

Udskriftsdato: 25. december 2025

2023/1 LSF 57 (Gældende)

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)

Ministerium: Transportministeriet

Journalnummer: Transportmin., j.nr. 2023-1351

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)

§ 1

I lov nr. 575 af 4. maj 2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, som ændret ved lov nr. 792 af 4. maj 2021, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 1 indsættes:

»§ 1 a. Sund & Bælt Holding A/S kan bevare produktionsområdet og de produktionsfaciliteter, der er opført til brug for fremstilling af tunnelelementer til den faste forbindelse over Femern Bælt, efter at fremstillingen af sådanne tunnelelementer er afsluttet, samt foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik herpå. Kort over området med angivelse af de omhandlede produktionsfaciliteter fremgår af lovens bilag 8.

Stk. 2. Femern A/S skal foretage de dispositioner, som er nødvendige for, at Sund & Bælt Holding A/S kan bevare produktionsområdet og de opførte produktionsfaciliteter som nævnt i stk. 1.

Stk. 3. Bevarelse af produktionsområdet og de opførte produktionsfaciliteter efter stk. 1 skal ske inden for rammerne af de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger af bevarelse af produktionsområdet og de opførte produktionsfaciliteter.

Stk. 4. Ved bevarelsen af produktionsområdet og de opførte produktionsfaciliteter efter stk. 1 udfører Sund & Bælt Holding A/S afværgeforanstaltninger i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger af bevarelse af produktionsområdet og de opførte produktionsfaciliteter.«

2. I § 12, *stk. 1*, ændres »§ 50 og« til: »§ 50,«, og », jf. kapitel 2,« ændres til: »og § 65 b, *stk. 1*,«.

3. I § 12 indsættes som *stk. 4-6*:

»*Stk. 4.* Byggelovens § 16, *stk. 1*, om byggetilladelse og bygningsreglementet finder ikke anvendelse i forhold til det produktionsområde og de produktionsfaciliteter, der opføres til etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt, samt i forbindelse med de nødvendige aktiviteter til bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne efter §§ 1 og 1 a.

Stk. 5. Lov om elforsyning finder ikke anvendelse på Femern A/S' elforsyningsaktiviteter til jernbane-drift.

Stk. 6. Transportministeren fastsætter nærmere regler for Femern A/S' elforsyningsaktiviteter.«

4. Efter § 12 indsættes:

»§ 12 a. Arbejder efter § 1 a kræver ikke dispensation eller tilladelse efter regler nævnt i § 12, *stk. 1*.

Stk. 2. Regler nævnt i § 12, *stk. 2*, finder ikke anvendelse ved udførelse af arbejder efter § 1 a.«

5. I § 13, *stk. 1*, indsættes efter »jf. §§ 1 og 2,«: »og bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne, jf. § 1 a,« og efter »jf. dog *stk. 2*«: »og 3«.

6. I § 13 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Kommunalbestyrelsens afgørelser i henhold til de i stk. 1 nævnte love kan påklages til transportministeren.«

Stk. 3-6 bliver herefter stk. 4-7.

7. I § 13, stk. 3, der bliver stk. 4, indsættes efter »anlægsprojektet«: »eller bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne«.

8. I § 13, stk. 4, der bliver stk. 5, indsættes efter »stk. 2«: »og 3«, og »stk. 3« ændres til: »stk. 4«.

9. I § 13, stk. 6, der bliver stk. 7, ændres »stk. 2 og 3« til: »stk. 2-4«.

10. I § 27 indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:

»Stk. 4. Transportministeren bemyndiges til ved ekspropriation at erhverve de arealer og rettigheder, der er nødvendige for bevarelse af produktionsområdet og de opførte produktionsfaciliteter, jf. § 1 a.«

Stk. 4 bliver herefter stk. 5.

11. Som bilag 8 indsættes bilag 1 til denne lov.

§ 2

I lov nr. 588 af 24. juni 2005 om Sund og Bælt Holding A/S, som ændret ved blandt andet lov nr. 1739 af 27. december 2016 og senest ved lov nr. 808 af 9. juni 2020 foretages følgende ændringer:

1. Efter § 8 indsættes:

»§ 8 a. Transportministeren kan bemyndige Sund & Bælt Holding A/S eller et selskab ejet af Sund & Bælt Holding A/S til at stifte et selskab, som har til formål at indtræde som ejer af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne ved Rødbyhavn, jf. § 1 a, stk. 1.«

2. I § 10, stk. 5, indsættes efter »§§ 5-7«: »og 8 a«.

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Stk. 2. Regler udstedt i medfør af § 13, stk. 3, i lov nr. 575 af 4. maj 2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, som ændret ved lov nr. 792 af 4. maj 2021, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af § 13, stk. 4, i lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, jf. denne lovs § 1, nr. 7.

Bilag 8



Camp/beboelsesfaciliteter, betonelementfabrik (tunnelementfabrik), oplagsplads og arbejdshavn er beliggende inden for den rødstiplede linje. Sejlrenden til arbejdshavnen er beliggende inden for den blåstiplede linje.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

- 1. Indledning**
- 2. Lovforslagets baggrund**
- 3. Lovforslagets hovedpunkter**
 - 3.1. Bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne**
 - 3.2. Fravigelse af anden lovgivning**
 - 3.2.1. Gældende ret - Byggeloven
 - 3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.2.3. Gældende ret – Fravigelse af elforsyningsloven
 - 3.2.4. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.2.5. Gældende ret – Planloven, naturbeskyttelsesloven, herunder artsfredningsbekendtgørelsen, skovloven, museumsloven, landbrugsloven og kystbeskyttelsesloven
 - 3.2.6. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.3. Ekspropriation**
 - 3.3.1. Gældende ret
 - 3.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.4. Ejerskabet af produktionsfaciliteterne**
 - 3.4.1. Gældende ret
 - 3.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**
- 5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.**
- 6. Administrative konsekvenser for borgerne**
- 7. Klimamæssige konsekvenser**
- 8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser**
 - 8.1. Indledning og baggrund**
 - 8.2. Samfundsmæssige forhold**
 - 8.2.1. Landskab
 - 8.2.2. Friluftsliv
 - 8.2.3. Arealinddragelse
 - 8.2.3.1 Fysisk og visuel barrierevirkning og fragmentering

8.2.3.2 Adgang og forbindelsesforhold

.

8.2.3.3 Bevægelsesmuligheder i naturen

.

8.2.3.4 Naturoplevelser

.

8.2.3.5 Kulturobservationer

.

8.2.3.6 Forringelse af planer om kommunal udvikling af friluftslivet

.

8.2.4. Materielle goder

8.2.5. Befolkning og sundhed

8.2.6. Trafik

8.3. Natur- og biodiversitet

8.3.1. Planter og dyr

8.3.1.1 Bundplanter og -dyr

.

8.3.1.2 Havpattedyr og fugle på havet

.

8.3.2. Natura 2000

8.3.3. Bilag IV-arter

8.4. Overflade- og grundvand og vandkvalitet

8.4.1. Overfladevand

8.4.1.1 Vandløb

.

8.4.1.2 Søer

.

8.4.2. Grundvand

8.4.3. Vandkvalitet

8.5. Emissioner

8.5.1. Luft

8.5.2. Støj og vibrationer

8.6. Hydrografi og kystmorfologi

8.6.1. Hydrografi

8.6.2. Kystmorfologi

8.7. Stormflodssikring

8.8. Kumulative påvirkninger

9. Forholdet til EU-retten

9.1. VVM-direktivet

9.2. Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet

9.3. Århus-konventionen

9.4. Vandrammedirektivet og Havstrategidirektivet

10. Hørte myndigheder og organisationer mv.

11. Sammenfattende skema

1. Indledning

Med lov nr. 575 af 4. maj 2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark (herefter: anlægsloven) bemyndigede Folketinget Femern A/S til at anlægge og drive en sænketunnel under Femern Bælt. Som led i anlægsarbejdet er der etableret en arbejdshavn øst for Rødbyhavn på Lollands sydkyst, og der er i tilknytning hertil udlagt et område til produktion af tunnelelementer til sænketunnelen under Femern Bælt. Der er i den forbindelse etableret produktionsfaciliteter.

Lovforslaget har navnlig til formål at sikre det fornødne retlige grundlag for bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne ved Rødbyhavn, når fremstillingen af tunnelelementer til kyst til kyst-delen af Femern Bælt-forbindelsen er afsluttet, samt at sikre et fortsat statsligt ejerskab af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne.

Folketingets meddelelse om vedtagelse samt stadfæstelse og ikrafttrædelse af lovforslaget vil udgøre godkendelsen af de udførte miljøkonsekvensvurderinger.

Det foreslås, at Sund & Bælt Holding A/S bemyndiges til at bevare produktionsområdet og produktionsfaciliteterne, når fremstillingen af tunnelelementer til anlægget af kyst til kyst-delen af Femern Bælt-forbindelsen er afsluttet. Produktionsområdet og produktionsfaciliteterne bevares med henblik på anvendelse for fremtidige anlægsprojekter. Femern A/S ejer på nuværende tidspunkt produktionsområdet og produktionsfaciliteterne og har indgået en aftale med det entreprenørkonsortium, der har ansvaret for at opføre bl.a. tunnelementfabrikken – Femern Link Contractors (FLC) – om, at FLC ikke skal fjerne arbejdshavnen og nedrive produktionsfaciliteterne. Det er en betingelse for aftalens gennemførelse, at lovforslaget vedtages.

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. Bygningsværkerne og arbejdshavnen mv. vurderes at have en teknisk restlevetid på cirka 25 år efter afslutningen af produktionen af tunnelelementer til Femern Bælt-forbindelsen.

