

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), vvm@trafikstyrelsen.dk (vvm@trafikstyrelsen.dk), Tobias Marinus Søgaard Jensen (tmsj@trafikstyrelsen.dk)
Cc: Ulla Holm (jacob@bregnballe.com), Søren Stockmarr (soeren.stockmarr@privat.dk), Helle Lokdam (helle@lokdam.dk)
Fra: Lars Bagge Hommel-Nielsen (larsbagge@hotmail.com)
Titel: 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
Sendt: 23-07-2023 07:11
Bilag: Høringssvar tunnelementfabrik Anlægslov Sund og Bælt 2023 V1.0.pdf;

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 ydermøler** 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 billigørelse 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 statsjede 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 statslånene. Tunnelementfabrikken er en integreret del af budgetterne for Femernforbindelsen og det er ikke klart, hvordan en bevarelse af tunnelementfabrikken opfattes i forhold til denne kendelse. Elementfabrikken tænkes anvendt i 20-30 år, hvilket går ud over de 16 år for tilbagebetaling, kendelsen fra EU Kommissionen opererer med.
13. **Giver EU Kommissionen statsstøtte** - Europa-Kommissionen har givet støtte ad flere omgang til Femernforbindelsen: 1.351 mio. kr. til projektets projekteringsfase og forberedende anlægsarbejder 2007-2015; 4,4 mia. kr. til projektets anlægsarbejde 2017-2023; 4 mia. kr. til projektets anlægsarbejde 2022-2025; 266 mio. kr. til projektering af udbygningen af de danske 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 / estimaterne?

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** – 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. Høringmaterialet 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** – 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-helvende 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

medlem af bestyrelsen
for "STOP motorvej over

medlem af bestyrelsen for
"STOP motorvej over Samsø"

Formand for bestyrelsen
for "Nej tak til motorvej

og Højhastighedstog i
Vestsjælland"

Samsø"

og medlem af bestyrelsen for
"Kattegatforbindelse – Nej
tak"

på Asnæs"

Transportministeriet

trm@trm.dk; vvm@trafikstyrelsen.dk;
tmsj@trafikstyrelsen.dk

23 juli 2023

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 tiltænder 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** – 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 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"

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), vvm@trafikstyrelsen.dk (vvm@trafikstyrelsen.dk), Tobias Marinus Søgaard Jensen (tmsj@trafikstyrelsen.dk)
Cc: Ulla Holm (jacob@bregnballe.com), Helle Lokdam (helle@lokdam.dk), Søren Stockmarr (soeren.stockmarr@privat.dk)
Fra: Lars Bagge Hommel-Nielsen (larsbagge@hotmail.com)
Titel: 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)"
Sendt: 27-07-2023 19:54
Bilag: Spørgsmål til forslag om Anlægslov Tunnелеlementfabrik Sund og Bælt 2023 V1.0.pdf;

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 Rødbhavn 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).

- 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 Rødbby Havn og "tunnелеlementfabrikshavnen"?
Sp. 1.3 Har den ændrede adgang konsekvenser for saltvandsindstrømningen til Østersøen?
- Bevarede ydermoler** – Ydermolerne omkring "tunnелеlementfabrikshavnen" foreslås bevaret, antagelig for at beskytte "tunnелеlementfabrikshavnen".
Sp. 2.1 Har bevarelsen af ydermolerne konsekvenser for saltvandsindstrømningen til Østersøen?
- 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 Rødbhavn 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 Rødbby Havn og eller områder nær de bevarede ydermoler for "tunnелеlementfabrikshavnen"?
Sp. 3.4 Påvirkes Femern-sænketunnellen eller nærområdet til Femern sænketunnellen af afkortningen, herunder ændrede sedimentaflejringen nær eller på Femern sænketunnellen?
Sp. 3.5 Kan skibe komme tættere under land med afkortningen?
- 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 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 hævnning af bunden med 1m?

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

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

Sp. 4.7 Hvorfor er denne hævnning 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 blokeringseffekt 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 "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 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

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"

Transportministeriet

trm@trm.dk; vvm@trafikstyrelsen.dk;
tmsj@trafikstyrelsen.dk

27 juli 2023

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 "tunnелеlementfabrikshavnen"?*
Sp. 1.3 *Har den ændrede adgang konsekvenser for saltvandsindstrømningen til Østersøen?*
- 2. Bevarede ydermoler** – Ydermolerne omkring "tunnелеlementfabrikshavnen" foreslås bevaret, antagelig for at beskytte "tunnелеlementfabrikshavnen".
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 "tunnелеlementfabrikshavnen"?*
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"

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Kommissarius Øerne (komoe@komoe.dk)
Fra: KOMOE Iben Held Jensen (IHJ@komoe.dk)
Titel: VS: NULLEkstern Høring - lov om ændring af lov om Femern Bælt - Høring - Lov om ændring af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt og lov om Sund og Bælt Holding A/S - Frist 18. august 2023
E-mailtitel: VS: NULLEkstern Høring - lov om ændring af lov om Femern Bælt - Høring - Lov om ændring af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt og lov om Sund og Bælt Holding A/S - Frist 18. august 2023 (Id nr.: 237173)
Sendt: 15-08-2023 13:44

Til Transportministeriet

Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne har ingen bemærkninger til det fremsendte udkast til lovforslag.

