

Høringsnotat for bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn

Behandling af høringsvar fra den offentlige høring
23. juni til 18. august 2023

Høringsnotat for bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn

Oktober 2023

Layout: Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Tlf. 7221 8800

www.trafikstyrelsen.dk

Indhold

Indhold	3
1. Baggrund	4
1.1 Retsgrundlag	4
2. Behandling af indkommende høringssvar	6
Høringssvar fra Søfartsstyrelsen	6
Høringssvar fra Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse	6
Høringssvar fra medlemmer af: "NEJ til Kattegatforbindelsen og Højhastighedstog i Vestsjælland", "STOP motorvej over Samsø", "Kattegatforbindelse – nej tak" og "Nej tak til motorvej på Asnæs"	6
Spørgsmål og yderligere høringssvar fra medlemmer af: "NEJ til Kattegatforbindelsen og Højhastighedstog i Vestsjælland", "STOP motorvej over Samsø", "Kattegatforbindelse – nej tak" og "Nej tak til motorvej på Asnæs"	10
Høringssvar fra Grundejerforeningen Østersøbadet	11
Høringssvar fra Birthe Lauridsen	13
Høringssvar fra Kystdirektoratet	15
Høringssvar fra Anders Jørn Jensen	15
Høringssvar fra Erhvervshus Sjælland	17
Høringssvar fra Lolland Kommune	18
Høringssvar fra Region Sjælland	20
Høringssvar fra Miljøstyrelsen	20

1. Baggrund

I sommeren 2020 startede etableringen af en fast motorvejs- og jernbaneforbindelse mellem Rødbyhavn på Lolland og Puttgarden på Fehmarn i form af en sænketunnel under Femern Bælt.

Sænketunnellen skal forbinde Danmark og Tyskland og forventes at stå færdig i 2029.

Tunnelelementerne produceres i et produktionsområde med en produktionsfacilitet (elementfabrik, arbejdshavn med sejltrede til arbejdshavnen og oplagsområder) og en camp til medarbejdere.

Produktionsområdet er etableret øst for Rødbyhavn.

Femern Bælt-projektet er vedtaget ved en anlægs- og driftslov med den forudsætning, at produktionsområdet, herunder elementfabrik, nedtages og at arbejdshavnen opfyldes i slutningen af anlægsfasen for Femern Bælt-forbindelsen. Området skulle desuden rømmes dels til bar mark, dels til erstatningsnatur og nye naturinitiativer.

Af Infrastrukturplan 2035 fremgår det, at forligspartierne ser positivt på, at Sund & Bælt (Femern A/S) bevarer produktionsområdet. På denne baggrund har Sund & Bælt udarbejdet en miljøkonsekvensrapport for bevarelsen af produktionsområdet, som har til formål at vurdere i hvilket omfang bevarelsen kan påvirke miljøet væsentligt. Den førnævnte miljøkonsekvensrapport har været sendt i offentlig høring af Trafikstyrelsen og nærværende notat er en opsamling og behandling af de indkomne høringsvar.

Bevarelsen af produktionsområdet ved Rødbyhavn vil kræve en ændringslov til den oprindelige anlægslov for Femern-projektet, hvilket skal vedtages af Folketinget. Trafikstyrelsen udsteder derfor ikke en administrativ tilladelse, men afslutter derimod miljøvurderingsprocessen i kraft af dette notat. På denne baggrund fremgår af notatet et afsnit om "afværgesforanstaltninger og overvågning" som oplister konklusionerne fra miljøvurderingsprocessen, som skal medtages i det videre arbejde iht. til ændringslovens §1a stk. 3 og stk. 4.

1.1 Retsgrundlag

Bevarelsen af produktionsområdet og den tilhørende miljøvurderingsproces er påbegyndt på baggrund af infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021, hvori forligspartierne ser positivt på en bevarelse. Da anlægsloven, lov nr. 575 af 4. maj 2015, forudsætter at produktionsområdet nedtages efter opførelse af sænketunnel under Femern Bælt, kræver bevarelsen en lovændring. Denne lovændring har været i høring i perioden 10. juli til 18. august 2023. Denne proces administreres af Transportministeriet.

I bekendtgørelse nr. 309 af 16/03/2023 bemyndiges Femern A/S til at udøve de beføjelser som Vejdirektoratet er tillagt efter kapitel 2a i lov om offentlige veje m.v. i forbindelse med bevarelse af tunnelelementfabrikken. I samme delegationsbekendtgørelse bemyndiges Trafikstyrelsen til at varetage de nødvendige myndighedsopgaver i forbindelse med projekter der skal tillades ved anlægslov.

Femern A/S har iht. til vejlovens §17 b, stk. 3 anmodet om at projektændringen undergår en miljøkonsekvensvurdering uden screeningsafgørelse.

Femern A/S har forud for udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingen anmodet Trafikstyrelsen om at afgive en udtalelse om, hvor omfattende og detaljerede de oplysninger, som skal fremlægges i rapporten, skal være. Afgrænsningsudtalelsen tager hensyn til de oplysninger, som Femern A/S har fremlagt i et udarbejdet afgrænsningsnotat om bl.a. projektændringens særlige karakteristika,

herunder placering og teknisk kapacitet, og dets forventede indvirkning på miljøet.

Som led i Trafikstyrelsens afgrænsningsudtalelse har styrelsen i overensstemmelse med vejlovens § 17 h, stk. 4, foretaget en høring af berørte myndigheder. Myndighedshøringen blev afholdt i perioden den 24. marts til 21. april 2023, og Trafikstyrelsen afgav efter høringens afslutning en afgrænsningsudtalelse den 28. april 2023.

Miljøkonsekvensrapporten har efterfølgende været i 8 ugers offentlig høring. Høringsperioden forløb fra den 23. juni til den 18. august 2023.