Genanvendelse forventes desuden at medføre en reduktion af miljø- og klimapåvirkningerne, da der ikke skal bruges ressourcer på at etablere produktionsfaciliteter til fremstilling af betonkonstruktioner eller lignende til fremtidige anlægsprojekter andre steder. De i dette lovforslag omhandlede produktionsfaciliteter og arbejdshavn kan dog tænkes at skulle fjernes efter den forventede tekniske levetid på cirka 25 år, efter produktionen af tunnelelementer til Femern Bælt-forbindelsen er afsluttet.

De produktionsfaciliteter, som Sund & Bælt Holding A/S bemyndiges til at bevare som følge af de ændringer, der foreslås, omfatter navnlig følgende:

- Tunnelelementfabrikken. Dette omfatter alle de faciliteter, der anvendes til selve produktionen af tunnelelementer, herunder navnlig de tre fabriekshaller, udendørsfaciliteter til produktion af specialtunnelelementer, faciliteter til udrustning og søsætning af tunnelelementer, eventuelle betonblande anlæg inklusive siloer og øvrige faciliteter til intern oplagring og transport af støbematerialer, lagerhaller, lagerarealer, værksteder, kontorbygninger, mandskabsfaciliteter, elforsyningsanlæg og vandrensningsanlæg.
- Arbejdshavnen. Dette omfatter hele arbejdshavnen, som anvendes til modtagelse af materialer og bugsering af de færdige tunnelelementer, herunder havnebassinet.
- Oplagspladser. Oplagene tjener til opbevaring af jord og virker samtidigt støjafskærmende.
- Campområde. Campområdet muliggør etablering af boliger for de medarbejdere på tunnelelementfabrikken, der ikke har mulighed for at overnatte i eget hjem.

Produktionsområdet og produktionsfaciliteterne er vist i lovforslagets bilag 1.

Lovforslaget vil endvidere indebære, at Femern A/S, ligesom Banedanmark, undtages for elforsyningsloven, for så vidt angår Femern A/S' elforsyningsvirksomhed i forbindelse med Femern Bælt-forbindelsen, og at transportministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler for Femern A/S' elforsyningsvirksomhed.

Endelig vil lovforslaget indebære, at der indføres 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 tunnelelementfabrikken og arbejdshavnen mv. ved Rødbyhavn, jf. bilag 8. Bestyrelsen i Sund & Bælt Holding A/S skal godkende stiftelsen af selskabet. Bestyrelsen i Sund & Bælt Holding A/S skal også godkende det stiftede selskabs vedtægter, herunder ændringer i disse. Væsentlige beslutninger i relation til ejerskabet, organiseringen og lignende af det stiftede selskab skal ligeledes forelægges og godkendes af bestyrelsen i Sund & Bælt Holding A/S. 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. En mulig model kan være, at Sund & Bælt Holding A/S ikke har en aktiv rolle og derved ikke er involveret i forretningsmæssige beslutninger, men at Sund & Bælt Holding A/S udbyder en koncession på driften eller på anden måde udbyder driften. Efter vedtagelse af lovforslaget fastsætter transportministeren hurtigst muligt, gennem vedtægterne for Sund & Bælt Holding A/S, den præcise organisering på baggrund af en aftale i forligskredsen herom.

Det bemærkes i den forbindelse, at en eventuel påvirkning af Femern Bælt-projektets økonomi vil blive neutraliseret ved overdragelsen. 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.

2. Lovforslagets baggrund

Med anlægsloven blev Femern A/S bemyndiget til at anlægge, finansiere og drive en fast forbindelse over Femern Bælt. Den faste forbindelse over Femern Bælt anlægges som en sænketunnel mellem Rødbyhavn på Lolland og Puttgarden på Fehmarn i Tyskland som en kombineret vej- og jernbaneforbindelse bestående af en firesporet motorvej med nødspor og en dobbeltsporet, elektrificeret jernbane.

Af anlægslovens § 7 fremgår det, at anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af indvirkninger på miljøet, jf. dog §§ 8 og 9. Ifølge §§ 8 og 9 kan ændringer eller udvidelser

af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet, ikke påbegyndes uden tilladelse fra Trafikstyrelsen. Af forarbejderne til § 7 fremgår det, at Femern A/S med Folketingets vedtagelse af anlægsloven blev bemyndiget til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med bestemmelserne i lovforslagets §§ 1 og 2. Der henvises til Folketingstidende 2014-15 (1. samling), tillæg A, L 141 som fremsat, side 26.

Det følger heraf, at det har været en grundlæggende forudsætning for projektet, at tunnelementfabrikken og arbejdshavnen mv. var midlertidige anlæg, som skulle nedtages efter anlægsfasens afslutning. Dette vilkår for projektet er bl.a. afspejlet i miljøgodkendelsen af tunnelementfabrikken samt i de foretagne miljøvurderinger for hele anlægsprojektet, som lå til grund for anlægslovens vedtagelse. Området skulle herefter retableres til bar mark og erstatningsnatur.

I den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021 fremgår det, at ”parterne ser positivt på muligheden for, at Sund & Bælt bevarer den kommende tunnelementfabrik, som etableres ved Rødbyhavn på Lolland i forbindelse med Femern Bælt-forbindelsen”.

Den 23. juni 2022 godkendte forligskredsen, at Femern A/S kunne indgå en betinget tillægsaftale med FLC om at bevare og overtage produktionsfaciliteterne og produktionsområdet, når produktionen af tunnelementer til Femern Bælt-forbindelsen er afsluttet. Femern A/S indgik den 30. juni 2022 en betinget tillægsaftale med FLC. Tillægsaftalen er betinget af, at der opnås lovhjemmel til, at Femern A/S bevarer produktionsfaciliteterne og produktionsområdet.

Det foreslås med dette lovforslag, at produktionsområdet og produktionsfaciliteterne ved Rødbyhavn bevares efter afslutningen af anlægsfasen for den faste forbindelse over Femern Bælt. Lovforslaget indebærer ikke ændringer i anlægslovens regler vedrørende driften af den faste forbindelse over Femern Bælt efter anlægsfasens afslutning.

Femern Bælt-forbindelsens virkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet ’VVM-redegørelse for den faste forbindelse over Femern Bælt (kyst-kyst), herunder vurderingen af anlægsprojektets indvirkning på Natura 2000-områder’.

Indvirkningerne på miljøet som følge af bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne er beskrevet og vurderet i den supplerende miljøkonsekvensrapport. Indholdet heraf er beskrevet nærmere nedenfor i afsnit 8.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1. Bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne

Produktionsområdet indeholder som hovedelementer tunnelementfabrikken, arbejdshavnen, oplagspladserne og campområdet. Området og produktionsfaciliteterne er vist i lovforslagets bilag 1. Det er disse produktionsfaciliteter, som ændringsloven vil give Sund & Bælt Holding A/S mulighed for at bevare efter afslutningen af anlægsfasen for Femern Bælt-forbindelsen.

Til brug for anlæg af Femern Bælt-forbindelsen er eller vil navnlig følgende bygninger og anlæg blive opført, som ifølge lovforslaget kan bevares:

- Haller til præfabrikation af armering
- Haller til støbning af betonelementer
- Cementsiloer
- Lagerhaller
- Oplag af materialer til betonfremstilling
- Kontorbygninger

- Parkeringspladser
- Mandskabsfaciliteter

Foran støbehallerne er der etableret lave og dybe søsætningsbassiner, hvorfra der er adgang til Femern Bælt gennem flydeporte og adgangskanaler. Foran de ydre søsætningsbassiner er der blevet etableret moler, der beskytter arbejdshavnen og søsætningsbassinerne mod bølgepåvirkninger.

I forbindelse med arbejdshavnen er der etableret ca. 1.000 meter kajstrækning til de skibe, der leverer byggematerialer, samt de fartøjer, der anvendes i forbindelse med de marine operationer. Alle disse dele af arbejdshavnen ved Rødbyhavn indgår også som en del af produktionsområdet og kan ifølge lovforslaget bevares.

Produktionsområdet indeholder også oplagspladser med støjvold udenom, som virker støjafskærmende og tjener til opbevaring af navnlig opgravede havbundsmaterialer, inden de oprindeligt skulle finde endelig anvendelse i kyst til kyst-projektet f.eks. til opfyldning af arbejdshavnen.

I anlægsfasen er der blevet anlagt og opgraderet i alt ca. fem kilometer asfalteret vej med tilhørende fællessti til tunnelementfabrikken og midlertidige beboelsesfaciliteter. Der er etableret en adgangsvej til campområdet fra Færgevej, der er forlagt øst for Strandholm i forhold til den eksisterende adgangsvej til gården. Adgangsvej til Strandholm fra Østersøvej er forlagt mod vest og hedder Strandholmsøvej. Det foreslås, at disse adgangsveje i produktionsområdet bevares.

Der er desuden etableret en midlertidig sti langs den forlagte hovedkanal, som giver en direkte vej fra campområdet til indgangen for produktionsområdet. Derudover er der etableret en fællessti fra Færgevej øst/adgang til produktionsområdet og øst om produktionsområdet til diget for at opretholde den regionale stiforbindelse samt en adgangsvej til arbejdshavnen. Det foreslås ligeledes, at disse stier og denne adgangsvej bevares, således at adgangen til produktionsområdet og arbejdshavnen kan bevares.

I hvilket omfang, det vil være hensigtsmæssigt at bevare de forskellige faciliteter, afhænger af behovet i forbindelse med kommende projekter. Loven giver således mulighed for bevarelse, men forpligter ikke Sund & Bælt Holding A/S til at bevare alle dele af produktionsfaciliteterne.

