

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K.

Att: Dorthe Gravgaard (dog@trm.dk)

5. januar 2015

Råhavegård
Maribovej 9
4960 Holeby

Tlf.: +45 5467 6140
Fax: +45 5467 6149

info@femern.info
www.femern.info

Høringssvar til "Lov om anlæg af en fast forbindelse under Femern Bælt m.v"

På vegne af Fonden Femern Belt Development (FBD) fremsender vi hermed høringssvar til "Lov om anlæg af en fast forbindelse under Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark".

Vi har i Femern Belt Development haft mulighed for at følge arbejdet vedrørende projekteringen af den faste forbindelse under Femern Bælt gennem de sidste 5 år. I den forbindelse har vi haft en løbende dialog med Transportministeriet, og et tæt og godt samarbejde med bygherreselskabet Femern A/S. På den baggrund glæder det os, at arbejdet med realiseringen af den faste forbindelse nu for alvor går ind i realiseringsfasen, med alle de muligheder det medfører for udvikling og beskæftigelse til bla. danske virksomheder.

Indledende bemærkninger

Fra Femern Belt Developments side skal vi indledningsvis udtrykke tilfredshed med og glæde over den grundighed og omhyggelighed, hvorunder hele VVM-processen har været gennemført, og vi har med glæde noteret os de svar, som er givet respondenterne i høringsfasen af VVM-redegørelsen.

For så vidt angår anlægsloven og de tilhørende bemærkninger til loven, er der efter vores opfattelse også her tale om et yderst kompetent og gennearbejdet oplæg, som vi dog har følgende kommentarer til:

Arbejdsmarkedsforhold

Vi vil benytte lejligheden til at nævne, at vi i FBD anser det for overordentligt vigtigt, at der sikres danske virksomheder en ligeværdig mulighed for at konkurrere med udenlandske virksomheder. Dette sker efter vores opfattelse bedst ved at man fastholder de generelle arbejdsmarkedsforhold og øvrige vilkår på det danske arbejdsmarked i de kontrakter, der indgås

med hovedentreprenørerne. Og vi lægger vægt på bygherrens udsagn om, at man vil gennemføre skærpet kontrol for at sikre, at alle aftaler efterleves.

Ydermere er det væsentligt, at der i hele projektets løbetid skabes mulighed for opkvalificering af især unge og ufaglærte ledige gennem krav om etablering af praktikpladser i forbindelse med de store anlægskontrakter. Projektet skal efter vores opfattelse aktivt bidrage til den helt nødvendige opkvalificering af den lokale og regionale arbejdskraft, og således også medvirke til en mere langsigtet udvikling af lokale og regionale arbejdspladser.

Vi finder det ligeledes afgørende, at byggeriet gennemføres med størst mulig hensyntagen til sikkerhed og sundhed på arbejdspladsen, hvilket fordrer ordentlige boligforhold og fritidsaktiviteter i selve campen.

Trafikknudepunkt ved Ringsted med omstigningsmulighed

Femern Belt Development betragter Femern-projektet som en enestående mulighed for at fremme den europæiske infrastruktur i Nordeuropa mellem kontinentet og Skandinavien. Samtidig vil der være tale om en ny, miljøvenlig vækstakse mellem Hamborg og København, som kan være til stor gavn for Danmark, hvis vi udnytter de nye muligheder optimalt.

For at kunne udnytte den nye jernbanestruktur optimalt, indebærer det imidlertid bl.a., at man ikke forringer landsdelens nuværende standsnings- og omstigningsmuligheder. Men tværtimod øger dem bl.a. ved at sikre, at der med etablering af et jernbaneknudepunkt i Ringsted bliver en ny omstigningsmulighed mellem de nye hurtige tog fra København til Ålborg og de nye hurtige tog fra København til Hamborg.

Denne nye omstigningsmulighed er en væsentlig faktor for, at vi i region Sjælland får optimale muligheder i relation til bosætning, pendling og øvrig erhvervsudvikling.