Nærværende miljøvurderingsproces er en del af en lovændring til den nuværende anlægslov. På dette grundlag udsteder Trafikstyrelsen ikke en administrativ tilladelse til det miljøvurderede projekt. På denne baggrund er dette dokument afslutningen på miljøvurderingsprocessen.

2. Behandling af indkommende høringssvar

Der er i offentlighedsfasen indkommet 12 høringssvar til miljøkonsekvensrapporten. Flere af disse høringssvar indeholder bemærkninger til både miljøkonsekvensrapporten og til høringen for ændringsloven. Bemærkninger som omhandler ændringsloven behandles ikke i dette notat og der refereres til processen i Transportministeriet.

De indkommende høringssvar behandles enkeltvis i nedenstående. De indkommende høringssvar opsummeres i notatet og vedlægges i deres helhed som bilag. Trafikstyrelsens bemærkninger til hvert høringssvar fremgår og bemærkninger fra Sund & Bælt fremgår ligeledes i det omfang som er relevant.

Høringssvar fra Søfartsstyrelsen

Søfartsstyrelsen har ikke haft bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten.

Høringssvar fra Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse har ikke haft bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten.

Høringssvar fra medlemmer af: "NEJ til Kattegatforbindelsen og Højhastighedstog i Vestsjælland", "STOP motorvej over Samsø", "Kattegatforbindelse – nej tak" og "Nej tak til motorvej på Asnæs"

Nærværende høringssvar indeholder en række delpunkter som kort opsummeres i overskrifter nedenfor. Punkterne og tilhørende overskrifter er tilsvarende opstillingen i høringssvaret. For det fulde høringssvar henvises til bilaget med høringssvarene.

1. Projektet er et løftebrud iht. til den oprindelige aftale for Femern forbindelsen.
2. Anlægsloven og Infrastrukturplan 2035 er to særskilte ting vedtaget af hhv. Folketinget og forligspartierne bag infrastrukturplan 2035.
3. Der er ikke udarbejdet en miljøkonsekvensrapport for projektet fra tysk side af.
4. Er Tyskland blevet inddraget i henhold til statsaftalen mellem Tyskland og Danmark.
5. Tyskland skal høres ved anden disposition af Femerns anparter.
6. Er fællesudvalget i statstraktaten nedsat og hørt.
7. Er konsulationsorganet i statstraktaten nedsat og hørt.
8. Er der behov for bevaring af tunnelementfabrikken.
9. Projektet er ikke en bevaring, men et nyt projekt.
10. Den danske stat som elementproducent.
11. Statsstøtte og konkurrenceforvridning.
12. EU Kommissionens kendelse fra 2020.
13. Giver EU Kommissionen statsstøtte.
14. Begrænsning af saltvandsindstrømning.
15. Efterlevelse af EU's Havstrategidirektiv.
16. Manglende forudsætning for bevarelse af tunnelementfabrikken.
17. ESPOO-direktivet er ikke overholdt.
18. Manglende økonomiske beregninger.
19. Medfører bevarelsen betaling til Femern Link Contractors.
20. Hvem finansierer projektændringerne.
21. Hvordan skaffes vand til cement.
22. CO₂ udledninger fra tunnelementfabrikken.
23. Tilbagebetalingstid for CO₂ udledning fra Femern.
24. Manglende råstoffer.
25. Støj og trafik i Rødbyhavn.

Trafikstyrelsens overordnede bemærkninger: Det er styrelsens vurdering at punkt 1-8, 10-13, 16, og 18-20 ikke vedrører miljøvurderingsprocessen, herunder indholdet af miljøkonsekvensrapporten. Disse emner behandles derfor ikke i nærværende notat, men der henvises til høringsnotatet for ændringsloven.

Punkt 9: Projektet er ikke en bevaring, men et nyt projekt.

Bemærkninger fra Sund & Bælt:

Det foreliggende forslag til anlægslov for bevarelsen af tunnelementfabrikken på Lolland tager afsæt i det foreliggende projekt, den dertil udarbejdede VVM-redegørelse, som er sammenfattet i en implementeringsredegørelse, og de projektændringer, som løbende forelægges, vurderes og afgøres af de kompetente myndigheder i takt med udviklingen af projektets detaljerede design og udførelse. Adgangskanalens udformning og afkortningen af det vestlige landområde er således godkendte dele af det foreliggende projekt og indgår som sådan i den samlede vurdering af de projektændringer i det marine område, som behandles i MKV for bevarelsen af tunnelementfabrikken. De kompetente tyske myndigheder er orienteret om forslag til anlægslov for bevarelsen af tunnelementfabrikken, og at projektændringerne ikke vurderes at medføre væsentlige grænseoverskridende virkninger.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Det er Trafikstyrelsens opfattelse, at projektet drejer sig om en bevarelse da det miljøvurderede projekt omhandler eventuelle påvirkninger ved at bibeholde den godkendte fabrik sammenlignet med de påvirkninger der er godkendt som følge af det oprindelige projekt.

Trafikstyrelsen vurderer, at projektet ikke har grænseoverskridende påvirkning, der kræver en ESPOO-høring.

Punkt 14: Begrænsning af saltvandsindstrømning.

Bemærkninger fra Sund & Bælt:

Der henvises til MKV'ens sammenfattende vurdering af de nævnte hydrografiske og havmiljømæssige forhold (afsnit 7.1.5):

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

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

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Det er styrelsens vurdering at miljøkonsekvensrapporten og dertilhørende bilag belyser projektets påvirkninger på saltvandindstrømning tilstrækkeligt.

Punkt 15: Efterlevelse af EU's Havstrategidirektiv.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Det er styrelsens vurdering at forholdene vedr. Havstrategidirektivet er tilstrækkeligt belyst. Trafikstyrelsen er miljømyndighed for sagen og ser ikke behov for, at emnet gennemgår yderligere uvildig vurdering.

