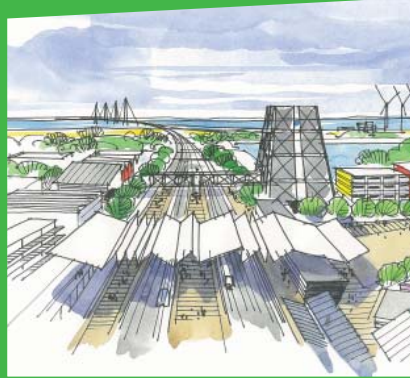


3. UDKAST



Lolland og Femern Bælt Broen



Indhold

Indledning.....	3
På vej mod en anlægslov	4
Havnefaciliteter og fabrikationsområder.....	6
En ny station ved Rødby/Rødbyhavn	10
Besøgscenter Femern Bælt.....	14
Rejsecenter Rødby og Gateway North	16
Vedvarende energi og klimatilpasning	18

Indledning



Traktaten mellem Danmark og Tyskland om den faste forbindelse over Femern Bælt hilses velkommen i Lolland Kommune.

Folketinget skal godkende traktaten ved behandling af et forslag til projekteringslov. Projekteringsloven giver samtidig hjemmel til etablering af et selskab med ansvar for Femern Bælt Broen samt til igangsættelse af forundersøgelser. Forundersøgelserne drejer sig om vurderinger af anlæggenes virkninger på miljøet – VVM, geotekniske undersøgelser samt undersøgelser af besejlingsforhold.

Denne nye situation for kommunens fremtid har været grundigt analyseret og forberedt. Planlægningen tager i videst muligt omfang højde for kommunens nye rolle som et knudepunkt på akse mellem Skandinavien og Europa. Lolland Kommune er parat til et positivt og konstruktivt samarbejde med berørte statslige myndigheder og andre interessenter i forløbet frem til en åbning af den faste forbindelse i 2018.

Lolland Kommune er af den opfattelse, at de store omvæltninger, brobyggeriet medfører, vil give de bedste forudsætninger for at

skabe ny udvikling i kommunen. I det rette samspil mellem staten og kommunerne vil der kunne opnås en stor nytte af effekterne i den kommende Femern-region og dermed regionens evne til at skabe varige vækstvilkår, varig bosætning og varige jobs og kunne konkurrere globalt.

Lolland Kommune vil parallelt med gennemførelse af miljøundersøgelser og projektering af den nye faste forbindelse opbygge et planberedskab på de områder, hvor kommunen som myndighed i samarbejde med øvrige involverede parter skal forberede anlægsarbejderne. Formålet er at skabe optimale betingelser for processernes gennemførelse samt at sikre maksimale natur- og miljøhensyn i anlægs- og driftsfasen. Byrådet skal forholde sig til de mange store arealer, som involveres på Lolland og ønsker at indtænke strategier for permanent anvendelse af midlertidige faciliteter i anlægsperioden, retablering af anvendte områder, samt fremtidig anvendelse af overflødiggjorte arealer, specielt omkring den nuværende Rødby Færgehavn.

Der skal tages stilling til mulige havnefaciliteter og fabriksområder, anlæg i tilknytning til en ny station ved Rødby, midlertidig bosætning af ansatte ved brobyggeriet og et Besøgscenter Femern Bælt.

Lolland Kommune har sat sig konkrete mål for at blive innovativt centrum for vedvarende energi og klimatilpasning. Vi ser det som en vigtig opgave at indtænke kommunens bestræbelser i sammenhæng med anlægsarbejderne. Kommunen vil gerne medvirke til at minimere energi- og ressourceforbrug generelt og ser muligheder for at anvende anlægsfaciliteterne som testområder for sådanne bestræbelser.

Lolland Kommune ser frem til at medvirke i de kommende processer – på vejen til en anlægslov, i anlægsarbejdernes gennemførelse og ved den fremtidige drift af den faste forbindelse over Femern Bælt. Den politiske proces skal konkretisere de endelige mål gennem borgerinddragelse, offentlig-private partnerskaber og i dialog med relevante ministerier.

På vej mod en anlægslov

Den 3. september 2008 blev der underskrevet en traktat mellem Danmark og Tyskland. I Danmark vil aftalen blive ratificeret ved Folketingets behandling af en projekteringslov for en fast forbindelse på den 19 km lange strækning over Femern Bælt mellem Lolland og Femern.

Femern Bælt projektet omfatter en elektrificeret, dobbeltsporet jernbane og en firesporet motorvej mellem Puttgarten og Rødbyhavn. På forhånd er en broløsning i form af en skråtagsbro udpeget som den foretrukne tekniske løsning. Som et ligeværdigt alternativ vil en sænketunnelløsning dog også blive undersøgt. Forbindelsens brofæste er beliggende ca. 1500 meter øst for Rødbyhavn. Efter aftalen starter anlægsarbejderne i 2012 og broen åbner i 2018.

VVM-vurdering og anlægslov

I 2008 igangsættes undersøgelser af de miljømæssige konsekvenser af anlægget som grundlag for selve projekteringen. Selve anlægget, det vil sige anlæg af vej- og bane samt følgeanlæg i form af betalingsanlæg, placering af ny station ved Rødby, vejtilslutninger m.v., fastlægges i en anlægslov. Derfor er det en statslig opgave at gennemføre miljøvurderinger i overensstemmelse med Planlovens VVM-bestemmelser og EU-direktiv herom for de anlæg, som fastlægges i anlægsloven.

Øvrige anlæg i tilknytning til Femern Bælt Bro

En række anlæg, som ikke bliver fastlagt i en anlægslov, men som skal etableres som følge af den faste forbindelse og anlægsarbejder i forbindelse hermed, skal planlægningsmæssigt udarbejdes med Lolland Kommune som myndighed. Sådanne anlæg kan være midlertidige anlæg i anlægsfasen samt anlæg, som skal benyttes efter broens færdiggørelse og idriftsættelse.

Det kan blive relevant at planlægge:

- Havnefaciliteter og fabriktionsområder tæt på selve anlægget.
- Administrationsbygninger, værksteder og laboratorier i det omfang, sådanne anlæg ikke er fastlagt i anlægsloven.
- Strategi for og placering af indkvarteringsfaciliteter for ansatte ved anlægsarbejdet.
- Rejsecentrum ved en ny Rødby Station.
- Besøgs- og informationscenter "Femern Bælt" i anlægsperioden.
- "Gateway North" i tilknytning til afkørselsområdet ved Maribo.

Miljøvurderinger af anlæg med Lolland Kommune som myndighed, ønskes koordineret med de statslige forundersøgelser således, at disse også dækker konsekvenserne af øvrige anlæg, som ikke bliver en del af anlægsloven.

Lolland Kommunes mål med planlægningen

Kommunen vil i samarbejde med relevante myndigheder, det kommende broelskab og entreprenører sikre de bedste betingelser for de forestående anlægsopgaver. Der skal i planlægningen sikres en optimal indpasning af sådanne funktioner, som med fordel ved broens åbning kan udnytte beliggenheden tæt på broforbindelsen og en kommende station.

