



Maj 2012

# Høringsnotat

Supplerende idéfase

3. - 31. oktober 2011

Den faste forbindelse over Femern Bælt  
(kyst-kyst)

## 1. Baggrund

Den 3. september 2008 underskrev Danmark og Tyskland traktaten om en fast forbindelse over Femern Bælt. Traktaten blev i 2009 ratificeret i de to lande. Danmark har ansvaret for planlægning og design samt finansiering, anlæg, drift og vedligehold af Femern Bælt-forbindelsen.

Traktaten er ratificeret i lov om projektering af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark af 15. april 2009 (projekteringsloven). I projekteringsloven fastslås, at Femern A/S skal gennemføre undersøgelser, der skal beskrive mulige løsninger for en fast forbindelse over Femern Bælt samt vurdere de miljømæssige og økonomiske konsekvenser heraf. Undersøgelserne præsenteres i en VVM-redegørelse, som indgår i grundlaget for et forslag til anlægslov. VVM er en forkortelse af Vurdering af Virkninger på Miljøet.

Femern A/S inviterede i 2010 til idéfase, hvor miljøundersøgelserprogrammet samtidig blev offentliggjort. Den offentlige høring blev afrapporteret i høringsnotat, der blev offentliggjort på selskabets hjemmeside i juni 2011.

Som supplement til den afholdte idéfase har Femern A/S udarbejdet et debatoplæg, som bl.a. beskriver Femern A/S' planer om etablering af landopfyldninger ved hhv. Rødbyhavn og Puttgarden, placering af produktionsanlæg ved Rødbyhavn samt indvinding af råstoffer.

Debatoplægget blev offentliggjort på [www.femern.dk](http://www.femern.dk) den 3. oktober 2011, hvorefter det var i offentlig høring til den 31. oktober 2011. Den 12. oktober 2011 afholdt Femern A/S et borgermøde i Rødbyhavn.

Høringen havde til formål at give offentligheden mulighed for at komme med bemærkninger og give Femern A/S det bedst mulige grundlag for det videre arbejde med VVM-redegørelsen.

## 2. Indledende bemærkninger

Hovedparten af bemærkningerne, der er fremkommet i forbindelse med den supplerende idéfase omhandler håndteringen af de opgravede havbundsmaterialer i tilfældet af, at den faste forbindelse over Femern Bælt bygges som en sænketunnel.

En sænketunnel forventes at indebære udgravning af op til 19 mio. m<sup>3</sup> havbundsmateriale. Mængden af havbundsmaterialer fordeler sig skønsmæssigt på ca. 15 mio. m<sup>3</sup> til udgravningen af selve tunneltracéet og 4 mio. m<sup>3</sup> til udgravningen af arbejdshavn, sejlrende mv. til brug for produktionsstedet ved Rødbyhavn.

Femern A/S har i vurderingen af, hvordan de opgravede materialer kan håndteres overordnet set lagt følgende forhold til grund:

- 1) Mulighed for at anvende materialer til erstatning af natur, som tabes som følge af kyst-kyst projektets aktiviteter på Lolland,
- 2) Forekomst af Natura 2000-områder,
- 3) Anlægsteknik og
- 4) Anlægsøkonomi.

Nedenfor uddybes forholdenes indflydelse på Femern A/S' vurdering.

#### *Ad 1*

Kyst-kyst projektet medfører bl.a., at der på Lolland inddrages natur, der er beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3. Derfor ønsker Femern A/S blandt andet at anvende havbundsmaterialerne til at etablere nyt land, hvor tilsvarende natur kan etableres som erstatning for tabt natur.

Femern A/S planlægger med at placere hovedparten (18 mio. m<sup>3</sup>) af havbundsmaterialerne ved Rødbyhavn og ca. 1 mio. m<sup>3</sup> ved Puttgarden.

#### *Ad 2*

Specielt de internationale naturbeskyttelsesområder (de såkaldte Natura 2000-områder) i og omkring Femern Bælt er et væsentligt miljøforhold, der begrænser mulighederne for at placere havbundsmaterialer. De valgte placeringer ligger uden for Natura 2000-områderne.