3.2. Fravigelse af anden lovgivning

Byggeloven

3.2.1. Gældende ret

Efter bygningsreglementets (BR18) § 4, nr. 1, gælder bygningsreglementet ikke for bl.a. tunneler samt midlertidige konstruktioner og anlæg, der er nødvendige for i dette tilfælde tunnelbyggeriet.

Det fremgår af bemærkningerne til anlægsloven, at denne undtagelse i bygningsreglementet i forhold til kyst til kyst-projektet skal fortolkes sådan, at den omfatter enhver konstruktion, anlæg eller bygning, som midlertidigt opføres udelukkende til brug for anlæg af kyst til kyst-projektet. Det fremgår i den sammenhæng, at det indebærer, at de midlertidige konstruktioner, anlæg og bygninger, der opføres i projektområdet, og som er nødvendige for at gennemføre tunnelbyggeriet, herunder tunnelementfabrikken og arbejdshavnen med tilhørende produktionsfaciliteter, ikke er omfattet af bygningsreglementet. Dette omfatter eksempelvis skure til vagter ved indgangen, skure til entreprenørens administrative personale, kantinebygninger, mandskabsskure, betonstationer, værksteder, lagerfaciliteter, kontrolcentre, bygningsfa-

ciliteter til førstehjælps- og brandberedskab samt faciliteter til indkvartering og rekreative aktiviteter. Der henvises til Folketingstidende (1. samling), 2014-15, tillæg A, L 141 som fremsat, side 64.

Byggelovens øvrige regler finder fortsat anvendelse i forbindelse med anlægsprojektet, herunder § 4, stk. 1, litra d, om brandsikkerhed, som suppleres af beredskabslovens regler, der heller ikke er fraveget.

Efter byggelovens § 2, stk. 1, litra a og b, finder byggeloven anvendelse ved tilbygning til bebyggelse og ved ombygning af eller andre forandringer i bebyggelse, som er væsentlige i forhold til bestemmelser i loven eller de i medfør af loven udfærdigede bestemmelser.

Efter byggelovens § 2, stk. 1, litra c, finder byggeloven anvendelse ved ændringer i benyttelse af bebyggelse, som er væsentlige i forhold til bestemmelser i loven eller de i medfør af loven udfærdigede bestemmelser. Efter § 16, stk. 1, 1. pkt., må arbejder omfattet af § 2 ikke påbegyndes uden byggetilladelse. Hvis bygninger og konstruktioner, som er opført som midlertidige og dermed undtaget fra bygningsreglementets krav, skal bevares efter anlægsfasens afslutning, vil der efter ministeriets opfattelse være tale om en væsentlig ændring i benyttelsen, jf. § 2, stk. 1, litra c, som udløser krav om byggetilladelse, jf. § 16, og opfyldelse af bygningsreglementets krav.

3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at byggelovens § 16, stk. 1, og bygningsreglementet ikke finder anvendelse i forhold til det produktionsområde og de produktionsfaciliteter, der opføres til etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt, efter fremstillingen af tunnelelementer er afsluttet, samt i forbindelse med nødvendige aktiviteter til bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne ved Rødbyhavn.

Ændringen vil indebære, at produktionsfaciliteterne, der er opført som midlertidige anlæg med henblik på nedrivning efter anlægsfasens afslutning og dermed undtaget fra byggetilladelseskrevet og bygningsreglementet, kan bevares efter afslutningen af anlægsfasen af den faste forbindelse over Femern Bælt uden byggetilladelse og uden fremadrettet at skulle leve op til reglerne i bygningsreglementet, herunder ved fremtidige ændringer i de produktionsfaciliteter, der er opført som midlertidige anlæg. Byggelovens øvrige regler finder fortsat anvendelse, herunder i forhold til brandsikkerhed.

Det foreslås, at ombygninger af de anlæg, der er opført som midlertidige til brug for anlæg af den faste forbindelse over Femern Bælt (kyst til kyst-projektet), også fremadrettet kan ske uden byggetilladelse, efter byggelovens § 16, stk. 1, og uden at byggeriet skal leve op til reglerne i bygningsreglementet. Det vurderes således ikke at være hensigtsmæssigt, hvis f.eks. tunnelelementfabrikken, som er under opførelse uden byggetilladelse som et midlertidigt anlæg, som følge af en beslutning om bevarelse af anlægget fremadrettet kan være omfattet af bygningsreglementet og krav om byggetilladelse i forbindelse med eventuelle ombygninger mv. til brug for andre infrastrukturprojekter. Beslutningen om bevarelse påvirker derved ikke vilkårene for gennemførelsen af Femern Bælt-forbindelsen.

Hvis der efter Femern Bælt-forbindelsens afslutning måtte blive behov for opførelse af ny bebyggelse, tilbygninger mv., vil der skulle indhentes byggetilladelse hertil, og de vil skulle overholde bygningsreglementet.

Fravigelse af elforsyningsloven

3.2.3. Gældende ret

Det følger af anlægslovens § 40, stk. 1, at Femern A/S er infrastrukturforvalter for jernbaneforbindelsen

på den faste forbindelse over Femern Bælt. Det indebærer bl.a., at Femern A/S leverer kørestrøm til jernbanevirksomheder, der benytter de jernbaneanlæg, som Femern A/S ejer og driver.

Et eldistributionsnet er i elforsyningslovens § 5, nr. 9, defineret som et kollektivt elforsyningsnet, der har til formål at levere elektricitet til en ubestemt kreds af elforbrugere, samt net, som ejes af en kollektiv elforsyningsvirksomhed, og som har til formål at forbinde en forbruger direkte med transmissionsnettet.

Elforsyningsloven fastsætter særlige krav til eldistributionsvirksomheders ejerskab og drift af eldistributionsnet, herunder selskabskrav og krav om forbrugerindflydelse i elforsyningslovens kapitel 7 og bevillingsmæssige krav i elforsyningslovens kapitel 8.

Af jernbanelovens § 22, stk. 1, følger at lov om elforsyning finder ikke anvendelse på Banedanmarks elforsyningsaktiviteter. Det følger af stk. 2, at Banedanmark forsyner jernbanevirksomhederne med kørestrøm. Transportministeren fastsætter nærmere regler herfor. I medfør af § 22, stk. 2, er udstedt bekendtgørelse nr. 2514 af 13. december 2021 om Banedanmarks levering af kørestrøm.

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

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.

Det foreslås på denne baggrund, at Femern A/S i sin egenskab af infrastrukturforvalter 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 til jernbanedrift i denne sammenhæng.

Planloven, naturbeskyttelsesloven, herunder artsfredningsbekendtgørelsen, skovloven, museumsloven, landbrugsloven og kystbeskyttelsesloven

3.2.5. Gældende ret

Efter anlægslovens § 12, stk. 1, kræver udførelse af arbejder efter §§ 1, 2 og 11 ikke dispensation eller tilladelse efter § 50 og § 65, stk. 1-3, jf. kapitel 2, i lov om naturbeskyttelse og § 35, stk. 1, i lov om planlægning. Det følger desuden af stk. 2, at reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, §§ 20, 22 og 26 a i lov om naturbeskyttelse, kapitel 4 i bekendtgørelse om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt, §§ 8-13 og 26-28 i lov om skove, kapitel 8 og 8 a i museumsloven, lov om landbrugsejendomme og kapitel 1 a-4 i lov om kystbeskyttelse ikke finder anvendelse ved udførelse af arbejder efter §§ 1, 2 og 11 i anlægsloven.

De nævnte regler er således fraveget i forhold til den faste forbindelse over Femern Bælt.

3.2.6. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at arbejder efter § 1 a i anlægsloven ikke kræver dispensation eller tilladelse efter de i § 12, stk. 1, nævnte regler. Det foreslås også, at de nævnte regler i § 12, stk. 2, ikke finder anvendelse ved

udførelse af arbejder efter § 1 a i denne lov. Det fremgår således, at de i § 12, stk. 1 og 2, nævnte regler også er fraveget, for så vidt angår bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne, sådan som de er opført til brug for anlæggelsen af den faste forbindelse over Femern Bælt. Det betyder f.eks., at bevarelse af produktionsfaciliteterne ikke udløser krav om plangrundlag eller tilladelse eller dispensation mv. i henhold til de nævnte lovbestemmelser. Fravigelsen indebærer, at selve den fysiske bevarelse af produktionsfaciliteterne med placeringen ved Rødbyhavn efter anlægsfasens afslutning ikke forudsætter yderligere administrative tilladelser i henhold til den omhandlede lovgivning.

Hvis der efter afslutning af anlægsarbejdet med Femern Bælt-forbindelsen måtte blive behov for tilbygning eller andre fysiske ændringer i forbindelse med det bevarede produktionsanlæg, vil der være krav om tilladelse eller dispensation mv. i henhold til de omhandlede regler alt efter de nærmere omstændigheder. Yderligere drift af produktionsfaciliteterne ud over driften til brug for den faste forbindelse over Femern Bælt, som har opnået miljøgodkendelse, vil også kræve en ny miljøgodkendelse mv., jf. nærmere nedenfor om miljøbeskyttelseslovens regler.

Den øvrige natur- og miljølovgivning gælder fortsat, i det omfang disse love og bestemmelser ikke udtrykkeligt er fraveget ved anlægsloven eller i medfør af anden lov. Det gælder bestemmelser i lov om jagt og vildtforvaltning, lov om naturbeskyttelse, lov om vandløb, lov om skove, lov om vandforsyning mv., lov om miljøbeskyttelse og regler udstedt i medfør af disse love.

