af den vedvarende energiproduktion vil under alle omstændigheder kræve produktionsfaciliteter på land. Skal disse etableres andre steder, vil der være behov for at inddrage nye arealer og eksisterende naturressourcer.

[...]

Disse bemærkninger ændrer ikke på Lolland Kommunes overordnede vurdering af planerne om at bevare elementfabrikken: En varig produktion vil både ud fra en lokaløkonomisk, en samfundsøkonomisk og en bæredygtighedsbetragtning være en gevinst.”

DI anfører, at ”DI hilser lovforslaget velkomment. At gøre elementfabrikken i Rødbyhavn permanent vil have flere samfundsmæssige fordele. Dels vil det medvirke til at skabe varige arbejdspladser og investeringer lokalt på Lolland og Falster, og dels vil det billiggøre fremtidige store nationale anlægsprojekter til gavn for hele landet.

Det er vurderingen, at det vil være lettere at tiltrække og fastholde kvalificeret arbejdskraft til selve fabrikken og til forsyningskæden,



når fabrikken er permanent og arbejdspladser dermed kan forventes at forblive i områderne. Det giver alt andet lige mere vished og længere fremtidsudsigter for virksomheder og indbyggere, end hvis elementfabrikken rives ned igen om seks-syv år.

Endvidere vil infrastrukturprojekter som fremtidens energiøer, en Østlig Ringvej i København, en fremtidig fast forbindelse over Kattegat og en tredje forbindelse over Lillebælt eksempelvis kunne drage fordel af en permanent elementfabrik og de kompetencer som opbygges over tid.

Endeligt vil det isoleret set give en bedre udnyttelse af den økonomiske investering, samfundet har foretaget i etableringen af elementfabrikken. Det kræver relativt beskedne investeringer at tilpasse den eksisterende fabrik til andre projekter, ift. at skulle opbygge og nedrive tilsvarende fabrikker til hvert formål. Tilsvarende gælder for de besparelser på anvendte råstoffer samt sparet CO₂-udledning fra anlægsfasen af fabrikken.

DI giver derfor lovforslaget sin anbefaling.”

Region Sjælland anfører, at ” Region Sjælland ser med stor tilfredshed på, at der er udarbejdet lovforslag med henblik på at bevare produktionsfaciliteterne koblet til konstruktionen af den faste forbindelse over Femern Bælt.

Bevaringen af produktionsfaciliteterne vil understøtte Regeringens ønske om et Danmark i geografisk balance ved at skabe arbejdspladser, vækst og udvikling i et område uden for de største byer og skabe de bedre vilkår for at drive virksomhed og skabe arbejdspladser i hele landet.

Med Regionsrådets strategi ’Region Sjælland for borgerne’ vil vi skabe bedre muligheder og rammer for borgerne i Region Sjælland. Derfor vil vi drage nytte af synergi og potentialer i Region Sjællands geografi på vejen mod målet om at skabe de rammer, der gør vores region sundere, grønnere og mere lige for alle.

Region Sjælland er fortalere for at drage nytte af den økonomiske investering og de ressourcer, som er bundet i produktionsfaciliteterne til tunnelelementfabrikken til den faste Femern Bælt-forbindelse. Region Sjælland er af den klare overbevisning, at en bevarelse af produktionsfaciliteterne vil medføre store samfundsmæssige gevinster, som kan bidrage til et langt større samfundsmæssigt afkast af Femern Bælt-forbindelsen end oprindeligt beregnet.



Bevarelsen af produktionsfaciliteterne vil medvirke til at fastholde den positive udvikling, som området allerede nu begynder at se konturerne af i anlægsfasen. Beslutningen om at fastholde produktionsfaciliteterne vil gøre de midlertidige perspektiver og potentialer permanente. Det vil sikre jobs knyttet til produktionsfaciliteterne samt indirekte og afledt beskæftigelse blandt underleverandører og servicefag i lokalområdet.

Samtidigt vil det sikre langsigtede udviklingsperspektiver for:

- Arbejdstagere og virksomheder, der leverer ind til produktionsfaciliteterne og kan se sig selv som en del af økosystemet der skabes i området,
- Viden- og uddannelsesinstitutioner, som vil uddanne unge mennesker, opkvalificere arbejdsstyrken samt opsamle og udvikle innovationer og videnmiljøer,
- Borgere og særligt unge mennesker, der kan se en idé i at uddanne sig og etablere sig i området.

Udviklingsperspektiverne understøttes af, at geografien i 2029 bliver landfast med Tyskland. Her arbejder Region Sjælland for at skabe et integreret arbejdsmarked i grænsegeografien, som skal øge adgangen til uddannelse, kompetencer, virksomheder og investeringer.

Sidst, men ikke mindst, er der oplagte miljømæssige gevinster ved at bevare fabrikken. Investeringen i elementfabrikken i Rødbyhavn er allerede foretaget, og genbruges faciliteterne ved kommende anlægsprojekter, så kan disse realiseres både billigere og grønnere. Ny infrastruktur og udbygning af den vedvarende energiproduktion vil under alle omstændigheder kræve produktionsfaciliteter på land. Skal disse etableres andre steder, vil der være behov for at inddrage nye arealer og eksisterende naturressourcer. Derfor understøtter genanvendelsen af produktionsfaciliteterne både direkte og indirekte Regeringens grønne ambitioner i 'Et grønnere, sikrere og stærkere Danmark 2030'. Tilsvarende kan produktionsfaciliteterne og arbejdshavnen oplagt være centrum for udbygningen af vedvarende energi i Nordsøen og Østersøen, der planlægges i de kommende år. En udvikling som vil kunne understøtte STRING/Nordeuropas position, som et verdensledende centrum for grønne løsninger.

Region Sjællands vurderer fra en udviklingsmæssig, samfundsøkonomisk og en bæredygtighedsbetragtning, at bevarelsen af produktionsfaciliteterne i Rødby vil medvirke til at cementere og bygge ovenpå midlertidige effekter som skabes med anlægget af den faste Femern Bælt-forbindelse.”



Transportministeriet noterer sig de positive svar og bemærker hertil samlet, at det på nuværende tidspunkt ikke vides, hvilke projekter der i fremtiden vil anvende produktionsområdet og tunnelementfabrikken.

Herudover henvises der til udkastet til lovforslaget, hvoraf fremgår, at "Genanvendelse af produktionsfaciliteterne forventes at muliggøre kortere anlægsgaser og billiggørelse af fremtidige anlægsprojekter samt at bidrage til at sikre fastholdelse af de kompetencer på Lolland, som er kommet til med anlæggelsen af Femern Bælt-forbindelsen. Bygningsværkerne og arbejdshavnen mv. vurderes at have en teknisk restlevetid på 20-30 år efter produktionen af tunnelementer til Femern Bælt-forbindelsen."

2.1.2. Bevarelse af produktionsområdet ved Rødby Havn m.v.

Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for "NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø"), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø") og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for "NEJ tak til motorvej på Asnæs") anfører: **Løftebrud** – Femern forbindelsen blev aftalt med kravet om en nuløsning for saltvandsindstrømningen til Østersøen og en nedtagning af tunnelementfabrikken med gendannelse af de områder, som fabrikken ødelægger.

Ministeriet kan oplyse – som det også fremgår af det eksterne høringsbrev af 10. juli 2023 - at det fremgår af 'Aftale om Infrastrukturplan 2035' af 28. juni 2021 at partierne bag aftalen om fremtidens veje ser positivt på muligheden for, at Sund & Bælt bevarer den kommende tunnelementfabrik. Det vil fastholde lokale arbejdspladser på Lolland samtidig med, at tunnelementfabrikken kan bidrage til at billiggøre kommende projekter, da der ikke vil være behov for at etablere nye produktionsfaciliteter til projekterne.

I forhold til nuløsning for saltvandsindstrømningen til Østersøen og gendannelse af de områder, som fabrikken ødelægger, henvises der til ministeriets bemærkninger nedenfor under afsnit 2.2.5. Miljøkonsekvensvurdering (MKV) m.v.

Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for "NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø"), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø") og Jacob Bregnballe (Formand



for bestyrelsen for ”NEJ tak til motorvej på Asnæs”) anfører, at det er Ikke en bevaring men et helt nyt projekt – Høringsmaterialet og forslag til anlægslov nævner forskellige ændringer og kalder disse for "projektændringer" og omhandler bl.a.: 1) Ændringen af adgangskanalens retning på kysten fra "skråt indfaldene" til "vinkelret indfaldene"; 2) hævnning af bunden hen over det kystnære beskyttelsesrev ved Lolland; 3) afkortning af det vestlige landvindingsområde på 500 m; og 4) de bevarede ydermoler for arbejds-havnen ved Lolland. Der er tale om et helt nyt projekt og ikke en bevarelse af tunnelementfabrikken. Det er således misinformation at kalde det en bevarelse. Desuden skal et projekt igennem en særskilt proces, inklusiv Espoo høring og aftales med den tyske stat.

Ministeriet kan oplyse, at det foreliggende forslag til anlægslov for bevarelsen af tunnelementfabrikken på Lolland tager afsæt i den udarbejdede MKV-redegørelse, som er sammenfattet i en implementeringsredegørelse, og de projektændringer, som løbende forelægges, vurderes og afgøres af de kompetente myndigheder i takt med udviklingen af Femern Bælt-projektets detaljerede design og udførelse. Adgangskanalens udformning og afkortningen af det vestlige landområde er således godkendte dele af det foreliggende projekt og indgår som sådan i den samlede vurdering af de projektændringer i det marine område, som behandles i MKV for bevarelsen af tunnelementfabrikken.

De kompetente tyske myndigheder er orienteret om forslag til anlægslov for bevarelsen af tunnelementfabrikken, og om at projektændringerne ikke vurderes at medføre væsentlige grænseoverskridende virkninger.

Transportministeriet bemærker endvidere, at tunnelementfabrikken ligger på dansk territorium, ligesom den ikke er genstand for statstraktaten. Spørgsmålet om bevarelse af fabrikken er således alene et dansk anliggende.

Det bemærkes herudover, at allerede i projektets afgrænsningsproces blev det vurderet, at der ikke var risiko for væsentlige grænseoverskridende påvirkninger. Trafikstyrelsen har som myndighed for miljøkonsekvensvurderingen bekræftet denne vurdering, og derfor ikke fundet anledning til en ESPOO-høring af Tyskland eller andre nabolande.

Ministeriet gør endvidere opmærksom på, at projekter følger MKV-reglerne og programmer og planer følger SMV-reglerne. Der er således ikke et krav om, at lave en SMV på et projekt, men



af programmer og planer, hvorfor der således ikke vil blive iværksat en SMV for at tunnelementfabrikken kan bevares, da projektet følger MKV-reglerne.

Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for "NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø"), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø") og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for "NEJ tak til motorvej på Asnæs") anfører: Den danske stat som elementproducent – Hverken anlægsloven for Femern-forbindelsen eller Infrastrukturplanen 2035, eller nogen andre tiltag, har en forventning om at den danske stat skal producere betonelementer på egen fabrik. Det er et meget specielt paradigmeskift i dansk politik og forvaltning.

Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø"), Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for "NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø") og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for "NEJ tak til motorvej på Asnæs") anfører, at Under tegnede vil hermed betvivle at resultatet af lovforslaget er lovligt.

1. Lovforslaget vil drive staten ind i at opbygge en fabrik til fabrikation af betonelementer uden at have konkrete projekter til disse betonelementer ud over dem der skal anvendes til Femernforbindelsen.
2. Dermed er staten pludselig aktør i et marked for betonelementfabrikker. Det er ikke lovligt i henhold til EU-regler.
3. Det vil også give tunnelementfabrikken og derved staten en fortrinsstilling ved senere projekter ved at staten kan byde ind med elementer til en kunstig lav pris. Det vil være i strid med EUs konkurrenceregler.
4. At staten ingen konkrete planer har for hvilke fremtidige anlægsprojekter, der skal leveres til, fremgår af nedenstående "Baggrundsmateriale" med anmodning om aktindsigt til Sund og Bælt d. 06-08-2023 og Sund og Bælts svar d. 15-08-2023 (af svaret er kun det med gult interessant).