#### *Ad 3*

Anlægstekniske forhold omhandler primært processerne vedrørende håndteringen af det opgravede materiale fra opgravningsstedet til den endelige placering, herunder at der i processen tages de nødvendige hensyn til plan- og miljøforhold.

De foreslåede nye landområder ved henholdsvis Rødbyhavn og Puttgarden ligger inden for de områder, som Femern A/S har undersøgt, som en del af det godkendte miljøundersøgelserprogram. Endvidere ligger landområderne tæt på linjeføringen, hvilket reducerer den nødvendige transport af havbundsmaterialerne.

#### *Ad 4*

Femern A/S har til opgave at sikre, at håndteringen af de opgravede materialer sker på en anlægsøkonomisk forsvarlig måde. Faktorer af betydning i den sammenhæng er bl.a. transportafstand, indbygningsmetoder og miljømæssige hensyn ved håndteringen.

En række forslag til alternative anvendelsesmuligheder for dele af de opgravede havbundsmaterialer er bragt i forslag i høringen. Det er Femern A/S' udgangspunkt, at for at arbejde videre med forslagene som ligeværdige alternativer i VVM-redegørelsen, skal forslagene ud fra en samlet vurdering af bl.a. miljømæssige forhold, anlægsteknik og anlægsøkonomi udgøre ligeværdige eller bedre løsninger end den, Femern A/S har lagt til grund for projektets samlede udformning og dermed den kommende VVM-redegørelse.

Femern A/S er imidlertid åben for en dialog med interesserede parter om eventuel afhændelse af en mindre mængde af de opgravede havbundsmaterialer til en interesseret part. Anvendelse af havbundsmaterialerne til andet formål, vil ikke indgå som en del af Femern A/S' VVM-redegørelse, og vil således kræve, at den interesserede part forestår og indhenter alle nødvendige miljøtilladelser, samt at alternative forslag ikke medfører væsentlige ulemper for kyst-kyst projektet, herunder meromkostninger, forsinkelser af projektet mv. Hvis mindre mængder havbundsmaterialer afsættes til en interesseret part, vil det planlagte landområde vest for Rødbyhavn blive lavere, mens udbredelsen af landområdet ikke forventes at blive ændret.

Ejerforholdet til landområdet forventes at blive fastlagt i anlægsloven.

### **3. Høringssvar**

Femern A/S har modtaget i alt 11 høringssvar fra danske myndigheder, organisationer og privatpersoner.

Nedenfor gennemgås høringssvarene, og de kommenteres i det omfang, de giver anledning til bemærkninger.

#### **3.1. Kommuner**

##### **Guldborgsund Kommune**

Guldborgsund Kommune foreslår, at der etableres en ny ø kaldet Marieø ud for Falsters østkyst af havbundsmaterialer fra tunneludgravningen.

Forslaget skal ses som en kombination af et ønske om at udnytte materialeoverskuddet, der opstår ved udgravningen af tunnelrenden med et projekt, der bl.a. skal danne ramme om forskellige naturoplevelser for turister, skoleklasser og konferencedeltagere m.v.

Det foreslåede projekt indeholder indledende vurderinger og grundlæggende kysthydrauliske principper for projektet. Guldborgsund Kommune anfører, at oplægget skal færdigprojekteres, især med henblik på påvirkninger af kyst og strøm, og at en vurdering af anlæggets påvirkninger på miljøet i givet fald skal indarbejdes i en samlet vurdering af Femern Bælt-forbindelsen.

##### Bemærkninger:

Den mængde fyldmaterialer, der skal anvendes ved forslaget, er oplyst til at udgøre 8 mio. m<sup>3</sup>.

Ved sejlads syd om Gedser ligger den alternative placering ca. 65 km fra Rødbyhavn.