Punkt 17: ESPOO-direktivet er ikke overholdt.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Projektet vurderes ikke at have grænseoverskridende effekter, som kræver en ESPOO-høring af Tyskland eller andre nabolande. Vedr. saltvandsindstrømning henvises til behandling af punkt 14.

Punkt 21: Hvordan skaffes vand til cement.

Bemærkninger fra Sund & Bælt:

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

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

C) Femern Bælt-projektet har tilladelse til at anvende vand fra Lolland Forsyning til produktionen på elementfabrikken. Det er selskabets og entreprenørens mål, at forbruget holdes på et minimum,

hvorfor eksempelvis vand fra rengøring efter støbning opsamles og genbruges flere gange og suppleres med opsamlet regnvand.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen bemærker at fremtidige anlægsprojekter skal miljøvurderes og i denne proces skal effekterne vedrørende vandforbrug vurderes. Styrelsen vurderer at miljøkonsekvensrapporten behandler emnet i tilstrækkeligt omfang.

Punkt 22: CO2 udledninger fra tunnelelementfabrikken.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Der henvises til kapitel 12 i miljøkonsekvensrapporten hvor emnet er behandlet, herunder klimamålene for Lolland Kommune.

Punkt 23: Tilbagebetalingstid for CO2 udledning fra Femern.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Bevarelsen af tunnelelementfabrikken medfører en estimeret årlig udledning på 6.400 t CO_{2e} for drift og vedligehold i 2020. Dette estimat forventes faldet til 300 t CO_{2e} i 2030. Overordnet forventes en positiv effekt da bevarelsen indebærer, at der ikke er behov for opførelse af nye produktionsfaciliteter til evt. kommende store anlægsprojekter.

Punkt 24: Manglende råstoffer.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Miljøvurderingen vedrører bevarelse af fabrikken og ikke tilvejebringelse af råstoffer til evt. kommende projekter.

Punkt 25: Støj og trafik i Rødbyhavn.

Bemærkninger fra Sund & Bælt:

Støjen fra produktionsområdet er vurderet ud fra de samme kriterier som er anvendt ved de tidligere vurderinger af støj fra byggeriet af Femern-forbindelsen, herunder den nuværende miljøgodkendelse af tunnelelementfabrikken. Det fremgår endvidere af Miljøkonsekvensrapport – Bevarelse af produktionsområdet, side 123, "...at boliger i Rødbyhavn ikke vil blive udsat for støj fra produktionsområdet, der udenfor normal arbejdstid overstiger 40 dB. På grund af afstanden vurderes det, at støjen fra produktionsområdet vil være lavere end Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra permanente virksomheder, jf. tabel 6.3." Det er således kun indenfor normal arbejdstid, at støjen kan være højere, jævnfør rapporten side 125: "Når produktionsområdet er i drift, vil der være tale om døgndrift. Støjforholdene vil derfor være ens eller næsten ens døgnet rundt i driftsperioden. Det må dog forventes, at der inden for normal arbejdstid, det vil sige i dagperioden på hverdage og eventuelt lørdag formiddag, kan forekomme støj med højere niveauer end i øvrige tidsrum."

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

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

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

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Miljøkonsekvensrapporten indeholder tilstrækkelige vurderinger vedr. støj. Revision af den nuværende miljøgodkendelse for fabrikken, samt fremtidige miljøgodkendelser er ikke under Trafikstyrelsen ressortområde. Det er Lolland Kommune som er myndighed for disse og tilhørende regler for driftstøj.

Spørgsmål og yderligere hørings svar fra medlemmer af: "NEJ til Kattegatforbindelsen og Højhastighedstog i Vestsjælland", "STOP motorvej over Samsø", "Kattegatforbindelse – nej tak" og "Nej tak til motorvej på Asnæs"

Nærværende hørings svar indeholder en række del punkter som kort opsummeres i overskrifter nedenfor. Punkterne og tilhørende overskrifter er tilsvarende opstillingen i hørings svaret. For det fulde hørings svar henvises til bilaget med hørings svarene.

1. Adgangskanalens retning.
2. Bevarede ydermoler.
3. Afkortning af det vestlige landvindings område.
4. Hævning af bunden på det kystnære beskyttelses rev.
5. Er de fire projekt ændringer i hørings materialet en del af forslaget til anlægs loven.
6. Hørings materialet og forslaget til anlægs loven er utilstrækkeligt.

Trafikstyrelsens overordnet bemærkninger: Det er styrelsens vurdering at punkt 5 og 6 ikke vedrører miljø vurderings processen, herunder indholdet af miljø konsekvens rapporten. Disse emner behandles derfor ikke i nærværende notat, men der henvises til hørings notatet for ændrings loven.

Punkt 1: Adgangskanalens retning.

Bemærkninger fra Sund & Bælt:

Det foreliggende forslag til anlægs lov for bevarelsen tunnelementfabrikken på Lolland tager afsæt i det oprindelige projekt, den dertil udarbejdede VVM-redegørelse, som er sammenfattet i en implementerings redegørelse. De projekt ændringer, som løbende forelægges, vurderes og afgøres af de kompetente myndigheder i takt med udviklingen af projektets detaljerede design og udførelse. Adgangskanalens etablerede udformning vinkelret på kysten udgør således en allerede godkendt del af det foreliggende projekt og indgår i den samlede vurdering af de projekt ændringer i det marine område, som behandles i MKV for bevarelsen af tunnelementfabrikken. Adgangskanalens etablerede udformning er udtryk for en design optimering knyttet til arbejdshavnens funktion og indfaldsvinklen har ingen væsentlig betydning for de nævnte tilsandings forhold eller for saltvands indstrømningen til Østersøen.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Styrelsen har ikke yderlige bemærkninger da Sund & Bælts bemærkninger besvarer spørgsmålet.