Det foreslås, at det også, for så vidt angår eventuelle afgørelser angående bevarelse af produktionsfaciliteterne, gælder, at afgørelser ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Dog vil kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne kunne påklages til transportministeren.

3.3. Ekspropriation

3.3.1. Gældende ret

Anlægslovens kapitel 6 regulerer transportministerens adgang til ved ekspropriation at erhverve arealer og rettigheder og i øvrigt på forskellig vis råde over arealer til brug for anlæg og drift af anlægsprojektet.

Ved anlægslovens § 27 er transportministeren bemyndiget til ved ekspropriation at erhverve de arealer og rettigheder, der er nødvendige for anlæg og drift af anlægsprojektet eller ændringer heraf. Der er erhvervet en række arealer og rettigheder ved ekspropriation af hensyn til gennemførelsen af anlægsprojektet af den faste forbindelse over Femern Bælt.

Ved anlægslovens § 29 har transportministeren fået adkomst til hele matr. nr. 244ed og en del af matr. nr. 244k og 244ø Rødby Markjorder, som er markeret på anlægslovens bilag 6.

Derudover har ministeren ved anlægslovens §§ 30-32 fået ret til midlertidigt at råde over en række andre matrikler. Bestemmelserne indebærer, at ministeren har ret til at råde over arealer som markeret på bilag 5, 6 og 7 til anlægsloven indtil den 31. december 2023. Ifølge bemærkninger til anlægsloven, jf. Folketings Tidende 2014-15 (1. samling), tillæg A, L 141 som fremsat, side 96, kræver fortsat råden herefter, at der træffes ekspropriationsbeslutning, jf. anlægslovens § 27. Ejeren kan på ethvert tidspunkt inden den 31. december 2023 kræve, at transportministeren overtager arealet permanent mod fuld erstatning.

Femern A/S ejer ikke hele produktionsområdet, men råder over arealer i henhold til ovennævnte bestemmelser.

3.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med de foreslåede ændringer skabes i overensstemmelse med grundlovens § 73 en lovhjemmel til, ved ekspropriation, at erhverve de arealer og rettigheder, der er nødvendige for bevarelse af produktionsområdet, herunder tunnelelementfabrikken og arbejdshavnen mv. ved Rødbyhavn. Der henvises herudover til afsnit 3.1, som indeholder en beskrivelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne.

De under afsnit 3.3.1. nævnte arealer, som transportministeren har adkomst til efter anlægslovens § 29, eller har fået ret til midlertidigt at råde over efter anlægslovens §§ 30-32, vil være nødvendige at ekspropriere for at kunne bevare produktionsområdet, da ministerens adgang til områderne bortfalder den 31. december 2023.

Idet transportministeren efter den nugældende § 27 alene er bemyndiget til ved ekspropriation at erhverve de arealer og rettigheder, der er nødvendige for anlæg og drift af anlægsprojektet eller ændringer heraf, er det nødvendigt at udvide den gældende ekspropriationshjemmel for at kunne erhverve ovennævnte arealer til brug for bevarelse af produktionsområdet.

Det foreslås derfor med § 27, stk. 4, at transportministeren desuden bemyndiges til at foretage ekspropriation til brug for bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne efter anlægsfasens afslutning.

Ekspropriation til brug for bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne vil i øvrigt som med ekspropriation efter den nugældende § 27, stk. 1, skulle ske efter reglerne herom i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. anlægslovens § 27, stk. 4.

3.4. Ejerskabet af produktionsfaciliteterne

3.4.1. Gældende ret

Produktionsområdet og produktionsfaciliteterne ved Rødbyhavn ejes i dag af Femern A/S som en del af Femern Bælt-forbindelsen, jf. anlægsloven. Organisatorisk er Femern A/S en del af Sund & Bælt-koncernen og stiftet med det formål at projektere, anlægge og drive den kommende faste forbindelse over Femern Bælt.

Sund & Bælt-koncernen består af en række selskaber, som på vegne af staten varetager opgaver inden for transport og infrastruktur. Koncernen reguleres af lov om Sund og Bælt Holding A/S, som fastlægger rammen for koncernens virksomhed, herunder de enkelte selskabers formål og opgaver. Dette omfatter bl.a. drift mv. af Storebæltsforbindelsen, de danske landanlæg til Øresundsforbindelsen og de danske landanlæg til den kommende Femern Bælt-forbindelse. Derudover ejer selskabet tre kommercielle selskaber, BroBizz A/S, BroBizz Operatør A/S og Sund og Bælt Partner A/S. For de tre sidstnævnte selskaber fremgår det af lov om Sund og Bælt Holding A/S, at der ikke må udstedes garantier til disse selskaber fra de selskaber, der har adgang til at optage statsgaranterede lån og benytte statslige genudlån. På samme vis hæfter staten ikke for disse selskabers forpligtelser. De øvrige af koncernens selskaber har derimod adgang til under visse betingelser at optage statsgaranterede lån og benytte statslige genudlån. Disse selskaber er yderligere karakteriseret ved, at den almindelige selskabsret er fraveget ved, at transportministeren kan pålægge selskaberne generelle og specielle instrukser for deres virksomhed, ligesom selskabernes vedtægter og ændringer heri skal godkendes af transportministeren.

I praksis varetages alle koncernens aktiviteter via moderselskabet Sund & Bælt Holding A/S. I kraft af koncernens aktiviteter med drift og vedligehold af kritisk infrastruktur og gennemførelse af megaprojekter med tætte grænseflader til den øvrige transportinfrastruktur i Danmark har selskabet tæt kontakt og samarbejde med Transportministeriet på linje med f.eks. Vejdirektoratet og Banedanmark. Ud over den almindelige daglige kontakt med Transportministeriets departement afholder selskabets centrale

ledelsesorgan bl.a. kvartalsmøder med transportministeren, ligesom transportministeren optræder som statens eneaktionær på selskabets generalforsamlinger.

3.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det danske samfund har behov for, at der er produktions- og udskibningsfaciliteter til blandt andet fremtidige infrastrukturprojekter, der blev aftalt i Infrastrukturplanen 2035 eller til andre store anlægsprojekter. Det er Transportministeriets vurdering, at ejerskabet af produktionsfaciliteterne bør forblive i statsligt regi med henblik på at sikre, at adgangen til produktionsfaciliteterne bevares, samt at fremtidige statslige infrastrukturprojekter får adgang hertil. Samtidig skal det sikres, at produktionsfaciliteternes eventuelle overskudskapacitet også kan komme det private marked til gavn.

Sund & Bælt Holding A/S har stor erfaring med at gennemføre store anlægsprojekter og at drive kritisk infrastruktur. Transportministeriet vurderer derfor, at ejerskabet af produktionsfaciliteterne mest hensigtsmæssigt bør forblive i Sund & Bælt-koncernen. Ejerskab i Sund & Bælt-koncernen sikrer endvidere, at produktionsfaciliteterne er under statslig kontrol og kan stilles til rådighed i forbindelse med gennemførelse af statslige projekter.

Det foreslås derfor, 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, arbejdshavn mv. ved Rødbyhavn. Ejerskabet af produktionsfaciliteterne foreslås dermed udskilt i et selvstændigt selskab på linje med selskabets øvrige aktiviteter, men uden statsgaranti svarende til koncernens kommercielle selskaber. Den nærmere selskabsretlige organisering vil ske inden for selskabslovens almindelige regler og vil således kunne ske ved spaltning, aktivoverdragelse, fusion, apportindskud eller på anden vis. Der vil med den foreslåede bestemmelse kunne ske koncernintern overdragelse af produktionsfaciliteterne ved Rødbyhavn.

Når lovforslaget er vedtaget, stadfæstet og trådt i kraft, vil der blive analyseret en konkret organiseringsmodel. En mulig model kan være, at Sund & Bælt Holding A/S ikke har en aktiv rolle og derved ikke er involveret i forretningsmæssige beslutninger, men at Sund & Bælt Holding A/S udbyder en koncession på driften, indgår lejeaftaler eller tilsvarende. Efter vedtagelse af lovforslaget fastsætter transportministeren gennem vedtægterne for Sund & Bælt Holding A/S, den præcise organisering på baggrund af en aftale i forligskredsen herom, hvori blandt andet en businesscase for bevarelse af tunnelementfabrikken indgår.

Overdragelse af ejerskabet af produktionsfaciliteterne fra Sund & Bælt Holding A/S til et nyt selskab vil først blive effektueret, når transportministeren træffer beslutning herom. Bestyrelsen i Sund & Bælt Holding A/S skal godkende stiftelsen af det nye selskab.

Staten vil - via Sund & Bælt Holding A/S - bevare kontrollen over produktionsområdet og produktionsfaciliteterne, og staten kan gøre sin indflydelse gældende i forhold til ejerskabet, organiseringen mv. via selskabets generalforsamling. Det foreslås i forlængelse heraf, at vedtægterne for selskabet, og ændringer heri, skal godkendes af Sund & Bælt Holding A/S.

Derudover foreslås det, at væsentlige beslutninger i relation til ejerskabet, organiseringen og lignende af tunnelementfabrikken skal godkendes af Sund & Bælt Holding A/S. Beslutninger af denne karakter skal i medfør af lovforslaget forelægges til Sund & Bælt Holding A/S' beslutning, eventuelt på en generalforsamling, inden den effektueres. Det bemærkes hertil, at vedtægterne for Sund & Bælt Holding A/S tilsvarende skal tilpasses, således at det heraf fremgår, hvordan Sund & Bælt Holding A/S eller et selskab ejet af Sund & Bælt Holding A/S fremadrettet skal varetage ejerskabet af tunnelementfabrikken, arbejdshavnen mv. ved Rødbyhavn.