Med venlig hilsen

Iben Held Jensen
Specialkonsulent



Rentemestervej 8
DK-2400 København NV

T: +45 33928722
E: lhj@komoe.dk
W: www.komoe.dk

Fra: TRM Lene Priess <LPR@TRM.dk>

Sendt: 10. juli 2023 10:18

Til: KOMOE Postkasse <KOMOE@komoe.dk>; Jur <jur@trafikstyrelsen.dk>; SBF - Info <info@sbf.dk>; Advokatsamfundet <samfund@advokatsamfundet.dk>; kommunikation@andel.dk; BAT-Kartellet <bat@batkartellet.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; Færge Rederierne <info@shipowners.dk>; Danmarks Sportsfiskerforbund -post <post@sportsfiskerforbundet.dk>; 'de@de.dk' <de@de.dk>; Dansk Erhverv (info) <info@danskerhverv.dk>; Dansk Erhverv (høring) <hoeringsager@danskerhverv.dk>; Emballageindustrien <hoering@di.dk>; dof@dof.dk; danva@danva.dk; mail@danskeboligadvokater.dk; Danske Havne og Foreningen for Danske Privathavne <danskehavne@danskehavne.dk>; Jakob Svane <jasv@di.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; Datatilsynet <dt@datatilsynet.dk>; EM NH Energiklagenævnets funktionspostkasse <ekn@naevneneshus.dk>; info@energinet.dk; 1 - FSTS Forsyningstilsynet <post@forsyningstilsynet.dk>; Erhvervsstyrelsen <erst@erst.dk>; fh@fho.dk; Friluftsrådet <fr@friluftsradet.dk>; Fritidshusejernes Landsforening (<sekretariat@mitfritidshus.dk> <sekretariat@mitfritidshus.dk>); Kommunernes Landsforening <KL@KL.DK>; lalandia@lalandia.dk; lolland@lolland.dk; sekretariat@parcelhus.dk; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; info@orsted.dk; Faglig Fælles Forbund 3F <3f@3f.dk>

Cc: TRM Catherine Sofie Steen Christiansen <cac@TRM.dk>

Emne: NULLEkstern Høring - lov om ændring af lov om Femern Bælt - Høring - Lov om ændring af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt og lov om Sund og Bælt Holding A/S - Frist 18. august 2023 (Id nr.: 237173)

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste.

Transportministeriet forventer i den kommende folketingssamling at fremsætte 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 'Aftale om Infrastrukturplan 2035' af 28. juni 2021 tilkendegav partierne bag aftalen om fremtidens veje, at de ser positivt på muligheden for, at Sund & Bælt bevarer den kommende tunnelelementfabrik, som etableres ved Rødbyhavn på Lolland i forbindelse med anlæg af den faste forbindelse over Femern Bælt. Det vil fastholde lokale arbejdspladser på Lolland samtidig med, at tunnelelementfabrikken kan bidrage til at billiggøre kommende projekter, da der ikke vil være behov for at etablere nye produktionsfaciliteter til projekterne.

I lovudkastet indgår i det væsentlige følgende ændringer:

Lovforslaget har til formål at sikre det fornødne retlige grundlag for at bevare produktionsområdet og produktionsfaciliteterne ved Rødbyhavn, når fremstillingen af tunnelelementer til Femern Bælt-forbindelsen er afsluttet. Desuden vil lovforslaget sikre et fortsat statsligt ejerskab heraf.

Hertil kommer, at lovforslaget vil sikre, at Femern A/S som infrastrukturejer bliver undtaget fra elforsyningslovens krav om netvirksomhedsbevilling til at drive sit elforbrugsanlæg til brug for levering af strøm til jernbanen i tunnelen under Femern Bælt. Herved sikres Femern A/S de samme vilkår, som Banedanmark har i dag for levering af strøm til togdriften.

Høringsmaterialet vil blive gjort offentligt tilgængeligt på blandt andet Høringsportalen.dk, medmindre regler om beskyttelse af personoplysninger indebærer, at høringsvar eller dele heraf ikke kan offentliggøres.

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest fredag den 18. august 2023**.

Høringsvar bedes sendt til trm@trm.dk.

Eventuelle spørgsmål vedrørende denne høring kan stilles til undertegnede på mail cac@trm.dk eller på telefon 21311531.

Med venlig hilsen

Catherine Christiansen
Fuldmægtig

Transportministeriet

Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

+ 45 21311531
cac@trm.dk
www.trm.dk

Til: TRM Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@TRM.dk)
Cc: Lars Bai Jensen (larje@RADIUSELNET.DK), Henrik Pedersen (HP@nexel-dk.dk)
Fra: Mette-Marie Joensen (MEMAJ@RADIUSELNET.DK)
Titel: Vedrørende el-forsyning til produktionsfaciliteter ved Femern
Sendt: 16-08-2023 09:57

Kære Catherine Christiansen

Vi har modtaget 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) i høring. Det fremsendte giver os ikke anledning til at fremsende et høringssvar.

I lovforslaget fremgår det, at en række produktionsfaciliteter forventes at bliver overdraget fra Femern A/S til et selskab under Sund & Bælt A/S, med henblik på at opretholde udnyttelsen af de etablerede faciliteter. Den elforsyning der er etableret til de nuværende produktionsfaciliteter er etableret midlertidigt, og vil ikke opfylde kravene til en permanent forsyning af området og dermed permanent brug af faciliteterne. Behovet for den fremtidige el-forsyning vil kræve en nærmere afklaring af den fremtidige anvendelse af arealerne og de faciliteter man ønsker at anvende og etablere på arealerne.

Vi vil meget gerne i en tidlig dialog om det fremtidige forsyningsbehov, idet det kan være forbundet med større anlægsarbejder i el-forsyningsnettet, at imødekomme et betydeligt forsyningsbehov i dette område. Med henblik på at igangsætte denne dialog vil jeg forhøre mig om du har kontaktpersoner hos Femern A/S og eventuelt Sund & Bælt, som vi vil kunne kontakte vedrørende ovenstående.

Venlig hilsen / Kind regards

Mette-Marie Joensen
Lead Legal Counsel

T:
M: +4530327447

cerius · radius

Cerius og Radius driver og udvikler det elnet, som forsyner langt størstedelen af Østdanmark.
Læs mere på cerius.dk og radiuselnet.dk

Denne meddelelse, og eventuelle vedhæftede filer hertil kan indeholde personoplysninger eller fortrolige oplysninger, og du bør slette disse efter endt formål.