Planlægningen skal forholde sig til, hvordan midlertidige faciliteter i anlægsperioden kan etableres med henblik på at overgå til permanente funktioner. Det drejer sig blandt andet om at udnytte området omkring en ny Rødby Station således, at der skabes øget passagerpotentiale for fremtidens kollektivrejser. Lolland Kommune vil gennemføre planlægningen således, at der sker en integration i forhold til kommunens øvrige planstrategier. Her handler det om mål og indsatser beskrevet i "Planstrategi for Lolland Kommune". Planstrategien er udarbejdet forud for "Kommuneplan 2009 for Lolland Kommune". Planstrategien beskriver blandt andet et fremtids-scenarium – Lolland Kommune 2030 – hvor den kommende faste forbindelse er indtænkt.

Arealreservation til Femern Bælt Broen

Forud for beslutningsprocesserne om Femern Bælt Broen er der i gældende planlægning – Regionplan 2005 for Storstrøms Amt og efterfølgende landsplandirektiv – foretaget reservation af arealer vest for Rødbyhavn til broens landfæste. Det fremgår som retningslinier for dette område, at indtil en projekteringslov har udpeget endelige arealer, skal reservationen forbeholdes til ilandføring af forbindelsen, til diverse landanlæg, herunder terminalanlæg, vej- og jernbanetraceer og til midlertidige fabriktionsarbejdspladser til brug for anlæg af forbindelsen. Umiddelbart øst for det eksisterende havneanlæg i Rødbyhavn skal der reserveres mulighed for anlæg af en arbejdshavn for den faste forbindelse.

Reservationen skal medtages i Kommuneplan 2009 for Lolland Kommune. Reservationsområdets udstrækning og anvendelse vil i kommuneplanen yderligere blive konkretiseret, og tilpasset det reelle arealbehov til broanlæg og følgeanlæg.

Havnefaciliteter og fabrikationsområder

Det forestående anlægsarbejde vil involvere et betydeligt antal anlægsprocesser med forskellig indbyrdes afhængighed og forudsætninger til placering i forhold til selve anlægsområdet. Beslutning om anlægsfaciliteter og placering af disse er op til de udvalgte entreprenørkonsortier at fastlægge. Det er ud fra tidligere erfaringer godtgjort, at en række faciliteter vil forudsætte høje nærhedskrav til anlægsområdet. Det drejer sig om

- Faciliteter til forundersøgelser.
- Faciliteter til bygherreorganisation.
- Entreprenørens stab.
- Udgravning til fundering, stenpuder.
- Konstruktion af pyloner på stedet.
- Montageudstyr på piller.

Faciliteter til de anlægsprocesser, som vurderes at have et højt nærhedskrav og krav til havnefaciliteter, kan gennemføres ved anlæg af en ny arbejdshavn øst for Rødbyhavn.

En række faciliteter, som vurderes til at have middel eller lav nærhedskrav, er:

- Støbning af pylon sænekasser i tørdok.
- Konstruktion af pyloner på brostedet.
- Støbning af pillefundamenter og pilleskifter på landanlæg.

Disse anlægsprocesser forudsætter, uanset entreprenørens valg af produktionssted, betydelige arealer til rådighed. Det drejer sig om ca 50 ha, som ved ønske herom skal placeres forskellige steder i brofæstets nærområde.

Kravet til søvæerts transport taler for en placering tæt på byggepladsen, men det forudsætter betydelige yderligere kajarealer til rådighed og vanddybder i sejlrender op til 6 m dybde og en bredde på 150 m.

Lolland Kommune vil med udgangspunkt i mere specifikke antagelser om behovet for anlægsfaciliteter, deres størrelse og beskaffenhed samt produktionens beskaffenhed på de enkelte anlæg, varetage denne del af myndighedsopgaven, som ikke er en del af projekteringsloven. Det vil også give Lolland Kommune overblik

over konsekvenserne og dermed stillingtagen til forskellige faciliteters eventuelle placering og produktion i Rødbyområdet.

Et samarbejde med øvrige involverede myndigheder om kommunens planopgaver skal bidrage til samt kvalificere entreprenørkonsortiers eventuelle valg af lokaliteter for produktionsfaciliteter tæt på byggeriet.

Permanente funktioner på Lolland

Efter broens åbning vil der også være et højt nærhedskrav til den faste forbindelses drift og vedligehold. Det drejer sig om drift af betalingsanlæg, trafikovervågning, overvågning af broen samt løbende vedligeholdelse og reparation af bro og øvrige anlæg. Den dansk-tyske regeringsaftale foreskriver i øvrigt

”De kompetente danske myndigheder omfatter blandt andet politiet, redningsberedskabet, ambulanceberedskabet og andre beredskabstjenester samt toldmyndighederne og forsvaret”.

Lolland Kommune ser frem til et samarbejde med kompetente myndigheder om disse opgaver således, at det tillige kan være til gavn for bosatte, arbejdende og besøgende i vores del af de danske regioner.

En VVM-vurdering af arbejdshavn og midlertidige fabrikationsområder

En forudgående miljøvurdering kan foretages på baggrund af antagelser om, at anlæg med høj og middel nærhedskrav til selve byggepladsen skal placeres i reservationsområdet ved Rødbyhavn. Udgangspunktet vil være at placere og dimensionere anlæg og produktion inden for maksimale rammer. På denne måde gives et samlet overblik over de miljømæssige konsekvenser af de anlægsfaciliteter, som ikke er omfattet af selve anlægsloven. Kommunen vil efter fremkomsten af tilstrækkelige oplysninger om dimensionering og produktionsaktiviteter i de midlertidige anlæg tilvejebringe det nødvendige plangrundlag.

Således er det målet for Lolland Kommune, at der inden kontrakt-skrivning med entreprenører foreligger planlægnings- og miljømæssigt afklarede forhold ved eventuel og mulig placering samt brug af faciliteter tæt på brofæstet ved Rødbyhavn.

Anslåede facilitetskrav

Til brug for en forudgående plan- og miljøvurderingsproces er der tidligere for de enkelte delprocesser i byggefasen opgjort anslåede facilitetskrav. Disse kan være udgangspunkt for illustrationsskitser af områdets anvendelse i anlægsfasen og dermed til forudgående miljøscreeninger. De kan tillige bruges til en sammenstilling med de anlægsfaciliteter, som medtages og miljøvurderes som en del af anlægsloven.

Det gælder for hele strækningen øst for Rødbyhavn, som påvirkes af Femern Bælt Broen og de kommende anlægsaktiviteter og

mulige midlertidige anlægsfaciliteter, at miljøvurderinger vil tage stilling til påvirkninger på kystområdet, vandmiljøet og naturgrundlaget i øvrigt.

Sådanne statslige undersøgelser gennemføres i forbindelse med projekteringsloven og må kunne finde anvendelse til vurdering af øvrige faciliteters placering i nærområdet.

