
Høringssvar Erhvervshus Sjælland	ARK, Arkiveret	I, Indgående	51
Høringssvar vedrørende miljøkonsekvensrapport for bevarelse af produktionsområdet ved Rødby Havn	ARK, Arkiveret	I, Indgående	0
Høringssvar Lolland Kommune	ARK, Arkiveret	I, Indgående	53
Høringssvar vedr. Miljøkonsekvensvurdering af bevarelse af tunnelabrik ved Rødbyhavn	ARK, Arkiveret	I, Indgående	0
Høringssvar Region Sjælland	ARK, Arkiveret	I, Indgående	55
Høringssvar vedr. miljøkonsekvensvurdering af bevaring af tunnelfabrik v...	ARK, Arkiveret	I, Indgående	0
Høringssvar MST	ARK, Arkiveret	I, Indgående	56
Høringssvar fra Erhverv	ARK, Arkiveret	I, Indgående	0
Høringssvar fra Arter og Naturbeskyttelse	ARK, Arkiveret	I, Indgående	0
Høringssvar - Miljøstyrelsen	ARK, Arkiveret	I, Indgående	0
Høringssvar fra Hav- og Vandmiljø vedr. afgrænsning af MKR for bevarelse af produktonsområde ved Rødby Havn	ARK, Arkiveret	I, Indgående	0

From: Sikre farvande <sifa@dma.dk>
Sent: 04-07-2023 13:18:55 (UTC +02)
To: Tobias Marinus Søgaard Jensen <tmsj@trafikstyrelsen.dk>; VVM-Sager <VVM@trafikstyrelsen.dk>
Subject: Svar på høring: Afgrænsningsnotat for bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn (TS j.nr 2022-096653)

SFS sagsnr. 2023117941

Kære Tobias

Søfartsstyrelsen har ingen bemærkninger til afgrænsningsnotatet for bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn.

Med venlig hilsen
Flemming S. Sørensen
Nautisk konsulent

Søfartsstyrelsen
Sikre farvande
Dir. tf.: 72 19 61 78
E-mail: fss@dma.dk



Tlf.: 72 19 60 00
Web: www.soefartsstyrelsen.dk

Følg os:



.....
Hvis du er en fysisk person eller en enkeltmandsvirksomhed, kan de oplysninger, som du sender til os, være personhenførbare data. Søfartsstyrelsen bliver dataansvarlig, når vi f.eks. behandler personhenførbare data i forbindelse med konkret sagsbehandling. Vi har ret og pligt til at indsamle, behandle og journalisere sagsrelevante data og kan alene slette oplysninger efter reglerne i offentlighedsloven og arkivloven. Du kan se Søfartsstyrelsens og vores datarådgivers kontaktoplysninger samt læse mere om behandling af persondata i Søfartsstyrelsen, dine rettigheder og klageadgang i [Søfartsstyrelsens persondata- og privatlivspolitik](#).

Hvis du ikke er den tilsigtede modtager af denne mail fra Søfartsstyrelsen, bedes du straks underrette afsenderen ved at besvare denne e-mail og derefter slette e-mailen. Hvis du har modtaget denne e-mail ved en fejl, skal vi gøre klart, at enhver form for kopiering, offentliggørelse eller distribution af denne e-mail kan være ulovlig.

Fra: Tobias Marinus Søgaard Jensen <tmsj@trafikstyrelsen.dk>

Sendt: 23. juni 2023 11:39

Til: Sikre farvande <sifa@dma.dk>; NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse <nst@nst.dk>; SLKS FP Center for Kulturarv <cfk@slks.dk>; SKystdirektoratet (kdi) <kdi@kyst.dk>; MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse <MST@MST.DK>; Energistyrelsens officielle postkasse <ENS@ENS.DK>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; fr@friluftsradet.dk; Planloven <planloven@plst.dk>; Mail (FST) <mail@fiskeristyrelsen.dk>;

dof@dof.dk; fes-myn@mil.dk; ledningsinfo@energinet.dk; 3.parter@energinet.dk; lolland@lolland.dk; marin-ark@vikingeskibsmuseet.dk; post@museumlollandfalster.dk

Cc: Maria Bøje Petersen <mabp@femern.dk>; Sidsel Greven Rasmussen <sgr@femern.dk>; Christian Henriksen <che@femern.dk>

Emne: SV: Høring: Afgrænsningsnotat for bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn

Til hørings- og orienteringsparter

Denne høring fremsendes igen uden vedhæftning, da flere parter ikke kan modtage mailen med de vedhæftede filer:

Femern A/S ønsker på baggrund af infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021 at bevare produktionsområdet ved Rødbyhavn (elementfabrik og arbejdshavn mv.) efter anlæg af Femern Bæltforbindelsen er gennemført.

I Femern Bælt-projektet som er vedtaget af lov nr. 575 af 4. maj 2015 forudsættes etableringen af et produktionsområde ved Rødbyhavn, herunder en elementfabrik og en arbejdshavn, hvor produktionen af tunnelelementerne til sænketunnelen mellem Rødbyhavn og Puttgården på Femern foregår. I samme anlægslov forudsættes at dette område nedtages når produktionen er færdiggjort.

For at kunne bevare produktionsområdet ved Rødbyhavn med henblik på produktion af betonelementer til fremtidige infrastrukturprojekter, er det nødvendigt at udføre en miljøkonsekvensvurdering.

Trafikstyrelsen varetager miljøvurderingsproces jf. Bekendtgørelse nr. 309 af 16/03/2023 om delegation af kompetencen i kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v. til Femern A/S. Projektet skal vedtages endeligt vedtages ved anlægslov.

Femern A/S har udarbejdet en miljøkonsekvensrapport som hermed sendes i myndighedshøring, samt offentlig høring i otte uger. Materialet kan tilgås via følgende link: <https://fikkassen.statens-it.dk/u/vZ3m8tud5uSvnebu/6fc4522d-e440-4c3a-8c19-7302ed4590cd?> eller findes på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Eventuelle bemærkninger til rapporten bedes indsendt senest den 18. august 2023 til vvm@trafikstyrelsen.dk cc tmsj@trafikstyrelsen.dk med henvisning til journalnummer 2022-096653.

Venlig hilsen

Tobias Marinus Søgaard Jensen
Fuldmægtig
Plan og Klima

Trafikstyrelsen
Danish Civil Aviation and Railway Authority
Carsten Niebuhrs Gade 43
DK-1577 København V

Tlf.: +45 41780351
Tlf.: +45 7221 8800
tmsj@trafikstyrelsen.dk
www.tbst.dk

Fra: Tobias Marinus Søgaard Jensen

Sendt: 23. juni 2023 11:32

Til: Sikre farvande <sifa@dma.dk>; 'nst@nst.dk' <nst@nst.dk>; 'cfk@slks.dk' <cfk@slks.dk>; 'kdi@kyst.dk' <kdi@kyst.dk>; 'mst@mst.dk' <mst@mst.dk>; 'ens@ens.dk' <ens@ens.dk>; 'dn@dn.dk' <dn@dn.dk>;

'fr@friluftsraadet.dk' <fr@friluftsraadet.dk>; 'planloven@bpst.dk' <planloven@bpst.dk>;
'mail@fiskeristyrelsen.dk' <mail@fiskeristyrelsen.dk>; 'dof@dof.dk' <dof@dof.dk>; 'fes-myn@mil.dk' <fes-myn@mil.dk>;
'ledningsinfo@energinet.dk' <ledningsinfo@energinet.dk>; '3.parter@energinet.dk' <3.parter@energinet.dk>;
'lolland@lolland.dk' <lolland@lolland.dk>; 'marin-ark@vikingeskibsmuseet.dk' <marin-ark@vikingeskibsmuseet.dk>;
'post@museumlollandfalster.dk' <post@museumlollandfalster.dk>
Cc: 'Maria Bøje Petersen' <mabp@femern.dk>; 'Sidsel Greven Rasmussen' <sgr@femern.dk>; Christian Henriksen <che@femern.dk>
Emne: Høring: Afgrænsningsnotat for bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn

Til hørings- og orienteringsparter

Femern A/S ønsker på baggrund af infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021 at bevare produktionsområdet ved Rødbyhavn (elementfabrik og arbejdshavn mv.) efter anlæg af Femern Bæltforbindelsen er gennemført.

I Femern Bælt-projektet som er vedtaget af lov nr. 575 af 4. maj 2015 forudsættes etableringen af et produktionsområde ved Rødbyhavn, herunder en elementfabrik og en arbejdshavn, hvor produktionen af tunnelelementerne til sænketunnelen mellem Rødbyhavn og Puttgarden på Femern foregår. I samme anlægslov forudsættes at dette område nedtages når produktionen er færdiggjort.

For at kunne bevare produktionsområdet ved Rødbyhavn med henblik på produktion af betonelementer til fremtidige infrastrukturprojekter, er det nødvendigt at udføre en miljøkonsekvensvurdering.

Trafikstyrelsen varetager miljøvurderingsproces jf. Bekendtgørelse nr. 309 af 16/03/2023 om delegation af kompetencen i kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v. til Femern A/S. Projektet skal vedtages endeligt vedtages ved anlægslov.

Femern A/S har udarbejdet en miljøkonsekvensrapport som hermed sendes i myndighedshøring, samt offentlig høring i otte uger. Materialet findes vedhæftet og kan også tilgås via følgende link: <https://filkassen.statens-it.dk/u/vZ3m8tud5uSvnebu/6fc4522d-e440-4c3a-8c19-7302ed4590cd?l> eller findes på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Eventuelle bemærkninger til rapporten bedes indsendt senest den **18. august 2023** til vvm@trafikstyrelsen.dk cc tmsj@trafikstyrelsen.dk med henvisning til journalnummer 2022-096653.

Venlig hilsen
Tobias Marinus Søggaard Jensen
Fuldmægtig

From: FES-MYN-Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse <FES-MYN@mil.dk>
Sent: 11-07-2023 11:41:39 (UTC +02)
To: VVM-Sager <VVM@trafikstyrelsen.dk>
Cc: Tobias Marinus Søgaaard Jensen <tmsj@trafikstyrelsen.dk>; FES-CHFVA Kjemtrup, Ann <FES-CHFVA@mil.dk>; FES-CHNPS Bech, Jane <FES-CHNPS@mil.dk>
Subject: Hørings svar vedrørende miljøkonsekvensvurdering for bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn, journalnummer 2022-096653 [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION]

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Til Trafikstyrelsen

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse sender hermed hørings svar vedrørende miljøkonsekvensvurdering for bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn, journalnummer 2022-096653.

Venlig hilsen

Marianne Ellersgaard

Landinspektør

Chefkonsulent

FORSVARSMINISTERIETS EJENDOMSSTYRELSE

Natur- og Plansektionen

Arsenalvej 55, 9800 Hjørring

Telefon + 45 72813121 / Mobil 61381059

E-mail: fes-nps21@mil.dk

www.ejendomsstyrelsen.dk

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Til:

Trafikstyrelsen (vvm@trafikstyrelsen.dk, cc tmsj@trafikstyrelsen.dk)

Høringsvar vedrørende miljøkonsekvensvurdering for bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn, journalnummer 2022-096653

Ejendomsstyrelsen har modtaget høring vedrørende bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn efter anlæg af Femern Bæltforbindelsen er gennemført. I den forbindelse er der udarbejdet en miljøkonsekvensvurdering for bevarelse af produktionsområdet.

Ejendomsstyrelsen har ingen bemærkninger til miljøkonsekvensvurderingen.