Hvis du ved en fejl modtager en besked, der ikke er beregnet til dig, og som indeholder persondata, skal du øjeblikkeligt slette mailen og kontakte afsender.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Birthe Lauridsen (kontakt@birthelauridsen.dk)
Titel: Høringssvar vedr. tunnelementfabrikken i Rødby Havn
Sendt: 17-08-2023 11:08

Hej
Jeg vil gerne bidrage med nedenstående høringssvar i behandlingen af loven om permanentgørelse af tunnelementfabrikken i Rødby Havn.

Begrænset MiljøVurderingsRapport

MVR er begrænset til det tilfælde hvor fabrikken fortsætter som tunnelementfabrik. Det er ikke sikkert at det sker ligesom det ikke er sikkert at anden anvendelse er i samme scope som tunnelementfabrikken.

Jeg mener derfor at der skal tages højde for at MVR skal "genbesøges" når fabrikken skal bruges til noget andet.

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.

Firmakonstruktion

I bemærkninger til lovforslaget (side 9 top) står der:

"Når lovforslaget er vedtaget, vil der kunne arbejdes videre med en model og analyseres nærmere for det fremtidige ejerskab og organisering, herunder i dialog med markedet. "

Hvad med borgerne? Kommer der en ny høring når det er på plads.

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

Tomgang

På side 19 i bemærkninger til loven står der at det bliver et selskab uden statsgaranti.

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

Hvad hvis firmaet går konkurs???

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

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

Arbejdskraft

Både i bemærkninger til lovforslag og i MKR er brug af "lokal arbejdskraft" nævnt.

Hvordan tænkes det håndteret ved en bevarelse?

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

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

EU - udbud

Jeg har ikke kunnet finde noget hverken i MVR eller i bemærkninger til loven om hvordan reglerne omkring EU-udbud skal håndteres. Tunnелеlementer og andet er formodentlig så omfangsrigt at det skal i udbud.

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

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

Det mener jeg skal håndteres i loven.

Bygningsreglement

I bemærkninger til loven (side 13) står der at bygningsreglementet ikke skal gælde for de eksisterende bygninger og anlæg. Fordi fabrikken er opført uden ansvar for bygningsreglementet. Kun for nye ting.

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

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

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

Natur

På side 21 i bemærkninger til loven står der:

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

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

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

I MVR side 40 står der bl.a.:

- “Arealet med ny lysåbne natur og nye vandhuller reduceres i størrelse
- ...
- Kystbeskyttelsen mellem tunnel-portalen og arbejdshavnen reduceres til en længde på 700 m indtil nedtagningen
- Ca. 190 ha landområde nord for det kulturhistoriske dige kan ikke reetableres før en nedtagning “

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

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

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

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

Sandtilførsel / kystmorfologien

På side 37 i bemærkning til loven er beskrevet 2 forhold som vil påvirke kystmorfologien:

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

Konsekvensen er en reduktion af sandtilførslen mod øst.

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

Det mener jeg der skal tages stilling til.

Med venlig hilsen

Birthe Lauridsen

Bresemanns Alle 7, 4900 Nakskov

3026 3212

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: myndighed@energinet.dk (myndighed@energinet.dk)
Titel: SV: Høring - lov om ændring af lov om Femern Bælt - Høring - Lov om ændring af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt og lov om Sund og Bælt Holding A/S - Frist 18. august 2023
E-mailtitel: SV: Høring - lov om ændring af lov om Femern Bælt - Høring - Lov om ændring af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt og lov om Sund og Bælt Holding A/S - Frist 18. august 2023 (Id nr.: 237173)
Sendt: 18-08-2023 09:28
Bilag: Høringssvar, lovforslag vedr. ændring af lov omhandlende Femern og Sund og Bælt.pdf;

Kære Transportministeriet

Se venligst vedlagte høringssvar fra Energinet vedr. Lov om ændring af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt og lov om Sund og Bælt Holding A/S

Venlig hilsen

Pernille Nysted Andersen

Seniorjurist

Myndighedsenheden

+4521305246

myndighed@energinet.dk



Energinet

Tonne Kjærsvej 65

7000 Fredericia

www.energinet.dk

Energinets Myndighedsenhed er Energinets kontaktpunkt for andre myndigheder.

Denne e-mail kan indeholde fortrolig information. Hvis du ikke er den rette modtager af denne e-mail, eller hvis du modtager den ved en fejltagelse, beder vi dig venligst informere afsender om fejlen ved at bruge svarfunktionen. Samtidig bedes du slette e-mailen med det samme uden at videresende eller kopiere den.

Fra: TRM Lene Priess <LPR@TRM.dk>

Sendt: 10. juli 2023 10:18

Til: Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; Jur <jur@tbst.dk>; SBF - Info <info@sbf.dk>; Advokatsamfundet <samfund@advokatsamfundet.dk>; kommunikation@andel.dk; BAT-Kartellet <bat@batkartellet.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; Danmarks Rederiforening <info@shipowners.dk>; Danmarks Sportsfiskerforbund -post <post@sportsfiskerforbundet.dk>; 'de@de.dk' <de@de.dk>; info@danskerhverv.dk; Dansk Erhverv <hoeringsager@danskerhverv.dk>; 'hoering@di.dk' <hoering@di.dk>; dof@dof.dk; danva@danva.dk; mail@danskeboligadvokater.dk; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Jakob Svane <JASV@DI.DK>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; Datatilsynet <dt@datatilsynet.dk>; Energiklagenævnet <ekn@ekn.dk>; Energinet <info@energinet.dk>; post@energitilsynet.dk; Erhvervsstyrelsen - Hovedpostkasse <erst@erst.dk>; fh@fho.dk; Friluftsrådet <fr@friluftsradet.dk>; Fritidshusejernes Landsforening (sekretariat@mitfritidshus.dk <sekretariat@mitfritidshus.dk>; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; lalandia@lalandia.dk; lolland@lolland.dk; sekretariat@parcelhus.dk; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; info@orsted.dk; Fælles Fagligt Forbund (3F <3f@3f.dk>

Cc: TRM Catherine Sofie Steen Christiansen <cac@TRM.dk>

Emne: NULLEkstern Høring - lov om ændring af lov om Femern Bælt - Høring - Lov om ændring af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt og lov om Sund og Bælt Holding A/S - Frist 18. august 2023 (Id nr.: 237173)

*** Vær opmærksom på afsender, links og filer.

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste.