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne indebærer, at fabrikken med tilhørende faciliteter kan genbruges til nye projekter og aktiviteter efter afslutning af anlægsarbejdet med Femern Bælt-forbindelsen. Eventuelle positive og/eller negative konsekvenser vil blive kvantificeret i forbindelse med de konkrete projekter og aktiviteter, som i fremtiden vil finde sted i produktionsområdet.

Det er forventningen, at genbrug af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne kan medføre positive konsekvenser for staten ved at billiggøre fremtidige statslige anlægsprojekter. En bevarelse af produktionsområdet vil derudover potentielt medføre lavere risici ved – og hurtigere færdiggørelse af – fremtidige projekter.

Lovforslaget medfører ikke administrative konsekvenser for staten.

Lovforslaget medfører ikke økonomiske konsekvenser for regionerne.

Lovforslaget medfører ikke administrative konsekvenser for regionerne.

Lovforslaget medfører ikke økonomiske konsekvenser for kommunerne.

Lovforslaget medfører ingen administrative konsekvenser for kommunerne.

Afhængig af hvilke konkrete projekter, der skal udføres på fabrikken, kan Lolland Kommune få en række administrative opgaver i forbindelse med myndighedsbehandling mv. Dette vil blive vurderet i forbindelse med de konkrete projekters anlægslove.

Lovforslaget har ingen implementeringskonsekvenser for det offentlige.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

Lovforslaget medfører ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet. Når der er truffet beslutning om det fremtidig ejerskab og den fremtidige anvendelse af produktionsområdet, er det forventningen, at bevarelse af produktionsfaciliteterne vil have positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet ved at bidrage til en øget økonomisk aktivitet og lokalisering i nærområdet og i regionen.

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for erhvervslivet.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

7. Klimamæssige konsekvenser

Udledningen af drivhusgasser fra driften af produktionsområdet vil lokalt kunne have en mindre betydning for Lollands Kommunes mulighed for at nå deres reduktionsmål i 2030.

Den maksimale årlige udledning fra drift og vedligehold fra produktionsområdet er opgjort til ca. 6.400 ton CO₂E i 2020. Det vil i mindre omfang kunne påvirke Lolland Kommunes mulighed for at nå reduktionsmålene på 70 pct. i 2030. Denne påvirkning forventes dog at blive kraftigt reduceret hen mod 2030 (til ca. 300 ton årligt).

Det er relevant at notere, at en bevarelse af produktionsområdet vil spare op til 150.000 ton CO₂E ved

ikke at skulle anlægge nye produktionsfaciliteter til kommende projekter i Danmark et andet sted. Derudover vil 3.100 ton CO₂E kunne spares ved kun at skulle nedrive ét produktionsanlæg og ikke to.

Der vil endvidere skulle foretages vedligeholdelsesarbejde, der vil udlede ca. 300 ton CO₂E, så den totale besparelse for kommende projekter vil blive ca. 153.000 ton eller ca. 4 pct. af fremstillingserhverv og bygge-anlægssektorens udledninger i 2030. Denne væsentlige besparelse taler for en løsning, der bevarer produktionsområdet på Lolland, da det vil have en positiv effekt på det nationale CO₂-regnskab.

8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

8.1. Indledning og baggrund

Konklusionerne nedenfor bygger på en fornyet miljøkonsekvensvurdering, som har været i høring fra den 23. juni 2023 til den 18. august 2023.

Formålet med lovforslaget er at bevare det produktionsområde og de produktionsfaciliteter, som etableres i forbindelse med fremstillingen af tunnelelementerne til den faste forbindelse over Femern Bælt. Produktionsområdet og produktionsfaciliteterne består af en elementfabrik med tre haller og seks produktionslinjer, kontor- og administrationsbygninger, oplagsområder, et camp-område til beboelsesfaciliteter og en arbejdshavn med tilhørende udgravet adgangskanal. Produktionsområdet beslaglægger et areal på ca. 190 ha på land og ca. 110 ha på havet. Produktionsområdets placering øst for Rødbyhavn på Lolland fremgår af bilag 1, som foreslås indsat som bilag 8 i anlægsloven.

Bevarelse af produktionsområdet medfører som udgangspunkt væsentlige påvirkninger af landskab, kystmorfologi, friluftsliv og af bilag IV-arter. For at undgå eller minimere de væsentlige påvirkninger af miljøet er der behov for afværgeforanstaltninger. De forskellige tiltag er beskrevet sammen med påvirkningen under de enkelte emner.

Den natur, som oprindeligt var planlagt etableret inden for produktionsområdet, 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.

8.2. Samfundsmæssige forhold

8.2.1. Landskab

Produktionsområdet vil fortsat præge det lokale landskab væsentligt, sammen med de eksisterende anlæg herunder motorvej, jernbane, færge- og trafikhavn. Påvirkningen af landskabet ved bevarelse og fortsat drift af produktionsområdet vurderes at modsvare påvirkningen under etableringen af Femern Bælt-forbindelsen, og det er således primært ændringen i tidsperspektivet, der er afgørende for vurderingen af projektændringen. En bevarelse af produktionsområdet vil betyde, at det markante produktionsanlæg omgivet af jordvolde, men med synlige høje produktionshaller, siloer og arbejdshavnen, vil udgøre en langvarig visuel påvirkning.

Produktionsområdet vil skabe en permanent fragmentering af landskabet. Det sker særligt ved, at arbejdshavnen gennemskærer det nye landindvindingsområde. Det kulturhistoriske dige kan ikke længere følge hele kyststrækningen og reetableres ikke på en 1 kilometer lang strækning, før produktionsområdet ned-

tages. Forstyrrelser af landskabet gennem produktionsaktiviteter, trafik, sejlads, støj og lys vil ligeledes blive et langvarigt karaktertræk i landskabet.

Grundet afstanden til særlig Saksfjed Inddæmning og Hyllekrog vurderes projektændringen ikke at føre til en væsentlig påvirkning af de landskabsværdier, som de øvrige landskabelige planmæssige bindinger skal beskytte. Der vil være et kumulativt landskabeligt samspil med øvrige tekniske anlæg i området så som vindmøller og Femern Bælt-forbindelsen. I større afstand vurderes produktionsområdet i højere grad at indgå i landskabet i samme skala med de øvrige landskabselementer. Påvirkningen af landbrugslandskabet nord for produktionsområdet vurderes ligesom under etableringen af Femern Bælt-forbindelsen ikke at være væsentlig.

Den væsentlige påvirkning af landskabet kan ikke undgås. I forbindelse med etableringen af produktionsområdet som en del af Femern Bælt-projektet er der indarbejdet en række landskabelige hensyn, som minimerer den landskabelige påvirkning. Hertil tæller for eksempel begrænsning af lysforurening og støj til omgivelserne samt en vold rundt om produktionsområdet, som skærmer omgivelserne visuelt mod det mere tekniske præg af produktionsområdet i landskabet. Ved at tilplante en bræmme foran diget etableres en grøn korridor, som bidrager til at reducere de landskabsmæssige påvirkninger fra elementfabrikken og understøtter det unikke og egnspecifikke landskabselement, som diget udgør.

8.2.2. Friluftsliv

I den oprindelige miljøkonsekvensvurdering af Femern Bælt-projektet blev produktionsområdets påvirkning af friluftslivet vurderet som væsentlig. En bevarelse af produktionsområdet vil medføre en fortsat væsentlig påvirkning af friluftslivet.

Mange af påvirkningerne vil være sammenlignelige med påvirkningerne fra anlægsfasen af sænketunnelen, men med længerevarende negativ effekt for friluftslivet grundet en forlænget varighed af påvirkningen og et ændret referencescenarie. Bevarelsen af produktionsområdet kan således forårsage påvirkninger af friluftslivet gennem arealinddragelse og -ændring, fysisk og visuel barrierevirkning og fragmentering, ændring af adgangs- og forbindelsesforhold, påvirkning af naturoplevelser, påvirkning af bevægelsesmuligheder i naturen samt forringelse af implementeringsmuligheder for aktuelle planer om kommunal udvikling af friluftslivet.

Den største påvirkning af friluftslivet sker som følge af den langvarige arealinddragelse, som indskrænker og fragmenterer arealet til friluftslivet væsentligt. For at afværge eller kompensere for denne væsentlige påvirkning har Femern A/S en række tiltag, der vil gavne friluftslivet i lokalområdet. Flere af tiltagene vil både styrke naturen og adgangen hertil. De afværgende tiltag for friluftslivet planlægges etableret i to områder. I området mellem produktionsområdet og sommerhusområdet Hyldtofte Østersøbad findes en § 3-beskyttet eng, som mod nord afgrænses af en drækanal i nordvest-sydøstlig retning. Nord for drækanalen er etableret lysåben natur og tre vandhuller som en del af de afværgende foranstaltninger for naturen på det oprindelige projekt. For at forbedre både naturen og friluftslivet i området vil drækanalen blive genslynget, og der vil blive etableret vandrestier igennem området. Øst for rangerterrænet og fredskoven vil de eksisterende vandhuller, der ikke ejes eller er etableret af Femern A/S, blive plejet, og der etableres en grøn korridor nordvest om fabriksområdet, der får forbindelse til klimaskoven og vandløbet Næsbæk. Mod øst og gennem fredskoven samt forbi vandhullerne etableres der et stisystem til Gl. Badevej.

Samlet set er det vurderingen, at med de ovennævnte tiltag vil bevarelsen af produktionsområdet ikke medføre væsentlige ændringer af påvirkningen af friluftslivet.