Forslaget fra Guldborgsund Kommune rummer en række ubekendte forhold, men når det tages i betragtning, at der i kyst-kyst projektet indgår en anvendelse af havbundsmaterialer til erstatningsnatur, er det på foreliggende grundlag vurderingen, at kyst-kyst projektet ikke kan

levere den nødvendige fyldmængde, ligesom sand og stenmaterialer ikke vil kunne leveres af Femern A/S. En mindre mængde er teknisk set mulig. Anlægsøkonomisk vurderes forslaget at være væsentligt dyrere at realisere sammenlignet med Femern A/S' projektforslag. Det skyldes bl.a. øgede transportomkostninger på grund af større afstand fra anlægsarbejderne i Femern Bælt til "Marieø" ved Falster.

Det er ikke muligt på det foreliggende grundlag at vurdere anlægsomkostningerne fuldstændigt. Det vil bl.a. kræve en mere uddybende beskrivelse af de enkelte faser i det foreslåede projekt, en bedre belysning af det samlede behov for sand og stenmaterialer mv. Umiddelbart må det dog vurderes, at der er tale om et temmelig omkostningsfyldt projekt.

Dertil kommer, at projektet vil kræve en række selvstændige miljømæssige tiltag, som yderligere kan påvirke anlægsøkonomien, ligesom den større transportafstand vil medføre en større CO<sub>2</sub>-udledning set ift. Femern A/S' projektforslag. Som nævnt i indledningen vil projektet ikke være omfattet af Femern Bælt-forbindelsens VVM-redegørelse og vil således kræve indhentning af selvstændige miljøtilladelser. Når varigheden af disse krævede undersøgelser og tilladelser sættes i forhold til kyst-kyst projektets tidsplan, vurderer Femern A/S, at det ikke er realistisk at levere havbundsmaterialer til projektet, da risikoen for forsinkelser er overhængende.

På det foreliggende grundlag vil Femern A/S ikke gå videre med forslaget som et ligeværdigt alternativ til landområderne ved Rødbyhavn i VVM-redegørelsen.

### **Lolland Kommune**

Lolland Kommune er som udgangspunkt enig med Femern A/S i, at produktionsanlægget skal fjernes, når anlægsfasen er overstået, men kommunen ønsker at forbeholde sig muligheden for en dialog om dette, såfremt der måtte opstå en reel erhvervsmæssig interesse for at anvende produktionsstedet til andet formål.

Som supplement til ovenstående anbefaler Lolland Kommune, at nedrivnings- og planlægningsfasen pristages særskilt som en option, og at der først efterfølgende, f.eks. senest ultimo 2018, tages stilling til om produktionsanlæg og havnefaciliteter skal fjernes, eller om der kan findes en varig anvendelse.

Såfremt der kan findes en varig anvendelse af produktionsanlægget og havnefaciliteter mv., foreslår Lolland Kommune, at det i udbudsforretningen fastsatte beløb til nedrivning og reetablering indskydes i en fond, der får til formål at ombygge og tilpasse produktionsanlæg samt arbejdshavn til varige erhvervsaktiviteter og herudover i det hele fremme erhvervsøkonomisk aktivitet og udvikling i området.

### Bemærkninger:

Femern A/S har i planlægningen af Femern Bælt-forbindelsen forudsat, at den til kyst-kyst projektet opførte tunnelementfabrik ved Rødbyhavn (ved en sænketunnelløsning) nedtages, når anlægsarbejderne er tilendebragt.

Området, hvor tunnelfabrikken er planlagt placeret, indgår efter anlægsfasen som en del af det nye østlige landområde, der er tænkt etableret som ny natur med bl.a. naturlagune og strandeng til erstatning af natur, som tabes som følge af etableringen af kyst-kyst projektet.

Ud fra en ren anlægsteknisk betragtning er det muligt at indføje en klausul i anlægskontrakterne, hvor opgaven med at nedtage fabrikken prissættes, og ansvaret herfor overdrages til 3. part. Om en sådan klausul på en hensigtsmæssig måde kan indarbejdes i kontrakterne, vil blive vurderet i forbindelse med udarbejdelsen af udbudsmaterialet af de store anlægskontrakter.