Transportministeriet forventer i den kommende folketingssamling at fremsætte 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 'Aftale om Infrastrukturplan 2035' af 28. juni 2021 tilkendegav partierne bag aftalen om fremtidens veje, at de ser positivt på muligheden for, at Sund & Bælt bevarer den kommende tunnelementfabrik, som etableres ved Rødbyhavn på Lolland i forbindelse med anlæg af den faste forbindelse over Femern Bælt. Det vil fastholde lokale arbejdspladser på Lolland samtidig med, at tunnelementfabrikken kan bidrage til at billiggøre kommende projekter, da der ikke vil være behov for at etablere nye produktionsfaciliteter til projekterne.

I lovudkastet indgår i det væsentlige følgende ændringer:

Lovforslaget har til formål at sikre det fornødne retlige grundlag for at bevare produktionsområdet og produktionsfaciliteterne ved Rødbyhavn, når fremstillingen af tunnelementer til Femern Bælt-forbindelsen er afsluttet. Desuden vil lovforslaget sikre et fortsat statsligt ejerskab heraf.

Hertil kommer, at lovforslaget vil sikre, at Femern A/S som infrastrukturejer bliver undtaget fra elforsyningslovens krav om netvirksomhedsbevilling til at drive sit elforbrugsanlæg til brug for levering af strøm til jernbanen i tunnelen under Femern Bælt. Herved sikres Femern A/S de samme vilkår, som Banedanmark har i dag for levering af strøm til togdriften.

Høringsmaterialet vil blive gjort offentligt tilgængeligt på blandt andet Høringsportalen.dk, medmindre regler om beskyttelse af personoplysninger indebærer, at høringsvar eller dele heraf ikke kan offentliggøres.

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest fredag den 18. august 2023.**

Høringsvar bedes sendt til trm@trm.dk.

Eventuelle spørgsmål vedrørende denne høring kan stilles til undertegnede på mail cac@trm.dk eller på telefon 21311531.

Med venlig hilsen

Catherine Christiansen
Fuldmægtig

Transportministeriet

Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

+ 45 21311531

cac@trm.dk
www.trm.dk

NOTAT

HØRINGSSVAR – UDKAST TIL FORSLAG TIL LOV OM ÆNDRING AF LOV OM ANLÆG OG DRIFT AF EN FAST FORBINDELSE OVER FEMERN BÆLT TILHØRENDE LANDANLÆG I DANMARK OG LOV OM SUND OG BÆLT HOLDING A/S

Energinet takker for muligheden for at komme med kommentarer til de foreslåede ændringer 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 Rødby-havn og fravigelse af elforsyningsloven).

Energinet har gennemgået anmeldelsen med fokus på de emner, der har særlig betydning for Energinet, og har målrettet kommenteringen til disse.

1. Energinets bemærkninger

Lovforslaget har dels til formål at sikre, at Femern A/S som infrastrukturejer bliver undtaget fra elforsyningslovens krav om netvirksomhedsbevilling til at drive sit elforbrugsanlæg til brug for levering af strøm til jernbanen i tunnelen under Femern Bælt. Herved sikres Femern A/S de samme vilkår, som Banedanmark har i dag for levering af strøm til togdriften.

Af høringsbrev fremgår:

”Hertil kommer, at lovforslaget vil sikre, at Femern A/S som infrastrukturejer bliver undtaget fra elforsyningslovens krav om netvirksomhedsbevilling til at drive sit elforbrugsanlæg til brug for levering af strøm til jernbanen i tunnelen under Femern Bælt. Herved sikres Femern A/S de samme vilkår, som Banedanmark har i dag for levering af strøm til togdriften”

Ad afsnit 3.2.4 i det fremsendte forslag:

”3.2.4. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning Elforsyningslovens krav til eldistributionsvirksomheder tager ikke sigte på en virksomhed som Femern A/S, og det vil være vanskeligt for Femern A/S at efterleve kravene i elforsyningsloven. Det er derfor fundet hensigtsmæssigt at undtage

Femern A/S fra elforsyningslovens anvendelsesområde og i stedet bemyndige transportministeren til at fastsætte nærmere regler for denne del af Femern A/S' virksomhed. UDKAST 15 Det foreslås på denne baggrund, at Femern A/S i sin egenskab af infrastrukturforsvalter for jernbaneforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt undtages fra reglerne i elforsyningsloven på samme måde som Banedanmark, og at transportministeren tilsvarende bemyndiges til at fastsætte nærmere regler for Femern A/S' eldistributionsaktiviteter i denne sammenhæng."

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

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

Ad forslag til § 12, stk. 5

Formuleringen "Lov om elforsyning finder ikke anvendelse på Femern A/S' elforsyningsaktiviteter. Transportministeren fastsætter nærmere regler for Femern A/S' elforsyningsaktiviteter" kan forstås som at have et ret bredt anvendelsesområde, da der i medfør af elforsyningsloven bliver fastsat andre krav, vilkår og forpligtelser til forbrugsanlæg, som er tilsluttet transmissionssystemet. Energinet antager (da den er tilsvarende Banedanmarks) at formuleringen skal forstås således, at Energinets godkendte metoder, krav og vilkår der er fastsat i medfør af elforsyningsloven, fortsat er gældende over for Femern som et transmissionstilsluttet forbrugsanlæg.