Som udgangspunkt for mulige anlægsfaciliteter er medtaget anlæg med krav til høj nærhed og større anlæg med krav til middel eller lav nærhed.



Illustration. En arbejdshavn

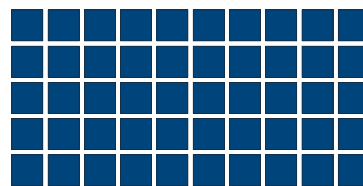
Estimeret byggeproces	Anslået facilitetskrav
Forundersøgelser Opsamling af data for bølge, vind strøm vandstand m m og geotermiske informationer	Kontor og laboratorium 100 - 200 m ² Kajplads ca 100 m med 4 m vanddybde
Bygherre Organisation Byggemøder, Inspektion, QA, miljø, sikkerhed	Mandskabsbåde Kontor og laboratorium 200 -500 m ² Kajplads ca 50 - 100 m med 4 m vanddybde
Entreprenørens stab Styring af byggeprocessen, personale og økonomistyring, inspektion, QA, miljø, sikkerhed, byggemøder	Mandskabsbåde Kontor, laboratorium, værksteder 1000 -2000 m ² Kajplads 100 -150 m med 4 m vanddybde

Estimeret anlægsproces	Anslået facilitetskrav
Udgravning til pillefundamenter og pylonfundamenter udlægning og afretning af stenpuder.	Mulighed for at gå til kaj for reparation og overhaling Nødhavn Kajplads og faciliteter for forsynings- og transportskib
Støbning af pylonsænkekasser i tørdok, udflådning og bugsering til brostedet, positionering og afsætning på havbunden ved vand ballastering. Opfyldning af sænkekasserne med sand/sten	Tørdok 30-40.000 m ² Vanddybde 10-15 m Beton blandestation Armeringsnet/kurveproduktion 4-6 bugserbåde, pumpefartøj Sand/sten transport og udlægningsfartøj
Konstruktion af pyloner på brostedet	Kajplads til udslibning af udstyr og mandskab Plads til fremstilling af og udslibning af armeringsnet/curve 3000-6000 m ² Kajplads ca 100 m med 4 m vanddybde Plads med kaj for oplagring og ind- og udslibning af cement og tilslagsmaterialer
Støbning af pillefundamenter og pilleskafter på landanlæg. Udslibning af og afsætning på henholdsvis stenpuder eller pillefundamenter	Arealkrav for pillefundament og pilleskaft produktionsanlæg 500.000 m ² Vanddybde til til anlæggets udslibningskaj ca 6 m. Bredde af sejltrede ca 150 m Kajplads til udlægningskibe og serviceskibe



DIMENSIONSGRUNDLAG FOR PLACERING AF FACILITETER I BROFÆSTETS NÆROMRÅDE

MIDLERTIDIGE FABRIKATIONSANLÆG (CA. 50 HA)



TØRDOK (CA. 4 HA)



HAVN (CA. 3 HA LANDVÆRTS)



En ny station ved Rødby/Rødbyhavn

Lolland Kommune betragter anlæg af en ny station som en strategisk satsning i forhold til bæredygtig transport og kollektiv trafik, regionalt, nationalt og internationalt.

Med broens åbning nedlægges færgeforbindelsen mellem Lolland og Tyskland. Dermed bortfalder passagergrundlaget for den nuværende Rødby Færgehavn station. Hvis stationen ikke erstattes, vil Lollands togbetjening alene bestå af en lokalbane – Lollandsbanen – mellem Nykøbing Falster og Nakskov. Nærmeste Lollandsbanestation i forhold til det vigtige byudviklingsområde omkring Rødby vil da være Maribo på lokalbanerne – 20 km fra Rødby.

Placering af ny station

Broens landfæste vil blive ca 1½ km nordøst for det nuværende færgeleje. Tilslutningsanlæggene for biler og tog skilles umiddelbart efter ilandføringen og tilsluttes henholdsvis Sydmotorvejen og den nuværende bane ca. 8 km fra kysten. Der vil blive skabt vejadgang fra broen til Rødbyområdet ved en tilslutning til den nuværende Humlegårdsvej. Denne vej vil blive drejet nordpå fra Fr. Jensensvej og forlænget vestpå til den nordlige ende af Rødbyhavn.

Placering af en ny jernbanestation vil være umiddelbart nord for krydset Humlegårdsvej/Fr. Jensensvej. Her er banen stort set i terræn, og der kan etableres retlinede perroner med gode oversigtsforhold. Den nødvendige vejadgang til stationen kan mest praktisk lægges lige vest for stationen med tilslutning til den omlagte Humlegårdsvej. Afstanden til nærmeste til- og frakørsel på motorvejen bliver kun ca. 500 m.

Togbetjening

Der vil blive mange internationale togforbindelser over broen. I første række mellem København og henholdsvis Berlin og Hamburg. En ny station i Rødby vil være eneste stop på Lolland og dermed kunne øge disse togs passagerunderlag.

Som supplement foreslås lokalbanedrift etableret på strækningen Nykøbing Falster - Rødby. Banens tog vil kunne dele spor med de internationale tog med den opgradering af sikringsanlægget, som må forventes i forbindelse med broforbindelsen. Et naturligt valg af køreplan vil være halvtimedrift i myldretimerne og timedrift i øvrige perioder – dvs. som på Lollandsbanen i dag.

En regional banedrift i Femern Bæltområdet bør overvejes, f.eks. mellem Lübeck og Nykøbing Falster/Næstved. Dette skal ses som led i at styrke de kulturelle og forretningsmæssige forbindelser mellem Region Sjælland og Slesvig-Holsten.

Busbetjening

Den nye station kan busbetjenes effektivt ved en simpel omlægning og/eller forlængelse af 2-3 eksisterende lokale buslinjer. Køreplanen bør koordineres nøje med togenes ankomst og afgang, så den samlede rejsetid minimeres for kunder fra de større bysamfund omkring stationen – i første række Rødby, Rødby Havn, Holeby og Maribo.