Med venlig hilsen

Jane Fuglsang Bech
Chefkonsulent
Chef for Natur- og Plansektionen

Dato: 11. juli 2023

Enhed: Forvaltningsafdelingen
Sagsbeh.: FES-NPS21
Sagsnr.: 2023/006963
Dok.nr.: 769997
Bilag: Ingen

Forsvarsministeriets
Ejendomsstyrelse
Arsenalvej 55
9800 Hjørring

Tlf.: +45 7281 3000
Fax: +45 7281 3005
E-mail: fes@mil.dk
www.forsvaret.dk/fes

EAN: 5798000201286
CVR: 16 28 71 80

Sagsbehandleren direkte:
Tlf.: +45 7281 3121
E-mail: fes-nps21@mil.dk

Intern fordeling: CHFVA; CHNPS

From: Lars Bagge Hommel-Nielsen <larsbagge@hotmail.com>
Sent: 23-07-2023 07:11:06 (UTC +02)
To: Transportministeriet <trm@trm.dk>; VVM-Sager <VVM@trafikstyrelsen.dk>; Tobias Marinus Søgaard Jensen <tmsj@trafikstyrelsen.dk>
Cc: jacob@bregnballe.com <jacob@bregnballe.com>; Søren Stockmarr <soeren.stockmarr@privat.dk>; 'Helle Lokdam' <helle@lokdam.dk>
Subject: Høringssvar til "Udkast til forslag til lov om ændring af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark og lov om Sund og Bælt Holding A/S (bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn og fravigelse af e

Kære rette vedkommende

Høringssvar til "Udkast til forslag til lov om ændring af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark og lov om Sund og Bælt Holding A/S (bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn og fravigelse af elforsyningsloven)"

Pågældende høringssvar fremfører argumenter for at Tunnelementfabrikken skal nedrives og IKKE bevares:

1. **Løftebrud** – Femern forbindelsen blev aftalt med kravet om en nulløsning for saltvandsindstrømningen til Østersøen og en nedtagning af tunnelementfabrikken med gendannelse af de områder, som fabrikken ødelægger.
2. **Anlægslov og Infrastrukturaftale 2035 er to særskilte ting** – Anlægsloven for Femern er besluttet af Folketinget. Forslag til ny anlægslov med bevarelse af Tunnelementfabrikken er kommet i stand blandt forligspartierne bag Infrastrukturaftalen 2035. Infrastrukturaftalen og anlægsloven for Femern har intet med hinanden at gøre.
3. **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.
4. **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.
5. **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?

6. **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.
7. **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.
8. **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. Kattegatforbindelsen og Østre Ringvej. Gennemførelsen af begge disse projekter og især en eventuel Kattegatforbindelse, er yderst tvivlsomme og endnu ikke godkendte.
9. **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) **hævning af bunden** hen over det kystnære beskyttelsesrev ved Lolland; 3) **afkorting** af det vestlige landvindingsområde på 500 m; og 4) de **bevarede ydermoler** for arbejdshavnen 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.
10. **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.
11. **Statsstøtte og konkurrenceforvridding** – 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.

12. **Statsstøtte og EU Kommissions 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 statslåne. Tunnелеlementfabrikken er en integreret del af budgetterne for Femernforbindelsen og det er ikke klart, hvordan en bevarelse af tunnелеlementfabrikken 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.
13. **Giver EU Kommissionen statsstøtte** - Europa-Kommissionen har givet støtte ad flere omgang til Femern-forbindelsen: 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 jernbanelandanlæg; 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 tunnелеlementfabrikken modtage støtte, direkte eller indirekte, fra EU Kommissionen? Og i tilfælde af at EU Kommissionen støtter tunnелеlementfabrikken er der tale om statsstøtte fra EU Kommissionen?
14. **Begrænsning af saltvandsindstrømning** – Miljøkonsekvensrapporten beregner en begrænsning af saltvandsindstrømning 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.
15. **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.
16. **Forudsætning for bevarelse af tunnелеlementfabrikken er ikke til stede** - En af forudsætningerne for bevarelse af tunnелеlementfabrikken 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 tunnелеlementfabrikken ikke til stede.
17. **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 begrænsnings 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.
18. **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 / estimerne?

19. **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?
20. **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?
21. **Vand til cement** – Hørings svarene 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. Hørings materialet 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 gæsteri med den dyreste pris på 14-25 DKK/m³ for havvand. Anlægsomkostningerne varierer også med pris på 30-60 millioner.
22. **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.
23. **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 tunnelelementfabrikken bidrager til og forlænger tilbagebetalingstiden for CO₂ udledning i anlægsfasen, og forøger den samlede mængde af CO₂ udledning.
24. **Manglende råstoffer** – Danmark mangler allerede råstoffer og vil mangle endnu flere med en elementfabrik. Hvor skal disse råstoffer komme fra?
25. **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.

Referencer:

BKI nr 26 af 13/04/2010 (Gældende) - Bekendtgørelse af traktat af 3. september 2008 med Tyskland om en fast forbindelse over Femern Bælt - <https://www.retsinformation.dk/api/pdf/131195>

Forslag til anlægslov -

https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/67754?fbclid=IwAR1Dr7YMef4N1op8dWAwYaMtOL258v1YgZh7aQI-D_JPlevT3uloTvevyWs

Med venlig hilsen og på vegne af

Cand. Scient. Lars Bagge
Hommel-Nielsen

Advokat Helle Lokdam

Søren Stockmarr

Jacob
Bregnballe

medlem af bestyrelsen for "NEJ
til Kattegatforbindelsen og
Højhastighedstog i
Vestsjælland"

medlem af bestyrelsen for
"STOP motorvej over
Samsø"

medlem af bestyrelsen for "STOP
motorvej over Samsø"
og medlem af bestyrelsen for
"Kattegatforbindelse – Nej tak"

Formand
for
bestyrelse
n for "Nej
tak til
motorvej
på Asnæs"

Kære rette vedkommende

Høringssvar til "Udkast til forslag til lov om ændring af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark og lov om Sund og Bælt Holding A/S (bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn og fravigelse af elforsyningsloven)"

Pågældende høringssvar fremfører argumenter for at Tunnelementfabrikken skal nedrives og IKKE bevares:

1. **Løftebrud** – Femern forbindelsen blev aftalt med kravet om en nulløsning for saltvandsindstrømningen til Østersøen og en nedtagning af tunnelementfabrikken med gendannelse af de områder, som fabrikken ødelægger.
2. **Anlægslov og Infrastrukturaftale 2035 er to særskilte ting** – Anlægsloven for Femern er besluttet af Folketinget. Forslag til ny anlægslov med bevarelse af Tunnelementfabrikken er kommet i stand blandt forligspartierne bag Infrastrukturaftalen 2035. Infrastrukturaftalen og anlægsloven for Femern har intet med hinanden at gøre.
3. **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.
4. **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.
5. **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?
6. **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.

7. **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.
8. **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. Kattegatforbindelsen og Østre Ringvej. Gennemførelsen af begge disse projekter og især en eventuel Kattegatforbindelse, er yderst tvivlsomme og endnu ikke godkendte.
9. **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) **hævning af bunden** hen over det kystnære beskyttelsesrev ved Lolland; 3) **afkortning** af det vestlige landvindingsområde på 500 m; og 4) de **bevarede ydermoler** for arbejdshavnen 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.
10. **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.
11. **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.
12. **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 statslåne. 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.
13. **Giver EU Kommissionen statsstøtte** - Europa-Kommissionen har givet støtte ad flere omgang til Femern-forbindelsen: 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 jernbanelandanlæg; 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 om statsstøtte fra EU Kommissionen?

14. **Begrænsning af saltvandsindstrømning** – Miljøkonsekvensrapporten beregner en begrænsning af saltvandsindstrømning 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.
15. **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.
16. **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.
17. **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.
18. **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 / estimerne?
19. **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?
20. **Hvem finansierer Projektændringerne** – Det fremgår ikke hvem der skal betale for projektændringerne eller hvad projektændringerne koster. Hvad koster f.eks. en hævnning af bunden, etc. og er disse ændringer indregnet i anlægsarbejdet for Femern?
21. **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 gætteri med den dyreste pris på 14-25 DKK/m³ for havvand. Anlægsomkostningerne varierer også med pris på 30-60 millioner.

22. **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.
23. **Tilbagebetalingstid for CO₂ udledning for Femern** – Tænketankene 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 tunnelelementfabrikken bidrager til og forlænger tilbagebetalingstiden for CO₂ udledning i anlægsfasen, og forøger den samlede mængde af CO₂ udledning.
24. **Manglende råstoffer** – Danmark mangler allerede råstoffer og vil mangle endnu flere med en elementfabrik. Hvor skal disse råstoffer komme fra?
25. **Støj og trafik i 20+ år i Rødby Havn** – Selve produktionen af elementer vil skabe et støjhelvede 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.

Referencer:

BKI nr 26 af 13/04/2010 (Gældende) - Bekendtgørelse af traktat af 3. september 2008 med Tyskland om en fast forbindelse over Femern Bælt - <https://www.retsinformation.dk/api/pdf/131195>

Forslag til anlægslov -

https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/67754?fbclid=IwAR1Dr7YMef4N1op8dWAwYaMtOL258v1YgZh7aQI-D_JPlevT3uloTvevyWs

Med venlig hilsen og på vegne af

Cand. Scient. Lars Bagge
Hommel-Nielsen

Advokat Helle Lokdam

Søren Stockmarr

Jacob Bregnballe

medlem af bestyrelsen for
"NEJ til
Kattegatforbindelsen og
Højhastighedstog i
Vestsjælland"

medlem af bestyrelsen
for "STOP motorvej over
Samsø"

medlem af bestyrelsen for
"STOP motorvej over Samsø"
og medlem af bestyrelsen for
"Kattegatforbindelse – Nej
tak"

Formand for bestyrelsen
for "Nej tak til motorvej
på Asnæs"

From: Lars Bagge Hommel-Nielsen <larsbagge@hotmail.com>
Sent: 27-07-2023 19:54:20 (UTC +02)
To: Transportministeriet <trm@trm.dk>; VVM-Sager <VVM@trafikstyrelsen.dk>; Tobias Marinus Søgaard Jensen <tmsj@trafikstyrelsen.dk>
Cc: jacob@bregnballe.com <jacob@bregnballe.com>; 'Helle Lokdam' <helle@lokdam.dk>; Søren Stockmarr <soeren.stockmarr@privat.dk>
Subject: Spørgsmål og yderligere hørings svar til "Udkast til forslag til lov om ændring af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark og lov om Sund og Bælt Holding A/S (bevarelse af produktionsområdet ved Rødb)

Kære rette vedkommende

Spørgsmål og yderligere hørings svar til "Udkast til forslag til lov om ændring af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark og lov om Sund og Bælt Holding A/S (bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn og fravigelse af elforsyningsloven)"

Med dette brev vil vi gerne stille en række spørgsmål til forslag til anlægslov og tilknyttede høringsdokumenter, især i forhold til de forslåede "projektændringer", samt indsende hørings svar (nr. 2).

- 1. 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?
- 2. Bevarede ydermoler** – Ydermolerne omkring "tunnelementfabrikshavnen" foreslås bevaret, antagelig for at beskytte "tunnelementfabrikshavnen".
Sp. 2.1 Har bevarelsen af ydermolerne konsekvenser for saltvandsindstrømningen til Østersøen?
- 3. 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-sænkettunnelen eller nærområdet til Femern sænkettunnelen af afkortningen, herunder ændrede sedimentaflejringen nær eller på Femern sænkettunnelen?