Glumsø Station

Som følge af, at hastigheden på strækningen mellem Ringsted og Rødby i forbindelse med elektrificeringen af strækningen skal være max. 200 km/t skal banelegemet ved Glumsø Station rettes ud med henblik på at mindske krumningen. Dette indebærer, at det fremtidige stoppested for persontog flyttes ca. 200 meter syd for den eksisterende stationsbygning. Banestyrelsens forslag er, at parkerings- og ankomstfaciliteter bibeholdes ved den eksisterende stationsbygning, hvilket er uhensigtsmæssigt og generende for passagererne. Det anbefales derfor, at der etableres faciliteter ved det fremtidige stoppested, der dels sikrer parkeringsmuligheder tæt på, dels at der etableres mulighed for, at busser kan af- og pålæsse passagerer tæt på stoppestedet, og endelig at de nye faciliteter indrettes således, at de forskellige trafikformer ikke blandes på en uhensigtsmæssig måde.

Station på Sydlolland

Vi noterer os med tilfredshed, at oplægget til anlægslov indeholder etablering af en ny station på Sydlolland, og vi skal i den forbindelse udtrykke en forventning om, at etableringen af stationen følges op af køreplaner med minimum timedrift på stationen i morgen- og de sene eftermiddagstimer.

Afkørsel 48 – Maribo

Vi konstaterer, at der i anlægsloven ikke er nævnt noget om et opgraderet til- og frakørselsanlæg ved Afkørsel 48. Vi undrer os meget over dette, idet vi gennem de sidste mange år har påpeget nødvendigheden af at kunne koble Rute 9 – og dermed forbindelsen til Fyn, på Femern forbindelsen. Derudover er der, i positiv forventning om at et opgraderet til og frakørselsanlæg ville blive etableret ved Maribo, blevet udlagt forholdsvis store erhvervsarealer ved afkørsel 48.

Vi er vidende om, at der mellem ejeren (bistået af Business Lolland-Falster) er gennemført konkrete forhandlinger med en lang række investorer om udvikling af arealet ved Afkørsel 48, og at der ligeledes har været konkrete forhandlinger med en række virksomheder om etablering i området – betinget af en opgradering. Erhvervsarealerne er udlagt på en måde, så de dels kan understøtte de turistmæssige aktiviteter i området, og dels kan fungere som en gateway til hhv. Skandinavien og til kontinentet.

Både Langeland og Svendborg Kommuner har gennem de sidste 4 år arbejdet ihærdigt for en opgradering af Rute 9, således at det fynske arbejdsmarked og erhvervsliv vil få glæde af Femern Bælt forbindelsen, og med en hurtigere forbindelse fra Fyn, vil kunne bidrage til rentabiliteten af Femern forbindelsen gennem højere trafikvolumen. De Sydfynske kommuner peger på, at en udbygning af Rute 9 vil kunne medvirke til at fastholde og udvikle arbejdspladser på Syd-fyn gennem en forbedret tilgængelighed til det store tyske marked. Færgerne på Spodsbjerg-Tårs overfarten er blevet opgraderet både hvad angår komfort og kapacitet, og derfor er det en væsentlig forudsætning at planer for afkørsel 48 indgår som startskuddet til opgradering af Rute 9.

Vi er bekendte med, at VVM forholdene i og omkring Afkørsel 48 er undersøgt, så en indarbejdelse af en opgradering af til og frakørselsforholdene ved Maribo og Rute 9 vil kunne ske uden miljømæssige konsekvenser, og uden at det vil forsinke den overordnede proces.

Vi skal stærkt opfordre til, at Afkørsel 48 bliver omfattet af anlægsloven.

Produktionsanlæg

Fra Femern Belt Developments side har vi i 2011 gennemført et feasibilitystudie vedrørende muligheden for at anvende dele af produktionsanlægget til andre erhvervsmæssige formål, efter endt produktion af tunnelelementer. Vi skal derfor foreslå, at nedrivningen af produktionsområdet pristages særskilt, således at det senere i processen kan vurderes, om der vil være nye erhvervsmuligheder (skibsværft, intermodalt logistik hub, containerhavn m.v) i dele af anlægget. FBD vil i løbet af 2015 opdatere feasibilitystudiet i samarbejde med bla. kommunerne og Danmarks Rederiforening.

Det er FBD's forslag, hvilket vi tidligere har fremført i høringsvar til projekteringsloven, at man, såfremt der viser sig mulighed for en anvendelse af produktionsanlægget til alternative erhvervsmuligheder, hensætter omkostningen til en eventuelt senere bortskaffelse af anlægget i en fond.