Passagerunderlag

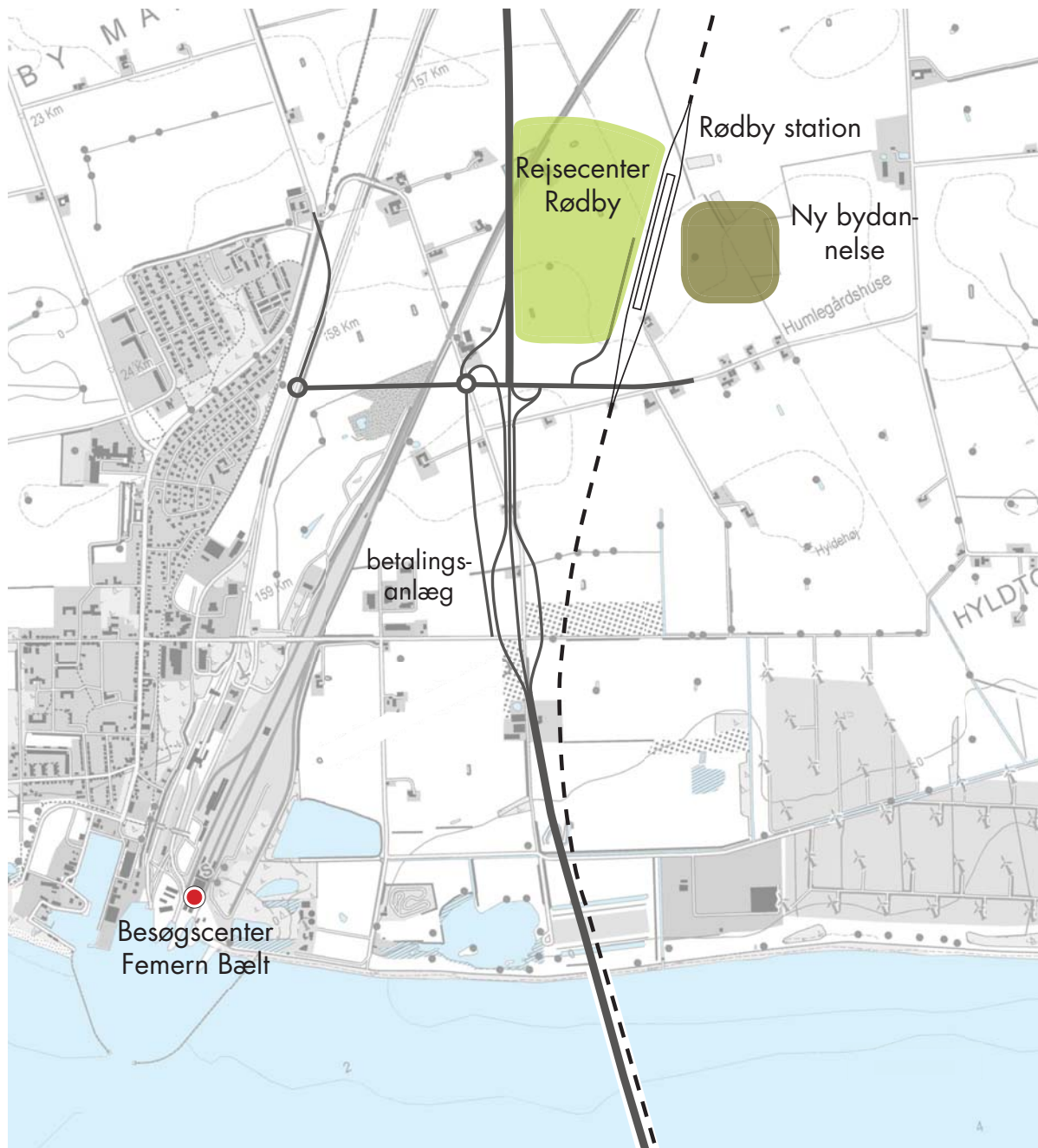
Det umiddelbare opland omkring den foreslåede station har i dag ca. 2.000 indbyggere og meget få arbejdspladser. Med den anbefalede busbetjening vil man dog kunne opnå gode kollektive trafikforbindelser til stationen fra et større opland.

En lang række af Lolland Kommunes og statens udviklingsplaner samt forskellige trends i samfundsudviklingen peger desuden klart i retning af et øget behov for togbetjening af Rødby-området. Infrastrukturkommissionens anbefalinger omfatter tre temaer, der støtter stationens etablering:

Feriecenter Lalandia ved Rødbyhavn

Lalandia har med meget store investeringer i de senere år konsolideret sig som en af de største arbejdspladser i Lolland Kommune, og vil foretage yderligere betydelige investeringer som børnefamiliers foretrukne feriecenter. Lalandia forventer, at det hidtidige rejsemønster vil ændre sig i de kommende år, bl. a. fordi stigende brændstofpriser og større fokus på miljøet vil medføre, at langt flere gæster fremover vil benytte tog, når familien besøger Lalandia.

En ny station ved Rødby og motorvejsafkørsel tæt på Lalandia er af afgørende betydning for prioriteringen af de investeringer, som Lalandia forventer at skulle gennemføre de kommende år.



DIMENSIONSGRUNDLAG FOR PLACERING AF FACILITETER I BROFÆSTETS NÆROMRÅDE



- "Effektiv opkobling af alle landsdele til den overordnede infrastruktur" – banen mellem Nykøbing F og Rødby Havn indgår i det nationale "Store H", som bør kunne nås fra Lolland uden store omveje.
- "Danmarks porte mod udlandet skal indgå som en central del af et effektivt transportnetværk" - derfor bør der være let adgang til de internationale baneforbindelser via den kommende Femern Bælt-forbindelse.
- "Den langsigtede fysiske planlægning skal ses i sammenhæng med transportnettet" – dette peger på en stigende satsning på stationsnær byudvikling.

Lolland Kommunes udviklingsplaner indeholder yderligere indsatser, der kræver god trafikal tilgængelighed:

- Udvidede aktiviteter på området vedvarende energi, der vil give stigende transportbehov i forbindelse med produktion, uddannelse og demonstrationsanlæg, ikke mindst i Rødby-området.
- Øget turisme i Rødby-området, som i forvejen via Lalandia er et af landets største turistcentre.

Selve bygningen af den faste forbindelse vil også kunne afføde aktiviteter, der øger underlaget for en ny station, f.eks.:

- Midlertidig bosætning i forbindelse med og nær ved brobyggeriet (kan overgå til permanent anvendelse senere).
- Besøgs- og informationscenter Femern Bælt, knyttet til den faste forbindelse.
- Etablering af Rejsecentrum Rødby vest for en ny Rødby Station.

Den generelle samfundsudvikling vil i sig selv give stigende behov for forbindelser mellem Rødbyområdet og en række større byer:

- Større langdistancependling med kollektive trafikforbindelser (primært mellem Lolland og Københavns-området).
- Stigende mellemdistancependling på grund af øget interesse for videregående uddannelser (i første række i Nykøbing Falster, Vordingborg og Næstved).

Det vurderes, at den ny Rødby Station ved brug af de nævnte tiltag vil kunne opnå et passagergrundlag på 250-300.000 på- og afstigere årligt eller 800-950 pr. hverdag. Dette svarer til rejsetallet til og fra mellemstore, grænsenære byer med rimelig togbetjening som f.eks. Ribe, Tønder og Sønderborg.

Rødby Station. Fra midlertidig bosætning til ny stationsnær bydannelse

Af betydning for passagergrundlaget for en ny station i 2018 kan der oplystes forskellige mulige dispositioner knyttet til anlægsarbejderne i perioden 2012 - 2018. Det kan dreje sig om kontor- og servicefaciliteter knyttet til selve anlægsarbejdet, og der skal tages højde for de funktioner, som knytter sig til betjeningen af den faste forbindelse efter ibrugtagning. Passagerpotentialet i sådanne tiltag vil kunne estimeres i projektets senere faser.