Punkt 2: Bevarede ydermoler.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Der henvises til behandlingen af punkt 14 i forrige hørings svar. Det er styrelsens vurdering at miljø konsekvens rapporten og dertilhørende bilag tilstrækkeligt belyser projekts påvirkninger på saltvand indstrømning.

Punkt 3: Afkortning af det vestlige landvindings område.

Bemærkninger fra Sund & Bælt:

Afkortningen/reduktionen af det vestlige landområde udgør en del af det foreliggende projekt. Der henvises til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse d. 10/12 2020: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen meddeler hermed tilladelse til ændrings projektet, jf. femern lovens § 8, stk. 1 og VVM-

bekendtgørelsens § 3, stk. 1, nr. 2). Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har efter en screening af sagen afgjort, at projektet ikke kræver en miljøkonsekvensvurdering (VVM) og dermed ikke er VVM-pligtigt, jf. femernlovens § 8, stk. 2, og VVM-bekendtgørelsens § 5, stk. 1. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har endvidere vurderet, at det ansøgte ikke i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter 1 Lov 575 af 04/05/2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark 2 Bekendtgørelse nr. 106 af 02/02/2016 om vurdering af virkningerne på miljøet (VVM), konsekvensvurdering vedrørende Natura 2000-områder og beskyttelse af visse dyre- og plantearter i forbindelse med ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet om en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark Side 2 (4) antages at kunne påvirke udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder væsentligt. Styrelsen afgør således, at projektet ikke kræver en konsekvensvurdering af Natura 2000-områder, femernlovens § 9, jf. VVM-bekendtgørelsens § 8, stk. 1.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsens har med afgørelsen af 10. december 2020 tilladt reduktionen af det vestlige landområde.

Punkt 4: Hævning af bunden på det kystnære beskyttelsesrev.

Bemærkninger fra Sund & Bælt:

Det omtalte kystnære beskyttelsesrev ved Lolland har i lighed med det tilsvarende beskyttelsesrev ved Fehmarn altid været en del af projektet.

Det opdaterede design er udtryk for en optimering af beskyttelsesrevets funktion. Det ændrede design har ligget til grund for den ansøgning, som Femern A/S indgav til de tyske myndigheder i 2015/2016 og er lagt til grund for de præsenterede beregningerne og vurderingen af det kommende anlægs samlede blokkeringseffekt på vand- og saltudvekslingen (opgjort ved Darss-tærsklen).

Det er konceptuelt ikke korrekt og derfor ikke meningsfuldt at foretage en isoleret beregning og vurdering af de enkelte projektelementers andele af den samlede påvirkning af vand- og saltudvekslingen i Femern Bælt. Med hensyn til det samlede projekts virkning på hydrografien og saltvandsindstrømningen til Østersøen henvises til besvarelsen af pkt. 14, at projektændringen ikke vil give anledning til egentlige påvirkninger af hydrografien eller følgevirkninger på de vandkemiske og biologiske forhold i Østersøen.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Sund & Bælts bemærkninger vurderes tilstrækkelige som besvarelse.

Høringssvar fra Grundejerforeningen Østersøbadet

Grundejerforeningen Østersøbadet er nærmeste sommerhusområde til tunnelelementfabrikken. Grundejerforeningen Østersøbadets høringssvar kan deles op i følgende fire bemærkninger:

1. Fabrikken må ikke stå hen til forfald.
2. Eksisterende afspærringer skal minimeres, men sikkerheden skal bevares.
3. Forventning om ingen støv- og støjgener i sommerhusområdet og ro i weekend og ferier.
4. Ønske om at fabrikken og siloerne fader bedre ind i området.

Høringssvaret i sin helhed kan læses i bilaget med høringssvarene. Høringssvaret behandles punktvis i det følgende:

Punkt 1: Fabrikken må ikke stå hen til forfald.

Bemærkninger fra Sund & Bælt:

Der kan være stilstandsperioder efter endt produktion af Femern-tunnelen samt mellem fremtidige projekter, hvor produktionsområdet ikke er i drift. Der vil i eventuelle stilstandsperioder være behov for løbende overvågning og vedligeholdelse m.m. af bygninger og installationer. Dette er nærmere beskrevet i miljøkonsekvensvurderingen i kapitel 3.5.

Det præcise tidspunkt for nedtagning af produktionsområdet er ikke kendt, men det vil først ske efter en langvarig driftsperiode. Nedtagning af produktionsområdet sker på samme måde som beskrevet i den oprindelige miljøkonsekvensvurdering af Femern-projektet, bare tidsforskudt.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Styrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Punkt 2: Eksisterende afspærringer skal minimeres, men sikkerheden skal bevares.

Bemærkninger fra Sund & Bælt:

En del af afspærringerne af projektområdet under anlægsarbejdet for Femern-projektet vil blive fjernet i den videre drift af produktionsområdet, således at der bliver adgang til det nye landområde vest for Femern Bælt-forbindelsens portalområde og øst og vest for produktionsområdet. Afspærringen rundt om selve produktionsområdet vil forblive som den er i dag af sikkerhedsmæssige årsager.

Ved bevarelsen af produktionsområdet vil færdsel til fods eller på cykel være begrænset i perioder med aktiv drift og produktion, da det vurderes, at det ikke kan accepteres at have krydsende bløde trafikanter ved indgangen til elementfabrikken i perioder, hvor den er i drift. Det vil kræve en omlægning af de nuværende cykelstier. I eventuelle stillstandsperioder, hvor produktionen afventer igangsættelse af nye aktiviteter, vil det være muligt at etablere offentlig cykel/gangsti nord om elementfabrikken, med adgang til kysten mellem elementfabrikken og Femern Bælt-forbindelsens portalområde, samt at opretholde den nyanlagte cykel/gangsti langs Færgevej.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Styrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Punkt 3: Forventning om ingen støv- og støjgener i sommerhusområdet og ro i weekend og ferier.