Jernbaneanlægget ved Rødbyhavn

Vi noterer os, at oprensningen af de ranger-arealer som ved åbningen af Storebæltsforbindelsen blev overflødige, og som med afskæring af jernbanen til Rødbyhavn ikke længere vil have nogen fremtidige anvendelsesmuligheder, ikke er omfattet af anlægsloven. Ud fra turistmæssige interesser bør der tages stilling til arealets fremtidige anvendelse, herunder oprensning af mulig forurening.

Turismemæssige betragtninger

Sydllands kyst udgør et af landsdelens største turistmæssige potentialer nu og i fremtiden. Desuden er et af landets største overnatningssteder, Lalandia, lokaliseret blot 2 kilometer vest for Rødbyhavn.

Af anlægsloven fremgår det, at grundejere som påføres en støjbelastning, som ligger ud over de støjgrænser som kommer til at gælde for etableringen af Femern forbindelsen, kan kompenseres økonomisk. Vi vil anbefale, at gravearbejder i forbindelse med etablering af forlandet på den vestlige side af Rødbyhavn tilrettelægges således, at de er til mindst mulig gene for Lalandias gæster og de øvrige turister, der besøger området.

Velkomstcenter

Vi noterer os, at der i anlægsloven ikke er nævnt noget om etableringen af et velkomstcenter og tilhørende informationsaktiviteter om Femern Bælt projektets tilblivelse. Vi vil anbefale, at der etableres informationsaktiviteter i samarbejde med lokale interessenter indenfor turismeområdet.

Opgradering af Sydmotorvejen fra Sakskøbing til Rødbyhavn

Vi noterer os, at der indgår etablering af nødspor på strækningen fra Sakskøbing til Rødbyhavn. Henset til at motorvejen er en del af det overordnede TEN-T netværk, mener vi at der som minimum bør indgå planer for, hvornår etablering af nødspor på hele strækningen kan være på plads.

Regional udvikling

Der er behov for at styrke indsatsen for at udnytte det erhvervmæssige potentiale lokalt og regionalt både under og efter anlægsfasen.

Folketinget vedtog i 2009 "Lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark". I bemærkningerne til [projekteringsloven](#) fremgår det i afsnittet "Administrative konsekvenser" (side 18, stk. 7), andet afsnit: "*Det kan på lokalt og regionalt niveau undersøges, hvordan man bedst muligt udnytter det erhvervsudviklingsmæssige potentiale i lokalsamfundet efter åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt, herunder*" og af næstsidste afsnit fremgår det "*I forbindelse med en senere anlægslov vil det skulle undersøges, om der er behov for, at indsatsen styrkes.*"

Henset til ovenstående formulering i projekteringsloven undrer vi os over, at der i anlægsloven ikke indgår erhvervsudviklings-, uddannelses- og beskæftigelsesmæssige initiativer der kan støtte en langsigtet strategisk udvikling af den sydlige del af Region Sjælland.

Femern Belt Development har på vegne af medlemmerne: DI, 3F, Vækstforum Sjælland og 12 kommuner gennem de sidste 7 år gennemført en aktiv og målrettet indsats for at afdække de erhvervmæssige muligheder i og omkring Femern Bælt projektet. Derudover har Femern Belt Development også været en væsentlig aktør i forbindelse med at engagere og samarbejde med tysk erhvervsliv og erhvervsorganisationerne i Holstein om de korte- og langsigtede udviklingsmæssige perspektiver for Femern Bælt regionen. Dette arbejde bør efter FBD's opfattelse videreføres og intensiveres i hele anlægsfasen.

Femern Belt Development vil på denne baggrund anbefale, at indsatsen mht. at skabe lokal og regional udvikling under og efter anlægsfasen også bliver en integreret del af anlægsloven, således som Folketinget lagde op til i projekteringsloven. Herunder at det undersøges om der via EU's bidrag til projektet kan tilvejebringes midler til en grænseoverskridende udviklingsindsats i områderne på begge sider af Femern Bælt med henblik på den mest effektive udnyttelse af den nye infrastruktur under og efter anlægsfasen.

- o - 0 - o -

Med disse bemærkninger ser vi frem til den videre proces mht. anlægslovens behandling og vedtagelse i Folketinget i første halvdel af 2015.

Med venlig hilsen

Svend Erik Hovmand
Formand for bestyrelsen i Femern Belt Development
Formand for Femern Bælt Forum

Stig Rømer Winther
Direktør, Femern Belt Development