Det er imidlertid Femern A/S' udgangspunkt for en eventuel overtagelse af fabrikken, at den interesserede part bl.a.:

- ⤴ Forestår alle miljøundersøgelser og -tilladelser for videreførelse af fabrikken.
- ⤴ Håndterer oplagrede mængder havbundsmaterialer på arealet, der er midlertidigt placeret rundt om tunnelfabrikken og på opfyldningsområderne.
- ⤴ Holder Femern A/S økonomisk skadesløs for omkostninger til ombygning af fabrikken.
- ⤴ Indgår i løsning af forhold vedrørende erstatningsnatur, idet Femern A/S planlægger at etablere erstatningsnatur på de nye landområder.

På den baggrund vil Femern A/S ikke inddrage videreførelsen af tunnelementfabrikken i VVM-redegørelsen som et ligeværdigt alternativ til nedtagning af fabrikken.

Femern A/S har til hensigt at fortsætte den løbende dialog med Lolland Kommune om planlægningen af kyst-kyst projektet samt Lolland Kommunes opgaver og interesser i den forbindelse. Her drøftes bl.a. lokale veje i relation til linjeføringen samt det nye landområde.

## **3.2. Interesseorganisationer & virksomheder**

### **Det Lollandske Digelag**

Det Lollandske Digelag foreslår, at landopfyldningen vest for Rødbyhavn opgives og i stedet for udføres ved Ålehovedet, alternativt ud for Vindeholme Skoven, hvis det ikke er muligt at opnå tilladelse ved Ålehoved.

Det Lollandske Digelag anfører, at en landopfyldning ved Ålehoved, hvis den udføres uden nedbrudsbeskyttelse, vil kunne vedligeholde materialeafvandringen langs Lollands sydkyst

mod øst og mod nordvest for de næste årtier, og derved bidrage til at opretholde badestrandene på den pågældende strækning, reducere nedbruddet og vedligeholde diget.

Det Lollandske Digelag angiver endvidere, at landopfyldningen øst for Rødbyhavn har en nyttevirkning for den kystnære havprofil fra Hyldtofte Østersøbad til Hyllekrog, såfremt størstedelen af opfyldningen udføres uden nedbrudssikring. Derfor foreslår digelaget, at opfyldningsområdet fra 500 m øst for nedføringsområdet og til Hyldtofte Østersøbad udføres uden nedbrudssikring.

#### Bemærkninger:

Den mængde fyldmaterialer, der skal anvendes ved forslaget er oplyst til at udgøre 6 - 7 mio. m<sup>3</sup> fordelt på et areal på 1 mio. m<sup>2</sup>.

De alternative placeringer ligger hhv. ca. 19 og 25 km fra Rødbyhavn.

Femern A/S vurderer, at ikke alle former for opgravede havbundsmaterialer vil være lige egnede til forslaget. Givet det konkrete forslag, i den form det foreligger, og når det tages i betragtning, at der i kyst-kyst projektet indgår en anvendelse af havbundsmaterialer til erstatningsnatur, er det på det foreliggende grundlag vurderingen, at kyst-kyst projektet ikke kan levere hele den nødvendige fyldmængde. En mindre mængde er teknisk set mulig.

Det er vanskeligt på det foreliggende grundlag at vurdere anlægsomkostningerne. Det kræver en bedre beskrivelse af, hvordan Det Lollandske Digelag ønsker at håndtere havbundsmaterialerne. Dog vil der være en meromkostning pga. den større afstand fra anlægsarbejderne i Femern Bælt til det foreslåede indbygningssted. Endvidere ligger begge forslag fra Det Lollandske Digelag i Natura 2000-området H260 Femern Bælt (DK00VA260), hvilket kan vanskeliggøre eller indebære særlige vilkår for tilladelserne til landopfyldning.