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

Hvis nærværende høringssvar giver anledning til spørgsmål eller noget ønskes uddybet, kan Energinet kontaktes på myndighed@energinet.dk

Med venlig hilsen

Pernille Nysted Andersen
Energinet Myndighedsenheden

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@TRM.dk)
Cc: bots@fsr.dk (bots@fsr.dk)
Fra: Foreningen Københavnertunnelgruppen (kbhtunnel@hotmail.com)
Titel: Høringssvar, bevarelse af produktionsområdet/tunnelfabrikken ved Rødbyhavn (j. nr. 2023-1351)
Sendt: 18-08-2023 11:11

Til Transportministeriet!

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

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

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

Med venlig hilsen

Bo Sandberg,
fmd. Københavnertunnelgruppen
kbhtunnel@hotmail.com
Tlf. 28503819

<https://url12.mailanyone.net/scanner?m=1qWvW5-0007bl-4d&d=4%7Cmail%2F90%2F1692349800%2F1qWvW5-0007bl-4d%7Cin12a%7C57e1b682%7C21152947%7C8367277%7C64DF35C9C5700F6472BBFF383FF78B9A&o=n.wwwtavewhun.lennu&s=oBeiYjYhaF2qTlhiKNCbFjXNGik>

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)

Fra: Lars Kroer (lkr@lolland.dk)

Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om ændring af lov om Femern Bælt

Sendt: 18-08-2023 12:15

Bilag: Høringssvar vedr. lov om ændring af lov om Femern Bælt.pdf; signaturbevis.txt;

Til Transportministeriet:

Vedlagt Lolland Kommunes høringssvar vedr. udkast til lov om ændring af lov om Femern Bælt.

Med venlig hilsen

Lars Kroer

Projektleder

Femern Bælt

lkr@lolland.dk | Tlf. 54 67 64 13

Lolland Kommune

Teknik og Miljømyndighed

Fruegade 7, 4970 Rødby

www.lolland.dk | Tlf. 54 67 67 67





Transportministeriet
Frederiksholm Kanal 27 F
1220 København K
trm@trm.dk

Dato: 18. august 2023

Sags ID: 946295

Lolland Kommune
Teknik- og Miljømyndighed
Fruegade 7
4970 Rødby

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

Kontaktperson
Lars Kroer
Teknisk Sekretariat

Høringssvar vedr. lov om ændring af lov om anlæg og drift af fast forbindelse over Femern Bælt

Lolland Kommune modtog fra Transportministeriet den 10. juli 2023 et udkast til lov om ændring af lov om anlæg og drift af en fast Femern forbindelse, som blev sendt i høring frem til den 18. august 2023.

Lolland Kommune ser med stor tilfredshed på, at der nu er udarbejdet lovforslag med henblik på at bevare de produktionsfaciliteter ved Rødbyhavn, der er anlagt i forbindelse med Femern Bælt forbindelsen.

Lolland Kommune har gennem længere tid været fortalere for at udnytte den allerede foretagne investering i elementfabrikken. Kommunen 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 en fastholdelse af den positive udvikling, som området oplever under anlægsfasen. Det drejer sig både om jobs på selve fabrikken og om afledt beskæftigelse blandt underleverandører inden for bygge/anlæg, virksomhedsservice mv.

Samtidig vil en bevarelse have store samfundsøkonomiske gevinster for det danske samfund i bredere forstand. Investeringen i elementfabrikken i Rødbyhavn er allerede foretaget, og genbruges faciliteterne ved kommende infrastrukturprojekter, kan de realiseres væsentligt billigere. Tilsvarende vil elementfabrikken og 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.

I forhold til det konkrete lovforslag har Lolland Kommune følgende bemærkninger:

- S.7 Lovbemærkninger: Det anføres, at tunnelfabrikken skal bevares for at sikre en anvendelse for fremtidige anlægsprojekter. Dette er efter kommunens opfattelse en unødvendig begrænsning, idet produktionsområdet, hvis det bevares, naturligvis skal kunne anvendes til alle relevante projekter. Kommunen foreslår, at der i stedet skrives "fremtidige anlægsprojekter og anden udnyttelse af samfundsmæssig værdi såsom vindmøller m.m."
- S. 21 Lovbemærkninger: Det anføres under 4.6, at Lolland Kommune kan få administrative opgaver. Det bemærkes, at dette medfører administrative udgifter som kommunen indtil videre ikke er blevet kompenseret for. Den udfordring, at en enkelt kommune pålægges store administrative udgifter i forbindelse med nationale anlægsopgaver, fremgår også af Lolland Kommunes hørings svar til anlægsloven fra 2015. Det er fortsat Lolland Kommunes vurdering, at kommunen bør kompenseres for disse udgifter.
- Nedtagelse af tunnelfabrik: Nedtagelse af tunnelfabrikken fremgår fortsat af anlægsloven. Det er vigtigt, at der tages hånd om nedtagning og reetablering af området, hvis faciliteterne på et tidspunkt ikke længere er anvendelige. Lolland Kommune gør opmærksom på, at FLC hidtil har haft denne opgave som en del af deres projekt. Der vil derfor skulle findes finansiering til en evt. nedtagning, og det er vigtigt, at Femern A/S eller hvem der måtte eje tunnelfabrikken i fremtiden pålægges at finde en entreprenør til denne opgave.

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

Med venlig hilsen

Holger Schou Rasmussen
Borgmester



E-posten er afsendt : Fri Aug 18 10:15:57 UTC 2023
E-posten er modtaget : Fri Aug 18 10:16:46 UTC 2023
E-posten er kontrolleret : Fri Aug 18 10:17:24 UTC 2023

E-posten var signeret.