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

4. **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 hævning 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 **hævning 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 hævnning af bunden med 1m på saltvandsindstrømningen til Østersøen?

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

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

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

Sp. 4.11 Hvilke afværgeforanstaltninger tænker ministeriet implementeret?

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

5. **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 VVM-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?

6. **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?

Referencer:

BKI nr 26 af 13/04/2010 (Gældende) - Bekendtgørelse af traktat af 3. september 2008 med Tyskland om en fast forbindelse over Femern Bælt - <https://www.retsinformation.dk/api/pdf/131195>

Forslag til anlægslov

https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/67754?fbclid=IwAR1Dr7YMef4N1op8dWAwYaMtOL258v1YgZh7aQl-D_JPlevT3uloTvevyWs

Miljøkonsekvensrapport Baggrundsrapport for marine forhold ved bevarelse og fortsat drift af produktionsområdet og Miljøkonsekvensrapporten -

https://sundogbaelt.dk/media/2gol15r2/baggrundsrapport-for-marine-forhold.pdf?fbclid=IwAR3ZgmDBV_4JxfHn0uDGuHQ3Re9WWLhKotuDkpQ6YhtbswGHbJfoZchZmBM

Med venlig hilsen og på vegne af

Cand. Scient. Lars Bagge
Hommel-Nielsen

Advokat Helle Lokdam

Søren Stockmarr

Cand.
Scient.
Jacob
Bregnballe
formand
for
bestyrelse
n for "Nej
tak til
motorvej
på Asnæs"

medlem af bestyrelsen for "NEJ
til Kattegatforbindelsen og
Højhastighedstog i
Vestsjælland"

medlem af bestyrelsen for
"STOP motorvej over
Samsø"

medlem af bestyrelsen for "STOP
motorvej over Samsø"
og medlem af bestyrelsen for
"Kattegatforbindelse – Nej tak"

Kære rette vedkommende

Spørgsmål og yderligere hørings svar til "Udkast til forslag til lov om ændring af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark og lov om Sund og Bælt Holding A/S (bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn og fravigelse af elforsyningsloven)"

Med dette brev vil vi gerne stille en række spørgsmål til forslag til anlægslov og tilknyttede høringsdokumenter, især i forhold til de forslåede "projektændringer", samt indsende hørings svar (nr. 2).

- 1. 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?
- 2. Bevarede ydermoler** – Ydermolerne omkring "tunnelementfabrikshavnen" foreslås bevaret, antagelig for at beskytte "tunnelementfabrikshavnen".
Sp. 2.1 Har bevarelsen af ydermolerne konsekvenser for saltvandsindstrømningen til Østersøen?
- 3. 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-sænkettunnelen eller nærområdet til Femern sænkettunnelen af afkortningen, herunder ændrede sedimentaflejringen nær eller på Femern sænkettunnelen?
Sp. 3.5 Kan skibe komme tættere under land med afkortningen?
- 4. 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 **hævning af bunden skal ske både på den tyske og danske side.**

Sp. 4.1 Er hævningen 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 hævningen 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 hævningen 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 forslået 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?

5. **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 hævning 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 produktionsfacelifterne eller kan opfattes/betegnes som del af produktionsfacelifterne. 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 VVM-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?

6. **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?

Referencer:

BKI nr 26 af 13/04/2010 (Gældende) - Bekendtgørelse af traktat af 3. september 2008 med Tyskland om en fast forbindelse over Femern Bælt - <https://www.retsinformation.dk/api/pdf/131195>

Forslag til anlægslov

https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/67754?fbclid=IwAR1Dr7YMef4N1op8dWAwYaMtOL258v1YgZh7aQl-D_JPlevT3uloTvevyWs

Miljøkonsekvensrapport Baggrundsrapport for marine forhold ved bevarelse og fortsat drift af produktionsområdet og Miljøkonsekvensrapporten -

https://sundogbaelt.dk/media/2gol15r2/baggrundsrapport-for-marine-forhold.pdf?fbclid=IwAR3ZgmDBV_4JxfHn0uDGuhq3Re9WWLhKotuDkpQ6YhtbswGHbJfoZchZmBM

Med venlig hilsen og på vegne af

Cand. Scient. Lars Bagge
Hommel-Nielsen

Advokat Helle Lokdam

Søren Stockmarr

Cand. Scient.
Jacob Bregnballe

medlem af bestyrelsen for
"NEJ til
Kattegatforbindelsen og
Højhastighedstog i
Vestsjælland"

medlem af bestyrelsen
for "STOP motorvej over
Samsø"

medlem af bestyrelsen for
"STOP motorvej over Samsø"
og medlem af bestyrelsen for
"Kattegatforbindelse – Nej
tak"

formand for bestyrelsen
for "Nej tak til motorvej
på Asnæs"

From: formand østersøbadet <formand@hyldtofteoestersoebadet.dk>
Sent: 16-08-2023 11:21:49 (UTC +02)
To: VVM-Sager <VVM@trafikstyrelsen.dk>
Cc: Tobias Marinus Sjøgaard Jensen <tmsj@trafikstyrelsen.dk>
Subject: journalnummer 2022-096653
Importance: Normal

Hermed vedhæftet vore bemærkninger vedr. bevarelse af tunnelfabrikken.

Mvh

Verner Christoffersen

Vedr. bevarelse af elementfabrikken ved Østersøbadet.

Som nærmeste nabo har vi som Grundejerforening med 399 medlemmer et par bemærkninger.

Vi har jo nu i en årrække levet med en del larm og til tider støvgener fra byggeriet. Det har som udgangspunkt været tåleligt, og vi kvitterer også for, at der er og bliver taget hensyn til os her i byggefasen.

Bestyrelsen i Grundejerforeningen Østersøbadet, mener af miljømæssige årsager, at det er rimeligt, at fabrikken fortsætter sit virke, når tunnelen står færdig.

Det kræver dog, at nogle betingelser bliver opfyldt.

Efter endt tunnelbyggeri, må fabrikken ikke stå hen til forfald,

Eksisterende afspærringer skal minimeres, men sikkerheden skal naturligvis bevares.

Da vi på nuværende tidspunkt ikke kender omfanget af støj, når det kun er fabrikken som arbejder, har vi svært ved at kommentere dette, men vi forventer, at der ikke på nogen måde bliver støjgener ift. Vores område.

Vi er klar over, at der i forbindelse med fabrikken vil blive aktivitet på den nye havn. Også her forventer vi, at støj- og støvgener bliver minimeret, og der i planlægning tages hensyn til, at vi er et sommerhusområde, hvor der i weekender og ferier forventes ro.

Endelig kunne vi godt tænke os, at både siloer og fabrik på sigt kan falde lidt mere ind i området, både ved beplantning og maling, som enten kan være mere neutral end hvid eller at man på nogle steder udsmykker bygning eller siloer

Pbv.

Verner Christoffersen

From: Birthe Lauridsen <kontakt@birthelauridsen.dk>
Sent: 17-08-2023 11:19:24 (UTC +02)
To: VVM-Sager <VVM@trafikstyrelsen.dk>
Cc: Tobias Marinus Sjøgaard Jensen <tmsj@trafikstyrelsen.dk>
Subject: Høringssvar Tunnелеlementfabrikken i Rødby Havn j.nr. 2022-096653

Hej

Jeg vil gerne kommentere følgende på MiljøVurderingsRapporten vedr. permanentgørelse af Tunnелеlementfabrikken i Rødby Havn.

Vandhuller og natur

På side 21 i bemærkninger til loven står der:

“Den natur, som det oprindeligt var planlagt etableret inden for produktionsområdet, 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 (2015) 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.

Sandtilførsel / kystmorfologien

På side 157 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.

Transport

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.

Lokal transport

Det skal skrives ind at man ikke må køre via Havnegade til fabrikken således at fabrikken bliver ansvarlig for at sikre at det ikke kan lade sig gøre / sker.

Visuelle gener

På borgermødet forstod jeg at der bliver taget hensyn til den visuelle gener for sommerhusejerne øst for fabrikken med naturområde og træer.

Det samme lød ikke til at være tilfældet mod nord hvor de fastboende borgere bor.
Det mener jeg ikke er rimeligt. Der skal også tages hensyn til fastboende.

Støj og støv

Fastboende nord for fabrikken har været meget generet af støj og støv i byggefasen. Da høringsfristen ligger inden fabrikken går endelig i drift er vi nødt til at tage udgangspunkt i hvad der er sket indtil nu.

I følge bemærkninger til lovforslaget snakker vi om 20-30 år ud over Femern-byggeriet så der skal være strammere regler end der er nu med lavere max uden gennemsnit.

Begrænset MVR

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.

Med venlig hilsen

Birthe Lauridsen
Bresemanns Alle 7, 4900 Nakskov
3026 3212

From: Hanne Rungø Hilligsøe <hrh@kyst.dk>
Sent: 17-08-2023 13:53:01 (UTC +02)
To: VVM-Sager <VVM@trafikstyrelsen.dk>
Cc: Tobias Marinus Sjøgaard Jensen <tmsj@trafikstyrelsen.dk>
Subject: Vedr. høring - miljøkonsekvensrapport for bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn (journalnummer 2022-096653)

Til Trafikstyrelsen

Kystdirektoratet har ingen bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten.

Med venlig hilsen

Hanne Rungø Hilligsøe
Fuldmægtig | Kystzoneforvaltning
+45 20 85 56 17 | hrh@kyst.dk

Miljøministeriet
Kystdirektoratet | Højbovej 1 | 7620 Lemvig | Tlf. +45 99 63 63 63 | kdi@kyst.dk | www.kyst.dk

Se Kystdirektoratets kortlægning af risiko for oversvømmelse og erosion frem til 2120



[Naturstyrelsens persondatapolitik](#)

Fra: Tobias Marinus Sjøgaard Jensen <tmsj@trafikstyrelsen.dk>

Sendt: 23. juni 2023 11:32

Til: Sikre farvande <sifa@dma.dk>; NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse <nst@nst.dk>; SLKS FP Center for Kulturarv <cfk@slks.dk>; Kystdirektoratet (kdi) <kdi@kyst.dk>; MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse <MST@MST.DK>; Energistyrelsens officielle postkasse <ENS@ENS.DK>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; fr@friluftsrådet.dk; Planloven <planloven@plst.dk>; Mail (FST) <mail@fiskeristyrelsen.dk>; dof@dof.dk; fes-myn@mil.dk; ledningsinfo@energinet.dk; 3.parter@energinet.dk; lolland@lolland.dk; marin-ark@vikingeskibsmuseet.dk; post@museumlollandfalster.dk

Cc: Maria Bøje Petersen <mabp@femern.dk>; Sidsel Greven Rasmussen <sgr@femern.dk>; Christian Henriksen <che@femern.dk>

Emne: Høring: Afgrænsningsnotat for bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn

Til hørings- og orienteringsparter

Femern A/S ønsker på baggrund af infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021 at bevare produktionsområdet ved Rødbyhavn (elementfabrik og arbejdshavn mv.) efter anlæg af Femern Bæltforbindelsen er gennemført.

I Femern Bælt-projektet som er vedtaget af lov nr. 575 af 4. maj 2015 forudsættes etableringen af et produktionsområde ved Rødby-havn, herunder en elementfabrik og en arbejdshavn, hvor produktionen af tunnelelementerne til sænketunnelen mellem Rødbyhavn og Puttgården på Femern foregår. I samme anlægslov forudsættes at dette område nedtages når produktionen er færdiggjort.