Ministeriet gør samlet hertil opmærksom på, at det fremgår af udkastet til lovforslaget, at "Når lovforslaget er vedtaget, vil der blive analyseret en konkret organiseringsmodel. En mulig model



kan være, at Sund & Bælt Holding A/S ikke har en aktiv rolle og derved ikke er involveret i forretningsmæssige beslutninger, men at Sund & Bælt Holding A/S udbyder en koncession på driften, indgår lejeaftaler eller tilsvarende. Efter vedtagelse af lovforslaget fastsætter transportministeren gennem vedtægterne for Sund & Bælt Holding A/S, den præcise organisering på baggrund af en aftale i forligskredsen herom, hvori blandt andet en businesscase for bevarelse af tunnelementfabrikken indgår.

Overdragelse af ejerskabet af produktionsfaciliteterne fra Sund & Bælt Holding A/S til et nyt selskab vil først blive effektueret, når transportministeren træffer beslutning herom. Bestyrelsen i Sund & Bælt Holding A/S skal godkende stiftelsen af det nye selskab.”

Den danske stat kommer således ikke til at producere betonelementer, men lovforslaget har til formål at sikre det fornødne retlige grundlag for at bevare produktionsområdet og produktionsfaciliteterne ved Rødbyhavn, når fremstillingen af tunnelementer til Femern Bælt-forbindelsen er afsluttet. Ejerskab i Sund & Bælt-koncernen sikrer endvidere, at produktionsfaciliteterne er under statslig kontrol og kan stilles til rådighed i forbindelse med gennemførelse af statslige projekter.

Ministeriet skal endvidere bemærke, at der ikke er truffet beslutning om konkrete projekter, der i fremtiden vil kunne anvende produktionsområdet, og herunder tunnelementfabrikken. Genanvendelsen af produktionsfaciliteterne forventes at muliggøre kortere anlægsgfaser og billigørelse af fremtidige anlægsprojekter samt at bidrage til at sikre fastholdelse af de kompetencer på Lolland, som er kommet til med anlæggelsen af Femern Bælt-forbindelsen. Herudover vil en bevarelse af produktionsområdet også potentielt medføre lavere risici ved – og hurtigere færdiggørelse af – fremtidige projekter. Samtidig skal det sikres, at produktionsfaciliteternes eventuelle overskudskapacitet også kan komme det private marked til gavn. Anvendelse af produktionsfaciliteterne kan således benyttes til statslige såvel som private projekter. Herudover fremgår det af udkastet til lovforslaget, at ”Der er forskellige løsninger til en mulig model for det fremtidige ejerskab, f.eks. via en fraspaltning af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne fra Femern A/S og overdragelse heraf til et andet selskab i koncernen. Der kan også ske en aktivoverdragelse, fusion eller indskud af produktionsfaciliteterne som apportindskud i et nyt selskab. Uagtet hvilken model der vælges, vil overdragelsen ske inden for selskabslovens almindelige regler og uden nogen former for statsstøtte i det nye selskab.”



Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for "NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø"), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø") og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for "NEJ tak til motorvej på Asnæs") anfører: Manglende økonomiske beregninger – Høringsmaterialet er uden en rapport eller andet over økonomisk forhold ved det nye projekt. Forslag til anlægslov nævner at "*Femern A/S vil således økonomisk blive stillet, som hvis projektet var gennemført som oprindeligt besluttet, og selskabet vil således hverken opnå en gevinst ved bevarelsen af produktionsfaciliteterne eller blive pålagt omkostninger herved.*" Hvem skal betale for eventuelle omkostninger og hvad viser beregningerne / estimaterne?

Ministeriet oplyser, at det fremgår af udkastet til lovforslaget, at "Endelig indebærer lovforslaget, at der indføres en hjemmel i lov om Sund og Bælt Holding A/S til, at Sund & Bælt Holding A/S eller et selskab ejet af Sund & Bælt Holding A/S bemyndiges til, efter transportministerens beslutning, at stifte et selskab, som har til formål at indtræde som den fremadrettede ejer af tunnelelementfabrikken og arbejdshavn mv. ved Rødbyhavn, jf. bilag 8. Bestyrelsen i Sund & Bælt Holding A/S skal godkende stiftelsen af selskabet. Bestyrelsen i Sund & Bælt Holding A/S skal også godkende det stiftede selskabs vedtægter, herunder ændringer i disse. Væsentlig beslutninger i relation til ejerskabet, organiseringen og lignende af det stiftede selskab, skal ligeledes forelægges og godkendes af bestyrelsen i Sund & Bælt Holding A/S. Når lovforslaget er vedtaget, vil der kunne arbejdes videre med en model og analyseres nærmere for det fremtidige ejerskab og organisering, herunder i dialog med markedet. Det tænkes, at en mulig model kan være, at Sund & Bælt Holding A/S ikke har en aktiv rolle og derved ikke er involveret i forretningsmæssige beslutninger, men at Sund & Bælt Holding A/S udbyder en koncession på driften eller på anden måde udbyder driften. Efter vedtagelse af lovforslaget fastsætter transportministeren hurtigst muligt, gennem vedtægterne for Sund & Bælt Holding A/S, den præcise organisering på baggrund af en aftale i forligskredsen herom.

Det bemærkes i den forbindelse, at en eventuel påvirkning af Femern Bælt-projektets økonomi vil blive neutraliseret ved overdragelsen. Femern A/S vil således økonomisk blive stillet, som hvis projektet var gennemført som oprindeligt besluttet, og selskabet vil således hverken opnå en gevinst ved bevarelsen af produktionsfaciliteterne eller blive pålagt omkostninger herved."



Herudover fremgår det af udkastet til lovforslagets almindelige bemærkninger, at ”Det danske samfund har behov for, at der er produktions- og udskibningsfaciliteter til blandt andet fremtidige infrastrukturprojekter, der blev aftalt i Infrastrukturplanen 2035 eller til andre store anlægsprojekter. Det er Transportministeriets vurdering, at ejerskabet af produktionsfaciliteterne bør forblive i statsligt regi med henblik på at sikre, at adgangen til produktionsfaciliteterne bevares, samt at fremtidige statslige infrastrukturprojekter, får adgang hertil. Samtidig skal det sikres, at produktionsfaciliteternes eventuelle overskudskapacitet også kan komme det private marked til gavn.

Sund & Bælt Holding A/S har stor erfaring med at gennemføre store anlægsprojekter og at drive kritisk infrastruktur. Transportministeriet vurderer derfor, at ejerskabet af produktionsfaciliteterne mest hensigtsmæssigt bør forblive i Sund & Bælt-koncernen. Ejerskab i Sund & Bælt-koncernen sikrer endvidere, at produktionsfaciliteterne er under statslig kontrol og kan stilles til rådighed i forbindelse med gennemførelse af statslige projekter.

Det foreslås derfor, at Sund & Bælt Holding A/S eller et selskab ejet af Sund & Bælt Holding A/S bemyndiges til, efter transportministerens beslutning, at stifte et selskab, som har til formål at indtræde som den fremadrettede ejer af tunnelementfabrikken, arbejdshavn m.v. ved Rødbyhavn. Ejerskabet af produktionsfaciliteterne foreslås dermed udskilt i et selvstændigt selskab på linje med selskabets øvrige aktiviteter, men uden statsgaranti svarende til koncernens kommercielle selskaber. Den nærmere selskabsretlige organisering vil ske inden for selskabslovens almindelige regler og vil således kunne ske ved spaltning, aktivoverdragelse, fusion, apportindskud eller på anden vis. Der vil med den foreslåede bestemmelse kunne ske koncernintern overdragelse af produktionsfaciliteterne ved Rødbyhavn.

Når lovforslaget er vedtaget, vil der blive analyseret en konkret organiseringsmodel. En mulig model kan være, at Sund & Bælt Holding A/S ikke har en aktiv rolle og derved ikke er involveret i forretningsmæssige beslutninger, men at Sund & Bælt Holding A/S udbyder en koncession på driften, indgår lejeaftaler eller tilsvarende. Efter vedtagelse af lovforslaget fastsætter transportministeren gennem vedtægterne for Sund & Bælt Holding A/S, den præcise organisering på baggrund af en aftale i forligskredsen herom, hvori blandt andet en businesscase for bevarelse af tunnelementfabrikken indgår.



Overdragelse af ejerskabet af produktionsfaciliteterne fra Sund & Bælt Holding A/S til et nyt selskab vil først blive effektueret, når transportministeren træffer beslutning herom. Bestyrelsen i Sund & Bælt Holding A/S skal godkende stiftelsen af det nye selskab.

Staten vil - via Sund & Bælt Holding A/S - bevare kontrollen over produktionsområdet og produktionsfaciliteterne, og staten kan gøre sin indflydelse gældende i forhold til ejerskabet, organiseringen m.v. via selskabets generalforsamling. Det foreslås i forlængelse heraf, at vedtægterne for selskabet, og ændringer heri, skal godkendes af Sund & Bælt Holding A/S.

Derudover foreslås det, at væsentlige beslutninger i relation til ejerskabet, organiseringen og lignende af tunnelementfabrikken skal godkendes af Sund & Bælt Holding A/S. Beslutninger af denne karakter skal i medfør af lovforslaget forelægges til Sund & Bælt Holding A/S' beslutning, evt. på en generalforsamling, inden den effektueres. Det bemærkes hertil, at vedtægterne for Sund & Bælt Holding A/S tilsvarende skal tilpasses, således at det heraf fremgår, hvordan Sund & Bælt Holding A/S eller et selskab ejet af Sund & Bælt Holding A/S fremadrettet skal varetage ejerskabet af tunnelementfabrikken, arbejdshavnen m.v. ved Rødbyhavn.”

Ministeriet bemærker herudover, at Femern A/S - med forligskredsens tilslutning - har indgået en betinget tillægsaftale med FLC om at bevare og overtage produktionsområdet, når produktionen af tunnelementer til Femern Bælt-forbindelsen er afsluttet. Tillægsaftalen er betinget af, at der opnås lovhjælp til, at Femern A/S bevarer produktionsområdet.

Sund & Bælt tænkes at skulle stifte et selskab, der ejer produktionsfaciliteterne. Den nærmere selskabsretlige organisering vil ske inden for selskabslovens almindelige regler og vil således kunne ske ved spaltning, aktivoverdragelse, fusion, apportindskud eller på anden vis.

Efter vedtagelse af lovforslaget fastsætter transportministeren gennem vedtægterne for Sund & Bælt Holding A/S, den præcise organisering på baggrund af en aftale i forligskredsen herom, hvori blandt andet en businesscase for bevarelse af tunnelementfabrikken indgår. Femern A/S vil økonomisk blive stillet, som hvis projektet var gennemført som oprindeligt besluttet, og selskabet vil således hverken opnå en gevinst ved bevarelsen af produktionsfaciliteterne eller blive pålagt omkostninger herved. Udgifter til bevarelse af produktionsfaciliteterne vil blive tilregnet det nye selskab, der ejer produktionsfaciliteterne.



Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for ”NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for ”STOP motorvej over Samsø”), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for ”STOP motorvej over Samsø”) og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for ”NEJ tak til motorvej på Asnæs”) anfører: Vil en bevarelse medføre betaling til Femern Link Contractors (FLC) – Femern A/S har lavet en aftale med FLC ”om, at FLC ikke skal fjerne arbejdshavnen og nedrive produktionsfaciliteterne.” Har eller vil denne aftale medføre betaling til FLC?

Ministeriet bemærker, at der skal ske betaling til FLC for løsøre og knowhow. Ministeriet henviser endvidere til ministeriets svar ovenfor.

Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for ”NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for ”STOP motorvej over Samsø”), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for ”STOP motorvej over Samsø”) og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for ”NEJ tak til motorvej på Asnæs”) anfører: Hvem finansierer Projektændringerne – Det fremgår ikke hvem der skal betale for projektændringerne eller hvad projektændringerne koster. Hvad koster f.eks. en hævning af bunden, etc. og er disse ændringer indregnet i anlægsarbejdet for Femern?

Ministeriet bemærker, at omkostninger for projektændringer tager man fra Femern Bælt-projektets reserver. Ministeriet henviser endvidere til ministeriets svar ovenfor.