Projektet vil ikke være omfattet af Femern Bælt-forbindelsens VVM-redegørelse og vil således kræve indhentning af selvstændige miljøtilladelser. Femern A/S er indstillet på at gå i dialog med Det Lollandske Digelag, såfremt digelaget ønsker at aftage en mindre mængde af de opgravede materialer, samt at Femern A/S kan sikre sig mod forsinkelser af kyst-kyst projektet som følge af forsinkede tilladelser til digelagets projekt. På det foreliggende grundlag går Femern A/S ikke videre med forslaget som et ligeværdigt alternativ til landområderne ved Rødbyhavn i VVM-redegørelsen.

Femern A/S vil undersøge, hvorvidt den østligste del af opfyldningen vil kunne bidrage til materialeafvandringen mod øst, såfremt opfyldningen etableres uden kystbeskyttelse. Resultatet af undersøgelsen vil fremgå af den kommende VVM-redegørelse.

#### **Femern Belt Development**

Femern Belt Development foreslår, at udbudsmaterialet tilrettelægges således, at nedrivnings- og reetableringsfasen pristages særskilt som en option og således, at der først efterfølgende f.eks. senest ultimo 2018 tages stilling til, om produktionsanlæg og havnefaciliteter skal fjernes, eller om der kan findes en varig anvendelse.

Det foreslås endvidere, at det beløb, der anvendes til nedtagning af produktionsområdet og reetablering af området, indskydes i en fond, der får til formål at ombygge og tilpasse produktionsanlæg samt arbejdshavn til varige erhvervsaktiviteter og herudover i det hele fremme erhvervsøkonomisk aktivitet og udvikling i området.

Femern Belt Development foreslår, at fondet evt. bestyres af Femern A/S, Region Sjælland, Lolland Kommune og Femern Belt Development.

Femern Belt Development støtter, at anlægget fjernes, og området reetableres, hvis det ikke lykkes at skabe sikkerhed for etablering af varige erhvervsaktiviteter i området inden medio 2018.

Bemærkninger:

Der henvises til ovenstående bemærkninger til Lolland Kommune.

### **3.3. Borgere**

#### **Leo Christensen**

Leo Christensen foreslår, at materialerne, der opgraves fra havbunden i forbindelse med etablering af sænketunnelen, anvendes til fortsat drift af produktionsfaciliteten ved Rødbyhavn med henblik bl.a. på forsyning af byggematerialer til Region Sjælland, København og dele af Nordtyskland.

Det foreslås endvidere, at de af Femern A/S budgetterede midler til fjernelse af produktionsområdet deponeres for at give kommune og involverede selskaber mulighed for at arbejde videre med potentialerne for det foreslåede anlæg i Femern Bælt-forbindelsens anlægsperiode.

Det foreslås, at det indvundne areal opdeles i en række bassiner, som skal bruges som midlertidige depoter for forskellige råstoffraktioner og ferskvand fra Rødbyfjord inddæmningen.

Endeligt foreslås der med ovenstående udgangspunkt gennemført en lang række analyser og undersøgelser, herunder hvordan det opgravede materiale kan anvendes til udbygning af diger og eventuelt indgå i et egentligt beredskab omkring den stigende vandstand i havet.

Bemærkninger:

Hvad angår forslaget om at opretholde produktionsanlægget ved Rødbyhavn efter anlægsarbejdernes afslutning samt forslaget om at deponere midler til fremtidig fjernelse af produktionsområdet er udgangspunktet for Femern A/S' planlægning, at den til kyst-kyst projektet opførte tunnelementfabrik ved Rødbyhavn (ved en sænketunnelløsning) nedtages, når anlægsarbejderne er tilendebragt. Det indgår således ikke i planlægningen, at området opretholdes, og de foreslåede undersøgelser og analyser, der har til formål at bevare og videreudvikle produktionsområdet, vil derfor ikke være en del af selskabets videre arbejder.



Der henvises endvidere til ovenstående bemærkninger til Lolland Kommune.

Hvad angår forslaget om at anvende havbundsmaterialerne til andre formål eksempelvis kystsikring og udbygning af diger, er Femern A/S åben overfor at afsætte havbundsmaterialer til 3. part under nærmere betingelser, jf. høringsnotatets indledende bemærkninger.