Signaturstatus : Gyldig

Signeringscertifikat subject : C=DK,2.5.4.97=NTRDK-29188572,O=Lolland

Kommune,serialNumber=UI:DK-O:G:1a95ba85-f53f-4b85-9d61-1748352f0669,CN=sikkerpost@lolland.dk

Signeringscertifikat issuer : C=DK,O=Den Danske Stat,CN=Den Danske Stat OCES udstedende-CA 1

Signeringscertifikat serienummer : 481416085376507875484838001141655521112258321474

E-posten var krypteret.

Krypteringscertifikat subject : C=DK,2.5.4.97=NTRDK-

43265717,O=Transportministeriet,serialNumber=UI:DK-O:G:2b6b187c-cd97-4925-8574-

51f869e4195b,CN=vipre sikkermail

Krypteringscertifikat issuer : C=DK,O=Den Danske Stat,CN=Den Danske Stat OCES udstedende-CA 1

Krypteringscertifikat serienummer : 251487196173810032179334605995306736233601659064

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)

Fra: Nicholas Woollhead (nicholasw220@gmail.com)

Titel: Høringssvar vedr. lovforslag om bevarelse af tunnelementfabrikken i Rødby Havn

Sendt: 18-08-2023 13:09

Bilag: Høringssvar vedr lovforslag om bevarelse af tunnelementfabrikken i Rødby Havn - Byen for Borgerne.pdf;

Vedhæftet findes et høringssvar udarbejdet af bestyrelsen i foreningen Byen for Borgerne, vedrørende lovforslag om bevarelse af tunnelementfabrikken i Rødby Havn.

Venlige hilsener,

Nicholas Woollhead,

Formand, Byen for Borgerne - Stop Lynetteholm

17. august 2024,

København

Til Transportministeriet
via trm@trm.dk

Høringssvar vedrørende Udkast til forslag til lov om bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn og fravigelse af elforsyningsloven

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

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

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

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

Ved at investere i en bevarelse af tunnelementfabrikken binder man skatteydernes midler til at fortsætte med at investere i forældet teknologi med forældede og klimaskadelige materialer. Det synes vi ikke er klogt at gøre. Vi vil derfor foreslå at en eventuel lov om bevarelse af et produktionsanlæg ved Rødby Havn omtænkes i en helt anden retning.

Med venlig hilsen

Nicholas Woollhead
Formand, Byen for Borgerne – Stop Lynetteholm

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders Rody Hansen (anrh@DI.DK)
Titel: Høringssvar til lov om ændring af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt mv.
Sendt: 18-08-2023 15:30
Bilag: Høringssvar til lov om ændring af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt mv.pdf;

Til rette vedkommende

Hermed fremsendes høringssvar til lov om ændring af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt mv.

Med venlig hilsen

Anders Rody Hansen
Chefkonsulent
Infrastruktur og Mobilitet
DI Transport

(+45) 3377 3989

(+45) 2845 9808 (Mobil)

anrh@di.dk

di.dk



Dansk Industri

Læs, hvordan DI behandler og beskytter
persondata i [DI's Privatlivspolitik](#)



18. august 2023

ANRH

DI-2023-04897

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Dansk Industri
Confederation of Danish Industry

Høringssvaret er sendt til trm@trm.dk

Høringssvar til lov om ændring af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt mv.

Lovforslaget har til formål at sikre det fornødne retlige grundlag for at bevare produktionsområdet og produktionsfaciliteterne ved Rødbyhavn, når fremstillingen af tunnelelementer til Femern Bæltforbindelsen er afsluttet.

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

Det er vurderingen, at det vil være lettere at tiltrække og fastholde kvalificeret arbejdskraft til selve fabrikken og til forsyningskæden, når fabrikken er permanent og arbejdspladser dermed kan forventes at forblive i områderne. Det giver alt andet lige mere vished og længere fremtidsudsigter for virksomheder og indbyggere, end hvis elementfabrikken rives ned igen om seks-syv år.

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

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

DI giver derfor lovforslaget sin anbefaling.

Med venlig hilsen

Anders Rody Hansen
Chefkonsulent
Infrastruktur og Mobilitet

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Carsten Krabbe (cakra@regionsjaelland.dk)
Fra: Peter Talarek-Andersen (ptal@regionsjaelland.dk)
Titel: Høringssvar: Udkast til forslag til lov om ændring af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt
Sendt: 18-08-2023 15:54
Bilag: Høringssvar vedr. lov om ændring af lov om anlæg og drift af fast forbin....pdf; signaturbevis.txt;

Til rette vedkommende

Vedlagt er Region Sjællands 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 elforsyningslov)

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](#)

Transportministeriet
Frederiksholm Kanal 27 F
1220 København K
trm@trm.dk

Høringssvar vedr. lov om ændring af lov om anlæg og drift af fast forbindelse over Femern Bælt

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

Dato: 17. august 2023

Sags ID: EMN-2020-37181

Dokument ID: 11036703

Regional Udvikling
Region Sjælland

Alleen 15
4180 Sorø
Tlf.: 70155000
ptal@regionsjaelland.dk

E-mail: ptal@regionsjaelland.dk

sikre jobs knyttet til produktionsfaciliteterne samt indirekte og afledt beskæftigelse blandt underleverandører og servicefag i lokalområdet.

Samtidigt vil det sikre langsigtede udviklingsperspektiver for:

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

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

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

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

Venlig hilsen

Heino Knudsen
Regionsrådsformand
Region Sjælland

Christian Wedell-Neergaard
Udvalgsformand
Region Sjælland

E-posten er afsendt : Fri Aug 18 13:54:13 UTC 2023
E-posten er modtaget : Fri Aug 18 13:54:13 UTC 2023
E-posten er kontrolleret : Fri Aug 18 13:54:21 UTC 2023

E-posten var signeret.