Birthe Lauridsen anfører under emnet Firmakonstruktion, at ”I bemærkninger til lovforslaget (side 9 top) står der: ”Når lovforslaget er vedtaget, vil der kunne arbejdes videre med en model og analyseres nærmere for det fremtidige ejerskab og organisering, herunder i dialog med markedet. ”Hvad med borgerne? Kommer der en ny høring når det er på plads.

Det er af væsentlig betydning for borgerne idet selskabskonstruktionen har indflydelse på hvor let / svært det bliver at holde selskabet fast på hensyn til miljø og lokale borgere. Og hvor meget selskabet, der kommer til at være ejer, skal gøre i den henseende.”

Transportministeriet bemærker, at der vil ske borgerhøring i forbindelse med eventuelle miljøkonsekvensvurderinger af fremtidige infrastrukturprojekter eller andre store anlægsprojekter, hvor produktionsfaciliteterne forudsættes anvendt.



Birthe Lauridsen anfører under emnet Tomgang, at ” På side 19 i bemærkninger til loven står der at det bliver et selskab uden statsgaranti.

Hvad hvis ingen af de andre projekter bliver til noget, hvem betaler så for tomgangsvedligeholdelsen? Er det Sund & Bælt (dvs. priserne på Storebælt osv).? Hvad hvis firmaet går konkurs???

Hvor længe må/skal det stå i tomgang inden man skal beslutte at der skal ske noget andet på anlægget? Uden beslutning om det, kan vi risikere at det står i tomgang i 20-30 år (den forventede tekniske levetid)?

Det mener jeg at der skal tages stilling til inden loven kan vedtages.”

Transportministeriet bemærker, at det følger af udkastet til lovforslaget, at ”Endelig indebærer lovforslaget, at der indføres en hjemmel i lov om Sund og Bælt Holding A/S til, at Sund & Bælt Holding A/S eller et selskab ejet af Sund & Bælt Holding A/S bemyndiges til, efter transportministerens beslutning, at stifte et selskab, som har til formål at indtræde som den fremadrettede ejer af tunnelementfabrikken og arbejdshavn mv. ved Rødbyhavn, jf. bilag 8. Bestyrelsen i Sund & Bælt Holding A/S skal godkende stiftelsen af selskabet. Bestyrelsen i Sund & Bælt Holding A/S skal også godkende det stiftede selskabs vedtægter, herunder ændringer i disse. Væsentlig beslutninger i relation til ejerskabet, organiseringen og lignende af det stiftede selskab, skal ligeledes forelægges og godkendes af bestyrelsen i Sund & Bælt Holding A/S. Når lovforslaget er vedtaget, vil der kunne arbejdes videre med en model og analyseres nærmere for det fremtidige ejerskab og organisering, herunder i dialog med markedet. Det tænkes, at en mulig model kan være, at Sund & Bælt Holding A/S ikke har en aktiv rolle og derved ikke er involveret i forretningsmæssige beslutninger, men at Sund & Bælt Holding A/S udbyder en koncession på driften eller på anden måde udbyder driften. Efter vedtagelse af lovforslaget fastsætter transportministeren hurtigst muligt, gennem vedtægterne for Sund & Bælt Holding A/S, den præcise organisering på baggrund af en aftale i forligskredsen herom.

Det bemærkes i den forbindelse, at en eventuel påvirkning af Femern Bælt-projektets økonomi vil blive neutraliseret ved overdragelsen. Femern A/S vil således økonomisk blive stillet, som hvis projektet var gennemført som oprindeligt besluttet, og selskabet vil således hverken opnå en gevinst ved bevarelsen af produktionsfaciliteterne eller blive pålagt omkostninger herved.”



Viser det sig, at der ikke er brugere af anlægget, skal der tages stilling til, hvorvidt om produktionsområdet skal tages ned. Det kan ligeledes bemærkes, at eventuelle tomgangsperioder kommer ikke til at berøre de andre infrastrukturselskaber.

Birthe Lauridsen anfører under emnet Arbejdskraft, at ”Både i bemærkninger til lovforslag og i MKR er brug af ”lokal arbejdskraft” nævnt.

Hvordan tænkes det håndteret ved en bevarelse? Hvad hvis elementfabrikationen f.eks. ved udbud ender med at gå til et Italiens firma der ønsker at bruge lad os sige; Philippinere? Så er der vel ingen mulighed for at det bliver lokal arbejdskraft??

Der skal skrives noget sikkerhed ind hvis det skal tages alvorligt.”

Transportministeriet bemærker, at det er ikke muligt at indskrive i lovforslaget, at arbejdskraften på elementfabrikken skal komme fra lokalområdet eller have en bestemt nationalitet, men statsborgere uden for Norden, et EU, EØS-land eller Schweiz skal have arbejdstilladelse for at arbejde i Danmark.

I miljøkonsekvensvurderingen er det vurderet, at den fortsatte drift af elementfabrikken vil skabe nye arbejdspladser, idet det lokale erhverv kan få en rolle i relation til driften af produktionsområdet. Det vurderes endvidere at omfanget af den øgede beskæftigelse afhænger af, om medarbejderne primært bor og opholder sig i camp-området eller interagerer med lokalområdet.

Erfaring fra Femern-projektet viser, at danske virksomheder vinder en stor andel af udbuddene på projektet. Fra august 2023 har ca. 485 danske virksomheder været aktive på Femern-projektet, ud af et samlet antal på ca. 710 virksomheder. Heraf kommer ca. 116 virksomheder fra Lolland Kommune og Guldborgsund Kommune.

Transportministeriet bemærker herudover, at ”lokal arbejdskraft” ikke fremgår nogen steder i lovforslaget. Ministeriet skal således præcisere, at det fremgår af de almindelige bemærkninger under indledningen til lovforslaget, at ”Genanvendelse af produktionsfaciliteterne forventes at muliggøre kortere anlægsfaser og billiggørelse af fremtidige anlægsprojekter samt at bidrage til at sikre fastholdelse af de kompetencer på Lolland, som er kommet til med anlæggelsen af Femern Bælt-forbindelsen.”



Lolland Kommune bemærker: ”S.7 Lovbemærkninger: Det anføres, at tunnelfabrikken skal bevares for at sikre en anvendelse for fremtidige anlægsprojekter. Dette er efter kommunens opfattelse en unødvendig begrænsning, idet produktionsområdet, hvis det bevares, naturligvis skal kunne anvendes til alle relevante projekter. Kommunen foreslår, at der i stedet skrives ”fremtidige anlægsprojekter og anden udnyttelse af samfundsmæssig værdi såsom vindmøller m.m.””

Transportministeriet bemærker, at der i udkastet til lovforslaget ikke ligger en begrænsning af fremtidige anlægsprojekters adgang til at benytte produktionsområdet.

Lolland Kommune anfører, at ”Nedtagelse af tunnelfabrik: Nedtagelse af tunnelfabrikken fremgår fortsat af anlægsloven. Det er vigtigt, at der tages hånd om nedtagning og reetablering af området, hvis faciliteterne på et tidspunkt ikke længere er anvendelige. Lolland Kommune gør opmærksom på, at FLC hidtil har haft denne opgave som en del af deres projekt. Der vil derfor skulle findes finansiering til en evt. nedtagning, og det er vigtigt, at Femern A/S eller hvem der måtte eje tunnelfabrikken i fremtiden pålægges at finde en entreprenør til denne opgave.”

Ministeriet skal hertil bemærke, at det fremgår af udkastet til lovforslaget under afsnit 3.4.2., at ”Det tænkes, at en mulig model kan være, at Sund & Bælt Holding A/S ikke har en aktiv rolle og derved ikke er involveret i forretningsmæssige beslutninger, men at Sund & Bælt Holding A/S udbyder en koncession på driften eller på anden måde udbyder driften. Efter vedtagelse af lovforslaget fastsætter transportministeren hurtigst muligt, gennem vedtægterne for Sund & Bælt Holding A/S, den præcise organisering på baggrund af en aftale i forligskredsen herom.” Der vil blive tale om en bygherreleverance, hvorfor ansvaret flyttes til ejeren, som i første omgang er Femern A/S.

2.1.3. Behov for bevarelse af produktionsområdet

Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for ”NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for ”STOP motorvej over Samsø”), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for ”STOP motorvej over Samsø”) og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for ”NEJ tak til motorvej på Asnæs”) anfører: Er der et behov for en bevaring af tunnelementfabrikken – Det er fremført at begrundelsen for en bevaring af tunnelementfabrikken er



understøttelse af andre infrastrukturprojekter, bl.a. Kattégatforbindelsen og Østre Ringvej. Gennemførelsen af begge disse projekter og især en eventuel Kattégatforbindelse, er yderst tvivlsomme og endnu ikke godkendte.

Byen for Borgerne – Stop Lynetteholm anfører, at ”Der er ikke brug for tunnelementfabrikken ved Rødby Havn i fremtiden, når først anlægget af Fehmern Bælt-forbindelsen er gennemført. Foreningen ”Byen for Borgerne – Stop Lynetteholm” vil derfor opfordre til at lovforslag om videreførelse/bevarelse af fabrikken enten ændres betydeligt eller slet ikke fremsættes.

”Byen for Borgerne – Stop Lynetteholm” har forståelse for at man ønsker statslige investeringer i etablering af arbejdspladser på Lolland. Produktion af vindmøllefundamenter kan være en relevant opgave, men den kræver på ingen måde en facilitet af de samme dimensioner som den nuværende tunnelementfabrik. Vindmøllefundamenter er derfor ikke en tilstrækkelig begrundelse for en videreførelse af fabrikken. Som borgere i Danmark mener vi at statslige investeringer i arbejdspladser på Lolland skal fremme og ikke forsinke Danmarks vej til klimaneutralitet og opfyldelse af de nationale mål for reduktion af klimagasser.

Tanken med at videreføre tunnelementfabrikken er først og fremmest at bygge flere infrastrukturanlæg til fremme af biltransport. Det vil føre til anvendelse af enorme mængder af beton og have betydelige negative følger for klimaet på et tidspunkt, hvor vi i Danmark har brug for det stik modsatte. Fabrikken ønskes for eksempel anvendt til produktion af tunnelementer til anlæg af den såkaldte Østlige Ringvej (ofte også kaldet ”Havnetunnelen”) øst om Amager i København.

Der er ikke truffet nogen beslutning om at Østlig Ringvej skal etableres, men alene beslutning om at gennemføre en VVM. Det er derfor helt utidigt og der er tale om en tilsidesættelse af processen med borgerinddragelse og relevante ekspertinput i København, såfremt man beslutter at foretage investeringen i elementfabrikken på nuværende tidspunkt. Den forventede stigning i biltrafikken i København vil blive forværret med Østlig Ringvej og vil desuden skabe store udfordringer med trængsel på indfaldsvejene til København.

Ved at investere i en bevarelse af tunnelementfabrikken binder man skatteydernes midler til at fortsætte med at investere i forældet teknologi med forældede og klimaskadelige materialer. Det



synes vi ikke er klogt at gøre. Vi vil derfor foreslå at en eventuel lov om bevarelse af et produktionsanlæg ved Rødby Havn omtænkes i en helt anden retning.”

Ministeriet skal hertil samlet bemærke, at der ikke er truffet beslutning om konkrete projekter, der i fremtiden vil kunne anvende produktionsområdet, og herunder tunnelementfabrikken. Genanvendelsen af produktionsfaciliteterne forventes at muliggøre kortere anlægsfaser og billiggørelse af fremtidige anlægsprojekter samt at bidrage til at sikre fastholdelse af de kompetencer på Lolland, som er kommet til med anlæggelsen af Femern Bælt-forbindelsen. Herudover vil en bevarelse af produktionsområdet også potentielt medføre lavere risici ved – og hurtigere færdiggørelse af – fremtidige projekter. Samtidig skal det sikres, at produktionsfaciliteternes eventuelle overskudskapacitet også kan komme det private marked til gavn. Anvendelse af produktionsfaciliteterne kan således benyttes til statslige såvel som private projekter.

Dertil kommer at det er vurderet, at en bevarelse af produktionsområdet samlet vil have en potentiel positiv betydning for klimaet i forhold til referencescenariet. Vurderingen bygger på, at det undgås at opføre og nedtage et nyt, tilsvarende produktionsområde et andet sted.