For at kunne bevare produktionsområdet ved Rødbyhavn med henblik på produktion af betonelementer til fremtidige infrastrukturprojekter, er det nødvendigt at udføre en miljøkonsekvensvurdering. Trafikstyrelsen varetager miljøvurderingsproces jf. Bekendtgørelse nr. 309 af 16/03/2023 om delegation af kompetencen i kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v. til Femern A/S. Projektet skal vedtages endeligt vedtages ved anlægslov.

Femern A/S har udarbejdet en miljøkonsekvensrapport som hermed sendes i myndighedshøring, samt offentlig høring i otte uger. Materialet findes vedhæftet og kan også tilgås via følgende link: <https://filkassen.statens-it.dk/u/vZ3m8tud5uSvnebu/6fc4522d-e440-4c3a-8c19-7302ed4590cd?l> eller findes på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Eventuelle bemærkninger til rapporten bedes indsendt senest den **18. august 2023** til vvm@trafikstyrelsen.dk cc tmsj@trafikstyrelsen.dk med henvisning til journalnummer 2022-096653.

Venlig hilsen
Tobias Marinus Søgaard Jensen
Fuldmægtig

From: Anders Jørn Jensen <a.joern.jensen@gmail.com>
Sent: 17-08-2023 22:22:16 (UTC +02)
To: VVM-Sager <VVM@trafikstyrelsen.dk>
Cc: Tobias Marinus Søggaard Jensen <tmsj@trafikstyrelsen.dk>; Klimarådets Postkasse <mail@klimaraadet.dk>
Subject: Høringssvar permanent tunnelfabrik Femern 2022-096653

Høringssvar

Der er tilsyneladende uoverenstemmelse mellem [lovudkastet](#) (10. juli, 2023) og denne nye [MKV for permanentliggørelse af tunnelfabrikken](#). I lovudkastet fremgår det, at fabrikken vil have en positiv klimaeffekt, da man sparer opførelsen af nye tænkte tunnelementfabrikker andre steder i landet.

I denne rapport fremgår det, at permanentgørelse af fabrikken vil føre til store udledninger af CO₂e fra byggematerialerne. Det vil føre til udledninger af ca. 10 mio. ton CO₂e (500.000 om året nu og 330.000 ton om året fra 2030), hvis man godtager rapportens antagelse om, at den skal stå i 20-30 år ekstra (side 237). Det ses i tabel [side 238](#). Jeg er enig i, at fabrikken vil producere alle årene, da den ikke kan lukkes ned uden at forfalde meget hurtigt.

Formodentlig vil det derfor binde Danmark til at producere og opføre store tunnel- og broprojekter i de vigtige kommende årtier, der afgør om Danmark lever op til Parisaftalen og Klimaloven. Danmark er ifølge Klimarådet ikke tæt på at leve op til Klimaloven. At binde sig til en enkelt fabrik, der i 2030 vil stå for 9% af udledningerne i bygge- og anlægssektoren, sår yderligere tvivl om Danmarks muligheder for at leve op til Klimaloven og Parisaftalen.

Klimarådet har tidligere udtalt følgende om gennemsigtighed i CO₂-udledninger fra infrastruktur:

2. Fremskrivningen bør vise effekter af konkrete infrastrukturprojekter

Den offentlige sektor er ansvarlig for langt størstedelen af de store infrastrukturinvesteringer. Mange af disse investeringer vil have en direkte indflydelse på udledningerne, både gennem øget trafikarbejde og fordelingen mellem transportformer og i anlægsfasen.

Klimarådet finder det positivt, at det i *Klimastatus og -fremskrivning 2021* er belyst, at 9 procentpoint af den forventede trafikvækst på 21 pct. i perioden frem til 2030 kan henføres til forventede infrastrukturinvesteringer. Det svarer til 0,7 mio. ton CO₂e i 2030.

Idet udledninger påvirkes af både allerede vedtagne og kommende statslige investeringsbeslutninger opfordrer Klimarådet til, at de enkelte større infrastrukturinvesteringer indgår eksplicit i klimafremskrivningen, med angivelse af de forventede udledninger fra vejtransporten og bygge- og anlægssektoren. Klimarådet anerkender, at dette kan være en vanskelig opgave, men foreslår, at man som minimum supplerer fremskrivningen med en opstilling af de væsentligste planlagte statslige investeringers indflydelse på de samlede forventede udledninger, som følge af anlægsfasen samt deres påvirkning af trafikefterspørgslen. Rådet opfordrer til, at også forprojekter inkluderes, således at de mulige effekter fra projekter, der endnu ikke er besluttet, fremgår. Dette vil bidrage til en forståelse af hvor store yderligere reduktioner, der skal findes andre steder, såfremt et givet infrastrukturprojekt vedtages.

Der bør derfor laves en liste med hvad 10 mio. ton CO₂ svarer til i antal sygehuse, skoler, cykelstier o.a., som man så ikke har mulighed for at bygge, hvis man skal leve op til Klimaloven og Parisaftalen.

Uddybet høringssvar med forslag vedhæftet.

Venlig hilsen
Anders Jensen

Hørings svar

Jeg vil gøre opmærksom på et par uoverenstemmelser mellem denne nye rapport og tidligere [Femern Bælt VVM](#):

I Femern Bælt VVM fremgår det (s. 13) at:

"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 [denne nye rapport](#) går man tilsyneladende helt væk fra tidligere miljøanalyser og lovgivning og konkluderer lige modsat, at det ikke vil have en væsentlig påvirkning og at det dermed ikke længere er nødvendigt at genskabe naturen. Det er meget uheldigt og er egnet til at undergrave tilliden til hele systemet med afværgeforanstaltninger og erstatningsnatur.

Jeg skal derfor på det kraftigste opfordre til, at den tabte natur genskabes på et egnet areal. Ligeledes bør påvirkningen af mennesker, som er dokumenteret i Femern Bælt VVM, afværges med nye tiltag. Fx ved at gå væk fra fossile drivmidler og brændstoffer på fabrikken (disse støjer og forurener typisk).

Der er tilsyneladende også uoverenstemmelse mellem [lovudkastet](#) (10. juli, 2023) og denne nye MKV for permanentliggørelse af tunnelfabrikken. I lovudkastet fremgår det, at fabrikken vil have en positiv klimaeffekt, da man sparer opførelsen af mange nye tænkte tunnelementfabrikker andre steder i landet.

Men I skal have ros for, at det i denne rapport fremgår klart, at fabrikken vil føre til store udledninger af CO₂e. Det vil føre til udledninger af ca. 10 mio. ton ekstra CO₂e (500.000 om året nu og 330.000 ton om året i 2030), hvis man antager jeres forventning om, at den skal stå i 20-30 år ekstra (side 237). Det ses i tabel [side 238](#). Jeg er enig i, at fabrikken vil producere alle årene, da den ikke kan lukkes ned uden at forfalde meget hurtigt.

Reelt vil det derfor binde Danmark til at producere og opføre store infrastrukturprojekter i de vigtige kommende årtier, der afgør om Danmark lever op til Parisaftalen og Klimaloven. Dette er også antaget i rapporten, da referencescenariet er:

"12.1.2 Referencescenarie

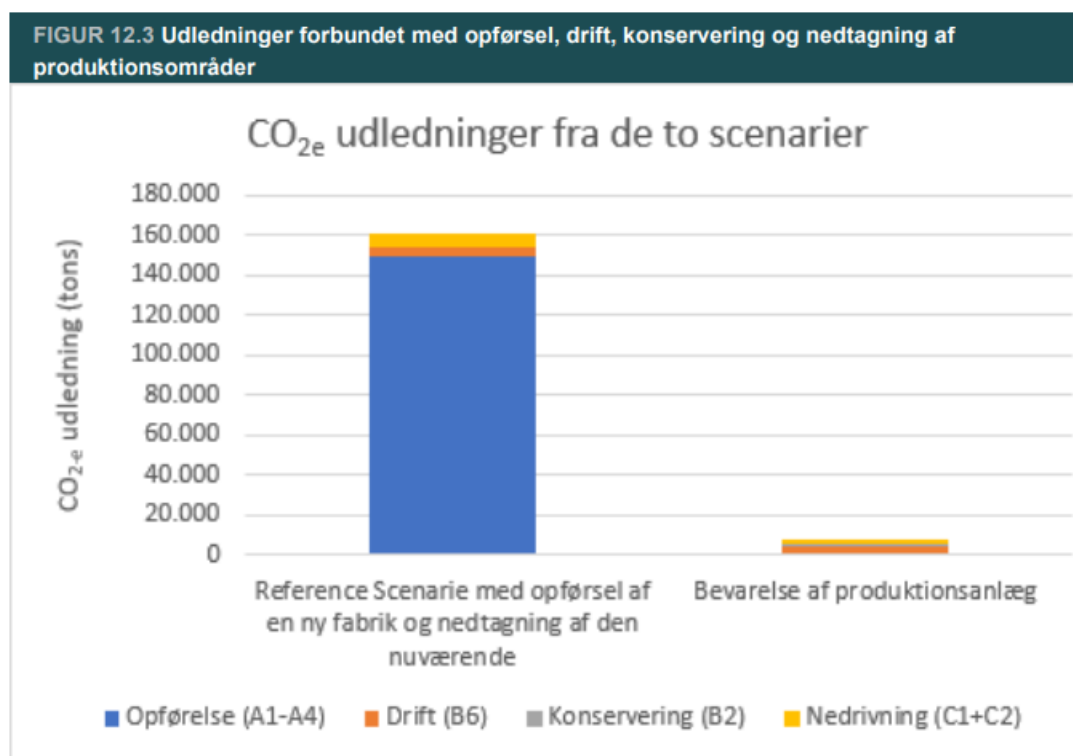
Referencescenariet er beskrevet som et scenarie, hvor produktionsområdet er nedtaget efter fremstillingen af tunnelementer til den faste forbindelse over Femern Bælt. Der er således behov for en ny produktionsfacilitet til fremstillingen af betonelementer for nye godkendte projekter. "

På den måde får rapporten det i nedenstående figur 12.3 det til at fremstå som om, det er klimavenligt at forlænge fabrikken i 20-30 år og udlede 10 mio. ton CO₂e ekstra for at bygge tunneller.

I figur 12.3 sammenlignes bevarelsen af produktionsområdet med referencescenariet. I referencescenariet nedtages produktionsområdet, hvorfor der er behov for at opføre en ny produktionsfacilitet til at fremstille betonelementer. Sammenligningen tager afsæt i følgende livscyklusfaser:

- opførelse af et nyt produktionsområde (A1-A4);
- driften af produktionsområdet (B6) mellem 2029-2045, som er ens for begge scenarier;
- konservering (delvis B2);
- nedtagningen (C1-C2), hvor referencescenariet vil have en dobbelt så stor udledning.

Figuren indeholder ikke udledninger af drivhusgasser, som er forbundet med råstoffer til betonelementerne, der som beskrevet står for 97-99% af alle udledninger.



Konklusion

Fra et klimaperspektiv kommer langt størstedelen af udledningerne fra produktionen af selve betonelementerne. Hvis der tages udgangspunkt i en tilsvarende produktion som til Femern Bælt-projektet, så vil den årlige udledning i 2030 blive 330.000 t CO_{2e}, svarende til 9% af de forventede udledninger fra fremstillingserhverv og bygge- anlægssektoren i 2030 (Energistyrelsen 2022b).

Jeg anser ikke fabrikken som egnet eller realistisk at benytte til havvindfundamenter i Nordsøen, da alle elementer skal sejles meget langt og under Storebæltsbroen, hvor der hver gang er en risiko for ulykker (der er mere egnede havne til dette). Derfor må det antages, at fabrikken skal levere tunnelelementer til tunneller og ikke til den grønne omstilling i Nordsøen.