Det er skønnet, at der i anlægsfasen 2012 -2018 i gennemsnit vil være 6000 beskæftigede. Disse beskæftigede ved broarbejdet vil ikke blot komme fra hele Danmark og Tyskland. Der vil ankomme arbejdskraft og specialister fra hele verden. Der vil være behov for, at en del af denne arbejdskraft indlogeres og serviceres i nærområdet ved broens landfæste. Sådanne faciliteter foreslås bl.a. placeret gennem en foreløbig byplan for området øst for Rødby Station.

Med en fastlagt stationsplacering bør der overvejes placering af nye bydannelse i stationens nærområde, som efter endt brug til midlertidig bosætning kan overgå til et permanent stationsnært byområde. Dette gælder tillige administrations-, service- og uddannelsesfunktioner knyttet til anlægsarbejdet.

Midlertidig bosætning på Lolland

Med anlægsarbejderne til Femern Bælt broen imødeser Lolland Kommune en situation, hvor mange beskæftigede i lange perioder skal bosættes og serviceres i området. I modsætning til tilsvarende anlægsarbejder knyttet til store bysamfund bliver tilstedekomsten af nye midlertidige bosættninger meget synlige i det ellers tyndt befolkede Lolland og i øvrigt også i Femernområdet. Det vil give pres på boligmarkedet og muligvis også i områdets fritidshuse.

Lolland Kommune vil være meget opmærksomme på denne kommende boligsituation, og specielt på placering, udseende og vilkår for midlertidige faciliteter til ansatte ved brobyggeriet.

Et forbillede kan tænkes i de olympiske byer, som er opført rundt omkring i verden og som efter endte olympiske lege tages i permanent brug som en ny bydel. Konceptet kan tænkes udviklet således, at der i forbindelse med anlægsarbejdernes fremskridt samtidig sker en gradvis overgang til permanent brug af bydannelser og forsyningsstrukturer i området. Midlertidig bebyggelse til ansatte ved byggeriet tænkes ind i en fremtidig bæredygtig, permanent by med en stationsnær placering. Det kan blive eksempelprojekt, som

samtidig lever op til Lolland Kommunes miljø- og energiprofil. Den permanente bosætning kan blandt andet være for de ansatte, der driver og administrerer Femern Bælt-forbindelsen.

Hvis man forestiller sig f.eks. 1.000 nye permanente bosiddere i stationens næropland, vil disse generere skønsmæssigt ca. 33.000/53.000 årlige passagerer på den nye station (af- + påstigere) med henholdsvis et moderat og et højt trafikniveau.

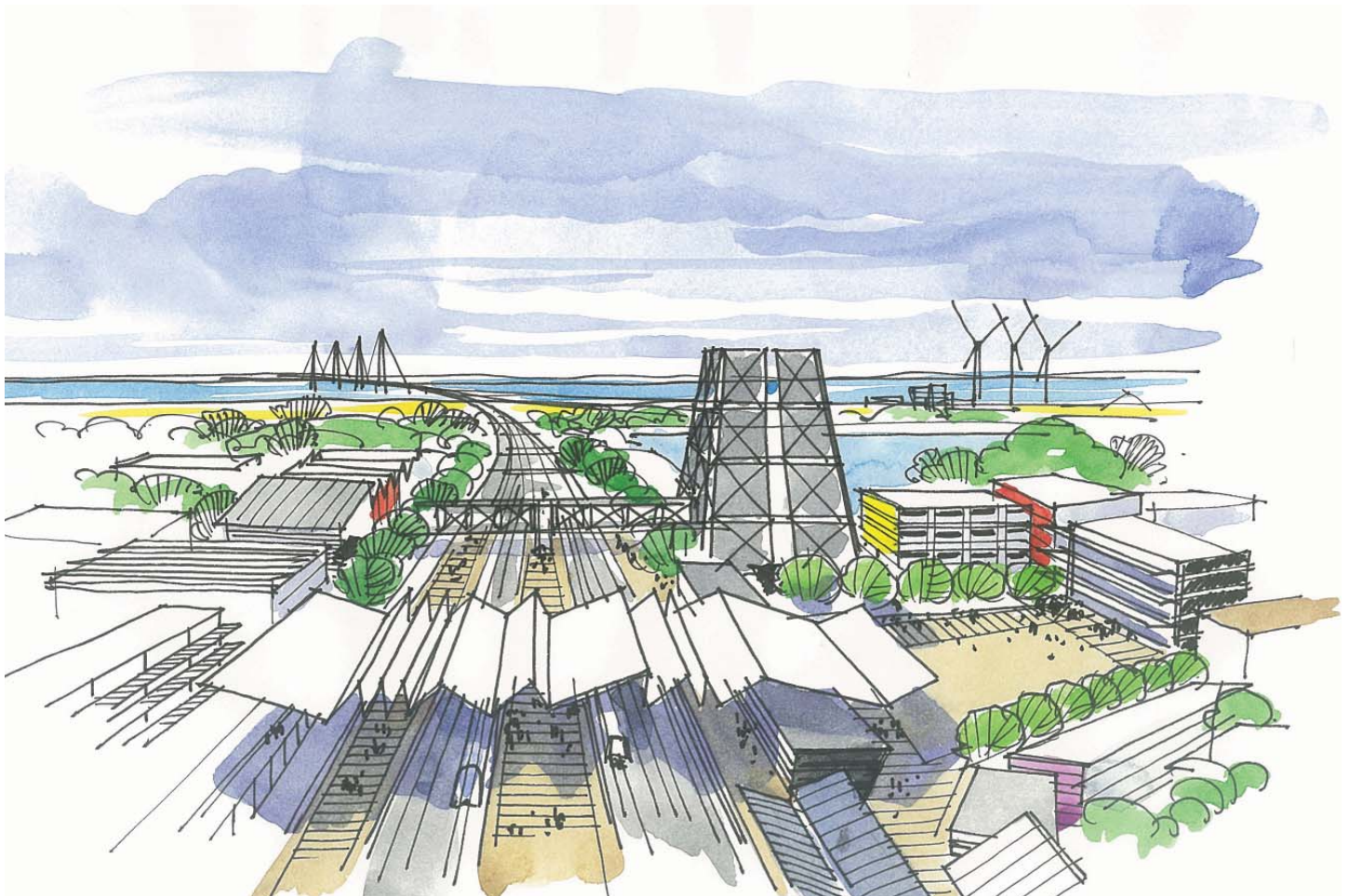


Illustration. En ny Rødby Station

Besøgscenter Femern Bælt

Anlægsarbejdet for den faste forbindelse må forventes at tiltrække et stort antal turister og besøgende. Udstillings- og informationsaktiviteterne i forbindelse med Storebæltsbroen samt i Kastrup ved anlæg af Øresundsbroen havde meget store besøgstal. Udstillingen i Kastrup fortalte blandt andet historien bag forbindelsen, hvad der skete med miljøet under og efter byggeriet, samt om betydningen for befolkningen og erhvervslivet. Erfaringerne fra Kastrup var tillige, at udstillingen burde have været åbnet tidligere i processen. Derfor er det oplagt tidligt i forløbet at tage stilling til etablering af et informations- og besøgscenter tæt på det kommende byggepladsområde.