Bemærkninger fra Sund & Bælt:

Støv og støjgener i forbindelse med etableringen af elementfabrikken og produktionsområdet vil være afsluttet, når fabrikken er i fuld drift i 2024. På det tidspunkt vil køreveje have fast belægning og jordarbejder på produktionsområdet vil være afsluttet.

Når elementfabrikken er i drift, vil der ikke være væsentlige støvgener. De fleste støvende aktiviteter vil foregå i lukkede systemer. Støv fra håndtering, oplag og nedknusning af materialer samt fra kørsel på grusveje vil kunne forekomme inde på arbejdsområdet og forventes at kunne reduceres betragteligt ved god planlægning samt brug af nødvendige afværgeforanstaltninger såsom rengøring, vanding og overdækning.

Støjniveauet vil være reguleret af Lolland Kommunes miljøgodkendelse og et krav om altid at anvende bedste teknologi for at reducere støj fra produktionen. Det betyder, at mens elementfabrikken producerer tunnelelementer til Femern-tunnelen, skal produktionen optimeres i forhold til eventuelle støjkloder. Dermed er elementfabrikken optimeret, når produktionen fortsætter efter endt produktion til Femern-projektet.

Støjgrænserne er differentierede, så der i dagtimerne på hverdage (inden for normal arbejdstid) er tilladt et højere støjniveau end om aftenen og natten samt weekender og helligdage (uden for normal arbejdstid).

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Styrelsen har ikke yderligere bemærkninger og gør opmærksom på, at revision af den nuværende miljøgodkendelse for fabrikken, samt fremtidige miljøgodkendelser er ikke under Trafikstyrelsens ressortområde. Det er Lolland Kommune som er myndighed for disse og tilhørende regler for driftstøj.

Punkt 4: Ønske om at fabrikken og siloerne fader bedre ind i området.

Bemærkninger fra Sund & Bælt:

Bevarelsen af produktionsområdet, med produktionshaller og siloer omgivet af en høj vold og med den tilknyttede arbejdshavn, vil udgøre et markant landskabselement i det kystnære landskab. Det vurderes i miljøkonsekvensvurderingen som en væsentlig påvirkning af landskabet. For at imødegå denne påvirkning vil der ske en beplantning i området mellem Hyldtofte Østersøbad og produktionsområdet samt nord for produktionsområdet for at skærme for visuelle forstyrrelser. Sund &

Bælt vil undersøge muligheden for at siloer og elementfabrik får en mere neutral farve end hvid, når ejerskab af disse overgår fra entreprenøren til Sund & Bælt efter anlægsperioden for Femern-tunnelen.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Styrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Høringssvar fra Birthe Lauridsen

Nærværende høringssvar fra en borger indeholder temaer som også er fremsendt til ændringsloven. I dette høringsnotat behandles høringssvaret fremsendt til Trafikstyrelsen i sin helhed. Høringssvaret kan opsummeres i følgende temaer:

1. Vandhuller og natur.
 - Borgeren spørger ind til hvor erstatningsvandhullerne vil blive placeret og hvilken garanti der er for disse. Ydermere foreslås at naturetablingen bliver ændret til et sammenhængende stykke strand-natur.
2. Sandtilførsel/kystmorfologien.
 - Borgeren bemærker der skal tages stilling til den irreversible effekt fra bevarelsen af ydermolerne.
3. Transport.
 - Borgeren bemærker transporten af elementer fra Rødby til kommende projekter bør miljøvurderes.
4. Lokal transport.
 - Borgeren bemærker at man bør indskrive at kørsel via Havnegade til fabrikken ikke er tilladt.
5. Visuelle gener.
 - borgeren bemærker der bør tages hensyn til de visuelle gener for fastboende mod nord.
6. Støj og støv.
 - Borgeren bemærker der bør være strammere regler for støj og støv.
7. Begrænset MVR.
 - Borgeren bemærker at miljøvurdering bør genbesøges hvis fabrikken ændrer formål.

Høringssvaret i sin helhed kan læses i bilaget med høringssvarene. Høringssvaret behandles punktvis i det følgende:

Punkt 1: Vandhuller og natur.

Bemærkninger fra Sund & Bælt:

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

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

Tre af vandhullerne placeres på det nye landområde øst for arbejdshavnen. To af de resterende tre vandhuller placeres mellem nedkørslen til tunnelportalen og produktionsområdet, mens det tredje vandhul placeres umiddelbart nord for produktionsområdets østlige afgrænsning.

Vandhullernes størrelse vil i udgangspunktet være i gennemsnit 400 m².

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

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen behandler det konkrete projekt og kan derfor ikke kommentere på andre løsninger for naturetablering. Derudover har styrelsen ikke yderligere bemærkninger.

Punkt 2: Sandtilførsel/kystmorfologien.

Bemærkninger fra Sund & Bælt:

Der henvises til Miljøkonsekvensvurderingen side 273:

1.1.1 Kystmorfologi

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

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Det er Trafikstyrelsens vurdering, at de fremsatte afværgetiltag er tilstrækkelige for at afværge eventuelle negative påvirkning på kystmorfologien.

Punkt 3: Transport.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Kommende anlægsprojekter hvortil elementer skal produceres på fabrikken vil skulle gennemgå en miljøvurderingsproces. Det er i miljøvurderingen af det konkrete projekt effekterne ved transporten skal vurderes.

Punkt 4: Lokal transport.