Det er en meget alvorlig mangel, at der ikke er beskrevet et scenarie, hvor man tager fabrikken ned og ikke bygger en anden fabrik. For at sagen kan siges at være sagligt oplyst, bør et retvisende 0-scenarie uden tunnelfabrikker inkluderes.

Klimarådet har specifikt udtalt, at man ikke må maskere udledningen fra foreslåede og planlagte infrastrukturprojekter, men at det skal fremgå tydeligt meget tidligt for beslutningstagerne, inklusiv hvad der skal til for at offsette udledningen:

2. Fremskrivningen bør vise effekter af konkrete infrastrukturprojekter

Den offentlige sektor er ansvarlig for langt størstedelen af de store infrastrukturinvesteringer. Mange af disse investeringer vil have en direkte indflydelse på udledningerne, både gennem øget trafikarbejde og fordelingen mellem transportformer og i anlægsfasen.

Klimarådet finder det positivt, at det i *Klimastatus og -fremskrivning 2021* er belyst, at 9 procentpoint af den forventede trafikvækst på 21 pct. i perioden frem til 2030 kan henføres til forventede infrastrukturinvesteringer. Det svarer til 0,7 mio. ton CO₂e i 2030.

Idet udledninger påvirkes af både allerede vedtagne og kommende statslige investeringsbeslutninger opfordrer Klimarådet til, at de enkelte større infrastrukturinvesteringer indgår eksplicit i klimafremskrivningen, med angivelse af de forventede udledninger fra vejtransporten og bygge- og anlægssektoren. Klimarådet anerkender, at dette kan være en vanskelig opgave, men foreslår, at man som minimum supplerer fremskrivningen med en opstilling af de væsentligste planlagte statslige investeringers indflydelse på de samlede forventede udledninger, som følge af anlægsfasen samt deres påvirkning af trafikefterspørgslen. Rådet opfordrer til, at også forprojekter inkluderes, således at de mulige effekter fra projekter, der endnu ikke er besluttet, fremgår. Dette vil bidrage til en forståelse af hvor store yderligere reduktioner, der skal findes andre steder, såfremt et givet infrastrukturprojekt vedtages.

Jeg vil derfor foreslå, at der laves en tabel med hvor mange skoler, supersygehuse, cykelstier mm., der skal undlades, for at tilsvare de 10 mio. ton CO₂, som dette projekt vil tage i CO₂-budgettet vi har tilbage jf. Parisaftalen.

From: Thomas Trøster Højfeldt <tth@ehsj.dk>
Sent: 18-08-2023 11:16:59 (UTC +02)
To: VVM-Sager <VVM@trafikstyrelsen.dk>
Cc: Tobias Marinus Søggaard Jensen <tmsj@trafikstyrelsen.dk>; Stefan Poulsen <sp@ehsj.dk>
Subject: Bemærkninger til miljøkonsekvensrapport - journalnummer 2022-096653

Kære I

Hermed bemærkninger fra Erhvervshus Sjællands bestyrelse.

Gode hilsner

Thomas

Venlig hilsen

Thomas Trøster Højfeldt
Chefkonsulent



Mobil 6188 5603
Hovednr. 5553 3035
E-mail tth@ehsj.dk
Web www.ehsj.dk

Erhvervshus Sjælland
Fulbyvej 15
4180 Sorø



Hørings svar vedrørende miljøkonsekvensrapport for bevarelse af produktionsområdet ved Rødby Havn
vedrørende [Miljøkonsekvensrapport for bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn](#)
(trafikstyrelsen.dk)

Opsummering

Ud fra en faglig vurdering på det erhvervsudviklingsmæssige område spiller permanentgørelsen af tunnelementfabrikken i Rødby en meget central rolle i udviklingen af en af de mest udfordrede dele af Danmark. Følgende hovedelementer er afgørende

- Tunnelementfabrikken kan være med til at skabe en reel specialisering i en region, som mangler specialisering ift. at løfte produktiviteten
- Tunnelementfabrikken tiltrækker vidensinstitutioner, som kan være med til at løfte det generelle videns- og innovationsniveau i Region Sjælland
- Tunnelementfabrikken kan spille en central rolle i den grønne omstilling på flere niveauer, og en bevarelse vil sikre en stærkere lokal udvikling på et af de store vækstområder.

Hørings svar

Når man gennemlæser den udarbejdede miljøkonsekvensrapport, står det efter vores mening klart, at der kan findes løsninger på de fleste af de udfordringer, der behandles og beskrives i rapporten. Der er blandt andet i perioden siden opstarten af fabrikken blevet arbejdet intensivt med problematikkerne omkring teknisk vand, og rapporten tydeliggør muligheden for at finde en god løsning på dette.

Det er ikke Erhvervshusets opgave at tage fagligt stilling til de beskrevne miljømæssige aspekter ved bevarelsen af produktionsområdet. Men dette høringssvars baggrund findes i, at det er vigtigt at forstå, hvor stor en betydning bevarelsen af tunnelementfabrikken i Rødby Havn kan have for erhvervsudviklingen i lokalområdet. Og hvad det er for en konkret erhvervsmæssig virkelighed, som tunnelementfabrikken er placeret i, både lokalt og regionalt.

Region Sjælland er i geografiske fagtermer en såkaldt peri-urban region. Den konkrete betydning af, at man udgør det geografiske opland til en stor urban geografi, i dette tilfælde København og Region Hovedstaden. Generelt er det sådan, at også på globalt plan, så har en geografi som Region Sjælland det ekstra svært, da attraktionskraft og den globale trend omkring urbanisering i høj grad suger viden, udvikling og innovation ind mod hovedstaden og væk fra landområder (rural) i geografien rundt om storbyen.

Ser man på erhvervslivet i Region Sjælland viser alle tal, at regionen er udfordret ift. de øvrige regioner i landet. Produktiviteten er lavere i sjællandsgeografien end i resten af landet, og eksporten er præget af både færre eksporterende virksomheder, og at de eksporterende virksomheder, eksporterer mindre end i de øvrige landsdele. Ser vi på baggrunden for dette er det tydeligt, at et generelt lavere uddannelsesniveau i arbejdsstyrken er en af de vigtige forklaringer.

Region Sjælland er inddelt i to landsdele, hvor landsdel Østsjælland (det gamle Roskilde amt) generelt klarer sig udmærket, på grund af den umiddelbare geografiske nærhed til Hovedstaden. Den anden landsdel, Vest- og Sydsjælland, er i langt højere grad udfordret, og ligger markant under resten af landet på de fleste parametre. Og netop dette understreger vigtigheden af bevarelsen af produktionsområdet ved Rødby Havn.

I den sydlige del af Sjælland er der ikke nogen meget store virksomheder til stede, som driver udviklingen. Og det er en stor regional og lokal udfordring, da der ikke er en virksomhed, som skubber innovationen

18. august 2023

fremad og har behov for at være aktiv ift. at tiltrække arbejdskraft, skubbe til uddannelserne, sikre lokal udvikling hos underleverandører som store virksomheder og særligt specialiseringer skaber.

Tunnelementfabrikken kan derfor være den gamechanger, der tager et af Danmarks mest udfordrede lokalområder både ift. socioøkonomi og erhvervsliv og løfter det op på niveau med resten af landet. Femern-forbindelsen skaber i sig selv en positiv udvikling, som begynder at skabe aftryk i hele regionen, ved en øget attraktivitet ved transportkorridoren mellem syd og nord. Men skal der skabes forandring i den sjællandske geografi, er der brug for en større lokal "virksomhed", som kan trække innovation, viden og udvikling med sig. Det potentiale har tunnelementfabrikken allerede vist. I regi af Femern-fyrtårnet er der startet et lokalt videns- og læringscenter, som Danmarks Tekniske Universitet (DTU) er yderst aktiv i for at bruge udviklingen på tunnelementfabrikken som springbræt til ny innovation og viden ift. megainfrastruktur, vandrensning, biodiversitet i havet og flere øvrige emner. Teknologisk Institut er til stede som en stor del af arbejdet på tunnelementfabrikken ift. bl.a. testning og sikring af kvalitet. Begge to store danske videntunge institutioner, som uden tunnelementfabrikken ikke ville være til stede i denne del af den danske geografi.

Tunnelementfabrikken er altså ud fra et fagligt erhvervsudviklingsmæssigt perspektiv en unik gamechanger, der ikke bør gives slip på efter færdiggørelsen af tunnelementer til Femern Forbindelsen. Eksperter vurderer, at sitet omkring tunnelementfabrikken har et stort potentiale i at drive en mere grøn udvikling inden for byggeriet i partnerskab med verdensførende danske virksomheder inden for byggeriet, særligt med tanke på de store milliardbeløb der skal investeres i den grønne omstilling de kommende år. Sitet ved Rødby Havn er ideelt sted at producere og udskibe store elementer, ikke kun tunnelementer, men også dele til havvindmøller fx. Den grønne omstilling er et af de store vækstområder, og at kunne have en stor virksomhed inden for netop dette område lokalt i landsdelen vil være en stor gevinst, som naturligt vil drive udvikling fremad lokalt, og dermed sikre at Lolland også lokalt får en blivende gevinst af Femern Bælt forbindelsen – i stedet for blot at blive et område man kører igennem.

Dette hørings svar er en klar opbakning til, at man fortsætter arbejdet henimod en permanentgørelse, da dette er afgørende for den fremtidige udvikling i en af landets mest udfordrede geografier. Det er afgørende og vigtigt for at kunne se en fremtid for et lokalt erhvervsliv som på en række områder har været meget udfordret i de seneste år.

Med venlig hilsen

Mette Jorsø

bestyrelsesformand for Erhvervshus Sjælland

From: Lars Kroer <lakr@lolland.dk>
Sent: 18-08-2023 11:59:15 (UTC +02)
To: VVM-Sager <VVM@trafikstyrelsen.dk>
Cc: Tobias Marinus Sjøgaard Jensen <tmsj@trafikstyrelsen.dk>
Subject: Høringssvar vedr. Miljøkonsekvensvurdering ved bevarelse af tunnelfabrik ved Rødbyhavn - journalnummer 2022-096653

Til Trafikstyrelsen:

Vedlagt Lolland Kommunes høringssvar vedr. Miljøkonsekvensvurdering ved bevarelse af tunnelfabrik ved Rødbyhavn.

Med venlig hilsen

Lars Kroer

Projektleder
Femern Bælt
lakr@lolland.dk | Tlf. 54 67 64 13

Lolland Kommune
Teknik og Miljømyndighed
Fruegade 7, 4970 Rødby
www.lolland.dk | Tlf. 54 67 67 67



Trafikstyrelsen,
Carsten Niebuhrs Gade 43,
1577 København V
vvm@trafikstyrelsen, jnr. 2022-096653

Dato: 18. august 2023

Sags ID: 945179

Lolland Kommune
Teknik- og Miljømyndighed
Fruegade 7
4970 Rødby

Tlf.: 54 67 67 67
www.lolland.dk

Kontaktperson
Lars Kroer
Teknisk Sekretariat

Høringsvar vedr. miljøkonsekvensvurdering af bevaring af tunnelfabrik ved Rødbyhavn

Lolland Kommune modtog fra Trafikstyrelsen den 23. juni 2023 en miljøkonsekvensrapport, som blev sendt i myndighedshøring frem til den 18. august 2023.

Lolland Kommune har en række konkrete bemærkninger til den fremsendte miljøkonsekvensvurdering. Disse bemærkninger ændrer ikke på kommunens overordnede vurdering af planerne om at bevare elementfabrikken. Lolland Kommune er at den klare overbevisning, at en bevarelse af elementfabrikken og arbejdshavnen vil medføre store samfundsmæssige gevinster.