Herudover henviser ministeriet til det anførte under afsnit 3.4.2. i udkastet til lovforslaget, hvoraf fremgår, at ”Det danske samfund har behov for, at der er produktions- og udskibningsfaciliteter til blandt andet fremtidige infrastrukturprojekter, der blev aftalt i Infrastrukturplanen 2035 eller til andre store anlægsprojekter.”

Bevarelse af tunnelementfabrikken vil sikre, at den investering, der allerede er gjort i fabrikken ikke mistes ved nedrivning – men bruges videre til fremtidige projekter. De fremtidige anlægsprojekter som benytter fabrikken til at producere elementer hertil, vil kunne bruge ny teknologi.

Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for ”NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for ”STOP motorvej over Samsø”), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for ”STOP motorvej over Samsø”) og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for ”NEJ tak til motorvej på Asnæs”) anfører: Forudsætning for bevarelse af tunnelementfabrikken er ikke til stede - En af forudsætningerne for bevarelse af tunnelementfabrikken er levering af elementer til en eventuel Kattegatforbindelse og da



en Kattegatforbindelse ikke kan besluttes, grundet ødelæggende effekt på Østersøen, er grundlaget for en bevarelse af tunnelementfabrikken ikke til stede.

Ministeriet skal oplyse, at det ikke er en forudsætning for bevarelse af tunnelementfabrikken, at der skal kunne leveres elementer til en eventuel Kattegatforbindelse. Ministeriet henviser til ministeriets svar netop ovenfor.

2.1.4. Statsaftale mellem Tyskland og Danmark - Statstraktaten
Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for "NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø"), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø") og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for "NEJ tak til motorvej på Asnæs") anfører, at Statsaftale mellem Tyskland og Danmark, er Tyskland inddraget? – Aftalen er baseret på en nulløsning og nedtagning af tunnelementfabrikken og det er forventeligt at Tyskland og EU skal spørges og give godkendelse. Hverken Tyskland eller EU er blevet spurgt. Desuden nævner aftalen at miljøforhold skal besluttes i samarbejde, men vurderes nationalt.

Ministeriet skal henvise til ministeriets bemærkninger nedenfor under afsnittet Miljøkonsekvensvurdering (MKV).

Birthe Lauridsen anfører under emnet EU-udbud, at "Jeg har ikke kunnet finde noget hverken i MVR eller i bemærkninger til loven om hvordan reglerne omkring EU-udbud skal håndteres. Tunnel-elementer og andet er formodentlig så omfangsrigt at det skal i udbud.

Skal det være det firma der vinder udbuddet der skal drifte fabrikken?? Hvad hvis de har deres egen fabrik i forvejen f.eks. På Polens nordkyst og ikke vil bruge Rødby Havn?

Hvordan forventer man at det påvirker håndteringen af miljø- og borgerhensyn?

Det mener jeg skal håndteres i loven."

Transportministeriet bemærker, at når lovforslaget er vedtaget, vil der kunne arbejdes videre med en model og analyseres nærmere for det fremtidige ejerskab og organisering, herunder i dialog med markedet. En mulig model kan være, at Sund & Bælt Holding A/S ikke har en aktiv rolle og derved ikke er involveret i forretningsmæssige beslutninger, men at Sund & Bælt Holding A/S udbyder en koncession på driften eller på anden måde udbyder driften. Fremtidige statslige infrastrukturprojekter eller andre



statslige anlægsprojekter, der kan produceres på produktionsfaciliteterne, vil selvstændigt skulle i EU-udbud.

Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for "NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø"), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø") og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for "NEJ tak til motorvej på Asnæs") anfører, at Tyskland skal høres ved anden disposition af selskabets (Femern) anparter – Ifølge Artikel 6 stk. 4 i Bekendtgørelse af traktat af 3. september 2008 med Tyskland om en fast forbindelse over Femern Bælt af 13/04/2010 skal "en overdragelse eller en anden disposition over selskabets anparter, hvor 50 pct. eller mere af aktierne overdrages til ikke-statsligt kontrollerede enheder, skal Forbundsrepublikken Tysklands samtykke til hovedvilkårene dog foreligge inden overdragelsen. Ved overdragelse af mindre end 50 pct. af aktierne skal Forbundsrepublikken Tyskland høres." Forslag til anlægslov indebærer "at der indføres en hjemmel i lov om Sund og Bælt Holding A/S til, at Sund & Bælt Holding A/S eller et selskab ejet af Sund & Bælt Holding A/S bemyndiges til, efter transportministerens beslutning, at stifte et selskab, som har til formål at indtræde som den fremadrettede ejer af tunnelementfabrikken og arbejdshavn mv. ved Rødbyhavn, jf. bilag 8." Er den tyske stat blevet spurgt og hvad var dets kommentar?

Ministeriet skal henvise til ministeriets bemærkninger nedenfor under afsnit 2.2.5. Miljøkonsekvensvurdering (MKV). Herudover bemærkes det, som ovenfor anført, at tunnelementfabrikken ligger på dansk territorium, ligesom den ikke er genstand for statstraktaten. Spørgsmålet om bevarelse af fabrikken er således alene et dansk anliggende.

Ministeriet gør herudover opmærksom på, at det fremgår af udkast til lovforslaget om bevarelse produktionsområdet ved Rødbyhavn og fravigelse af elforsyningsloven, at under de almindelige bemærkninger punkt 3.4 om Ejerskabet af produktionsfaciliteterne, at:

"Sund & Bælt Holding A/S har stor erfaring med at gennemføre store anlægsprojekter og at drive kritisk infrastruktur. Transportministeriet vurderer derfor, at ejerskabet af produktionsfaciliteterne mest hensigtsmæssigt bør forblive i Sund & Bælt-koncernen. Ejerskab i Sund & Bælt-koncernen sikrer endvidere, at produktionsfaciliteterne er under statslig kontrol og kan stilles til rådighed i forbindelse med gennemførelse af statslige projekter.



Det foreslås derfor, at Sund & Bælt Holding A/S eller et selskab ejet af Sund & Bælt Holding A/S bemyndiges til, efter transportministerens beslutning, at stifte et selskab, som har til formål at indtræde som den fremadrettede ejer af tunnelementfabrikken, arbejdshavn m.v. ved Rødbyhavn. Ejerskabet af produktionsfaciliteterne foreslås dermed udskilt i et selvstændigt selskab på linje med selskabets øvrige aktiviteter, men uden statsgaranti svarende til koncernens kommercielle selskaber. Den nærmere selskabsretlige organisering vil ske inden for selskabslovens almindelige regler og vil således kunne ske ved spaltning, aktivoverdragelse, fusion, apportindskud eller på anden vis. Der vil med den foreslåede bestemmelse kunne ske koncernintern overdragelse af produktionsfaciliteterne ved Rødbyhavn.

Når lovforslaget er vedtaget, vil der blive analyseret en konkret organiseringsmodel. En mulig model kan være, at Sund & Bælt Holding A/S ikke har en aktiv rolle og derved ikke er involveret i forretningsmæssige beslutninger, men at Sund & Bælt Holding A/S udbyder en koncession på driften, indgår lejeaftaler eller tilsvarende. Efter vedtagelse af lovforslaget fastsætter transportministeren gennem vedtægterne for Sund & Bælt Holding A/S, den præcise organisering på baggrund af en aftale i forligskredsen herom, hvori blandt andet en businesscase for bevarelse af tunnelementfabrikken indgår.

Overdragelse af ejerskabet af produktionsfaciliteterne fra Sund & Bælt Holding A/S til et nyt selskab vil først blive effektueret, når transportministeren træffer beslutning herom. Bestyrelsen i Sund & Bælt Holding A/S skal godkende stiftelsen af det nye selskab.”

Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for ”NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for ”STOP motorvej over Samsø”), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for ”STOP motorvej over Samsø”) og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for ”NEJ tak til motorvej på Asnæs”) anfører, at Er Fællesudvalget i statstraktaten nedsat og hørt? – Ifølge Artikel 20 i Bekendtgørelse af traktat af 3. september 2008 med Tyskland om en fast forbindelse over Femern Bælt af 13/04/2010 skal der nedsættes et fællesudvalg til varetagelse af artikel 2, stk. 3 og er dette udvalg nedsat og har det diskuteret en eventuel bevarelse af tunnelementfabrikken? Vi anmoder herved om aktindsigt i forelæggelse af bevarelse af tunnelementfabrikken for udvalget, hvem udvalgets medlemmer er og eventuelle referater fra møder hvor bevarelse af tunnelementfabrikken er fremlagt.



Endvidere anføres det, at Er Konsultationsorganet i statstraktaten nedsat og hørt? – Ifølge Artikel 19 i Bekendtgørelse af traktat af 3. september 2008 med Tyskland om en fast forbindelse over Femern Bælt af 13/04/2010 skal der nedsættes et Konsultationsorgan "til formål at drøfte spørgsmål af regional interesse" og en bevarelse af tunnelementfabrikken med begrænsning af saltvandsindstrømningen, påvirkning af bundfauna og vandkvalitet i Femern Bælt, må betegnes som af regional interesse. Er dette Konsultationsorgan nedsat og har det diskuteret en eventuel bevarelse af tunnelementfabrikken? Vi anmoder herved om aktindsigt i forelæggelse af bevarelse af tunnelementfabrikken for Konsultationsorganet, hvem Konsultationsorganets medlemmer er og eventuelle referater fra møder hvor bevarelse af tunnelementfabrikken er fremlagt.

Ministeriet bemærker, at det ovenfor anførte besvares som aktindsigt, hvorfor nærmere herom ikke fremgår af dette høringsnotat.

2.1.5. Statsstøtte, konkurrenceforvridning m.v.

Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for "NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø"), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø") og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for "NEJ tak til motorvej på Asnæs") anfører: Statsstøtte og konkurrenceforvridning – Formålet med bevarelse af tunnelementfabrikken er "*at sikre et fortsat statsligt ejerskab af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne*" og "*at muliggøre kortere anlægsfaser og billiggørelse af fremtidige anlægsprojekter*", og "*at produktionsfaciliteternes eventuelle overskudskapacitet også kan komme det private marked til gavn.*" Det er statsstøtte og minder om statsstøtteordninger for skibsværfter i 1970'erne. Andre producenter af elementer vil have højere priser, hvorved anlægsloven er konkurrenceforvridende. De omtalte eventuelle anlægsprojekter vil opnå fordele af billigere elementer, hvorved andre projekter, det være sig private eller offentlige, forholdsvis fordyres. Projekter der kan opnå fordele af elementer fra den statsejede elementfabrik vil opnå støtte fra politisk side på bekostning af andre projekter, der ikke kan, f.eks. projekter til grøn omstilling.

Ministeriet skal oplyse, at det fremgår af udkastet til lovforslaget om bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn og fravigelse af elforsyningsloven, at "Der er forskellige løsninger til en mulig model for det fremtidige ejerskab, f.eks. via en fraspaltning



af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne fra Femern A/S og overdragelse heraf til et andet selskab i koncernen. Der kan også ske en aktivoverdragelse, fusion eller indskud af produktionsfaciliteterne som apportindskud i et nyt selskab. Uagtet hvilken model der vælges, vil overdragelsen ske inden for selskabslovens almindelige regler og uden nogen former for statsstøtte i det nye selskab.”

Transportministeriet kan ligeledes bemærke, at der lægges op til, at Sund & Bælt A/S eller et selskab ejet af Sund & Bælt Holding A/S bemyndiges til at stifte et selskab, der ejer produktionsfaciliteterne uden statsgaranti svarende til koncernens kommercielle selskaber og således uden statsstøtte og med respekt for EU's konkurrenceregler.

Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for ”NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for ”STOP motorvej over Samsø”), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for ”STOP motorvej over Samsø”) og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for ”NEJ tak til motorvej på Asnæs”) anfører også: Statsstøtte og EU Kommissionens kendelse fra 2020 – EU Kommissionens kendelse om statsstøtte fra 2020 understreger at statsstøtte ikke er accepteret af kommissionen. Kendelsen sætter en forventning op for tilbagebetaling af statslånene. Tunnelementfabrikken er en integreret del af budgetterne for Femernforbindelsen og det er ikke klart, hvordan en bevarelse af tunnelementfabrikken opfattes i forhold til denne kendelse. Elementfabrikken tænkes anvendt i 20-30 år, hvilket går ud over de 16 år for tilbagebetaling, kendelsen fra EU Kommissionen opererer med.