Signaturstatus : Gyldig

Signeringscertifikat subject : C=DK,2.5.4.97=NTRDK-29190658,O=Region

Sjælland,serialNumber=UI:DK-O:G:7df694b2-6761-42b1-99e9-2b8d6b46a754,CN=Tunnel-Regionsjaelland

Signeringscertifikat issuer : C=DK,O=Den Danske Stat,CN=Den Danske Stat OCES udstedende-CA 1

Signeringscertifikat serienummer : 524389732378456034518242645822273388630165451708

E-posten var krypteret.

Krypteringscertifikat subject : C=DK,2.5.4.97=NTRDK-

43265717,O=Transportministeriet,serialNumber=UI:DK-O:G:2b6b187c-cd97-4925-8574-

51f869e4195b,CN=vipre sikkermail

Krypteringscertifikat issuer : C=DK,O=Den Danske Stat,CN=Den Danske Stat OCES udstedende-CA 1

Krypteringscertifikat serienummer : 251487196173810032179334605995306736233601659064

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@TRM.dk)
Fra: Dorte Gram (DGRAM@RADIUSELNET.DK)
Titel: Høringssvar - lov om ændring af lov om Femern Bælt - Høring - Lov om ændring af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt og lov om Sund og Bælt Holding A/S - Frist 18. august 2023
E-mailtitel: Høringssvar - lov om ændring af lov om Femern Bælt - Høring - Lov om ændring af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt og lov om Sund og Bælt Holding A/S - Frist 18. august 2023 (Id nr.: 237173)
Sendt: 18-08-2023 15:56
Bilag: Høringssvar til Transportministeriet om lovforslag om Femern AS.pdf;

Til Transportministeriet

Hermed fremsendes Cerius-Radius høringssvar 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

Venlig hilsen / Kind regards

Dorte Gram
Afdelingsleder

cerius · radius

Cerius og Radius driver og udvikler det elnet, som forsyner langt størstedelen af Østdanmark.
Læs mere på cerius.dk og radiuselnet.dk

Denne meddelelse, og eventuelle vedhæftede filer hertil kan indeholde personoplysninger eller fortrolige oplysninger, og du bør slette disse efter endt formål. Hvis du ved en fejl modtager en besked, der ikke er beregnet til dig, og som indeholder persondata, skal du øjeblikkeligt slette mailen og kontakte afsender.

Emne: NULLEkstern Høring - lov om ændring af lov om Femern Bælt - Høring - Lov om ændring af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt og lov om Sund og Bælt Holding A/S - Frist 18. august 2023 (Id nr.: 237173)

Til høringssparterne på vedlagte høringsliste.

Transportministeriet forventer i den kommende folketingssamling at fremsætte 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 'Aftale om Infrastrukturplan 2035' af 28. juni 2021 tilkendegav partierne bag aftalen om fremtidens veje, at de ser positivt på muligheden for, at Sund & Bælt bevarer den kommende tunnelementfabrik, som etableres ved Rødbyhavn på Lolland i forbindelse med anlæg af den faste forbindelse over Femern Bælt. Det vil fastholde lokale arbejdspladser på Lolland samtidig med, at tunnelementfabrikken kan bidrage til at billiggøre kommende projekter, da der ikke vil være behov for at etablere nye produktionsfaciliteter til projekterne.

I lovudkastet indgår i det væsentlige følgende ændringer:

Lovforslaget har til formål at sikre det fornødne retlige grundlag for at bevare produktionsområdet og produktionsfaciliteterne ved Rødbyhavn, når fremstillingen af tunnelelementer til Femern Bælt-forbindelsen er afsluttet. Desuden vil lovforslaget sikre et fortsat statsligt ejerskab heraf.

Hertil kommer, at lovforslaget vil sikre, at Femern A/S som infrastrukturejer bliver undtaget fra elforsyningslovens krav om netvirksomhedsbevilling til at drive sit elforbrugsanlæg til brug for levering af strøm til jernbanen i tunnelen under Femern Bælt. Herved sikres Femern A/S de samme vilkår, som Banedanmark har i dag for levering af strøm til togdriften.

Høringsmaterialet vil blive gjort offentligt tilgængeligt på blandt andet Høringsportalen.dk, medmindre regler om beskyttelse af personoplysninger indebærer, at høringsvar eller dele heraf ikke kan offentliggøres.

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest fredag den 18. august 2023**.

Høringsvar bedes sendt til trm@trm.dk.

Eventuelle spørgsmål vedrørende denne høring kan stilles til undertegnede på mail cac@trm.dk eller på telefon 21311531.

Med venlig hilsen

Catherine Christiansen
Fuldmægtig

Transportministeriet

Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

+ 45 21311531
cac@trm.dk
www.trm.dk

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 Kbh. K
trm@trm.dk; cac@trm.dk

Att.: Catherine Christiansen

Høring vedr. 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

Hermed fremsendes bemærkninger fra Cerius A/S og Radius Elnet A/S (Cerius-Radius) til ovenstående høring.

18. 08 2023

Hovedkontor:
Hovedgaden 36
4520 Svinninge

Cerius-Radius kommentarer har fokus på den fravigelse af elforsyningsloven, der er lagt op til med den foreslåede nye bestemmelse i § 12, stk. 5, i lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilkørende landanlæg i Danmark. Der er tale om en fravigelse af grundlæggende og væsentlig regulering om elforsyningen i Danmark, og vi finder det derfor væsentligt, at den omhandlede lovbestemmelse og de ledsagende bemærkninger er helt præcise herunder i forhold til afgrænsningen af undtagelsen.

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

Derudover fremgår følgende af de alm. lovbemærkninger under punkt 3.2.3:

"Femern A/S aftager strøm fra Energinets transmissionsnet til brug for Femern Bælt-forbindelsens kørestrømsforsyning m.v. og vil derfor normalt være omfattet af elforsyningslovens krav til eldistributionsvirksomheder."

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

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

Afslutningsvis skal der desuden henvises til indholdet af den e-mail, som Cerius-Radius har fremsendt den 16. august 2023.