Lokalt vil en bevarelse af elementfabrikken understøtte beskæftigelsen og fastholde den positive udvikling, som området oplever under den igangværende anlægsfase. 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 arbejdshavnen 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.

Planforhold:

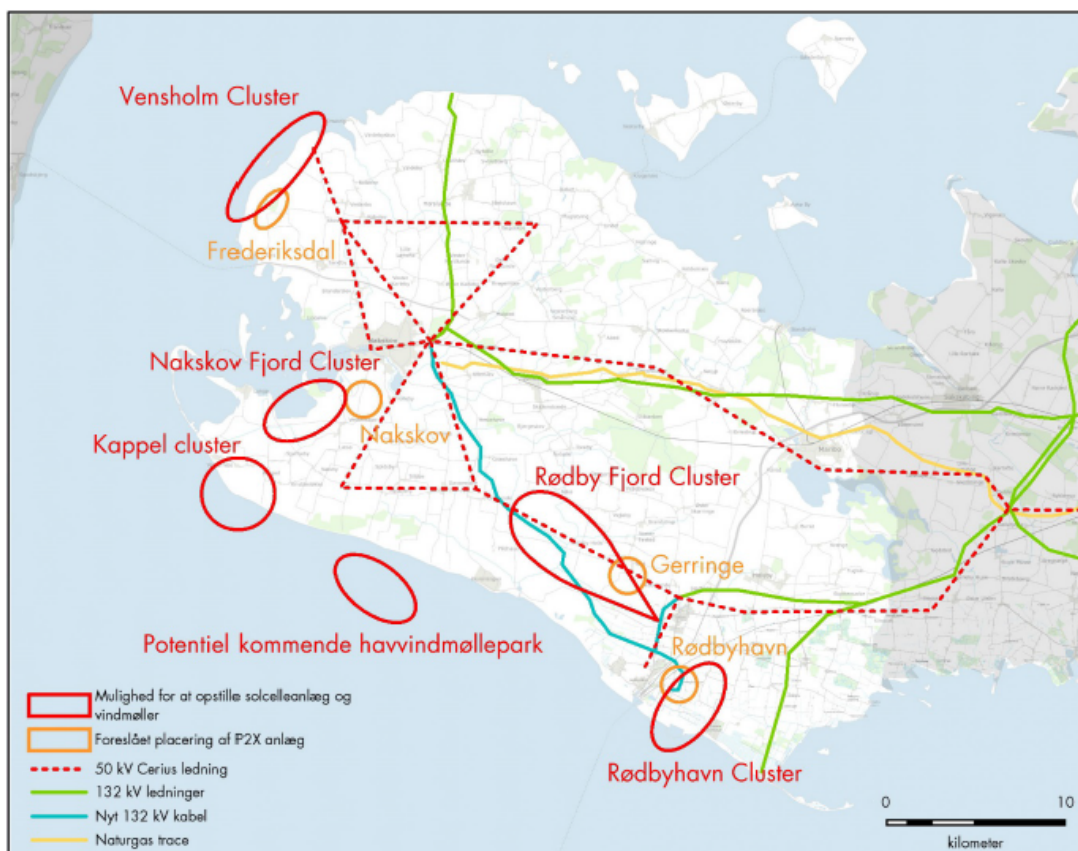
Lolland Kommune har ikke nogen bemærkninger til konsekvensvurderingens beskrivelse af projektet i forhold til gældende planforhold i nærområdet.

Kommunen har dog en bemærkning til kapitel 4 Referencescenarie, hvor der på s. 61 afsnit 9 der starter med " Der er ikke planer for reetablering..." står:

" Det er uvist, hvorvidt der vil ske en byudvikling øst for Rødbyhavn, og om der for eksempel igen etableres erhverv og opsættes flere vindmøller i området. Der er ikke i den aktuelle kommuneplan for 2021-2033 konkrete planer om det, men i kommuneplanrammerne er anvendelsen udlagt til erhverv, rekreation og tekniske anlæg (Lolland Kommune 2021a)."

Det er jo grundlæggende korrekt, men Kommuneplan 2021-2033 fastlægger et perspektivområde for store vindmøller i området/nord for området. Desuden indeholder den i november 2022 af byrådet vedtagne Grønne Erhvervspolitik principperne for placering af VE-anlæg (Vedvarende Energianlæg som f.eks. vindmøller og solceller) og PtX virksomheder samt andre energiforbrugene virksomheder, og her forudsættes en byudvikling øst for Rødbyhavn samt fortsat forventeligt etableringen af VE-anlæg. Det forventes derfor, at en del af de eksisterende rekreative rammer øst for Rødbyhavn udlægges som erhvervsrammer i den kommende Kommuneplan 2025-2037.





I kapitel 6.1 har man forholdt sig til kommuneplanens landskabsudpegninger og retningslinjer og kommunen er enige i beskrivelse og vurderinger.

Virksomhedsforhold:

Miljøgodkendelse

Det forventes, at der skal ansøges om tillæg til miljøgodkendelse, når Femern-projektet er afsluttet, og der er klarhed over, hvad den endelige produktion på stedet bliver. Dette begrundes i, at der nedtages udstyr fra FLC. Dermed er forudsætningerne til gældende miljøgodkendelse ikke længere til stede, da der kan blive indsat andet udstyr og ske en anden produktion, som kan give en anden belastning og dermed skal reguleres på anden vis i en miljøgodkendelse.

Der skal uanset de kommende aktiviteter dog søges om tillæg, så de vilkår, som omhandler afvikling af tunnelementfabrikken ophører/tilrettes, og evt. erstattes af mere standardiserede ophørsvilkår normalt uden udløbsdato.

Ifølge konsekvensvurderingen er der indtegnet arealer, som ikke indgår i den gældende miljøgodkendelse. Hvis aktiviteterne på disse arealer i sig selv er godkendelsespligtige eller bliver teknisk og forureningsmæssigt forbundet med tunnelementfabrikken, skal der ansøges om tillæg til miljøgodkendelsen.

Vandbehandlingsanlægget vil være teknisk og forureningsmæssigt forbundet til den godkendelsespligtige aktivitet. Dette begrundes i, at vandbehandlingsanlægget kun opsættes for at forsyne betonfabrikken og tilsvarende er betonfabrikken afhængig af

vand fra vandbehandlingsanlægget. Det må desuden forventes, at der vil være en rørføring fra vandbehandlingsanlægget til fabrikken, hvorfor der også er en fysisk forbindelse. Det skal derfor fremgå af et tillæg til miljøgodkendelsen, da den foreslåede placering i delområde 1 og/eller 3 er udenfor det eksisterende miljøgodkendte areal.

Det fremgår ikke af konsekvensvurderingen om "koncentrat" fra vandbehandlingsanlægget, som ønskes udledt til Femern Bælt indeholder andre forurenende komponenter f.eks. fra tilsatte flokkuleringsmidler og lignende. Umiddelbart er salt, den eneste parameter, som der er vurderet på.

Støj

I gældende miljøgodkendelse fremgår, at jordvold er forhøjelse af diger i forhold til stormflodsbeskyttelse, og at der i en vis udstrækning også er en funktion som støjvold. Hovedformålet har derfor været dige. Der er ikke tidligere eller i nuværende konsekvensvurdering foretaget en vurdering af hvilken støjdæmpende effekt, som jordvoldene rundt om fabriksområdet har. Derfor vurderer Lolland Kommune, at der i stedet skal anvendes termen "jordvold" fremfor støjvold, for ikke at få det indtryk, at der er tale om en fuldstændig støjdæmpende foranstaltning. Det betyder også, at der ikke er regnet på, hvordan jordvoldene støjdæmpning overfor Camp-området er.

I forhold til gældende vilkår om støj fremgår, at støjgrænserne for virksomheden er op til 70 dB. Disse støjgrænser er højere end Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser. Det blev vurderet i den tidligere VVM-proces, at støjgrænserne skulle være lempeligere grundet projektets nationale vigtighed samt den midlertidige karakter. Lolland Kommune har på nuværende tidspunkt ikke taget stilling til, om støjgrænserne ved en permanentliggørelse nedsættes til de vejledende støjgrænser, som normalt anvendes på betonfabrikker.

Det fremgår af konsekvensvurderingen, at der er moderat og mindre påvirkninger med støj til nærmeste naboer. Der er dog ikke beskrevet yderligere omkring afværgeforanstaltninger i forhold til støj. Er vurderingen af, at støjen er moderat, fastsat ud fra støjgrænser i gældende miljøgodkendelse eller ud fra vejledende støjgrænser?

Støj fra nedknusningsanlæg vurderes ikke at give anledning til væsentlig støj hos naboer. Støj fra denne aktivitet kan forventes at blive vilkårssat med lempeligere støjgrænser med et maksimalt antal knusedage om året i stedet.

Der henvises på s. 127 i konsekvensvurderingen om nedtagning af produktionsområdet til, at ingen boliger vil blive udsat for støj over 70 dB målt på facaden. Der gøres opmærksom på, at der i gældende miljøgodkendelse gælder støjgrænser målt ved virksomhedens skel i 1,5 meter over terræn. Derfor er der ikke overensstemmelse mellem miljøgodkendelsens støjvilkår og konsekvensvurderingen.

Støv

Det fremgår, at der kan foretages støvbekæmpelse af interne veje og lignende med vanding. Det må forventes, at vand til støvbekæmpelse skal være fra vandbehandlingsanlægget og ikke grundvand.

Naturforhold:

Lolland Kommune har følgende bemærkninger til konsekvensrapporten og notatet om afværgetiltag for natur ved bevarelse af produktionsområdet.

Kommune ser bevarelsen af elementfabrikken, som et projekt, hvor det er nødvendigt at tænke nyt omkring både erstatningsnatur og afværgetiltag i forhold til tidligere projekt, hvor fabrikken skulle nedtages efter endt brug. Meget af den natur som skulle erstattes i forbindelse med opførelsen af elementfabrikken, havn osv., var planlagt til at kunne etableres, samme sted efter nedtagelsen af fabrikken. Dette er ikke længere muligt ved permanentliggørelsen.

Ved bevarelse af elementfabrikken er det Lolland Kommunes vurdering, at man vil opnå en betydelig og varig barriereeffekt for især dyr og i særdeleshed padder herunder padder opført på habitatdirektivets bilag IV. For andre bilag IV arter har vi vurderet, at barriereeffekten ikke vil være til væsentlig gene.

For padderne vil bevarelsen af elementfabrikken, efter Lolland Kommunes vurdering, få den langsigtede effekt, at bestandene vest for elementfabrikken og øst for elementfabrikken, vil få markant sværere ved at udveksle gener, da de ikke umiddelbart kan komme i kontakt med hinanden, og derfor vil bevarelsen medføre en væsentlig forringelse af områdets økologiske funktionalitet for strengt beskyttede bilag IV arter, i forhold til tiden inden man påbegyndte opførelsen af elementfabrikken.

I henhold til konsekvensvurderingen vurderes det ikke nødvendigt at foretage yderligere afværgetiltag i forhold til det tidligere projekt, men kommunen vurderer, at der bør foretages yderligere tiltag for at sikre de samme spredningsmuligheder for især faunaen, som inden man påbegyndte tunnelprojektet, hvor naturen havde gode muligheder for at sprede sig i området ude på diget og på de brakarealer, søer og vandhuller som lå i direkte tilknytning til diget.