Ministeriet skal henvise til ministeriets svar ovenfor.

Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for ”NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for ”STOP motorvej over Samsø”), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for ”STOP motorvej over Samsø”) og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for ”NEJ tak til motorvej på Asnæs”) anfører endvidere: Giver EU Kommissionen statsstøtte - Europa-Kommissionen har givet støtte ad flere omgang til Femernforbindelsen: 1.351 mio. kr. til projektets projekteringsfase og forberedende anlægsarbejder 2007-2015; 4,4 mia. kr. til projektets anlægsarbejde 2017-2023; 4 mia. kr. til projektets anlægsarbejde 2022-2025; 266 mio. kr. til projektering af udbygningen af de danske jernbaneland-anlæg; 875 mio. kr. til det igangværende anlægsarbejde mellem



Ringsted og Nykøbing Falster; og 29 mio. kr. til detailprojektering af udbygning af jernbanen mellem Nykøbing Falster og syd for Holeby. Vil bevarelsen af tunnelementfabrikken modtage støtte, direkte eller indirekte, fra EU Kommissionen? Og i tilfælde af at EU Kommissionen støtter tunnelementfabrikken er der tale og statsstøtte fra EU Kommissionen?

Ministeriet skal henvise til ministeriets svar ovenfor.

2.1.6. Høringsmaterialet og lovforslaget

Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for "NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø"), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø") og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for "NEJ tak til motorvej på Asnæs") anfører: Høringsmateriale og forslag til anlægslov utilstrækkelig – Vores holdning, er at høringsmaterialet, de udfærdigede rapporter, kortgrundlag og selve forslaget til anlægslov, er utilstrækkeligt gennemarbejdet til at danne grundlag for en lov, der omhandler elementer af stor vigtighed og bevågenhed, hvorfor vi indstiller at forslaget trækkes tilbage. Der er reel usikkerhed om, hvorvidt sikkerheden i verdens længste sænketunnel er tilstrækkeligt varetaget. Konsekvenser på saltvandsindstrømningen er ikke tilstrækkeligt belyst.

Sp. 6.1 Vil ministeren trække forslaget tilbage?

Det er Transportministeriets opfattelse, at både høringsmaterialet, Miljøkonsekvensrapporten (MKV'en), kortgrundlag og selve udkastet til lovforslaget er tilstrækkeligt gennemarbejdet. Der henvises herudover til de øvrige bemærkninger i nærværende høringsnotat.

Ministeriet bemærker endvidere, at som det fremgår af udkastet til lovforslaget, er det Folketingets vedtagelse af lovforslaget der vil udgøre godkendelsen af de udførte miljøkonsekvensvurderinger. Derfor fremsættes lovforslaget naturligtvis.

2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget

2.2.1. Fravigelse af bygningsreglementet

Birte Lauridsen anfører under emnet **Bygningsreglement**, at "I bemærkninger til loven (side 13) står der at bygningsreglementet



ikke skal gælde for de eksisterende bygninger og anlæg. Fordi fabrikken er opført uden ansvar for bygningsreglementet. Kun for nye ting.

Jeg kan sagtens se at det kan blive besværligt at skulle lave noget om og det vil nok også koste nogle penge.

Men Bygningsreglementet er vedtaget af en årsag (beskyttelse af mennesker) og der er forskel på en midlertidig fabrik og en der skal ligge 30 - 40 år. (Estimat i bemærkninger til loven: Teknisk levetid 20 - 30 år ud over Femern byggeriet).

Jeg synes at man skal prioriterer menneskers sikkerhed højest og lade bygningsreglementet gælde. Er der mangler der ikke KAN ændres må der søges dispensation således at det bliver vurderet hvor vigtigt det er for sikkerheden.”

Transportministeriet bemærker, at den pågældende bestemmelse har alene til formål at fravige byggelovens § 16, stk. 1, der vedrører ansøgning om byggetilladelse, og bygningsreglementet. Byggelovens øvrige regler vil fortsat finde anvendelse for produktionsområdet, herunder krav til brandsikkerhed. Dertil kan nævnes, at arbejdsmiljølovens bestemmelser også er gældende, herunder kravet om at arbejdsstedet skal indrettes, så det sikkerheds- og sundhedsmæssigt er fuldt forsvarligt.

Ministeriet bemærker i forlængelse heraf, at det fremgår af udkastet til lovforslaget under de specielle bemærkninger, at ”Det foreslåede indebærer, at det produktionsområde og de produktionsfaciliteter, der opføres til etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt samt i forbindelse med nødvendige aktiviteter til bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne, ikke udløser krav om byggetilladelse og overholdelse af bygningsreglementet. Kommunen skal således ikke foretage nogen byggesagsbehandling som følge af, at produktionsfaciliteterne har ændret karakter fra at være midlertidig til at skulle bevares. Derudover foreslås det, at ombygninger af de anlæg, der er opført som midlertidige til brug for anlæggelsen af Femern Bælt-forbindelsen heller ikke fremadrettet udløser krav om byggetilladelse efter byggelovens § 16, stk. 1 og overholdelse af bygningsreglementet. Det er ikke hensigten med ændringen, at eventuelle fremtidige nye bebyggelser, tilbygninger, ombygninger, ændringer eller lignende af produktionsområdet eller produktionsfaciliteterne, der går ud over bevarelsen af produktionsområdet eller produktionsfaciliteterne, der opføres til etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt, skal omfattes af disse undtagelser. Såfremt der sker eventuelle fremtidige nye bebyggelser, tilbygninger, ændringer eller lignende af produktionsområdet eller produktionsfacili-



teterne, som omfattes af de omhandlede bestemmelser i byggeloven og bygningsreglementet, vil dette kunne udløse krav om byggetilladelse og overholdelse af bygningsreglementet.”

2.2.2. Fravigelse af elforsyningsloven

Energinet anfører, at ” Ad afsnit 3.2.4 i det fremsendte forslag:

”3.2.4. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning Elforsyningslovens krav til eldistributionsvirksomheder tager ikke sigte på en virksomhed som Femern A/S, og det vil være vanskeligt for Femern A/S at efterleve kravene i elforsyningsloven. Det er derfor fundet hensigtsmæssigt at undtage Femern A/S fra elforsyningslovens anvendelsesområde og i stedet bemyndige transportministeren til at fastsætte nærmere regler for denne del af Femern A/S’ virksomhed. UDKAST 15 Det foreslås på denne baggrund, at Femern A/S i sin egenskab af infrastrukturforvalter for jernbaneforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt undtages fra reglerne i elforsyningsloven på samme måde som Banedanmark, og at transportministeren tilsvarende bemyndiges til at fastsætte nærmere regler for Femern A/S’ eldistributionsaktiviteter i denne sammenhæng.”

Lovforslaget omhandler alene Femern A/S, men ikke Femern Landanlæg A/S. Elforsyning til kørestrøm er derfor kun omfattet for tunnelen, jf. det fremsendte ændringsforslag.

Energinet har løbende været i dialog med Femern-koncernen vedrørende levering af kørestrøm til Femernforbindelsen generelt. Her er Energinet blevet orienteret om, at Femern Landanlæg A/S skal eje kørestrømsforsyningen på land, hvorfor Energinet og Femern har indgået nettilslutningsaftale omkring netop dette. Afhængig af ejerskabsfordelingen mellem Femern Landanlæg A/S og Femern A/S til kørestrømsforsyningen bør det verificeres, at de selskaber som leverer kørestrømsforsyning i Femern-koncernen, også har den nødvendige hjemmel hertil (eller undtagelse fra elforsyningsloven).”

Transportministeriet bemærker, at undtagelsen angår og er begrænset til Femern A/S. Emnet tages videre i dialogen med Energinet og Sund & Bælt Holding A/S.

Energinet anfører endvidere, at ”Ad forslag til § 12, stk. 5 Formuleringen ”Lov om elforsyning finder ikke anvendelse på Femern A/S’ elforsyningsaktiviteter. Transportministeren fastsætter nærmere regler for Femern A/S’ elforsyningsaktiviteter” kan forstås som at have et ret bredt anvendelsesområde, da der i medfør af elforsyningsloven bliver fastsat andre krav, vilkår og forpligtelser til forbrugsanlæg, som er tilsluttet transmissionssystemet.



Energinet antager (da den er tilsvarende Banedanmarks) at formuleringen skal forstås således, at Energinets godkendte metoder, krav og vilkår der er fastsat i medfør af elforsyningsloven, fortsat er gældende over for Femern som et transmissionstilsluttet forbrugsanlæg.

Det kunne derudover præciseres, om undtagelsen alene gælder for Femerns kørestrømsforsyning og ikke Femerns øvrige ”almindelige” elforbrug.”

Cerius-Radius anfører, at ”Vi foreslår på den baggrund, at det skrives direkte ind i lovbestemmelsen, at undtagelsen fra elforsyningsloven alene vedrører Femern A/S elforsyningsaktiviteter vedrørende kørestrøm til jernbaneforbindelsen. Med den nuværende brede formulering i høringsudkastet er der lagt op til, at undtagelsen gælder Femern A/S’ elforsyningsaktiviteter, hvilket i princippet også kunne involvere andre typer af aktiviteter end kørestrøm.”

Transportministeriet bemærker samlet, at lovtæksten vedrører, at lov om elforsyning ikke finder anvendelse på Femern A/S’ elforsyningsaktiviteter til jernbanedrift. Transportministeren fastsætter nærmere regler for Femern A/S’ elforsyningsaktiviteter. Der er ikke umiddelbart med lovforslaget tænkt anderledes undtagelsesprincipper end for Banedanmark.

Teksten i lovforslaget præciseres, så det tydeliggøres, at undtagelsen vedrører elforsyningsaktiviteter til jernbanedrift.

Cerius-Radius anfører, at ”Derudover fremgår følgende af de alm. lovbemærkninger under punkt 3.2.3: ”Femern A/S aftager strøm fra Energinets transmissionsnet til brug for Femern Bælt-forbindelsens kørestrømsforsyning m.v. og vil derfor normalt være omfattet af elforsyningslovens krav til eldistributionsvirksomheder.”

Vi finder formuleringen upræcis, da det ikke er aftaget af strøm fra Energinets transmissionsnet, der i sig selv er afgørende for, at virksomheden som udgangspunkt vil være at anse som en eldistributionsvirksomhed. I stedet bør der henvises til, at virksomheden som udgangspunkt vil være at anse som en eldistributionsvirksomhed, fordi den jf. definitionen i elforsyningsloven leverer elektricitet til en ubestemt kreds af forbrugere.

Udover ovenstående gør vi opmærksom på at der i de alm. lovbemærkninger under punkt 3.2.3. er henvist bekendtgørelse 1527 af 15. december 2019 om Banedanmarks levering af kørestrøm. Bekendtgørelsen er ikke længere gældende men er erstattet af bekendtgørelse 2514 af 13. december 2021.



Transportministeriet er enig i, at teksten i afsnit 3.2.4. bør præciseres, så det tydeliggøres, at undtagelsen vedrører elforsyningsaktiviteter til jernbanedrift. Der er tale om en helt konkret kreds af brugere. Bekendtgørelsen justeres endvidere som anført af Cerius-Radius.

2.2.3. Administrative konsekvenser for kommunerne

Lolland Kommune anfører: ”S. 21 Lovbemærkninger: Det anføres under 4.6, at Lolland Kommune kan få administrative opgaver. Det bemærkes, at dette medfører administrative udgifter som kommunen indtil videre ikke er blevet kompenseret for. Den udfordring, at en enkelt kommune pålægges store administrative udgifter i forbindelse med nationale anlægsopgaver, fremgår også af Lolland Kommunes høringssvar til anlægsloven fra 2015. Det er fortsat Lolland Kommunes vurdering, at kommunen bør kompenseres for disse udgifter.”

Ministeriet bemærker, at det fremgår af udkastet til lovforslaget, at ”Afhængig af hvilke konkrete projekter, der skal udføres på fabrikken, kan Lolland Kommune få en række administrative opgaver i forbindelse med myndighedsbehandling mv. Dette vil blive vurderet i forbindelse med de konkrete projekters anlægslove.”