Besøgscentrene i Nyborg og Korsør havde et meget omfattende besøgstal fra Tyskland. Besøgscentret i Kastrup var åbent i knap 3 år og havde i perioden ca. 250.000 besøgende. Et tilsvarende antal besøgte besøgscentret på den svenske side. En stor del af de besøgende var faglige delegationer.

Besøgscenter Femern Bælt. Forslag til koncept

De miljømæssige forhold i forbindelse med anlæg af den faste forbindelse over Femern Bælt må forventes at have stor bevågenhed, nationalt og internationalt. For eksempel vil konsekvenserne for hele Østersøens vandmiljø være på dagsordenen. Andre emner vil være bæredygtige transportformer, klima og energispørgsmål.

Der vil være behov for gennem løbende udstillings- og konferencevirksomhed at informere om resultaterne af miljøundersøgelserne forud for anlægsarbejdernes igangsætning. Der vil desuden være behov for mødefaciliteter til brug for ekspertinddragelse, inddragelse af interesseorganisationer m.v.

I anlægsfasen vil der være stor interesse for at følge og beskue byggearbejderne og fremdriften. Besøgs-, udstillingsfaciliteterne vil tillige kunne anvendes bredere som et udstillingsvindue for Lolland Kommune, herunder for eksempel omkring natur- og miljøforhold, kunst og kultur, kulturhistorie, Lollands byer, kyster og havne, Lollands klimastrategi 2008.

Besøgscenter Femern Bælt i Rødbyhavn. Et idéoplæg

Et forslag til placering kan være at placere Besøgscenter Femern Bælt i Fægehavnområdet i Rødbyhavn. En høj bygning eller udsigtstårn – for eksempel svarende til 6-8 etager – ved ombygning af den nuværende stationsbygning i færehavnen vil fra de øverste etager give udsigt over hele anlægsområdet. Bygningen vil desuden kunne rumme en del af de kontor- og servicefaciliteter, som skal anvendes i perioden for forundersøgelser og i anlægsperioden. Stuetagen vil fortsat finde anvendelse som station frem til 2018. Der er betydelige parkeringsmuligheder i og omkring færehavnen.



Rødby Færehavn.



En høj bygning med denne placering i havneområdet vil ikke give gener i forhold til omkringliggende havnefunktioner, siloer m.v. Bygningen kan blive et vartegn for ankomsten til Øresundsregionen og Skandinavien, både ved den fortsatte færgedrift i anlægsperioden og fra den kommende faste forbindelse.

Besøgscentret opnår med placeringen i færgehavnen en høj tilgængelighed for den kollektive trafik – tog og færge. Det vil give besøgende fra både Tyskland og Danmark mulighed for at komme til centret med kollektiv trafik, herunder for eksempel skolebørn og uddannelsessøgende.

Det er overvejende sandsynligt, at en bygning med disse faciliteter kan finde anvendelse til permanente formål efter ibrugtagningen af Femern Bælt Broen, hvor færgehavnens område, efter endt brug overvejes anvendt til for eksempel boligformål eller rekreative formål. Hertil forudsættes det nuværende færgehavnens område og baneterrænet oprenset for jordforureninger.

Lolland Kommune vil på et tidligt tidspunkt have afklaret, hvordan den fremtidige omdannelse og anvendelse af arealerne omkring

Rødbyhavn skal være. Området indeholder et stort baneterræn, som allerede i dag er ude af drift og området fremtræder nedslidt og trøstesløst.

Det må afklares, hvorvidt dele af området eller af de ubenyttede banespor kan finde anvendelse til transporter og faciliteter i anlægsperioden.

Kommunen vil nærmere vurdere mulige omdannelser af området eller dele heraf til fremtidige bymæssige formål, for eksempel til bolig- og erhvervsformål eller til rekreative formål. Området kan med den kystnære beliggenhed og tæt på landfæstet til Femern Bælt Broen blive et attraktivt beliggende område.

Mulige fremtidige alternative anvendelser for områderne ved Rødbyhavn vil blive fremstillet som en del af Kommuneplan 2009 for Lolland Kommune.

Det er under alle omstændigheder af stor betydning for kommunen, at området ikke efterlades som et nedslidt og forslumret område.

Rejsecenter Rødby

Gateway North ved Maribo

En multimodal rejsecenterfunktion ved landfæstet.

Den kommende Femern Bæltforbindelse bliver placeret mellem storbyområderne Hamburg og København/Malmø. Når fremtidens trafikanter passerer broen fra syd, er det ikke kun Lolland, de ankommer til. Det er det første møde med Skandinavien – Porten til Skandinavien. Derfor er det oplagt, at der i området ved ankomsten over Femern Bælt er et informations- og formidlingscenter med oplysninger om Lolland-Falster, om Region Sjælland samt om Øresundsregionen og Skandinavien i øvrigt.

Tæt på landfæstet for Femern Bælt Broen vil der være behov for parkeringsfaciliteter – Park and Ride – således, at der kan skiftes fra bil til tog og omvendt. Ligeledes må det forventes, at Rejsecenter Rødby kan blive attraktivt for afsætning og modtagelse af passagerer, som vil benytte tog til en del af rejsen. Sådanne faciliteter skal ligge uden for betalingsanlægget, men med nem adgang hertil. Der foreslås et Rejsecenter Rødby placeret i området umiddelbart vest for den ny Rødby Station. Her gives tillige vejadgang til og fra Lolland Kommune og hermed hele Lolland-Falsterområdet.

Mange rejsende vil med fordel kunne køre frem til en højklasset international baneforbindelse i bil og skifte til tog på vej til destinationer i Europa eller Skandinavien. En station med en lignende funktion er placeret ved Malmö Syd, Svågertorp. Den betjener et storbyområde, men funktionen er den samme for rejsende, som parkerer her og benytter skiftemuligheden ved passage af en landegrænse. Fra Rødby vil være nærliggende at benytte tog for rejsende, som skal videre med fly fra Københavns Lufthavn i Kastrup eller fra lufthavnene i Lübeck og Hamburg.

I rejsecenterområdet foreslås placeret servicefunktioner – rasteplads – som et stop for køretøjer, der færdes på akse Hamburg-København. Der er tillige behov for plads til køretøjer, væsentligt lastbiler, som i tilfælde af brolukninger sættes i stå. Området indeholder traditionelle servicefunktioner, såsom tankstation, cafeteria/restaurant, overnatningsmuligheder.