8.2.3. Arealinddragelse

Bevarelsen af produktionsarealet medfører en fortsat arealinddragelse af det østlige landområde. Nord for det kulturhistoriske kystdige, som fungerer som rekreativ sti, vil ca. 190 ha landområde ikke kunne reetableres, hvoraf ca. 115 ha er øremærket rekreation i Kommuneplan 2021-2033. Havnen vil fortsat inddrage 96 ha af det oprindeligt planlagte nye landområde øst for Rødbyhavn, og landområdet vil dermed udgøre et mindre areal på 41 ha i forhold til ca. 130 ha i referencescenariet. I alt reduceres det areal med 209 ha, hvilket svarer til en reduktion på omkring 60 pct. Denne fortsatte arealinddragelse er lokal, men langvarig og af høj intensitet og vurderes derfor som væsentlig.

Samlet set vurderes påvirkningen af arealinddragelse ved bevarelsen af produktionsområdet at være væsentlig.

8.2.3.1. Fysisk og visuel barrierevirkning og fragmentering

Bevarelsen af produktionsområdet vil medføre en langvarig fysisk og visuel barriere i det rekreative landskab, som vil forringe friluftsoplevelsen af området og give en øget barrierevirkning kumulativt sammen med industri- og færgehavn samt Femern Bælt-forbindelsen. Påvirkningen af det østlige landområdes visuelle friluftsoplevelse vurderes som væsentlig, idet den vil være langvarig, og idet den med sin nærhed til produktionsområdet vil have høj intensitet. Den visuelle påvirkning af det vestlige landområde vurderes til at være ubetydelig grundet afstanden og mellemliggende andre tekniske landskabselementer, så som færgehavnen, Rødbyhavn by og Femern Bælt-forbindelsen.

Fragmenteringen af det østlige landområde påvirker både de enkelte delområders direkte værdi som rekreative rum og det samlede nye landområdes værdi for friluftslivet. Opdelingen af det østlige landområde vil blandt andet medføre, at Fælled Øst ikke fungerer som rekreativ forbindelse mellem Hyldtofte Østersøbad og Hirbosøerne samt Rødbyhavn baneterræn.

Den langvarige påvirkning af sammenhængen af de friluftsmæssigt værdifulde arealer vurderes at være væsentlig.

8.2.3.2. Adgang og forbindelsesforhold

Bevarelsen af produktionsområdet vil også medføre ændringer af adgangsveje til kysten, forbindelser mellem rekreative arealer, mellem landområde vest og øst samt forbindelser mellem større rekreative arealer vest og øst for Femern Bælt-forbindelsen. Ved bevarelsen af produktionsområdet vil færdsel til fods eller på cykel være begrænset i perioder med aktiv drift og produktion, da det vurderes, at det ikke kan accepteres at have krydsende bløde trafikanter ved indgangen til elementfabrikken i perioder, hvor fabrikken er i drift. I eventuelle stilstandsperioder, hvor produktionen afventer igangsættelse af nye driftsperioder, vil det være muligt at etablere offentlig cykelsti/gangsti nord om fabrikken med adgang til kysten mellem elementfabrikken og Femern Bælt-forbindelsens portalområde. Adgangen til kysten er forringet, idet en strækning på ca. 1,6 kilometer er inddraget til arbejdshavnen. Den direkte kystnære cykel- og gangrute mellem Rødbyhavn og Hyldtofte Østersøbad kan ikke etableres, før produktionsområdet nedtages. Stiforbindelsen mellem de to områder vil med bevarelsen af produktionsområdet ikke opleves som et rekreativt rum i sig selv, men som transportkorridor mellem to adskilte rekreative arealer.

Derudover forlænges ruten mellem Rødbyhavn og Hyldtofte Østersøbad både i aktive driftsperioder og i stilstandsperioder. Denne cykel- og gangrute vurderes at have høj lokal værdi for friluftslivet, og da ændringerne af denne rute er af høj intensitet og langvarig, vurderes påvirkningen som væsentlig.

Påvirkningen af de begrænsede adgangs- og forbindelsesforhold, samt stisystemer, vurderes samlet til at være væsentlig.

8.2.3.3. Bevægelsesmuligheder i naturen

Arealtabet i det nye landområde øst på 94 ha samt arealtabet af friluftsarealerne på det eksisterende landareal nord for det kulturhistoriske dige påvirker mulighederne for bevægelse i naturen langvarigt og af høj intensitet og dermed væsentligt. Der er stort fokus på at minimere påvirkningen af bevægelsesmuligheder i naturen. Der er foreslået mulige ruter i området fra rangerterræn til den kommende tunnelportal, men stiforbindelsernes præcise placering og forløb vil blive fastlagt i forbindelse med detailprojekteringen i dialog med ejere af arealerne.

8.2.3.4. Naturoplevelser

Påvirkningen af de rekreative områder fra visuelle barrierer, lys og støj fra produktionsaktiviteter og øget trafik vil påvirke naturoplevelserne under driften af produktionsområdet, herunder udsigtsmuligheder, fiskeri, naturobservationer og uforstyrrethed.

For så vidt angår fiskeri, vil reduktion i adgangen til kysten samt fortsat arealinddragelse af 1.600 meter kystlinje i sig selv påvirke mulighederne for lystfiskeri i mindre grad. Ligeledes vurderes støj og visuelle barrierer at have en mindre påvirkning på lystfiskeriet.

For så vidt angår naturobservationer, forbliver de våde lysåbne naturtyper reduceret, når landområdet fortsat er inddraget til arbejdshavnen. Påvirkningen vurderes at være lokal, af høj intensitet og langvarig, og den vurderes på denne baggrund væsentlig.

Støjpåvirkningerne fra drift af produktionsområdet forventes kun at påvirke naturoplevelsen i mindre grad, da afværgende støjvolde er etableret.

Den ekstra vejtrafik i forbindelse med bevarelse af produktionsområdet vil generelt være jævnt fordelt over hele døgnet på alle ugens dage og over hele året. Den yderligere trafikstøj i forbindelse med Femern Bælt-forbindelsen vil kumulativt også påvirke naturoplevelsen. Det vurderes, at ændringen i trafikken i forbindelse med bevarelsen af produktionsområdet vil påvirke naturoplevelsen i mindre grad.

Lyspåvirkningen fra produktionsområdet inklusive arbejdshavnen og relateret trafik må forventes at påvirke nattemørket og sløre stjernehimlen. Lyspåvirkningen sker dog i nærheden af den nærliggende færge- og industrihavn, Femern Bælt-forbindelsen og Rødbyhavn generelt. Da påvirkningen fra projekttændringen er langvarig, men forventes at have lav intensitet, vurderes den som moderat.

Samlet set vurderes påvirkningen på naturoplevelsen at være væsentlig.

8.2.3.5. Kulturobservationer

Udskydelsen af retableringen af det 1.600 meter kulturhistoriske dige forringer muligheden for at opleve denne strækning som del af det 63 kilometer lange dige, som vurderes at være af stor betydning for kulturhistorien. Denne påvirkning vurderes som lokal, men af høj intensitet og langvarig, og derfor væsentlig.

8.2.3.6. Forringelse af planer om kommunal udvikling af friluftslivet

De samlede påvirkninger kan have betydning for den fremtidige udvikling af friluftslivet samt rekrea-

tive faciliteter langs hele kyststrækningen, som er planlagt i Lolland Kommunes kommunalplan for 2021-2033. Denne påvirkning vil være negativ og kan have effekt på hele lokalområdets samlede værdi som rekreativt landskab. Effekten af ændringen påvirker et friluftsareal af stor lokal og regional værdi. Ændringen vurderes som lokal, men kompleks og af middel intensitet samt langvarig, men ikke reversibel, og den vurderes derfor som væsentlig.

8.2.4. Materielle goder

Bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne medfører en moderat negativ påvirkning i forhold til Syltholm, der ikke kan reetableres. Det nye landområde søværts fabrikken og arealer i det åbne land bliver ikke tilgængelige som arealer i det åbne land, hvilket vurderes at medføre en mindre negativ påvirkning. Til gengæld udgør produktionsområdet i sig selv et væsentligt materielt gode og kan være med til at styrke områdets materielle værdi.

Projektændringen vurderes dermed ikke at have væsentlige påvirkninger af materielle goder. Da produktionsområdet og produktionsfaciliteterne vil kunne bidrage til at gennemføre projekter af regional og national betydning, er det vurderet, at bevarelsen udgør en væsentlig positiv påvirkning af materielle goder.

8.2.5. Befolkning og sundhed

En bevarelse af produktionsområdet medfører, at der fortsat vil være en visuel og fysisk barriere for befolkningen og besøgende langs kysten mellem Rødbyhavn og sommerhusområdet Hyldtofte Østersøbad. Sommerhusområdet vil desuden blive påvirket af en begrænset og lav, men blivende støj, fra tunnelelementfabrikken. Denne støj er vurderet som moderat påvirkning for sommerhusområdets brugere og dermed ikke væsentlig.

En bevarelse af produktionsområdet må forventes at føre til nye arbejdspladser og vurderes således positivt for beskæftigelsen. Det er derudover vurderet, at der ikke vil være en væsentlig miljømæssig afledt påvirkning af den eksisterende turisme i området. Faciliteterne for turismen ligger primært i god afstand fra produktionsområdet.

8.2.6. Trafik

I forbindelse med Femern Bælt-projektet er vejnettet fra motorvejen til produktionsområdet og camp-området omlagt og forbedret. En del af den ekstra kapacitet på vejene vil med bevarelsen af produktionsområdet fortsat blive brugt til transport til og fra området.