De erstatningsvandhuller der allerede er etableret i området, viser for langt de flestes vedkommende, hvor svært det kan være for padderne at kolonisere dem og sprede sig til dem. Faktisk er det lidt bekymrende, at man endnu ikke har vist i nogen af de vandhuller der er gravet specifikt til f.eks. grønbroget tudse, at man er lykkedes med at få dem koloniseret på trods af, at man har haft et hot spot for grønbroget tudse lige vest for elementfabrikken, og på trods af at netop grønbroget tudse er specialist i at kolonisere nyanlagte vandhuller. Med den viden i baghånden, om hvor svært det faktisk er at lave velegnede erstatningsvandhuller til især grønbroget tudse, og få dem til at bruge dem, bør man gøre mere for at sikre opretholdelsen af områdets økologiske funktionalitet, og få skabt en stærk spredningskorridor nord om fabriksområdet på lige fod med dem man har på øst- og vestsiden af fabriksområdet, så man får noget der erstatter de spredningsforhold, der var inden projektet blev startet op.

De afværge- og erstatningstiltag man havde indarbejdet i implementeringsredegørelsen ved en midlertidig elementfabrik, vurderede Lolland Kommune dengang som værende tilstrækkelige til at sikre områdets økologiske funktionalitet, da de opførte bestande af padder øst og vest for elementfabriksområdet, ville kunne udveksles efter nedtagningen af fabrikken. Dette er ikke længere muligt, hvorfor man bliver nødt til at kigge på denne problemstilling igen, i forhold til den nye virkelighed, hvor fabrikken ønskes bevaret.

Kommunen konstaterer, at man i det tilsendte materiale for bevarelsen af elementfabrikken, også kommer frem til, at barriereeffekten, vil være varig og markant, og at der derfor skal laves nogen afværgetiltag.

Man konkluderer, at de vandhuller der skulle være etableret på den vestlige side af østlige forland for grønbroget tudse, fortsat kan etableres og være med til at sikre en spredning syd om tunnelportalen. Lolland Kommune er enig i denne vurdering.

Derudover har man vurderet, at de 6 vandhuller, som skulle have været etableret inde på produktionsområdet efter nedtagningen af fabrikken, nu skal placeres udenfor, blandt andet med det formål, at sikre en spredning af de bestande man opformerer ved at lægge vandhuller ude på det østlige forland. De 2 af vandhullerne etableres lige vest for elementfabrikken som skal sikre, at padderne kan sprede sig mod nord. 1 vandhul placeres lige nordøst for elementfabrikken, og de sidste 3 placeres på den østligste del af det østlige forland.

Denne vurdering er kommunen også enig i, da dette er med til at understøtte nogle ret robuste spredningskorridorer i nord-syd gående retninger på begge sider af fabriksområdet.

Til gengæld vurderer kommunen, at man ikke i tilstrækkelig grad har sikret spredningen nord om fabriksområdet. Her etableres ikke noget, som kan sikre spredningen yderligere. Man antager, at det er tilstrækkeligt med et paddehegn rundt om fabriksområdet samt 3 eksisterende vandhuller, som ligger inde på intensivt dyrket landbrugsjord samt 2 vandhuller der ligger inde på et fabriksområde. Selvom padderne holder sig i direkte tilknytning til paddehegnet, er der mere end 1 kilometer imellem erstatningsvandhullerne rundt langs med hegnet, som vil være på kanten af de fleste padders spredningsafstand. Vandhullet inde på den intensive landbrugsjord er vurderet til at være et egnet paddevandhul, og det er de to vandhuller inde på industriområdet også, selv om de har meget stejle brinker. Lolland Kommune har ikke gode erfaringer med vandhuller inde i intensivt dyrkede marker eller vandhuller med stejle brinker, som så også ligger inde på et industriområde, så kommunens vurdering er, at man med denne løsning ikke har sikret en robust spredningskorridor nord om fabriksområdet, når man sammenligner med spredningskorridorerne på begge sider af fabriksområdet.

En god spredningskorridor for padder bør efter kommunes vurdering bestå af flere vandhuller, engarealer, brakarealer eller tilsvarende, overvintringssteder, levende hegn o. lign., og gerne i en mosaik, som vil gøre det nemmere for padderne at vandre igennem landskabet. Ligesom man har gjort det i nord-syd gående retning på øst- og vestsiden af fabriksområdet. Det er muligt at lave en sådan korridor nord om fabriksområdet, som efter kommunens vurdering absolut er proportional med projektets størrelse for at sikre området økologiske funktionalitet. Nogen af strukturerne er allerede i landskabet, mens andre skal etableres. Kommunen er dog samtidig klar over, at ejerforholdene nord om fabriksområdet skal afklares yderligere for at implementere sådanne tiltag.

I forhold til ovenstående ser Lolland Kommune frem til yderligere dialog og samarbejde omkring de anførte udfordringer og vurderer, at det er muligt at finde hensigtsmæssige og lokale løsninger.

Spildevandsforhold:

Elementfabrikken

Hvis der i forbindelse med bevarelsen af elementfabrikken ændres på de eksisterende spildevandsforhold i forbindelse med produktionen, (udledt vandmængde, stofindhold, rensforanstaltninger, udledningssteder/tilslutningspunkt mv.) skal det vurderes, om ændringen vil medføre en ændring af miljøgodkendelsens krav til udledning af spildevand, eller evt. en ændring af tilslutningstilladelsen til offentligt spildevandssystem.

Det samme gælder for afledningen af tag- og overfladevand, hvis der ændres på de eksisterende forhold, skal det ligeledes vurderes om ændringen vil kræve en ændring af spildevandsdelen i miljøgodkendelsen.

I forbindelse med revisionen af miljøgodkendelsens krav til udledning af spildevand, herunder tag- og overfladevand, skal der muligvis foretages en ny vurdering af udledningen af tungmetaller og andre miljøfarlige stoffer. Årsagen er, at der er kommet nye vandområdeplaner, hvor der er større fokus på vandområdernes kemiske tilstand. Desuden er der kommet en afgørelse fra Miljø og Fødevareklagenævnet¹, der lægger op til en skærpet praksis for udledningen af tungmetaller og andre miljøfarlige stoffer.

Vandbehandlingsanlæg

Det påtænkes at etablere et vandbehandlingsanlæg til rensning af havvand, vandløbsvand eller spildevand (renset spildevand fra Rødbyhavn Renseanlæg).

Ved vandbehandlingen opkoncentreres stofferne fra havvand, vandløbsvand eller spildevand i retentat. Selv om retentat indeholder de samme stoffer som, uden vandbehandling, ville blive udledt til Femern Bælt, så vil retentat blive betragtet som spildevand – også ved behandling af havvand og vandløbsvand.

Udledning af spildevand/retentat fra et vandbehandlingsanlæg, vil derfor kræve en tilladelse. Det forventes, at et vandbehandlingsanlæg placeret i forbindelse med tunnelementfabrikken, vil blive omfattet af fabrikkens miljøgodkendelse. Kravene til udledning af spildevand/retentat til Femern Bælt fra vandbehandlingsanlægget skal i så fald stilles i miljøgodkendelsen.

Tilladelse til udledning af retentat skal behandles efter de regler, som gælder for udledning af spildevand, herunder skal der foretages en vurdering af stofferne i spildevandet/retentat, inkl. koncentrationer af tungmetaller og andre miljøfarlige stoffer.

Hvis det er spildevand fra Rødbyhavn Renseanlæg, der skal anvendes til ny vandforsyning, så må udledningen af retentat fra vandbehandlingen, samlet set, ikke medføre en forøget stofudledning til Femern Bælt. Spildevand, der leveres til vandbehandlingsanlægget fra rensanlægget, skal derfor være rensset lige så godt, som hvis spildevandet blev udledt direkte. Alternativt skal retentat renses inden udledning.

¹ [Afgørelse af 23. feb. 2023 Miljø- og Fødevareklagenævnet - vedr. bl.a. Påvirkning af målsatte overfladevandområder](#)

Vandindvindingsforhold:

I konsekvensvurderingen er der ingen beskrivelse af back up i forhold til forsyning af vand til produktionen, såfremt der er svigt på vandbehandlingsanlægget til rensning af havvand, vandløbsvand eller spildevand. Det bør derfor undersøges nærmere, om Lolland Vand kan levere vand i tilfælde af kortere svigt eller nedbrud på vandbehandlingsanlægget.

Det skal undersøges nærmere, om det kræver nogen tilladelser udover spildevandstilladelse at etablere et vandbehandlingsanlæg til produktion af teknisk vand.

Stormflodssikring:

Lolland Kommune forventer, at der til enhver tid vil være et beredskab, som kan agere i tilfælde af stormflod og sikre, at de nødvendige tiltag som er nærmere beskrevet i konsekvensvurderingen udføres i praksis og således sikrer, at Lolland ikke oversvømmes ved en stormflodshændelse. Ansvar for dette beredskab skal afklares i den kommende proces vedr. organisering af ejer- og driftsforhold.

Med venlig hilsen

Holger Schou Rasmussen
Borgmester



From: Peter Talarek-Andersen <ptal@regionsjaelland.dk>
Sent: 18-08-2023 15:53:58 (UTC +02)
To: VVM-Sager <VVM@trafikstyrelsen.dk>
Cc: Tobias Marinus Søggaard Jensen <tmsj@trafikstyrelsen.dk>; Carsten Krabbe <cakra@regionsjaelland.dk>
Subject: Hørings svar til miljøkonsekvensrapport j.nr. 2022-096653

Til rette vedkommende

Vedlagt er Region Sjællands høringssvar til miljøkonsekvensrapporten knyttet til bevaring af produktionsområdet ved Rødbyhavn (elementfabrik og arbejdshavn mv.) efter anlæg af Femern Bæltforbindelsen er gennemført.

Venlig hilsen

Peter Talarek-Andersen

Chefkonsulent

Region Sjælland

Regional Udvikling

Alleen 15

4180 Sorø



Mobil +45 4033 0649

Mail ptal@regionsjaelland.dk

www.regionsjaelland.dk



[Læs om Region Sjællands håndtering af personoplysninger](#)

Region Sjælland anvender de personoplysninger, du giver os i forbindelse med din henvendelse. Du kan læse mere om formålet med anvendelsen samt dine rettigheder på vores hjemmeside

[Region Sjælland](#)

Trafikstyrelsen,
Carsten Niebuhrs Gade 43,
1577 København V
Journalnummer 2022-096653
vvm@trafikstyrelsen.dk cc: tmsj@trafikstyrelsen.dk

Hørings svar vedr. miljøkonsekvensvurdering af bevaring af tunnelfabrik ved Rødbyhavn

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 udenfor 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 tunnelementfabrikken 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.

Dato: 17. august 2023

Sags ID: EMN-2020-37181

Dokument ID: 11036567

Regional Udvikling
Region Sjælland

Alleen 15

4180 Sorø

Tlf.: 70155000

ptal@regionsjaelland.dk

E-mail: ptal@regionsjaelland.dk

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.

Venlig hilsen

Heino Knudsen
Regionsrådsformand
Region Sjælland

Christian Wedell-Neergaard
Udvalgsformand
Region Sjælland

From: Rebecah I. M. Petersen <salat@mst.dk>
Sent: 18-08-2023 15:12:10 (UTC +02)
To: Tobias Marinus Søgaard Jensen <tmsj@trafikstyrelsen.dk>
Subject: Sv: Høring: Afgrænsningsnotat for bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn (MST Id nr.: 8153640)

Til Trafikstyrelsen
ATT.: Tobias Marinus Søgaard Jensen

Tak for jeres henvendelse til Miljøstyrelsen den 23.06-2023 vedr. afgrænsningsnotat for bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn. Høringssvarene er vedhæftet som yderligere bilag til denne mail.