Femern A/S har som en del af projekteringsarbejderne vurderet muligheden for at anvende dele af havbundsmaterialerne til forhøjelse af det ca. 60 km lange dige på Lolland. En forhøjelse af diget på 1 m vurderes skønsmæssigt kun at omfatte i størrelsesorden ca. 1 mio. m<sup>3</sup> havbundsmaterialer. Hermed udestår fortsat en anvendelse af op til 18 mio. m<sup>3</sup> materiale. En forhøjelse af diget vil således udgøre en betydelig merudgift for Femern A/S, hvis selskabet skal betale, uden at det resulterer i en betydelig reduktion af mængden af havbundsmaterialer. Ydermere foreligger der pt. ikke de fornødne miljøtilladelser, der bl.a. muliggør, at materialerne kan afsættes i takt med, at de opgraves fra tunnelrenden, ligesom Femern A/S ikke er bekendt med et konkret, finansieret projekt. Såfremt en tredje part ønsker at aftage en mængde havbundsmateriale til formålet, er Femern A/S åben for dialog i lighed med forslaget fra Guldborgsund Kommune og Det Lollandske Digelag. På det foreliggende grundlag går Femern A/S ikke videre med forslaget i VVM-redegørelsen som et alternativ, selskabet ønsker at realisere.

Som det anføres i notatets indledning, har etablering af de nye landområder til formål at tilvejebringe nødvendig naturmæssige compensation som følge af anlægget af kyst-kyst projektet. Etablering af eksempelvis bassiner i dette område til brug for midlertidige depoter for forskellige råstoffraktioner muliggør ikke dette formål.

Forslagsstilleren anfører, at en del af forslagene ligger uden for Femern A/S opgavegrundlag. På det foreliggende grundlag er det selskabets vurdering, at det ikke er muligt at lade disse forslag indgå i selskabets videre planlægning.

### **Chris Bagge**

Chris Bagge ønsker at bevare den eksisterende strand vest for Rødbyhavn og foreslår i den forbindelse, at det opgravede materiale bruges til at forstærke de lollandske diger, at der sker en ligelig fordeling af det opgravede materiale mellem Tyskland og Danmark, eller at der skabes en turistattraktion i området – eksempelvis Danmarks højeste punkt.

Hvis landopfyldningen vest for Rødbyhavn fastholdes, bør der ifølge Chris Bagge som compensation holdes fokus på at skabe forbedrede turist- og badeforhold ved at sikre adgangsforhold til områderne. Derfor foreslås etablering af en strandvej fra Hagesvej i Rødbyhavn syd om Lalandia Feriecenter og videre til Bredfjed.

Det anføres endvidere, at der af hensyn til livredning ved svømmeulykker samt handicapkørsel er behov for at etablere en ny vej på Hagesdige (Hagesvej 14 og 16) over kystsikringsdiget ud til lagunen. Af hensyn til tilgængeligheden for bl.a. handicappede skal

vejen kunne benyttes til kørsel med motorkøretøjer i to retninger. Endvidere er der behov for parkeringspladser på det nye landområde i umiddelbar nærhed til lagunen.

Endelig foreslår Chris Bagge, at Femern A/S skal stå for vedligeholdelse af lagunen, vejen ud til området, parkeringsplads, toilet, tangoprensning og udgravning ved tilsanding eller tilførsel af sand.

Bemærkninger:

Femern A/S vil i det videre arbejde undersøge et alternativ, hvor den eksisterende strand vest for Rødbyhavn friholdes.

Femern A/S er som anført ovenfor åben overfor at afsætte havbundsmaterialer til 3. part under nærmere betingelser, jf. høringsnotatets indledende bemærkninger. F.eks. skal en bygherre have et konkret projekt samt indhente de nødvendige miljøtilladelser, så projektet kan modtage havbundsmaterialerne uden at det forsinker kyst-kyst projektet. Disse betingelser er så vidt Femern A/S er bekendt ikke til stede, når det gælder afsætning af materialer til forhøjelse af diger eller etablering af Danmarks højeste punkt, hvorfor Femern A/S ikke gå videre med forslagene som ligeværdige alternativer til landområderne ved Rødbyhavn i VVM-redegørelsen (se i øvrigt svar til Leo Christensen).