Den anslåede maksimale mertrafik i driftsfasen til produktionsområdet er 350-400 personbiler pr. døgn, 100-120 lastbiler pr. døgn og 10 busser pr. uge til produktionsområdet samt 250-300 personbiler pr. døgn, 15 lastbiler pr. døgn og 50 busser pr. uge til camp-området.

I forhold til påvirkning af trafikafviklingen kan det dermed ud fra de givne forudsætninger og datagrundlag konkluderes, at der ikke er risiko for kapacitetsproblemer på influensvejnettet. Påvirkningen vurderes således i forhold til den oprindeligt besluttede fjernelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne at være mindre negativ. Det baseres på, at trafikmængden fra produktionsområdet vil optage en markant del af restkapaciteten på influensvejnettet. Påvirkningen er dog lokalt afgrænset og uden irreversible effekter. Trafikken til og fra produktionsområdet vurderes ikke at have en mærkbar effekt på fremkommeligheden på E47 Sydmotorvejen.

8.3. Natur- og biodiversitet

8.3.1. Planter og dyr

I den oprindelige miljøkonsekvensvurdering af Femern Bælt-forbindelsen var det planlagt at etablere 58,4 ha lysåben natur og tre vandhuller på de nye landområder, samt seks vandhuller inden for produktionsområdet efter nedtagningen. Selv om produktionsområdet bevares, vil det fortsat være muligt at etablere denne erstatningsnatur.

En bevarelse af produktionsområdet medfører dog, at de seks vandhuller, der skulle være etableret på fabriksarealet, ikke kan etableres som planlagt. Der etableres derfor seks erstatningsvandhuller uden for, men i nærheden af produktionsområdet.

Bevarelse af produktionsområdet vurderes ikke at medføre en væsentlig påvirkning af hverken § 3-beskyttede naturtyper, maj-gøgeurt, fugle eller de almindelige arter af frøer, tudser og firben.

8.3.1.1. Bundplanter og -dyr

Øst for Rødbyhavn er gaffeltang og blåmuslinger udbredt på den flade havbund. Når produktionsområdet bliver bevaret, vil gaffeltang ikke kunne vokse der, hvor de 500 meter lange moler og adgangskanalen er etableret. I stedet vil molerne, når de bevares, fungere som nye, kunstige stenrev. Stenrev er karakteriseret ved at medvirke til at fremme den biologiske mangfoldighed, idet de udgør opvækst- og levesteder for marine dyr og planter. På produktionsområdets molesten vil der vokse blæretang, savtang og andre tangarter, og bevarelsen vurderes derfor ikke at have væsentlige påvirkninger på bundplanter og -dyr.

8.3.1.2. Havpattedyr og fugle på havet

Ved en bevarelse af produktionsområdet vil der være støj fra ind- og udskibning af materialer mv. via arbejdshavnen i produktionsområdet. Støj fra de relativt få sejladsere vil dog være ubetydelig i forhold til den øvrige støj og undervandsstøj fra erhvervsskibstrafik og rekreativ sejlads i området.

Det er derfor vurderet, at der ikke vil være væsentlige forstyrrelser eller barriereeffekter for havpattedyr og fugle på havet som følge af støj og undervandsstøj, og der vil heller ikke være tab af levesteder, fødegrundlag eller påvirkning fra forurenende stoffer af havpattedyrene og fuglene på havet.

8.3.2. Natura 2000

Der er gennemført en Natura 2000-væsentlighedsvurdering, idet produktionsområdet er beliggende ca. 800 meter vest fra grænsen til Natura 2000-område nr. 173 'Smålandsfarvandet nord for Lolland, Guldborgsund, Bøtø Nor og Hyllekrog-Rødsand'. Natura 2000-området er især udpeget for at beskytte forskellige naturtyper i havet og langs kysten. Det er også udpeget for at beskytte de arter af vandfugle, der søger føde i området på deres nord-sydgående trækruter, samt sæler og marsvin.

Ingen af naturtyperne på udpegningsgrundlaget overlapper fysisk med produktionsområdet. Bevarelse og den fortsatte drift af produktionsområdet vil derfor ikke påvirke målsætningen om at sikre det samlede areal af naturtyperne. Under den fortsatte drift af produktionsområdet vil der kunne blive tilført næringsstoffer, primært kvælstof, via luften til naturtyper på land. En fortsat drift af produktionsfaciliteterne medfører, at der vil ske tilførsel af næringsstoffer til naturtyperne. Tilførslen vurderes dog som ubetydelig og vil således ikke forhindre, at naturtyperne opnår gunstig bevaringsstatus.

For fugle på udpegningsgrundlaget er det vurderet, at bevarelse og drift af produktionsområdet ikke

medfører en væsentlig påvirkning af fuglene. Ændringer i fødegrundlag og ændringer i vandkvalitet ved fortsat drift af produktionsområdet er vurderet som ubetydelige.

8.3.3. Bilag IV-arter

Med bevarelsen af produktionsområdet vil seks vandhuller, der oprindeligt skulle etableres på arealet, ikke kunne etableres. Tre af disse vandhuller skulle have været etableret og udformet specifikt til grønbroget tudse. De sidste tre vandhuller skulle have været etableret til spidssnudet frø som afhjælpende tiltag for påvirkninger fra Femern Bælt-forbindelsen. For at imødegå denne væsentlige påvirkning skal der etableres seks vandhuller uden for produktionsområdet som levested for henholdsvis grønbroget tudse, springfrø og spidssnudet frø.

Træk af migrerende flagermus i området sker over en bred front, idet der ikke er observeret en specifik migrationskorridor over Femern Bælt. Den nærmeste større kystnære lokalitet, hvor der er registreret mange flagermus, er Hyllekrog ca. 5 kilometer øst for produktionsområdet.

De seks erstatningsvandhuller, der vil blive etableret i umiddelbar nærhed af produktionsområdet, vil udgøre nye fourageringsområder for flagermus og således opveje den potentielle negative påvirkning af produktionsområdet.

Det er vurderingen, at påvirkningen af migrerende flagermus er begrænset ved bevarelse af produktionsområdet, og at den økologiske funktionalitet for migrerende flagermus kan opretholdes. Støj og lys fra den fortsatte drift af produktionsområdet vil ikke forstyrre flagermus væsentligt.

Den marine del af produktionsområdet er begrænset til arbejdshavnen og udgør en ubetydelig del af sælers og marsvins fourageringsområde. Det vurderes derfor, at tab af habitat, habitatændringer og ændringer i fødegrundlag ikke medfører en væsentlig påvirkning af de marine pattedyr.

Undervandsstøj fra den fortsatte drift vil ikke forstyrre sæler (gråsæl og spættet sæl) og marsvin væsentligt.

Samlet set er påvirkningen af marine pattedyr vurderet som ikke væsentlig.

8.4. Overflade- og grundvand og vandkvalitet

8.4.1. Overfladevand

8.4.1.1. Vandløb

I den oprindelige miljøkonsekvensvurdering af Femern Bælt-forbindelsen var det planlagt, at pumpestationen og de vandløb, som omlagdes i forbindelse med etableringen af produktionsområdet, skulle bevares efter nedtagningen. Når produktionsområdet bliver bevaret, forbliver vandløbet langs den nordlige og igennem den østlige side af produktionsområdet således uændret og vil sikre afvanding af sit opland, ligesom det også ville have gjort ved fjernelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne. Dog vil der være den forskel, at dele af produktionsområdet efter renseforanstaltninger fortsætter med at aflede overfladevand fra befæstede arealer til arbejdshavnen og ikke som oprindeligt besluttet til pumpestationen, som derved modtager mindre overfladevand. Mængden af vand i vandløbet, som ledes til pumpestationen, vil i stedet være sammenlignelig med driftssituationen af produktionsområdet under etablering af Femern Bælt-forbindelsen, om end det sker i en længere periode. Mængden af nedsivning vurderes desuden at være reduceret i projektændringen i forhold til den oprindelige beslutning som følge af, at de befæstede arealer bevares.

Muligheden for genaktivering af oprindelige grøftestrukturer og/eller udlægning af drænrør inden for produktionsområdet sker dermed ikke, idet det dog skal bemærkes, at der i forbindelse med anlæg af Femern Bælt-forbindelsen blev etableret kompensation for de oprindelige grøfter i produktionsområdet. Der vurderes derfor ikke at være tale om en væsentlig påvirkning.

Samlet set vurderes forslaget ikke at påvirke vandløb i området væsentligt. Pumpestationen er dimensioneret til at kunne håndtere begge situationer, dvs. en bevarelse af produktionsområdet og en fjernelse heraf. Der vurderes således ikke at være en væsentlig påvirkning som følge af projektændringen. Driften af produktionsområdet vil foregå efter meget strenge forholdsregler og beredskabsplaner, som under driften af Femern Bælt-forbindelsen er formuleret i projektets miljøgodkendelse, og som afløses af vilkår i de nye miljøgodkendelser. Nedbør, der falder på de befæstede arealer i projektområdet, løber via nedløbsbrønde til forsinkelsesbassiner med lukkemekanisme og olieudskillere. Her bundfældes jordpartikler og miljøfremmede stoffer, inden vandet kontrolleret ledes til vandløb. Der vurderes derfor ikke at være en risiko for væsentlig påvirkning af overfladevand.

Der vil ikke være behov for afværge af påvirkninger af overfladevand ud over de integrerende tiltag. Udledning fra overfladearealer med afløb til grøfter vil ske gennem afløbsbrønde, sandfang og olieudskillere, som skal kontrolleres og tømmes med regelmæssige mellemrum.