Venlig hilsen

Rebecah I. M. Petersen
Kontorfunktionær | Landskab & Skov
| +45 20 63 03 79 | salat@mst.dk

Miljøministeriet
Miljøstyrelsen | Tolderlundsvej 5 | 5000 Odense C | Tlf. +45 72 54 40 00 | mst@mst.dk | www.mst.dk

[Sådan håndterer vi dine personoplysninger](#)

Til: Sikre farvande (sifa@dma.dk), Marianne Mørk (nst@nst.dk), Kystdirektoratet (KDI) (kdi@kyst.dk), Hovedpostkasse (mst@mst.dk), Energistyrelsens officielle postkasse (ENS@ENS.DK), Danmarks Naturfredningsforening (dn@dn.dk), Friluftsrådet (fr@friluftsradet.dk), Planloven (planloven@plst.dk), Mail (FST (mail@fiskeristyrelsen.dk), Hovedforeningen Dansk Ornitologisk Forening (dof@dof.dk (dof@dof.dk), FES-MYN-FORSVARSMINISTERIETS EJENDOMSSTYRELSE (FES-MYN@mil.dk), ledningsinfo@energinet.dk (ledningsinfo@energinet.dk), 3.parter@energinet.dk (3.parter@energinet.dk), marin-ark@vikingeskibsmuseet.dk (marin-ark@vikingeskibsmuseet.dk), post@museumlollandfalster.dk (post@museumlollandfalster.dk), Lolland Kommune, Rødby Trafikhavn (kontaktpersoner) (lolland@lolland.dk), cfk@slks.dk (cfk@slks.dk)

Cc: Maria Bøje Petersen (mabp@femern.dk), Sidsel Greven Rasmussen (sgr@femern.dk), Christian Henriksen (che@femern.dk)

Fra: Tobias Marinus Søgaard Jensen (tmsj@trafikstyrelsen.dk)

Titel: Høring: Afgrænsningsnotat for bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn

Sendt 23-06-2023 11:31
:

Til hørings- og orienteringsparter

Femern A/S ønsker på baggrund af infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021 at bevare produktionsområdet ved Rødbyhavn (elementfabrik og arbejdshavn mv.) efter anlæg af Femern Bæltforbindelsen er gennemført.

I Femern Bælt-projektet som er vedtaget af lov nr. 575 af 4. maj 2015 forudsættes etableringen af et produktionsområde ved Rødbyhavn, herunder en elementfabrik og en arbejdshavn, hvor produktionen af tunnelelementerne til sænketunnelen mellem Rødbyhavn og Puttgarden på

Femern foregår. I samme anlægslov forudsættes at dette område nedtages når produktionen er færdiggjort.

For at kunne bevare produktionsområdet ved Rødbyhavn med henblik på produktion af betonelementer til fremtidige infrastrukturprojekter, er det nødvendigt at udføre en miljøkonsekvensvurdering.

Trafikstyrelsen varetager miljøvurderingsproces jf. Bekendtgørelse nr. 309 af 16/03/2023 om delegation af kompetencen i kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v. til Femern A/S. Projektet skal vedtages endeligt vedtages ved anlægslov.

Femern A/S har udarbejdet en miljøkonsekvensrapport som hermed sendes i myndighedshøring, samt offentlig høring i otte uger. Materialet findes vedhæftet og kan også tilgås via følgende link: <https://filkassen.statens-it.dk/u/vZ3m8tud5uSvnebu/6fc4522d-e440-4c3a-8c19-7302ed4590cd?l> eller findes på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Eventuelle bemærkninger til rapporten bedes indsendt senest den **18. august 2023** til vvm@trafikstyrelsen.dk cc tmsj@trafikstyrelsen.dk med henvisning til journalnummer 2022-096653.

Venlig hilsen
Tobias Marinus Søggaard Jensen
Fuldmægtig



Erhverv
J.nr.
Ref.
Den

Høringsvar fra Erhverv vedr. høring: Afgrænsningsnotat for bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn

Erhverv har ingen bemærkninger f.eks. støj eller råstofinteresser.

Angående klappning bemærker Miljøstyrelsen følgende:

Bevarelsen af produktionsfaciliteterne til tunnelerne til Femern Bælt, som inkluderer udsikningsfaciliteter, vil medføre behov for løbende oprensning. Oprensningen vil være nødvendig for vedligeholdelse af sejldybden i arbejdshavnens søsætningsbassiner, adgangskanaler og sejlrenden ind til disse, da den naturlige sedimenttransport medfører ophobning af havbundsmateriale. Klapternet gør opmærksom på at genplacering af havbundsmaterialer i forbindelse med fremtidig drift af produktionsfacilitetens arbejdshavn, som følge af nyanlæg eller vedligehold af sejldybden, vil kræve løbende meddelelse af tilladelse til klappning, nyttiggørelse eller anden genplacering. Forureningsgraden af oprensningsmaterialet skal undersøges i hver enkelt sag om oprensning ved analyse af relevante miljøfarlige forurenende stoffer og miljøpåvirkningen af oprensningsaktiviteten vil ligeledes vurderes fra sag til sag i forhold til mængden og sammensætningen af materialet, samt ønskede genplacering. Både i forbindelse med oprensning og eventuel klappaktivitet vil bl.a. sedimentspredningens potentielle påvirkning på ålegræsforekomster, bunddyr, fugle og fisk vurderes og væsentlige påvirkninger af disse miljøkvalitetslementer vil ikke tillades jf. Klappbekendtgørelsen.

Med venlig hilsen

Kristian Gram Sloth



Arter og Naturbeskyttelse

J.nr.

Ref.:

Den

Hørings svar fra Arter og Naturbeskyttelse

Afgrænsningsnotat har tidligere været i høring.

MKR er kommet i høring.



Til Trafikstyrelsen

Landskab og Skov
J. nr. 2023-17170
Ref. salar
Den 18. august 2023

Høringssvar vedr. Høring: Afgrænsningsnotat for bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn

Tak for din henvendelse til Miljøstyrelsen af d. 23. juni 2023.

Efter modtagelsen af din henvendelse, har denne været sendt i intern høring i Miljøstyrelsen ved flere enheder og teams.

Der er indkommet høringssvar fra følgende enheder/teams der har deltaget i høringen. Høringssvarene er vedhæftet som yderligere bilag til dette dokument:

- Hav og Vandmiljø
- Erhverv
- Arter og naturbeskyttelse

Hvis du/I har nogle spørgsmål, er du/I velkommen til at kontakte undertegnede.

Med venlig hilsen

Rebecah I. M. Petersen
Enhedssekretær
salar@mst.dk



Høringsvar fra Hav- og Vandmiljø vedr. afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for bevarelse af produktionsområde ved Rødby Havn

Tilladelse til bevarelse af produktionsområde ved Rødbyhavn skal være i overensstemmelse med vandplanlægningen for berørte målsatte vandforekomster (søer, vandløb, kystvand og territorialvand samt grundvandsforekomster) og havstrategien for berørte havområder. Vurdering af projektets overensstemmelse med vandplanlægningen og havstrategien er bindende og gælder uanset, om det fremgår af afgrænsningsudtalelsen og skal fremgå af miljøkonsekvensrapporten for projektet.

Foruden de forhold, der er beskrevet i det fremsendte afgrænsningsnotat vurderer Miljøstyrelsen at miljøkonsekvensrapporten for bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn også skal indeholde en vurdering af produktområdets påvirkning af berørte målsatte grundvandsforekomster og påvirkning af berørte målsatte overfladevandforekomster med miljøfarlige forurenende stoffer samt en vurdering af overensstemmelse med den danske havstrategi. Bemærkningerne er uddybet i skemaet nedenfor.

Formålet med bemærkningerne er at beskrive, hvorvidt den forestående miljøkonsekvensrapport vil omfatte relevant lovgivning og miljøfaktorer med henblik på at miljøkonsekvensrapporten for produktionsområdet ved Rødbyhavn kan danne grundlag for en vurdering af om produktionsområdet:

- kan indebære direkte eller indirekte påvirkning af vandforekomster, der medfører, at aktuel tilstand forringes, eller at fastlagte miljømål ikke kan opnås, jf. lov om vandplanlægning med tilhørende bekendtgørelserⁱ,
- kan indebære påvirkning af havets økosystemer og miljømål, der medfører at god miljøtilstand ikke kan opnås eller opretholdes, jf. lov om havstrategiⁱⁱ.

Bemærkninger

Dokument	Sidetal	Bemærkning
Svarkommentar - afgrænsning af MKR - Rødbyhavn produktionsområde	8	I den forestående afgrænsning af miljøkonsekvensrapport skal der indgå vurdering af projektets overensstemmelse med den danske havstrategis gældende miljømål og

		<p>indsatsprogrammer for de danske hav områder, herunder de forventede påvirkninger som følge af projektet.</p> <p>Vurderingen skal omfatte redegørelse for påvirkning (og begrundet redegørelse for ikke-påvirkning) af hver af de 11 deskriptorer, der konstituerer god miljøtilstand i havområdet/havområderne.</p> <p>Det følger af § 18 i lov om havstrategi, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 25. november 2019, at "statslige, regionale og kommunale myndigheder er ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen bundet af de miljømål og indsatsprogrammer, der fastsættes efter §§ 12 og 13." En vurdering af projektets overensstemmelse med den danske havstrategis gældende miljømål og indsatsprogrammer, og at projektet faktisk er i overensstemmelse med miljømål og indsatsprogram, er således forudsætninger for at kunne vedtage et projekt.</p>
Afgrænsning-VVM-bevaret tunnelfabrik	19	<p>Det fremgår af afgrænsningsnotatet at: <i>" Beskrivelse og vurdering af potentielle ændringer af substraterne på havbunden, forårsaget af ændringer i sedimenttransportmønstre og evt. miljøfremmede stoffer i havnesediment, vil dog i et vist omfang indgå i vurderingen af indvirkningerne på havbundens flora og fauna."</i></p> <p>Der skal foretages en konkret vurdering af alle projektets påvirkninger med miljøfarlige forurenende stoffer, herunder graveaktiviteter, af berørte målsatte vandområder.</p>
Afgrænsning-VVM-bevaret tunnelfabrik	21	<p>Det fremgår af afgrænsningsnotatet at påvirkning af grundvand ikke vil indgå i den kommende miljøvurdering.</p> <p>Der skal foretages en vurdering af projektets påvirkninger af målsatte grundvandsforekomsters tilstand, herunder kemisk og kvantitativ tilstand.</p>

¹Lov om vandplanlægning (lovbekendtgørelse 126 af 26/01/2017) fastsætter bl.a. miljømål og indsatsprogrammer med henblik på at forebygge forringelse af og opnå god tilstand for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Det følger af § 8 i indsatsbekendtgørelsen (BEK 449 af 11/04/2019 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter), at offentlige myndigheder ikke må træffe afgørelser,

hvis afgørelsen kan medføre at aktuel tilstand forringes, eller at fastlagte miljømål ikke kan opnås for målsatte overfladevandområder eller grundvandsforekomster.

ⁱⁱ Lov om havstrategi (lovbekendtgørelse 1161 af 25/11/2019) fastsætter bl.a. miljømål og indsatsprogrammer med henblik på at opnå eller fastholde god miljøtilstand i havets økosystemer, og muliggøre en bæredygtig udnyttelse af havets ressourcer. Det følger af havstrategilovens § 18, at offentlige myndigheder er bundet af de miljømål og indsatsprogrammer der fastsættes i havstrategien.