Bemærkninger fra Sund & Bælt:

Det er forudsat i miljøkonsekvensvurderingen, at de fleste materialer til produktionen leveres med skibe, der anløber arbejdshavnen og losses ved de kajanlæg og pierer, der er etableret i havnen. Det er ligeledes forudsat i miljøkonsekvensvurderingen at vejtrafikken til projektområdet er begrænset til mindre leverancer og personalekørsel. Leverancer vil ske via motorvejen og via Færgevej. På Femern-projektet er dette krav skrevet ind i kontrakterne med entreprenørerne, der videregiver kravet til deres underentreprenører og leverandører. Fremtidige projekter, der anvender elementfabrikken, skal ligeledes sikre at dette krav overholdes via kontrakter med entreprenører. Lolland Kommune, Politiet og Femern A/S har et løbende samarbejde om tiltag, der yderligere kan mindske trafikken gennem Rødbyhavn med fokus på Havnegade. Dette samarbejde vil Sund & Bælt fortsætte med en videre drift af elementfabrikken.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Styrelsen vurderer ikke, der er grundlag for at sætte vilkår vedr. lokale kørselsforhold. Styrelsen henviser til de trafikale forhold håndteres af vejmyndigheden i evt. dialog med Sund & Bælt.

Punkt 5: Visuelle gener.

Bemærkninger fra Sund & Bælt:

Bevarelsen af produktionsområdet med produktionshaller og siloer omgivet af en høj vold og med den tilknyttede arbejdshavn, vil udgøre et markant landskabselement i det kystnære landskab. Dette vurderes i miljøkonsekvensvurderingen som en væsentlig påvirkning af landskabet. For at imødegå denne påvirkning vil der ske en beplantning i området mellem Hyltøfte Østersøbad og

produktionsområdet. Højere beplantning vil blive forsøgt etableret i området nordøst og øst for fabrikken for at afværge de visuelle gener for beboerne i sommerhusområdet Hyldtofte Østersøbad. På området umiddelbart nord for produktionsområdet vil der også ske en beplantning. Mellem diget, der omkranser produktionsområdet og hovedkanalen er der en ca. 3 meters bræmme. Her er der mulighed for at etablere en grøn korridor ved tilsåning med specielle frøblandinger, beplantning i form af f.eks. træer, buske og krat, samt udlæg af sten. Dette vil understøtte spredningen af arter og mindske barriereeffekten fra produktionsområdet. Ud over dette vil en grøn korridor kunne bidrage til at reducere påvirkningerne fra elementfabrikkens fortsatte drift og understøtte det unikke og egensspecifikke landskabelement, som diget udgør. Den grønne korridor herunder en højere beplantning vil være omfattet af de restriktive regler, der gælder for beplantning af diget og således være betinget af, at digets funktion kan opretholdes.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen noterer sig at de landskabelige påvirkninger er af væsentlig karakter. På baggrund af dette planlægger Sund & Bælt tiltag for at mindske denne påvirkning i det omfang som det er rimeligt muligt. Styrelsen har på denne baggrund ikke yderligere bemærkninger.

Punkt 6: Støj og støv.

Bemærkninger fra Sund & Bælt:

Støv og støjgener fra etablering af fabrikken vil ophøre, når fabrikken er fuldt etableret i 2024. Når fabrikken er i drift vil der ikke være støvgener og støjniveauet vil være reguleret af Lolland Kommunes miljøgodkendelse og et krav om altid at anvende bedste teknologi for at reducere støj fra produktionen. Det betyder at fabrikken, mens der produceres tunnelelementer til Femern Bælt-projektet, skal optimere på eventuelle støjkilder, hvilket betyder at fabrikken er optimeret, når produktionen fortsættes efter afslutning af Femern-projektet.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen bemærker, at miljøgodkendelsen for driften af fabrikken, ikke er indenfor styrelsens ressortområde. Styrelsen har derudover ikke yderligere bemærkninger.

Punkt 7: Begrænset MVR.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Miljøvurderingsprocessen omhandler en bevarelse af fabrikken med en tilsvarende efterfølgende driftssituation. Hvis fabrikkens formål senere skal omlægges til en ny produktion som væsentlig varierer den nuværende, vil det bero på en konkret vurdering om en ny miljøvurderingsproces skal gennemføres.

Høringssvar fra Kystdirektoratet

Kystdirektoratet har ikke haft bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten.

Høringssvar fra Anders Jørn Jensen

Nærværende hørings svar fra en borger indledes i følgende temaer:

1. Uoverensstemmelse mellem ny miljøvurdering og den oprindelige miljøvurdering.
 - Borgeren bemærker at der er uoverensstemmelse mellem den oprindelige miljøvurdering for Femern Bælt forbindelsen og den nye miljøkonsekvensvurdering for bevarelsen af produktionsområdet. Uoverensstemmelsen ses iht. til påvirkningen på natur og den tilhørende erstatningsnatur.
2. Uoverensstemmelse mellem miljøkonsekvensrapporten og lovforslaget.
 - Borgeren bemærker en uoverensstemmelse mellem klimaeffekterne i lovforslaget og miljøkonsekvensrapporten. Ydermere ønskes et 0-scenarie hvor en ny fabrik ikke opføres. Endeligt forslås det at CO₂-udledningen fra projektet sammenlignes med andre byggeprojekter, såsom skoler og hospitaler.

Hørings svaret i sin helhed kan læses i bilaget med hørings svarene. Hørings svaret behandles punktvis i det følgende:

Punkt 1: Uoverensstemmelse mellem ny miljøvurdering og den oprindelige miljøvurdering.

Bemærkninger fra Sund & Bælt:

Med hensyn til fabriksbevarelsens påvirkning af landskabet, konkluderes det på side 73 i miljøkonsekvensrapporten, at fabrik mv. "vil fortsætte med at udgøre et markant landskabelement i det kystnære landskab". "Dette vurderes som en væsentlig påvirkning af landskabet." Der vurderes derfor ikke at være uoverensstemmelse mellem den oprindelige Miljøkonsekvensrapport for Femern Bælt-projektet og miljøkonsekvensvurderingen af elementfabrikkens bevarelse.