Mængden af havbundsmateriale, der kan placeres på den tyske side af Femern Bælt, er bl.a. bestemt af, at området omkring Fehmarn i stor udstrækning er omgivet af Natura 2000-områder, hvilket begrænser mulighederne.

Hvad angår landopfyldningen vest for Rødbyhavn vil Femern A/S lade de foreslåede veje mv. indgå i drøftelserne med Lolland Kommune, om hvordan trafikbetjeningen til/fra de nye landområder skal etableres.

**Horst A. Ravn**

Horst A. Ravn foreslår, at materialet fra tunneludgravningen anvendes til at klimasikre de lavtliggende områder på Lolland mod fremtidige havstigninger.

Bemærkninger:

Hvad angår forslaget om kystsikring henvises til svar til Leo Christensen.

**Stig Rasmussen**

Stig Rasmussen er imod, at stranden vest for Rødbyhavn ændres og efterspørger alternativer til landområdet ved Lolland.

Det anføres, at en opfyldning ud i flugt med molehovederne kan give uro i havnen og tilsanding. Endeligt efterlyses, at der reserveres areal til en togstation i Rødbyhavn.

#### Bemærkninger:

Hvad angår forslaget om bevarelse af den eksisterende strand og anvendelse af havbundsmaterialer henvises til ovenstående bemærkninger til Chris Bagge og Leo Christensen.

Femern A/S har undersøgt alternativer til at anvende havbundsmaterialerne til landområder ved Rødbyhavn ud fra hensynet til at etablere erstatningsnatur, forekomsten af Natura 2000-områder, anlægsteknik og anlægøkonomi. På den baggrund har Femern A/S vurderet, at selskabets foretrukne løsning er etablering af nye landområder ved Rødbyhavn, således som det er præsenteret. F.eks. er mængden af havbundsmateriale, der kan placeres på den tyske side af Femern Bælt begrænset af, at området omkring Fehmarn i stor udstrækning er omgivet af Natura 2000-områder.

Hvad angår tilsanding af sejlrenden til Rødbyhavn viser de undersøgelser, Femern A/S har fået gennemført, at udformningen af landområdet ikke forøger tilsandingen af sejlrenden i forhold til den tilsanding, der sker i dag. På grund af den store vanddybde langs stenkastningen vest for den eksisterende færgehavn forventes der ikke at ville forekomme nævneværdig tilsanding i indsejlingen til Rødbyhavn i de første 30 – 40 år efter etableringen af landområdet. Herefter forventes tilsandingen langsomt at ville tiltage igen, men kun til samme niveau som kendes i dag. Undersøgelserne viser endvidere, at udformningen af landområdet ikke giver forøget uro i form af øgede bølger, strøm o.l. i havnen.

Spørgsmålet om eventuel etablering af ny jernbanestation på Lolland som erstatning af Rødby Færge Station indgår som en del af Banedanmarks undersøgelser vedrørende opgraderingen af de danske jernbanelandanlæg. Der henvises til Banedanmarks VVM-redegørelse for de danske jernbaneanlæg Ringsted - Holeby, der kan læses på [www.bane.dk](http://www.bane.dk).

#### **Bart Gyldenløve Roetink**

Bart Gyldenløve Roetink foreslår, at det opgravede havbundsmateriale fra tunneludgravningen samles i en bunke med henblik på at danne Danmarks højeste punkt. Forslaget bygger endvidere på, at der etableres et indendørs skicenter forsynet med grøn energi.

#### Bemærkninger:

Det er ikke inden for selskabet Femern A/S' formålsbeskrivelse i sig selv at etablere Danmarks højeste punkt eller etablere og drive et skicenter. Får selskabet en henvendelse fra en interesseret part om at aftage en nærmere bestemt mængde af de opgravede havbundsmaterialer, vil selskabet se positivt på henvendelsen med udgangspunkt i de ovenfor beskrevne forhold, jf. notatets indledende bemærkninger.