Lolland-Falster Airport

Nord for Rejsecenter Rødby, ved Holeby, er Lolland-Falster Airport beliggende. Flyvepladsen er et fælleskommunalt anlæg og består af en asfalteret landingsbane med anlæg til beflyvning døgnet rundt. I dag betjenes flyvepladsen af fly med op til 40-50 passagerer, og der foretages 10-12000 operationer pr år. Flyvepladsen kan udgøre et vigtigt udgangspunkt for transporter i

forbindelse med anlægsarbejderne på Femern Bælt Broen og vil kunne indtænkes som en del af det multimodale Rejsecenter Rødby.

Gateway North

En særlig informations- og formidlingsindsats skal rettes mod turister. Med Femern Bæltforbindelsen forventes det, at strømmen af besøgende på gennemfart bliver større. Lolland Kommune ser det selvfølgelig som sin opgave i forbindelse med Gateway North at etablere en turistformidling, som sikrer flere besøgende til Lollands attraktioner. Det er ikke i modsætning til en turistformidling med fokus på hele det skandinaviske område. En placering med nærhed til afkørselsanlæggene ved Maribo indgår i overvejelserne.

Det grønne Lolland og de blå vandveje

Lolland er en del af det syddanske øhav. Oplevelsen af kyst, hav, øer, havne, købstæder og landsbyer giver indtryk af en ø med mange facetter. Færgefart til Langeland og til øerne Femø, Askø og Fejø samt broerne til Falster knytter øerne sammen. Lolland tilbyder samtidig en række af de attraktioner, som lolliker og fremtidens besøgende vil lægge særlig vægt på, f.eks. adgang til smuk og enestående natur, historiske miljøer, og stille, uspolerede områder. Lolland kan samtidig tilbyde aktiviteter med tilknytning til havet og med udgangspunkt i havnene. Lolland er som en del af det syddanske øhav et unikt og attraktivt område i Europa. De spændende historier bag bygningen af Lollands diger, som har et enestående omfang, kan aktualisere diskussionerne om fremtidens klimatilpasningsstrategier i Danmark og Nordeuropa.

For turister findes i dag to store trækplastre, nemlig Knuthenborg og Lalandia med årlige besøgstal på knap en million besøgende hver. Ved brobyggeriets færdiggørelse forventes tilbud om flere attraktioner og overnatningsmuligheder for turister og besøgende at være kommet til.

Femern Bælt Broen vil forøge adgangen til attraktionerne i det syddanske område som et af Skandinavien rejssemål for turister, overnattende og øvrige besøgende gæster fra Europa. Foreløbige undersøgelser viser, at der indenfor tre timers kørsel er 12-14 millioner potentielle gæster, som kan udnytte de faciliteter, som Lolland kan tilbyde, herunder på turismeområdet.



En ny Rødby Station vil sammen med mulige tilbageværende anlæg ved Rødbyhavn bidrage til en funktion som transportcenter. Der vil være mulighed for etablering af et center med mulighed for omlastning mellem bil, tog og skib. Det forventes at transporter i Østersøen til søs vil være stigende. Store mængder af gods til og fra Østersøregionen passerer gennem Femern Bælt. En containerhavn i Femern Bælt kan blive et trafikknudepunkt for godstrafik. Ved Rødby krydser internationale hovedfærdselsårer for vej og bane hinanden. Samtidig gives med adgang til Østersøen og Femern Bælt mulighed for at etablere en containerhavn i den arbejdshavn, som benyttes til anlægsarbejdet med broen. Arbejdshavnens placering tæt på Rødby Havn giver mulig baneadgang til en fremtidig containerhavn.

Biltogsterminal i Rødby ?

Flere og flere rejsende over lange afstande, som ønsker at have bilen med, benytter biltog. Dette gælder i vidt omfang turister, som ikke har lyst til den lange ud- og hjemrejse, og som gerne vil undgå lange motorvejsstrækninger og bilkøer. Ved brug af biltog spares benzin, slitage på bilen og ophold på hotel og rasteplasser. Man kommer veludhvilet frem, fordi biltog oftest kører de lange strækninger i Europa om natten.

Der findes biltogsterminal i Hamburg, Malmø og Gøteborg. En sådan terminal kan overvejes placeret i Rødby, hvor en del af de overflødige sporarealer kan anvendes.

Vedvarende energi og klimatilpasning

Lolland Kommune har sat mål om udnytte energiteknologi og energiproduktion optimalt som en vækstdriver, der skaber varige arbejdspladser og styrker de eksisterende. Kommunen ønsker at blive kendt i national og international sammenhæng som førende demonstrations- og udviklingsområde for energiteknologi og produktion af energi baseret på vedvarende eller fornybare ressourcer. Der er sat konkrete mål, der inddrager borgere og erhvervsliv i udviklingen af Lollands miljø- og klimapolitiske profil. Lolland Kommune er langt foran det øvrige Europa med planer om energianlæg inden for såvel vind, brint og biomasse. Kommunen har vedtaget, at klima og energi er et gennemgående tema for kommunens aktiviteter i de følgende år.

Udbygningen af vindkraften i de kommende år er planlagt. Pt. mangler Miljøministerens stillingtagen til testmøller i Kappel. Lolland Kommune har udlagt testområder til vindmøller på såvel Nøjsomhedens Odde som offshorefeltet Vindeby (Verdens første offshorefelt). Ligeledes er der i samarbejde med DONG lavet testfaciliteter til afprøvning af bølgeenergianlæg, hvad angår både mekaniske forhold som direkte tilslutning på nettet. Kommunen er sammen med Dansk Mikrokraftvarme og med SEAS/NVE samt IRD Svendborg førende som udstillings- og testområde på brint-samfundet. Dette videreføres nu på regionalt niveau som et OPP samarbejde.

Lolland Kommune medvirker i en lang række initiativer indenfor klimatilpasning og vedvarende energi. Lolland Kommune ser mange muligheder for at sammentænke og tilpasse initiativerne med de forestående miljøvurderinger og anlægsprocesser i forbindelse med Femern Bælt Broen. Til fælles gavn – og til gavn for miljøet. Lolland Kommune vil i flere forskellige sammenhænge medvirke i arbejdet på at optimere anlægsprojektets CO₂-profil.

Lolland CTF

Lolland Kommune er strategisk samarbejdspartner i Lolland CTF (Community Testing Facilities). Lolland CTF er et af Danmarks første innovative partnerskaber, der i samarbejde forener målsætningerne for dansk industri med kommunens visioner om bæredygtig vækst og udvikling. Med udgangspunkt i Lollands eksisterende og planlagte initiativer på energi- og miljøområdet skal kommunen tilrettelægge en stadig udvikling, der for nye virksomheds-etableringer tilbyder optimale rammer og bæredygtige løsninger.



Formålet med denne erhvervsstrategi er at udnytte og styrke kommunens position indenfor produktion af vedvarende energi samt at tiltrække yderligere forskning og virksomheder til kommunen. Lolland CTF tager udgangspunkt i den danske regerings fokus på at opdyrke miljøeffektive teknologier indenfor vind, brint og brændsels-celler, vand/spildevand, biomasse og bioteknologi. Lolland CTF er et udviklingskoncept, som fokuserer på at etablere fuld skala test og demonstrationsanlæg indenfor vedvarende energi og klimatilpasning til gavn for industrien, forskningen og det lokale samfund.