Venlig hilsen

Dorte Gram
Afdelingsleder

dgram@radiuselnet.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Lars Bagge Hommel-Nielsen (larsbagge@hotmail.com), Helle Lokdam (helle@lokdam.dk), Ulla Holm (jacob@bregnballe.com)
Fra: Søren Stockmarr (soeren.stockmarr@privat.dk)
Titel: Høringssvar til "Høring over 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 etc."
Sendt: 18-08-2023 17:53
Bilag: 20230818_SST_FemernHoeringssvar.pdf;

Til Transportministeriet
trm@trm.dk

Hermed fremsendes høringssvar til "Høring over 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 elforsyningslov.

Transportministeriet anmoder om, at eventuelle bemærkninger sendes til e-mail trm@trm.dk senest den 18. august 2023."

Høringssvar er vedhæftet.

Med venlig hilsen
Søren Stockmarr
Mobil 23 74 83 33

Den 18-08-2023

Til Transportministeriet
trm@trm.dk

Angående: Høring over 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 elforsyningslov.

Transportministeriet anmoder om, at eventuelle bemærkninger sendes til e-mail trm@trm.dk senest den 18. august 2023.

1. Høringssvar

Undertegnede vil hermed betvivle at resultatet af lovforslaget er lovligt.

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

Med venlig hilsen

Søren Stockmarr, medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø" og medlem af bestyrelsen for "Kattegatforbindelse – Nej tak", mail soeren.stockmarr@privat.dk

Cand. Scient. Lars Bagge Hommel-Nielsen, medlem af bestyrelsen for "NEJ til Kattegatforbindelsen og Højhastighedstog i Vestsjælland", mail larsbagge@hotmail.com

Advokat Helle Lokdam, medlem af bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø", mail helle@lokdam.dk

Jacob Bregnballe, formand for bestyrelsen for "Nej tak til motorvej på Asnæs, mail jacob@bregnballe.com

2. Baggrundsmateriale

Anmodning om aktindsigt til Sund og Bælt d. 06-08-2023

Anmodning om aktindsigt

Transportministeriet har sendt "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 elforsyningslov" i høring. I forslaget bruges formuleringen "fremtidige anlægsprojekter" flere gange til at beskrive formålet med at bevare produktionsområdet, uden at det dog nævnes hvilke projekter det er.

Der ønskes aktindsigt i dokumenter, mails o.lgn., der viser hvilke "fremtidige anlægsprojekter", der konkret er under overvejelse eller har været under overvejelse.

Anmodningen er sendt til S&B, fordi udkastet omtaler S&B som den, der skal bevare området.

Svar fra Sund og Bælt d. 15-08-2023 (det vi vil fokusere på er farvet gult af os);

Vedr. anmodning om aktindsigt i fremtidige anlægsprojekter i relation til lovforslag om bevarelse af produktionsområdet i Rødbyhavn.

Kære Søren Stockmarr, Lars Bagge Hommel-Nielsen og Helle Lokdam

I har den 6. august 2023 anmodet om aktindsigt i dokumenter, mails og lign. der viser hvilke fremtidige anlægsprojekter, der konkret er under overvejelse eller har været under overvejelse. I nævner i jeres anmodning, at Transportministeriet har sendt "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 elforsyningslov" i høring, og at formuleringen "fremtidige anlægsprojekter" bruges til at beskrive formålet med at bevare produktionsområdet, uden at konkrete projekter nævnes.

Sund & Bælt har forstået jeres anmodning således, at I er interesseret i materiale, der har indgået i forbindelse med udarbejdelsen af det nævnte lovforslag, og som viser hvilke fremtidige projekter, der konkret er eller har været under overvejelse i relation til bevarelse af tunnelelementfabrikken.

Sund & Bælt har gennemgået og foretaget en konkret vurdering af relevante akter for jeres aktindsigtsanmodning, herunder sager, dokumenter og oplysninger, jf. offentlighedslovens § 7, og har i den forbindelse vurderet, hvilke akter der skal udleveres.

Det følger af offentlighedslovens § 20, at retten til aktindsigt ikke omfatter sager om lovgivning, før lovforslag er fremsat for Folketinget. Sager om lovgivning er således først omfattet, når lovforslaget er fremsat for Folketinget. Såfremt det lovforberedende arbejde indstilles uden, at der fremsættes lovforslag, vil sagen ikke være omfattet af offentlighedslovens regler, hverken under det lovforberedende arbejde eller efterfølgende.

Idet Sund & Bælt konstaterer, at disse akter er omfattet af offentlighedslovens § 20, giver Sund & Bælt hermed afslag på aktindsigt.

Sund & Bælt har overvejet, om akterne burde udleveres til jer efter princippet om meroffentlighed i offentlighedslovens § 14, stk. 1. Sund & Bælt har i den forbindelse foretaget en afvejning af på den ene side de hensyn, der ligger til grund for bestemmelsen i offentlighedslovens § 20, og på den anden side den berettigede interesse, som I må antages at have i, at anmodningen om aktindsigt imødekommes. Sund & Bælt har på den baggrund ikke fundet grundlag for at udlevere de pågældende akter.

Sund & Bælt kan sluttelig nævne, at der er på nuværende tidspunkt ikke er truffet beslutning om konkrete projekter, der i fremtiden vil kunne anvende elementfabrikken. Udover at levere betonelementer til fremtidige statslige infrastrukturprojekter, som f.eks. Østlig Ringvej, vil fabrikken også kunne bruges til andre statslige (og ikke statslige) projekter, som kræver en industriel produktionsmetode og udskibningsfaciliteter. Det kunne f.eks. være betonfundamenter til store havvindmøller eller andre vedvarende energianlæg, der skal etableres i fremtiden som led i den grønne omstilling.

Venlig hilsen

Kristina Lochmann
Seniorkonsulent