#### **Frode Vest Hansen**

Frode Vest Hansen foreslår, at de opgravede havbundsmaterialer fra tunneludgravningen bruges til at etablere en kunstig ø mellem Langeland og Lolland. Fra øen skal der bygges en lavbro til Lollands kyst. Formålet er at reducere sejltiden fra 45 minutter i dag til 20 minutter

samt at opnå halvtimesdrift på de to færger frem for 1-timesdrift som i dag. Broen kan forsynes med "mågevinger", hvor der for enden kan placeres høje forsøgsvindmøller.

Bemærkninger:

Forslaget er ikke nærmere beskrevet og indeholder derfor en række ubekendte faktorer om bl.a. bygherre, projektudformning, investeringer i infrastruktur med henblik på at realisere det beskrevne formål, reduceret sejltid mellem Spodsbjerg og Lolland.

Som følge heraf og af samme grunde som angivet i svar til bl.a. Guldborgsund Kommune og Det Lollandske Digelag vurderes der ikke at være tale om en bedre løsning, hvorfor Femern A/S ikke går videre med forslaget som et ligeværdigt alternativ til landområderne ved Rødbyhavn i VVM-redegørelsen.

**Ulla Fink Ulriques**

Ulla Fink Ulriques foreslår, at der opføres en turistattraktion øst for Rødbyhavn og umiddelbart efter den kommende Femern Bælt-forbindelses betalingsanlæg.

Attraktionen skal bestå af en arkitektonisk spektakulær museumsbygning samt et udendørs areal, der skal rumme et forskningsbaseret og avanceret miljø- og energimuseum samt oplevelsescenter.

Attraktionen skal ifølge forslaget finansieres af stat, kommune, sponsorater fra virksomheder og fonde samt parkeringsafgifter og entré.

Bemærkninger:

Femern A/S sætter pris på alle forslag til, hvordan den faste forbindelse over Femern Bælt vil medvirke til udvikling af regionen og lokalområdet, og om hvordan kulturlivet og andre aspekter af lokalmiljøet vil kunne påvirkes positivt som følge af en fast forbindelse.

Det er forhåbningen, at den faste forbindelse også vil skabe mulighed for nye kulturelle initiativer i lokalområdet og bidrage positivt til integrationen mellem de to regioner Lolland og Femern. Et vartegn er en mulighed for en markering.

Det er ikke inden for selskabets formålsbeskrivelse i sig selv at planlægge og projektere eksempelvis tankstation, cafeteria og museum, og Femern A/S vil ikke gå videre med forslaget som et en del af kyst-kyst projektet i VVM-redegørelsen.

Femern A/S forventer dog, at interessen for at høre mere om kyst-kyst projektet vil øges jo længere ind i anlægsfasen, man kommer. Femern A/S forventer i anlægsfasen at intensivere sine udstillingsaktiviteter på begge sider af Femern Bælt. Det ligger endnu ikke fast, hvordan dette konkret vil foregå, men indledende drøftelser er påbegyndt på både den danske og den tyske side af Femern Bælt.

### **Afsluttende bemærkninger**

Dette høringsnotat dokumenterer den gennemførte, supplerende høring, hvor offentligheden har haft mulighed for at komme med forslag og ideer til kyst-kyst projektet.

Høringsperioden fandt sted fra den 3. oktober 2011 – 31. oktober 2011.

Femern A/S har modtaget i alt 11 høringssvar og gennemgået dem i dette høringsnotat.

De indkomne høringforslag har ikke resulteret i et behov hos Femern A/S for at iværksætte nye miljøundersøgelser

De indkomne bemærkninger vil indgå i Femern A/S videre arbejde med projektet. I det omfang det fremgår af dette høringsnotat, vil der blive taget højde for bemærkningerne i den kommende VVM-redegørelse, såvel som i det videre projekteringsarbejde.