I miljøkonsekvensvurderingen for Femern Bælt-projektet er det beskrevet, at der etableres en række erstatningsbiotoper som erstatning for den natur der nedlægges som konsekvens af Femern Bælt-projektet. Som det er beskrevet i miljøkonsekvensvurderingen for elementfabrikkens bevarelse, vil fabriksbevarelsen ikke hindre etablering af disse erstatningsbiotoper, bortset fra 6 vandhuller, som der derfor er foreslået en ny placering af i miljøkonsekvensvurderingen for elementfabrikkens bevarelse. Lolland Kommune vil i forbindelse med miljøgodkendelsen af fabrikkens drift, efter Femern Bælt-projektet, kunne stille krav til fabrikkens drift og påvirkning af naboer.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen noter at Sund & Bælt foretager tiltag med henblik på at mindske de landskabelige påvirkninger, samt etablering af erstatningsbiotoper. Styrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Punkt 2: Uoverensstemmelse mellem miljøkonsekvensrapporten og lovforslaget.

Bemærkninger fra Sund & Bælt:

Miljøkonsekvensrapportens kapitel 12 indeholder vurderinger af, hvordan bevarelse af produktionsområdet vil påvirke udledningen af drivhusgasser lokalt og regional. Med udgangspunkt i en produktion som svarer til Femern Bælt-projektet vurderes det, at den årlige udledning i 2023 vil være 330.000 t CO₂e, svarende til 9 % af de forventede udledninger fra fremstillingserhverv og bygge- og anlægssektoren i 2030.

Som det også fremgår af miljøkonsekvensrapporten, vil bevarelsen af fabrikken medføre en besparelse for kommende projekter på ca. 153.000 t, hvorfor der ikke vurderes at være uoverensstemmelse mellem Miljøkonsekvensrapporten og udkastet til lovforslag.

Det efterspurgte 0-scenarie svarer til det scenarie, som er beskrevet i miljøkonsekvensvurderingen af Femern Bælt-projektet og udgør samtidig referencescenariet i miljøkonsekvensvurderingen for elementfabrikkens bevarelse. Scenariet, hvor fabrikken nedtages og en ny fabrik ikke opføres, medfører ikke en klima- og miljøpåvirkning, der ligger udover Femern Bælt-projektets påvirkninger, og giver derfor ikke mening af vurdere.

I miljøkonsekvensvurderingen for bevarelse af elementfabrikken vurderes bevarelsens klimapåvirkning op imod de forventede udledninger fra fremstillingserhverv og bygge- anlægssektoren

i 2030, hvilket er i overensstemmelse med almindelig praksis ved udarbejdelse af miljøkonsekvensvurderinger.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen vurderer, det er udenfor miljøkonsekvensrapporten rammer at beregne hvor mange skoler, supersygehuse og cykelstier som er tilsvarende 10 mio. ton Co2, da dette er afsendes egen fremskrivning og inkluderer en række fremtidige potentielle projekter, som ikke skal vurderes i denne miljøvurdering.

Høringssvar fra Erhvervshus Sjælland

Erhvervshus Sjælland har fremsendt et høringssvar angående fordelene for bevarelsen af tunnelementfabrikken. Høringssvaret kan opsummeres som følgende:

- 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.

Høringssvaret giver ikke anledning til yderlig behandling.

Høringssvaret kan findes i sin helhed i bilaget med høringssvarene.

Høringssvar fra Lolland Kommune

Lolland Kommune har fremsendt et høringssvar med konkrete bemærkninger til en række punkter i miljøkonsekvensrapporten som opsummeres i punktform nedenfor. Det skal bemærkes at Lolland Kommune overordnet vurdering af projektet er, at bevarelsen er en samfundsmæssig gevinst.

1. Planforhold
 - Kommunen har ikke nogen bemærkninger i forhold til vurderingen af de nuværende planforhold, men oplyser om en række fremtidige planer.
2. Miljøgodkendelse
 - Kommunen gør opmærksom på at de forventer deres ansøges om tillæg til den nuværende miljøgodkendelse.
3. Støj
 - Kommunen bemærker at man bør referere til "jordvold" fremfor "støjvold" som anvendes i miljøkonsekvensrapporten. Kommunen bemærker endvidere der endnu ikke er taget stilling til hvilken støjkrav vil blive sat i forbindelse med en ny miljøgodkendelse for driften af fabrikken.
4. Støv
 - Kommunen bemærker at det forventes at der ikke anvendes grundvand til støvbekæmpelse.
5. Naturforhold
 - Kommunen bemærker fabrikken er en væsentlig barriere for padder. Hertil vurderes det at fabrikken kan få langsigtet effekter på genudvekslingen mellem paddebestandene øst og vest for fabrikken.
6. Vandbehandlingsanlæg
 - Kommunen bemærker at udledningen af spildevand fra vandbehandlingsanlægget vil kræve en tilladelse fra kommunen. Der gøres i denne forbindelse opmærksom på regler for udledning af spildevand.
7. Stormflodssikring
 - Kommunen forventer at der vil være beredskab tilstede som kan agere i tilfælde af stormflod.

Høringssvaret kan læses i sin helhed i bilaget med høringssvarene. Behandlingen af høringssvaret gøres i punktform i følgende:

Punkt 1: Planforhold.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Lolland Kommune gør opmærksom på fremtidige planer for kommunalplanlægning i området nær tunnelelementfabrikken. Høringssvaret er fremsendt til Sund & Bælt til orientering. Styrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Punkt 2: Miljøgodkendelse.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen har videresendt høringssvaret til Sund & Bælt. Styrelsen er ikke myndighed for miljøgodkendelse af fabrikkens drift og forventer dette håndteres mellem Lolland Kommune og Sund & Bælt i det omfang som er nødvendigt.

Punkt 3: Støj.

Bemærkninger fra Sund & Bælt:

Jordvoldene har flere funktioner, herunder som dige og støjvold. Igennem miljøkonsekvensrapporten benævnes voldene både som jordvolde og støjvolde.

Jordvoldenes støjdæmpende virkning indgår i den samlede håndtering af støj fra produktionsområdet.