2.2.5. Miljøkonsekvensvurdering (MKV) m.v.

Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for ”NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for ”STOP motorvej over Samsø”), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for ”STOP motorvej over Samsø”) og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for ”NEJ tak til motorvej på Asnæs”) anfører, at Anlægslov og VVM-vurdering, hvad tysk VVM-vurdering – Der er udarbejdet en VVM – Miljøkonsekvensvurdering – til forslag om ny anlægslov, men kun i Danmark. Der er ikke på tysk side fortaget en lignende vurdering og det på trods af at tunnelementfabrikken vil påvirke søterritoriet på dansk og tysk side.

Ministeriet skal hertil bemærke, at tunnelementfabrikken ligger på dansk territorium, ligesom den ikke er genstand for statstraktaten. Spørgsmålet om bevarelse af fabrikken er således alene et dansk anliggende.

Det bemærkes endvidere, at allerede i projektets afgrænsningsproces blev det vurderet, at der ikke var risiko for væsentlige grænseoverskridende påvirkninger. Trafikstyrelsen har som



myndighed for miljøkonsekvensvurderingen bekræftet denne vurdering, og derfor ikke fundet anledning til en ESPOO-høring af Tyskland eller andre nabolande.

Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for "NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø"), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø") og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for "NEJ tak til motorvej på Asnæs") anfører: Begrænsning af saltvandsindstrømning – Miljøkonsekvensrapporten beregner en begrænsning af saltvandsindstømning på 0,05%, som med usikkerhed på 30%, som anvendt for Øresund, medfører et interval på mellem 0,017 og 0,067%, der akkumuleres hvert eneste år. Kumulativt vil denne begrænsning sammen med begrænsningen for Lynetteholm have uoprettelige konsekvenser. Overvejes en eventuel Kattegatforbindelse med meget store begrænsninger i indstrømningen vil Østersøen tage uoprettelig skade.

Transportministeriet bemærker, at der henvises til MKV's sammenfattende vurdering af de nævnte hydrografiske og havmiljømæssige forhold (afsnit 7.1.5): "Virkningen af projektændringen på vandudvekslingen med Østersøen (opgjort ved Darss-tærsklen) er beregnet til 0,00% for vandudvekslingen og -0,05% for saltudvekslingen. Resultaterne er indenfor eller sammenlignelig med den usikkerhed, en virkning på vand- og saltudveksling kan beregnes med, og der kan derfor ikke påvises en virkning. Bevarelsen af arbejdshavnen, det lidt højere kystnære beskyttelsesrev og den ændrede orientering af sejlrenden til arbejdshavnen vil resultere i en mindre påvirkning af de lokale strømforhold omkring de nævnte strukturer uden betydning for den samlede hydrografi i farvandet. På baggrund af ovenstående vurderinger konkluderes det, at projektændringen ikke vil give anledning til egentlige påvirkninger af hydrografien eller følgevirkninger på de vandkemiske og biologiske forhold i Østersøen."

Det følger heraf, at der ikke er anledning til at vurdere kumulative hydrografiske virkninger i Østersøen.

Det bemærkes i forlængelse heraf, at det er Trafikstyrelsens vurdering at miljøkonsekvensrapporten og dertilhørende bilag tilstrækkeligt belyser projekts påvirkninger på saltvandindstrømning.



Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for ”NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for ”STOP motorvej over Samsø”), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for ”STOP motorvej over Samsø”) og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for ”NEJ tak til motorvej på Asnæs”) anfører, at Anlægsloven vil ikke efterleve EU’s Havstrategidirektiv - Forslag til ny anlægslov nævner at *”Det er som led i udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten vurderet, at projektet ikke vil være til hinder for opnåelse af en god miljøtilstand i det berørte havområde. Det sikres, at projektet ikke vil være uforeneligt med opnåelse af de fastsatte miljømål i havstrategien.”* Vi mener denne vurdering er forkert, at der over 20-30 år vil være en beviselig påvirkning og at der er behov for en uvildig vurdering. Endvidere mener vi, at Danmark ved begrænsning af saltvandsindstrømningen ikke efterlever EU’s Havstrategidirektiv, som har til formål at fastholde eller etablere ”God miljøtilstand” i alle europæiske havområder.

Transportministeriet bemærker, at det er Trafikstyrelsens vurdering af forholdene vedr. Havstrategidirektivet er tilstrækkeligt belyst. Trafikstyrelsen er miljømyndighed for sagen og ser ikke behov for, at emnet gennemgår en uvildig vurdering ud over styrelsens.

Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for ”NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for ”STOP motorvej over Samsø”), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for ”STOP motorvej over Samsø”) og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for ”NEJ tak til motorvej på Asnæs”) anfører, at Espoo direktivet er ikke overholdt – Anlægslov af 2014/1 LSF 141, artikel 7, grænseoverskridende miljøeffekter, samt dansk og internationale aftaler foreskriver at grænseoverskridende påvirkninger eller projekter skal i høring blandt de påvirkede lande. En begrænsning af saltvandsindstrømningen vil påvirke alle lande omkring Østersøen. Sediments transport, forringet vandkvalitet og ændring af bundfauna vil påvirke tysk territorie, hvor Tyskland specifikt skal kontaktes. Der er ikke afholdt en Espoo høring eller udarbejdet en Espoo rapport.

Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for ”NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for ”STOP motorvej over Samsø”), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for ”STOP motorvej over Samsø”) og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for ”NEJ tak til motorvej på Asnæs”) anfører: Vand



til cement – Høringssvarene fremførte at grundvand ikke kan anvendes til produktion af cement for elementer og hvor Lollands Kommune klart fremførte, at der ikke er grundvand til rådighed. Vandrammedirektivet vil pålægge staten ikke at anvende grundvand til produktion af elementer. Femern A/S tiltænker derfor at anvende en af 3 alternative måder til at levere vand: 1) Spildevand fra Rødbyhavn Renseanlæg; 2) Overfladevand (regnvand) fra Strandholm Pumpestation og 3) Havvand fra Femern Bælt, hvor saltet fjernes. Saltvand ses som den bedste løsning, da mest stabil, men også den dyreste. Høringsmaterialet opererer med 250.000 M³ vand per år. Femernforbindelsen vil forbruge 1.350.000 m³ vand i byggeperioden, hvor der i spidsbelastningsperioden skal anvendes maksimalt 450.000 m³/år, heraf 270.000 m³/år som betonvand og resten som sanitært vand. Der er tale om rent grundvand. Større infrastrukturprojekter som f.eks. en eventuel Kattegatforbindelse vil forbruge langt mere vand, end hvad elementfabrikken i Miljøkonsekvensrapporten og forslag til anlægslov, er dimensioneret til. Det medfører flere overvejelser: A) Er der en udvælgelse af infrastrukturprojekter som ikke inkluderer en eventuel Kattegatforbindelse? B) Er der tale om en "salamimetode", hvor Femern løbende vil udvide produktionsfaciliteterne, herunder faciliteter til betonvand eller C) Femern vil forbruge rent grundvand i stedet for havvand til betonvand? Prisen varierer voldsomt med mere end 100% og nærmer sig gætteeri med den dyreste pris på 14-25 DKK/m³ for havvand. Anlægsomkostningerne varierer også med pris på 30-60 millioner.

Transportministeriet bemærker, at

A) Det danske samfund har behov for, at der er produktions- og udskibningsfaciliteter til blandt andet fremtidige infrastrukturprojekter, der blev aftalt i Infrastrukturplanen 2035 eller til andre store anlægsprojekter. Der er ikke udvalgt specifikke fremtidige anlægsprojekter der kan anvende produktionsfaciliteterne.

B) Som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten tages der udgangspunkt i en produktionsintensitet svarende til Femern Bælt-projektets. Hvis der i forbindelse med et kommende projekt er behov for en højere produktionsintensitet, vil dette skulle vurderes på ny. Det vurderes dog ikke sandsynligt, at det nuværende anlæg, som er genstand for udkastet til lovforslag og miljøkonsekvensrapport, vil kunne rumme en højere produktionsintensitet end den beskrevne.

C) Femern Bælt-projektet har tilladelse til at anvende vand fra Lolland Forsyning til produktionen på elementfabrikken. Det er



selskabets og entreprenørens mål, at forbruget holdes på et minimum, hvorfor eksempelvis vand fra rengøring efter støbning opsamles og genbruges flere gange og suppleres med opsamlet regnvand.

Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for "NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø"), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø") og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for "NEJ tak til motorvej på Asnæs") anfører: **CO₂ udledning** – Danmark er udfordret på evnen til at nå klimamålene i 2030. Elementfabrikken vil udlede en stor mængde CO₂, hvor CO₂ mængden varierer og er op til 106.000 kg per år. Udfordringerne er så store, at det er forventeligt, at flere infrastrukturprojekter skrinlægges for at sikre målene, hvorfor behovet for en fabrik yderligere begrænses. Konkret vil det medføre at Lollands Kommune ikke kan nå de kommunale opstillede mål i 2030.

Transportministeriet skal henvise til MKV-rapporten, hvoraf fremgår på side 243, at "Den maksimale årlige udledning fra drift og vedligehold på ca. 6.400 t CO₂E i 2020 vil påvirke i mindre moderat omfang Lolland Kommunes mulighed for at nå reduktionsmålene på 70% i 2030. Denne påvirkning forventes dog at blive kraftigt reduceret hen mod år 2030 (til ca. 300 t).

Det er relevant at notere, at en bevarelse af produktionsområdet vil spare op til 150.000 t CO₂E ved ikke at skulle anlægge en ny produktionsfacilitet til kommende projekter i Danmark et andet sted. Derudover vil 3.100 t CO₂E spares ved kun at skulle nedrive ét produktionsanlæg og ikke to."

Herud over fremgår det af MKV-rapporten, at "Der vil videre skulle foretages vedligeholdelsesarbejde, der vil udlede ca. 300 t CO₂E, så den totale besparelse for kommende projekter vil blive ca. 153.000 t eller ca. 4 % af fremstillingerhverv og byggeanlægssektorens udledninger i 2030. Denne væsentlige besparelse taler for en løsning, der bevarer produktionsområdet på Lolland, da det vil have en positiv effekt på det nationale CO₂E regnskab."

Herud over anføres det: Tilbagebetalingstid for CO₂ udledning for Femern – Tænk tankene Kraka og Concito beskriver i en ny rapport den "politiske skandale", at Femern-forbindelsen "først vil have indhentet anlægsfasens CO₂-udledning på knap 2 mio. ton 34 år efter færdiggørelsen – i det oprindelige klimaregnskab fra



2013 lød forventningen på klimaneutralitet 10 år efter færdiggørelsen gennem trafikale ændringer, skriver Finans." En bevarelse af tunnelementfabrikken bidrager til og forlænger tilbagebetalingstiden for CO₂ udledning i anlægsfasen, og forøger den samlede mængde af CO₂ udledning.

Transportministeriet henviser til Transportministerens svar på TRU spørgsmål 311 almindelig del.

Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for "NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø"), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø") og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for "NEJ tak til motorvej på Asnæs") anfører: Manglende råstoffer – Danmark mangler allerede råstoffer og vil mangle endnu flere med en elementfabrik. Hvor skal disse råstoffer komme fra?

Transportministeriet bemærker at Miljøvurderingen vedrører bevarelse af fabrikken og ikke tilvejebringelse af råstoffer.

Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for "NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø"), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø") og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for "NEJ tak til motorvej på Asnæs") anfører: Støj og trafik i 20+ år i Rødby Havn – Selve produktionen af elementer vil skabe et støj-helvede i Rødby Havn, der vil gøre mange syge. Miljøkonsekvensrapporten nævner at "Støjniveauet forventes at kunne overholde aktuelle støjkrav til driften på 70 dB om dagen og 40 dB om natten." WHO mener at 53dB er det maksimale støjniveau mennesker kan klare uden at blive syge. Transport af råstoffer, cement og andet til elementfabrikken vil skabe støj, støv og partikelforurening i Rødby Havn.