Brintsamfund Lolland

Visionerne bag Brintsamfund Lolland er at sætte regionen på landkortet som en europæisk rollemodel for implementering af brint-teknologi i stor skala. Første fase af projektet omfatter elektrolyse-anlæg til fremstilling af brint og ilt, brændselsceller til elektrokemisk produktion af el og varme af den producerede brint, samt udstyr der sikrer, at installationerne kan tilkobles byens energiforsyning. Formel indvielse af test- og demonstrationsfasen (Fase 1) fandt sted den 21. maj 2007.

Brintsamfund Lollands fase 2 er begyndt i 2008, hvor fem husstande får installeret et brændselscellemodul. Det skal producere al den strøm og varme, boligen skal bruge. Senere følger fase 3 i 2009, hvor yderligere 35 husstande får brintforsyning.

Lollands diger og den globale opvarmning

Særligt for Lolland er behovet for at sikre kyster og lavlandsområder. Med støtte fra EU (mål2) gennemføres der i disse dage udbygning af de første interaktive kystbeskyttelses-anlæg i Onsevig på Nordlolland. Denne type anlæg vil løse en række problemer omkring vandstigning og behovet for kystbeskyttelse samtidig

med, at der tages kontrol over overfladevandet, der samles bag digerne. Øvrige kyststrækninger vil blive indarbejdet i kommuneplanen, når vi har udviklet brugbare planværktøjer for denne nye situation. Problemerne med grundvandsstigning i lavlandsområder er langt større og mere komplekst end opførelsen af diger.

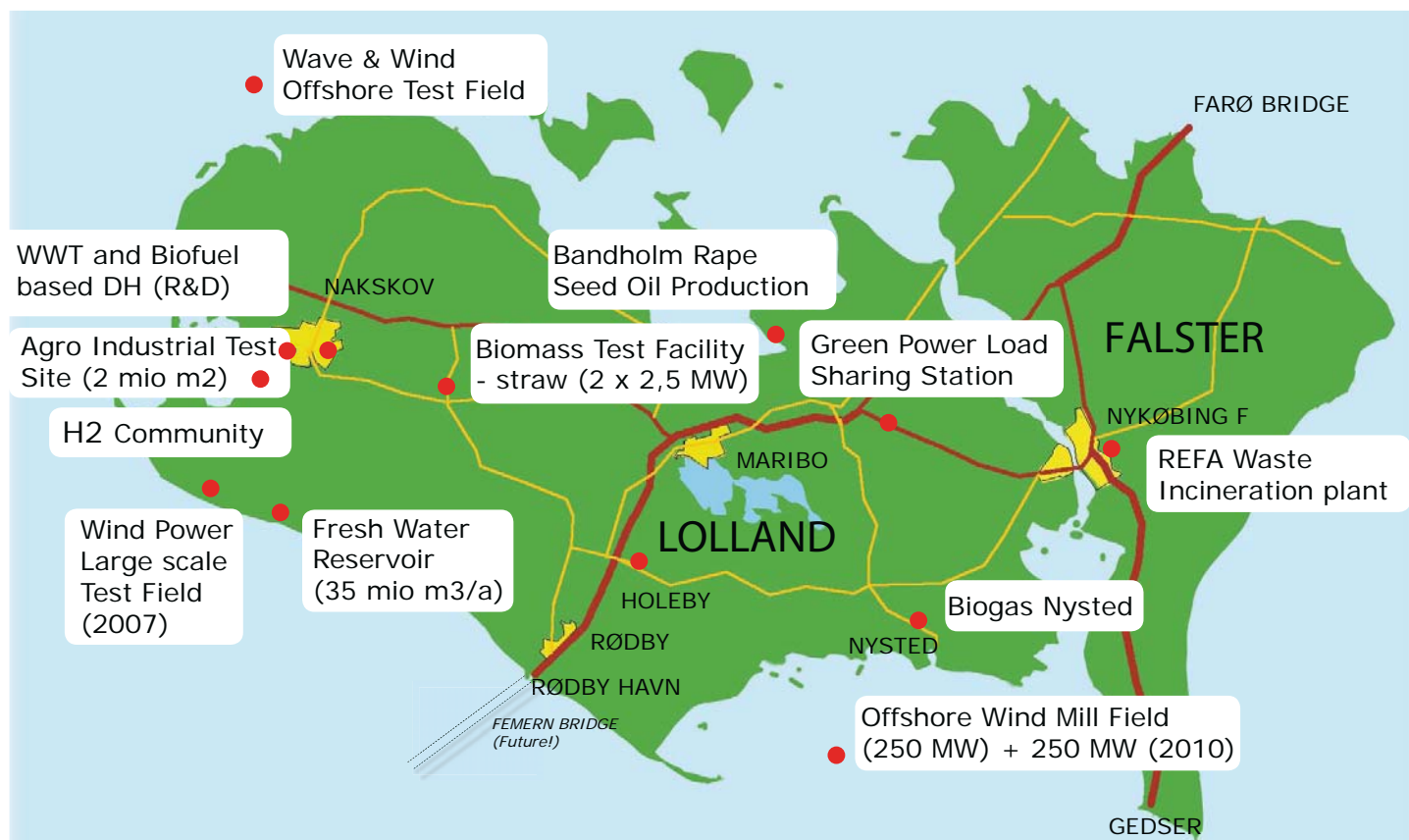
Som led i Lolland Kommunes miljø- og klimapolitiske profil er en klimastrategi 2008 under udarbejdelse. Der tages udgangspunkt i en samlet model for kyst- og lavlandsbeskyttelse. Der skal konkret anvises metoder og handlinger med henblik på at værne og fremme den biologiske mangfoldighed og forebygge konsekvenser af naturkatastrofer.

Anlægsarbejderne med Femern Bælt Broen kan betyde, at der fremkommer betydelige mængder overskudsmateriale fra udgravningerne.

Det må undersøges, hvorvidt uforurenet materiale kan nyttiggøres i forbindelse med forstærkning og forhøjelse af Lollands diger. Der er ligeledes i forbindelse med turismeprojekter langs Lollands kyster planer om etablering af laguner og lystbådehavne, hvor eventuelt rent overskudsmateriale fra brobyggeriet kan finde anvendelse.

Anvendelse af Sekundavand

Vand anvendes i en række industrielle processer. Mange steder er det et krav med vand af drikkevandskvalitet, men nogen steder er der mulighed for at anvende sekundavand i industrielle processer (vand af mindre god kvalitet). Sekundavand kan give en stor besparelse på forbruget af den begrænsede drikkevandsressource på Lolland og kan bl.a. anvendes til køling. Andre anvendelser er etablering af grusvask i forbindelse med større bygge- og anlægsprojekter. Her er anvendelse af sekundavand i anlægsopgaverne Femern Bælt Broen oplagt og muligvis nødvendig.



Lolland CTF. Community Test Facilities