Vurderingen af støj fra produktionsområdet og påvirkningen af omgivelserne herfra tager udgangspunkt i Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra virksomheder. Der indgår en samlet vurdering af den forventede støj i og uden for normal arbejdstid.

Miljøkonsekvensrapporten indgår i Lolland Kommunes vurdering af støj ved meddelelse af miljøgodkendelse af den fremtidige drift af produktionsområdet. Det er imidlertid Lolland Kommune, der fastsætter de præcise vilkår om støj fra produktionsområdet, herunder grænseværdier, driftsvilkår og afgrænsnings af de områder, hvor grænseværdierne skal være overholdt.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Punkt 4: Støv.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Bemærkningen er af opklarende karakter. Trafikstyrelsen har ikke bemærkninger til dette.

Punkt 5: Naturforhold.

I kapitel 9 om bilag IV-arter er påvirkningen af bilag IV-padder som følge af denne projektændring vurderet til at være væsentlig.

Sund & Bælt noterer sig, Lolland Kommunes vurdering af placering af vandhuller og vil afsøge alternative placeringer. Det bemærkes dog, at det med udgangspunkt i de undersøgelser, der er foretaget i forbindelse med MKV'en af projektændringen, er vurderet, at det er muligt at afværge de væsentlige påvirkninger gennem etablering af paddeegnede erstatningsvandhuller på udvalgte lokaliteter, der sikrer et vest-øst gående bælte af vandhuller nord om produktionsområdet, som beskrevet i MKV. Placeringen af erstatningsvandhullerne skal sikre den økologiske funktionalitet for bilag IV-paddearterne grønbroget tudse og spidssnudet frø paddearterne

For at understøtte bestanden af padder omkring produktionsområdet skal der etableres seks erstatningsvandhuller. Vandhullerne placeres for at sikre spredningen af arterne og for at mindske barriereeffekten fra produktionsområdet.

Erstatningsvandhullerne placeres strategisk i forhold til kendte ynglevandhuller og eksisterende egnede paddevandhuller, så de inden for arternes vandringsafstand danner et netværk omkring produktionsområdet, hvilket vurderes at sikre spredningen af arten.

Herudover afsøger Sund & Bælt mulighederne for at etablere en grøn korridor umiddelbart nord for produktionsområdet, hvor der løber en kanal på en strækning af ca. 1.300 meter. Kanalen er placeret mellem diget, som omkranser produktionsområdet, og oplandet nord for produktionsområdet. En opgradering af diget og arealerne langs diget og kanalen via tilsåning med frøblandinger, hvori repræsenterende lokale arter, højere beplantning af træer, buske og krat samt udlæg af sten vil kunne understøtte spredningen af arter og mindske barriereeffekten fra produktionsområdet

For så vidt angår bemærkning vedr. behovet for yderligere afværgetiltag for at sikre spredningsmuligheder for især faunaen skal det bemærkes, at den erstatningsnatur, der var planlagt – med undtagelse af de seks vandhuller fortsat kan etableres, og vurderingen er således, at der ikke er behov for yderligere tiltag for at oprette spredningsmuligheder.

Det er korrekt, at erstatningsvandhullerne vest for fabrikken er etableret for at understøtte bestanden af grønbroget tudse. Grønbroget tudse er registreret i erstatningsvandhullerne 8 og 9 i 2018 og 2019, hvor vandhullerne var nyanlagte. Ved overvågningen i 2023 er der registreret grønbroget tudse nordvest for fabrikken – ligeledes i et nyanlagte vandhul fra 2022.

Femern A/S overvåger erstatningsnatures udvikling og kvalitet, så effekten af plejetiltag og behov for eventuelle supplerende tiltag løbende kan vurderes.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Punkt 6: Vandbehandlingsanlæg.

Bemærkninger fra Sund & Bælt:

Når vandbehandlingsanlægget renses hav- og overfladevand er der i retentionsvandet en opkoncentrering af natriumklorid, som i miljøkonsekvensrapporten er vurderet som ubetydelig, når det udledes til Femern Bælt. Der henvises til rapportens side 153.

Når der renses spildevand til produktionsvand, vil retentionsvandet indeholde en række stoffer, som opkoncentreres. Derfor vil dette vand ikke blive udledt til Femern Bælt. Det vil blive pumpet tilbage til rensningsanlægget og indgå i en ny rensning.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen har ikke yderlige bemærkninger.

Punkt 7: Stormflodssikring.

Bemærkninger fra Sund & Bælt:

Sund & Bælt kan bekræfte, at det nødvendige beredskab skal etableres, således at Lolland sikres ved kommende højvandshændelser. Selskabet vil tage kontakt til kommunen og digelaget med henblik på afklaring af det fremtidige beredskab.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Høringssvar fra Region Sjælland

Region Sjælland har indsendt et høringssvar som ser positivt på bevarelsen af tunnelelementfabrikken. Høringssvaret indeholder blandt andet temaer om 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.

Høringssvaret i sin helhed kan findes i bilaget med høringssvarene. Høringssvaret giver ikke anledning til yderlig behandling.

Høringssvar fra Miljøstyrelsen

Miljøstyrelsen har fremsendt høringssvar fra afdelingerne: Erhverv, Arter og Naturbeskyttelse samt Hav og Vandmiljø.

Erhverv orienterer om reglerne i klapbekendtgørelsen som vil kunne blive relevant i forbindelse med oprensning af sejlrenden til tunnelelementfabrikken. Arter og Naturbeskyttelse orienterer om at miljøkonsekvensrapporten er i høring. Hav og Vandmiljø har fremsendt bemærkninger til punkter som bør fremgå af miljøkonsekvensrapporten. Disse er tidligere modtaget og indarbejdet.

Høringssvarene kan læses i deres helhed i bilaget for høringssvar.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen vurderer bemærkningerne indgår i den nuværende miljøkonsekvensrapport og har ikke yderligere at bemærke.