Transportministeriet bemærker, at støjen fra produktionsområdet er vurderet ud fra de samme kriterier som er anvendt ved de tidligere vurderinger af støj fra byggeriet af Femern-forbindelsen, herunder den nuværende miljøgodkendelse af tunnelementfabrikken. Det fremgår endvidere af Miljøkonsekvensrapport – Bevarelse af produktionsområdet, side 123, "...at boliger i Rødbyhavn ikke vil blive udsat for støj fra produktionsområdet, der udenfor normal arbejdstid overstiger 40 dB. På grund af afstan-



den vurderes det, at støjen fra produktionsområdet vil være lavere end Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra permanente virksomheder, jf. tabel 6.3.” Det er således kun indenfor normal arbejdstid, at støjen kan være højere, jævnfør rapporten side 125: ”Når produktionsområdet er i drift, vil der være tale om døgn drift. Støjforholdene vil derfor være ens eller næsten ens døgnet rundt i driftsperioden. Det må dog forventes, at der indenfor normal arbejdstid, det vil sige i dagperioden på hverdage og eventuelt lørdag formiddag, kan forekomme støj med højere niveauer end i øvrige tidsrum.”

Det er derfor, som anført i rapporten side 126, den samlede vurdering, at en bevarelse af produktionsområdet vil medføre en ubetydelig negativ støjpåvirkning af Rødbyhavn.

WHO's anbefaling om 53 dB vedrører kun støj fra vejtrafik. Den kan ikke uden videre overføres til støj fra en virksomhed, fordi støjen fra de to støj kilder opgøres på forskellige måder. Vejstøj opgøres således som en vægtet døgnmiddelværdi for perioderne dag, aften og nat. Et trafikstøjniveau på 53 dB for hele døgnet svarer således typisk til et trafikstøjniveau i natperioden på ca. 45 dB. Der er i rapporten side 125 redegjort for, hvordan anbefalinger fra WHO kan være relevante for støj fra produktionsområdet. WHO anbefaler således, at støj om natten generelt ikke overstiger 40 dB. Som nævnt ovenfor vil støjen fra produktionsområdet ikke overstige dette niveau i Rødbyhavn og heller ikke ved alle andre boliger og sommerhuse i området.

Med hensyn til transport til og fra produktionsområdet, vil det ske ad motorvejen og Færgevej.

Det bemærkes i forlængelse heraf, at Miljøkonsekvensrapporten indeholder tilstrækkelige vurderinger vedr. støj.

Birthe Lauridsen anfører i forhold til Transport, at ” Transport af elementer fra Rødby til XX er slet ikke vurderet i MVR. I bemærkninger til loven står der blot at det forventes ”medføre en reduktion af miljø - og klimapåvirkning” (side 7 nederst). Der henvises til besparelser for miljø og økonomi ved at der ikke skal etableres fabrikker ved andre projekter. Det lyder tilforladeligt, men vi VED det jo ikke. Vi tror.

Da det er hele grundlaget for at bevare fabrikken mener jeg at påvirkningen af transporten skal undersøges. F.eks. hvis de skal sejles så en miljøvurdering af hvordan havmiljøet bliver påvirket.



Transportministeriet bemærker, at miljø- og klimapåvirkninger forbundet med transport af elementer, der produceres på produktionsområdet i fremtiden, belyses i forbindelse med de konkrete projekter, som elementerne skal indgå i.

Det bemærkes således, at transporten til og fra fremtidige anlægsprojekter vil skulle indgå i et givent projekts miljøvurderingsproces.

Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for "NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø"), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø") og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for "NEJ tak til motorvej på Asnæs") anfører: Adgangskanalens retning – Anlægsloven foreslår at retningen af adgangskanalen ændres fra en "skråt indfaldene" vinkel til en "vinkelret indfaldene" adgang.

Sp. 1.1 Hvad er begrundelsen for denne ændring?

Sp. 1.2 Har den ændrede adgang konsekvenser for tilsanding af Rødby Havn og "tunnelementfabrikshavnen"?

Sp. 1.3 Har den ændrede adgang konsekvenser for saltvandsindstrømningen til Østersøen?

Transportministeriet bemærker, at det foreliggende forslag til anlægslov for bevarelsen af tunnelementfabrikken på Lolland tager afsæt i det foreliggende projekt, den dertil udarbejdede MKV-redegørelse, som er sammenfattet i en implementeringsredegørelse, og de projektændringer, som løbende forelægges, vurderes og afgøres af de kompetente myndigheder i takt med udviklingen af projektets detaljerede design og udførelse. Adgangskanalens etablerede udformning vinkelret på kysten udgør således en godkendt del af det foreliggende projekt og indgår i den samlede vurdering af de projektændringer i det marine område, som behandles i MKV for bevarelsen af tunnelementfabrikken.

Adgangskanalens etablerede udformning er udtryk for en designoptimering knyttet til arbejdshavnens funktion og indfaldsvinklen har ingen væsentlig betydning for de nævnte tilsandingsforhold eller for saltvandsindstrømningen til Østersøen.

Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for "NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø"), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø") og Jacob Bregnballe (Formand



for bestyrelsen for "NEJ tak til motorvej på Asnæs") anfører: Bevarer ydermoler – Ydermolerne omkring "tunnelementfabrikshavnen" foreslås bevaret, antagelig for at beskytte "tunnelementfabrikshavnen".

Sp. 2.1 Har bevarelsen af ydermolerne konsekvenser for saltvandsindstrømningen til Østersøen?

Transportministeriet bemærker, at der henvises til bemærkningerne til ovenfor anførte om "Begrænsning af saltvandsindstrømning" under afsnit 2.2.5. Miljøkonsekvensvurdering (MKV) m.v.

Trafikstyrelsen bemærker i forlængelse heraf, at "Det er styrelsens vurdering at miljøkonsekvensrapporten og dertilhørende bilag tilstrækkeligt belyser projekts påvirkninger på saltvandindstrømning."

Birthe Lauridsen anfører under emnet Sandtilførsel/kystmorfologi, at "På side 37 i bemærkning til loven er beskrevet 2 forhold som vil påvirke kystmorfologien:

- Bevarelse af ydermolerne for arbejdshavn
- Afkortelse af kystklinten fra ca. 1500 m til ca. 1000 m

Konsekvensen er en reduktion af sandtilførslen mod øst.

Der står at det er irreversibelt og dermed væsentligt, men der står intet om hvad så!

Det mener jeg der skal tages stilling til.

Transportministeriet kan oplyse, at der henvises til Miljøkonsekvensvurderingen side 273:

"1.1.1 Kystmorfologi

I forhold til referencescenariet vil projektændringen give langvarige påvirkninger af såvel det samlede sedimentbudget øst for landvindingsområdet, som den afledte fordeling af et sedimentunderskud på kyststrækningen øst for landvindingsområdet. Påvirkningerne af projektændringen vil dog kunne afværges fuldstændigt ved at den allerede planlagte og påbegyndte sandfodring øges fra 14.000 m³/år til 15.700 m³/år og eventuelt placeres anderledes. Den allerede planlagte og påbegyndte monitoring af kyststrækningen øst for landindvindingen vil udgøre et tilstrækkeligt grundlag for at kontrollere, at sandfodringen har den ønskede effekt og om nødvendigt for at tilrettelægge de nødvendige justeringer af sandfodringer. Overvågningen vil blive udført hvert andet år og består af opmåling af 25 kystprofiler fordelt langs den påvirkede kyst samt af kystlinjen langs samme strækning."



Herudover bemærkes det, at emnet vurderes at være behandlet tilstrækkeligt i miljøkonsekvensvurderingen.

Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for "NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø"), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø") og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for "NEJ tak til motorvej på Asnæs") anfører: Afkortning af det vestlige landvindingsområde – Afkortning af det vestlige landvindingsområde er foreslået, grundet en mindre mængde materiale til rådighed efter ændret graveprogram, hvorfor arealet for landindvinding gøres mindre - Side 9 i *Baggrundsrapport for marine forhold ved bevarelse og fortsat drift af produktionsområdet "Landvindingen vest for Rødbyhavn er afkortet i den vestlige ende som følge af et ændret graveprogram i forhold til FEHY (2013b), som har medført mindre mængder materiale tilgængeligt til indbygning"*.

Sp. 3.1 Hvilke ændrede forhold, herunder hvad skal ikke udgraves, er skyld i det ændrede graveprogram?

Sp. 3.2 Skaber afkortningen en ændret kystnær transport af sedimenter?

Sp. 3.3 Har afkortningen indvirkning på tilsanding af Rødby Havn og eller områder nær de bevarede ydermoler for "tunnelementfabrikshavnen"?

Sp. 3.4 Påvirkes Femern-sænketunnellen eller nærområdet til Femern sænketunnellen af afkortningen, herunder ændrede sedimentaflejringen nær eller på Femern sænketunnellen?

Sp. 3.5 Kan skibe komme tættere under land med afkortningen?

Det bemærkes, at "Afkortningen/reduktionen af det vestlige landområde udgør en del af det foreliggende projekt.

Der henvises til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse d. 10/12 2020: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen meddeler hermed tilladelse til ændringsprojektet, jf. femernlovens § 8, stk. 1 og MKV-bekendtgørelsens § 3, stk. 1, nr. 2). Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har efter en screening af sagen afgjort, at projektet ikke kræver en miljøkonsekvensvurdering (MKV) og dermed ikke er MKV-pligtigt, jf. femernlovens § 8, stk. 2, og VVM-bekendtgørelsens § 5, stk. 1. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har endvidere vurderet, at det ansøgte ikke i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter 1 Lov 575 af 04/05/2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark 2 Bekendtgørelse nr. 106 af 02/02/2016 om



vurdering af virkningerne på miljøet (VVM), konsekvensvurdering vedrørende Natura 2000-områder og beskyttelse af visse dyre- og plantearter i forbindelse med ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet om en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark Side 2 (4) antages at kunne påvirke udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder væsentligt. Styrelsen afgør således, at projektet ikke kræver en konsekvensvurdering af Natura 2000-områder, femernlovens § 9, jf. VVM-bekendtgørelsens § 8, stk. 1.”

Transportministeriet bemærker i forlængelse heraf, at Trafikstyrelsen har med afgørelsen af 10 december 2020 tilladt reduktionen af det vestlige landområde.

Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for ”NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for ”STOP motorvej over Samsø”), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for ”STOP motorvej over Samsø”) og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for ”NEJ tak til motorvej på Asnæs”) anfører: Hævning af bunden med 1 m på det kystnære beskyttelsesrev – *Miljøkonsekvensrapport Baggrundsrapport for marine forhold ved bevarelse og fortsat drift af produktionsområdet og Miljøkonsekvensrapporten* nævner kun med meget få ord den ekstra projektændring, der gennemgås på mindre end én side.

Områderne, der skal hæves, fremgår ikke klart af rapporterne, der nævner *”en mindre hævnning af bunden hen over det kystnære beskyttelsesrev ved Lolland og Femern”*. Ligeledes er kortgrundlaget yderst mangelfuldt og i en ringe opløsning. *”Figur 4.8 Skitser af kystnært beskyttelsesrev fra definitions tegninger fra november 2014”* indikerer i *”Crosssections A-A, B-B, C-C og D-D”*, at hævnning af bunden skal ske både på den tyske og danske side.

Sp. 4.1 Er hævnningen af bunden udelukkende ved kysten ud for Lolland eller også på den tyske side ved Femern?

Figuren viser, at sænketunnellen ca. 400 m inden den rammer kysten ved Lolland er 1m over havbunden.

Ovenover sænketunnellen placeres et 1m beskyttelseslag. Forslag til anlægslov vil udvide dette beskyttelseslag med yderligere 1m.

Det fremgår ikke hvorfor der er behov for at hæve beskyttelseslaget med yderligere 1m, eller for hvilken længde eller om 2m måske er bedre? Forundersøgelserne til en eventuel Kattegatforbindelse opererer med et 10 m beskyttelseslag oven på en sænketunnel.

Figur 4.7 Skitser af kystnært beskyttelsesrev fra konceptdesignet fra marts 2011, der er ”referencescenarie”, viser en problematik



ved grundstødning af skibe, hvor beskyttelseslaget på 1m skal afhjælpe dette. Det er sandsynligt at hævnningen af beskyttelseslaget med yderligere 1m ligeledes er for at afværge grundstødning.

Sp. 4.2 Hvad har forårsaget behovet for at hæve bunden med yderligere 1m?

Sp. 4.3 Er hævnningen af bunden med 1m tilstrækkeligt for at undgå grundstødning af skibe?

Sp. 4.4 Hvad er omkostningen ved hævning af bunden med 1m?

Sp. 4.5 Hvem betaler for omkostningen ved hævning af bunden med 1m?

Sp. 4.6 Hvad er konsekvensen af IKKE at hæve bunden med 1m?

Sp. 4.7 Hvorfor er denne hævning slet ikke nævnt i forslaget til anlægslov?

Sænketunnellen er 1m over havbunden for ca. 400m, beskyttet af et 1-1,5m beskyttelseslag, og skal nu yderligere beskyttes med 1m. Samlet en "dæmning" på mindst 3m over havbunden. Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen er lavet med kravet om en nul-løsning for saltvandsindstrømningen til Østersøen med en række afværgeforanstaltninger, herunder kompensationsafgravninger. Og ligeledes er der et krav om en nul-løsning for Femernforbindelsen.

Sp. 4.8 Hvilke konsekvenser har hævning af bunden med 1m på saltvandsindstrømningen til Østersøen?

Sp. 4.9 Er der foretaget beregninger af blokerings-effekt på saltvandsindstrømningen ved hævning af bunden med 1m på den tyske side ved Femern?

Sp. 4.10 Er der lavet en Miljøkonsekvensvurdering i Tyskland, der inkluderer en hævning af bunden med 1m ved Femern?

Der er en omkostning ved at sikre tunnelen mod grundstødning, hvilket en hævning af bunden måske tænkes af afhjælpe. Der er ligeledes en omkostning for saltvandsindstrømning ved at hæve bunden, og der er ingen afværgeforanstaltning foreslået i forslag til anlægslov eller i Miljøkonsekvensrapporten.

Sp. 4.11 Hvilke afværgeforanstaltninger tænker ministeriet implementeret?

Sp. 4.12 Er "løsningen" i stedet at begynde tunnelen 400-1000 m tidligere på land ved Rødby, sænke sænketunnellen de 400m så tunnelen ligger i dybde med havbunden?

Transportministertiet bemærker, at det omtalte kystnære beskyttelsesrev ved Lolland har i lighed med det tilsvarende beskyttelsesrev ved Fehmarn altid været en del af projektet.

Det opdaterede design er udtryk for en optimering af beskyttelsesrevets funktion. Det ændrede design har ligget til grund for den ansøgning, som Femern A/S indgav til de tyske myndigheder i 2015/2016 og er lagt til grund for de præsenterede beregninger



og vurderingen af det kommende anlægs samlede blokkeringsseffekt på vand- og saltudvekslingen (opgjort ved Darss-tærsklen). Det er konceptuelt ikke korrekt og derfor ikke meningsfuldt at foretage en isoleret beregning og vurdering af de enkelte projektele-menters andele af den samlede påvirkning af vand-og saltudvekslingen i Femern Bælt. Med hensyn til det samlede projekts virkning på hydrografien og saltvandsindstrømningen til Østersøen henvises til besvarelsen af pkt. 14, at projektændringen ikke vil give anledning til egentlige påvirkninger af hydrografien eller følgevirkninger på de vandkemiske og biologiske forhold i Østersøen. (Der henvises således til bemærkningerne under det ovenfor anførte emne "Begrænsning af saltvandsindstrømning").

Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen (medlem af bestyrelsen for "NEJ til Kattegatforbindelsen og højhastighedstog i Vestsjælland), Advokat Helle Lokdam (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø"), Søren Stockmarr (medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø") og Jacob Bregnballe (Formand for bestyrelsen for "NEJ tak til motorvej på Asnæs") anfører: Er de 4 projektændringer i høringsmaterialet en del af forslag til anlægslov? – Høringsmaterialet, herunder Miljøkonsekvensvurdering, nævner 4 projektændringer – adgangskanalens retning, bevarede ydermoler, afkortning af det vestlige landvindingsområde og hævnning af bunden med 1 m på det kystnære beskyttelsesrev. Forslag til anlægslov og noterne til forslaget, f.eks. Introduktion, nævner IKKE disse 4 ændringer. Forslag til anlægslov nævner udelukkende "produktionsfaciliteter for tunnelementfabrikken", hvor de 4 projektændringer ikke præsenteres, som del af produktionsfaciliterne eller kan opfattes/betegnes som del af produktionsfaciliterne. En bevarelse af tunnelementfabrikken vil kræve bevarelse af ydermolerne for at beskytte "tunnelementfabrikshavnen" og en ændring af adgangskanalen kan give god mening for at få elementerne ud til havs. Afkortning af det vestlige landvindingsområde og hævnning af bunden med 1m på det kystnære beskyttelsesrev er ikke nødvendig for at bevare tunnelementfabrikken eller har noget med dennes bevarelse at gøre. *Miljøkonsekvensrapport Baggrundsrapport for marine forhold ved bevarelse og fortsat drift af produktionsområdet nævner projektændringerne Adgangskanalens retning og Bevarede ydermoler, mens at "I tillæg hertil er der, som tidligere nævnt, indført mindre ændringer af Femern Bælt-projektet i forhold til den oprindelige MKV-redegørelse (Femern A/S 2013). Disse ændringer omfatter en afkortning af det vestlige landvindingsområde på 500 m samt en mindre hævnning af bunden hen over det kystnære beskyttelsesrev ved Lolland og Femern."*



Sp. 5.1 Skal vi forstå det på den måde, at projektændringerne (adgangskanalens retning, bevarede ydermoler, afkortning af det vestlige landvindingsområde og hævnning af bunden med 1m på det kystnære beskyttelsesrev) IKKE er en del af anlægsloven?

Sp. 5.2 Hvis projektændringerne er en del af forslaget til anlægslov, skal de så ikke nævnes i forslaget til anlægslov og med uddybende beskrivelse i noterne?

Transportministeriet bemærker, at det foreliggende forslag til anlægslov for bevarelsen tunnelementfabrikken på Lolland tager afsæt i det foreliggende projekt, den dertil udarbejdede MKV-redegørelse, som er sammenfattet i en implementeringsredegørelse, og de projektændringer, som løbende forelægges, vurderes og afgøres af de kompetente myndigheder i takt med udviklingen af projektets detaljerede design og udførelse. Adgangskanalens udformning og afkortningen af det vestlige landområde er således godkendte dele af det foreliggende projekt og indgår i den samlede vurdering af de projektændringer i det marine område, som behandles i MKV for bevarelsen af tunnelementfabrikken.

Birthe Lauridsen anfører, at ”Begrænset MiljøVurderingsRapport - MVR er begrænset til det tilfælde hvor fabrikken fortsætter som tunnelementfabrik. Det er ikke sikkert at det sker ligesom det ikke er sikkert at anden anvendelse er i samme scope som tunnelementfabrikken. Jeg mener derfor at der skal tages højde for at MVR skal “genbesøges” når fabrikken skal bruges til noget andet.

Transportministeriet bemærker, at det vides ikke på nuværende tidspunkt hvilke konkrete projekter der i fremtiden vil anvende produktionsområdet, herunder fabrikken. Med henblik på at kunne belyse hvilke påvirkninger af bl.a. miljøet det vil medføre, hvis produktionsområdet bevares, tager miljøkonsekvensvurderingen derfor udgangspunkt i en produktion, der i produktionsmetode og materialeforbrug svarer til fremstillingen af tunnelementer til Femern Bælt-forbindelsen.

Hvis produktionsområdet i fremtiden skal anvendes til en produktion, der i metode eller materialeforbrug væsentlig adskiller sig fra det vurderede, skal der udarbejdes nye miljøvurderinger.

Fremtidige anlægsprojekter vil således skulle gennemgå en miljøvurderingsproces ved de(n) relevante myndigheder.

Transportministeriet bemærker således, at omtalte miljøkonsekvensvurdering og udkastet til lovforslaget vedrører bevarelsen af produktionsområdet ved Rødbyhavn, hvorfor fremtidige anlægsprojekter ligeledes vil skulle miljøkonsekvensvurderes.



Birthe Lauridsen anfører under emnet Natur, at ” På side 21 i bemærkninger til loven står der:

“Den natur, som det oprindeligt var planlagt etableret inden for produktions- området, bliver i stedet etableret på andre egnede steder i nærheden. Det skal sikre, at områdets biologiske sammenhæng og funktion bliver opretholdt, som det oprindeligt var planlagt. Overvågningen af erstatningsnaturen vil fortsætte, når produktionsområdet og produktionsfaciliteterne bliver bevaret.”

Og på side 30 er nævnt vandhuller til tudser og frøer.

Hvor vil den natur blive etableret? Hvilke garantier er der?

I MVR side 40 står der bl.a.:

- “Arealet med ny lysåbne natur og nye vandhuller reduceres i størrelse

...

- Kystbeskyttelsen mellem tunnel-portalen og arbejdshavnen reduceres til en længde på 700 m indtil nedtagningen
- Ca. 190 ha landområde nord for det kulturhistoriske dige kan ikke reetableres før en nedtagning “

I VVM redegørelsen fra Femernprojekter er det beskrevet at kysten skal genetableres og der i kystområdet skal være vandhuller bl.a. til frøer og salamandere.

“Genskabelsen af diget og de omkringliggende arealer er en væsentlig del af at afværge projektets langsigtede virkninger på kystlandskabet, herunder dets betydning for områdets plante- og dyreliv.“

I det grafiske materiale på borgermødet blev det beskrevet at nogle af vandhullerne skal placeres nord for fabrikken.

På borgermødet forklarede en af direktørerne at det var vanskeligt at finde plads til træer nord for fabrikken der kunne skærme borgernes udsigt. Det var pga. dige - cykel/gangsti - vej og så kommer vindmøllerne. Hvis der ikke er plads til en række træer så tænker jeg at vandhullerne ikke bliver ret store.

Jeg vil foreslå at naturetableringen bliver ændret til et sammenhængende stykke strand-natur længere henne på kysten (vest for Rødby Havn) hvor placeringen er defineret i loven.”

Transportministeriet bemærker, at en bevarelse af produktionsområdet vil medføre, at de seks vandhuller, der er oprindeligt, var planlagt placeret på produktionsområdet først kan etableres på et senere tidspunkt end oprindeligt forudsat, men forventningen er at vandhullerne etableres i løbet af et par år. For at afværge for den væsentlige påvirkning af bilag IV-padderne grønbroget tudse og spidssnudet frø er det nødvendigt at etablere seks erstatningsvandhuller på områder beliggende uden for produktionsområdet.



Erstatningsvandhullerne placeres strategisk for at sikre spredningen af arterne og etableres inden for samme tidsperiode, som oprindeligt planlagt. Placeringen vil desuden understøtte bestanden af springfrø.

Tre af vandhullerne placeres på det nye landområde øst for arbejdshavnen. To af de resterende tre vandhuller placeres mellem nedkørslen til tunnelportalen og produktionsområdet, mens det tredje vandhul placeres umiddelbart nord for produktionsområdets østlige afgrænsning. Vandhullernes størrelse vil i udgangspunktet være i gennemsnit 400 m².

Mulighederne for at forskønne voldene med beplantning og for at øge biodiversitet i området er igangsat og der indledes i efteråret en række testforsøg med lokale frøblandinger bl.a. med sigte på at øge biodiversiteten.

Trafikstyrelsen bemærker i forlængelse heraf, at ovenstående bemærkninger opklarer placeringen og planerne for vandhullerne. I forhold til garantien for etableringen af disse forpligtes bygherre at udføre projektet i overensstemmelse med miljøkonsekvensrapporten.

3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet

I forhold til det udkast til lovforslag, der har været i høring, indeholder det fremsatte lovforslag følgende indholdsmæssige ændringer:

- § 12, stk. 5 er præciseret således, at undtagelsen vedrører elforsyningsaktiviteter til jernbanedrift.
- Bemærkningerne til § 12, stk. 5 er ændret, i overensstemmelse med ovenfor præciserede.

Herudover er der foretaget ændringer af sproglig, redaktionel og lovteknisk karakter.