8.4.1.2. Søer

Der vil ikke være forskelle i Stengård Søes opland som følge af en bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne, og der sker ikke udledninger til søen. Det vurderes derfor, at der ikke er en påvirkning af Stengård Sø, og dermed vil der heller ikke være nogen påvirkning af søens mulighed for målopfyldelse i henhold til vandområdeplanerne.

I produktionsområdet er der ingen naturlige vandløb eller søer, men kun drænggrøfter, der i forbindelse med anlæg af Femern Bælt-forbindelsen er omlagt til afvanding af produktionsområdet. Overfladevand fra produktionsområdet renses, idet det ledes via sandfang og olieudskillere etableret i regnvandsbassiner, der også fungerer som forsinkelsesbassiner, til arbejdshavnen/Femern Bælt.

8.4.2. Grundvand

I dag sker betonproduktionen på tunnelelementfabrikken ved anvendelse af grundvand. Med en bevarelse af produktionsområdet vil vandforsyningen til fremstilling af beton ikke været baseret på anvendelse af grundvand. Ved fremtidig betonproduktion vil der i stedet skulle anvendes teknisk vand, som er rensset vand fra alternative kilder, f.eks. spildevand, overfladevand eller havvand fra Femern Bælt. Der vil således kun være tale om anvendelse af grundvand til drikkevand og sanitære formål ved bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne.

Grundvand til disse formål kan leveres fra forsyningsselskabet Lolland Vand inden for rammerne af eksisterende produktionsanlæg og tilladelser.

Der vurderes ikke at være nogen væsentlig risiko for forureninger af grundvandet under produktionsområdet ved en bevarelse af produktionsområdet.

Det vurderes således, at en bevarelse af produktionsområdet ikke vil forringe god tilstand eller forhindre, at vandområdeplanernes målsætninger, jf. bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster, kan opfyldes.

8.4.3. Vandkvalitet

Ved en bevarelse af produktionsområdet vil spildevand fra produktion af f.eks. tunnelelementer eller tilsvarende betonkonstruktioner blive genanvendt eller ledt til Rødbyhavn Renseanlæg, hvorfra det udledes til Femern Bælt. Overfladevand fra produktionsområdet genanvendes eller udledes via regnvandsbassiner, der via sandfang og olieudskillere tilbageholder partikler.

Indholdet af miljøfremmede stoffer, der potentielt kan forurene havet, vil være meget lavt, og påvirkningen af vandkvaliteten i Femern Bælt, vil være ubetydelig.

Der vil blive udledt rensset vand fra produktionen af betonelementerne, som indeholder lidt mere salt end havvandet i Femern Bælt. Det udledte saltholdige vand vil dog hurtigt blive opblandet med havvandet uden at påvirke vandkvaliteten i Femern Bælt.

For at opretholde den nødvendige vanddybde i adgangskanalen til arbejdshavnen skal den oprenses med års mellemrum. Oprensingsmaterialet vurderes at være ikke-forurenede sediment fra Femern Bælt, hvorfor sedimentspredning i forbindelse med oprensningen vurderes at udgøre en ubetydelig påvirkning af vandkvaliteten eller bundfaunaen i Femern Bælt.

8.5. Emissioner

8.5.1. Luft

Emissioner fra den nuværende drift af tunnelelementfabrikken er reguleret af Lolland Kommune, hvor kommunen også er tilsynsmyndighed for virksomheden. Godkendelsen er umiddelbart tidsbegrænset til det tidspunkt, hvor anlægsfasen for den faste forbindelse over Femern Bælt afsluttes. Samlet set er følgende aktiviteter på fabrikken omfattet af miljøgodkendelsen:

- Betonproduktion
- Betonknusning
- Emissioner fra energianlæg

Derudover er øvrige aktiviteter miljøforhold reguleret ved bekendtgørelser:

- Maskinværksted (Maskinværkstedsbekendtgørelsen)
- Energianlæg på 1,8 MW (MCP-bekendtgørelsen)

Der er stillet standardvilkår, som i sig selv er udtryk for bedste tilgængelige teknik, som dermed opfyldes. Samlet set vurderes alle de fastsatte vilkår i miljøgodkendelsen at være et udtryk for bedste tilgængelige teknik, som er suppleret med vilkår i relevante bekendtgørelser.

Samlet set vil langt de fleste af de støvende og forurenende aktiviteter i forbindelse med bevarelsen af produktionsområdet (herunder driften af tunnelelementfabrikken) foregå i lukkede systemer, og ventilationsafkast vil blive begrænset ved filtre. Vilkår sikrer, at de forureningsbegrænsende foranstaltninger vedligeholdes og serviceres, så driften fortsat kan forløbe uden en miljøpåvirkning.

Kravene i miljøgodkendelsen vurderes at være på linje med krav, der vil blive stillet i en fremtidig ny miljøgodkendelse, idet der er taget udgangspunkt i bedste tilgængelige teknik, og alle væsentlige miljøforhold er inddraget i godkendelsen.

Det vurderes samlet set, at der ikke vil være en væsentlig påvirkning fra emissioner i forbindelse med en bevarelse og videre drift af produktionsområdet.

Energianlægget på tunnelelementfabrikken er den eneste kilde til emission af kvælstof (NO₂). Dette

anlæg er ikke tidligere udpeget som en væsentlig kilde til kvælstof, jf. den oprindelige miljøkonsekvensvurdering af anlæg af Femern Bælt-forbindelsen. Samlet set vurderes emissionen af NO₂ fra tunnelelementfabrikken ikke at medføre væsentlig kvælstofdeposition i omgivelserne.

8.5.2. Støj og vibrationer

De støjende anlæg og aktiviteter på et bevaret produktionsområde vil være de samme, som forekommer i den periode, hvor området anvendes til produktion af tunnelelementer til den faste forbindelse over Femern Bælt.

Der er dog følgende ændringer. Der vil under produktion til den faste forbindelse forekomme en omfattende kørsel med lastvogne til tunnelen. Denne aktivitet vil ikke forekomme ved bevaring af produktionsområdet.

Ved bevarelse af produktionsområdet vil der blive etableret et afsaltningsanlæg. Det vil blive placeret indendørs og vurderes derfor at være uden betydning for den samlede støj fra produktionsområdet.

Den oprindelige miljøkonsekvensvurdering af Femern Bælt-forbindelsen fra 2013 indeholder beregning af støj fra produktionsområdet, når det er i drift med produktion af tunnelelementer. Disse beregninger er også lagt til grund for tillægget fra 2014 til den oprindelige VVM-redegørelse samt for miljøgodkendelsen meddelt af Lolland Kommune. Beregningen omfattede støj fra de egentlige produktionsanlæg repræsenteret af en samlet støjkilde placeret på produktionsområdet. Det vurderes, at støjforholdene vil være de samme ved en bevarelse af produktionsområdet. Beregningen fra 2013 omfatter dog ud over støj fra tunnelelementfabrikkens produktionsanlæg også støj fra lastvogne, der kører mellem fabrikken og tunnelen i den periode, hvor tunnelen færdiggøres, og der fortsat produceres tunnelelementer. Denne trafik vil ikke forekomme i en situation, hvor produktionsområdet bliver bevaret.

Ingen sommerhuse eller boliger vil blive udsat for støj, der overstiger 40 dB uden for normal arbejdstid, når der gennemføres produktion på områdets anlæg.

Konkret betyder det, at for sommerhusområdet Hyldtofte Østersøbad vurderes ingen dele af området at blive udsat for støj fra produktionsområdet, der uden for normal arbejdstid overstiger 40 dB, at ingen boliger i Rødbyhavn bliver udsat for støj fra produktionsområdet, der uden for normal arbejdstid overstiger 40 dB, og at boliger beliggende ved Færgevej, Ferdinand Jensensvej og Fælledvej ikke vil blive udsat for støj fra produktionsområdet, der uden for normal arbejdstid overstiger 40 dB. Det forventes, at camp-området til entreprenørernes bemanding kan blive udsat for støj, der uden for normal arbejdstid vil overstige 40 dB på udendørs arealer.

Baseret på beregningerne af støj fra produktionsområdet forventes det, at støj fra produktionsområdet uden for normal arbejdstid vil være op til 40 dB ved de nærmeste boliger og sommerhuse i omgivelserne. Det vurderes endvidere, at støjen uden for normal arbejdstid ikke vil overstige 35 dB i Rødbyhavn på grund af den større afstand til byområdet. Det vurderes desuden, at støjen fra produktionsområdet i tidsrum inden for normal arbejdstid ikke vil overstige Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for dagperioden på hverdage og lørdage i Rødbyhavn og ved enkeltliggende boliger i det åbne land.

Ud over den generelle støjpåvirkning, når produktionsområdet er i normal drift, kan der lejlighedsvis forekomme støj fra nedknusning af spild og kasseret betonproduktion i et betonknuseanlæg. Aktiviteten vil kun ske i dagtimerne, og det vurderes, at hyppigheden vil være så lille, at støjen er uden betydning for støjbelastningen af naboområderne.

Som en generel foranstaltning til begrænsning af støj fra produktionsområdet er der etableret en 10 meter høj jordvold omkring hele områdets afgræsning mod nord, øst og vest.

I den oprindelige miljøkonsekvensvurdering fra 2013 er det vurderet, at der ikke vil være bygningsskadelige vibrationer i anlægsfasen, da boliger i umiddelbar nærhed af anlægsområdet allerede er overtaget eller forventes at blive det. På det grundlag vurderes det, at et bevaret produktionsanlæg ikke giver anledning til bygningsskadelige vibrationer i omgivelserne. Af samme årsag forventes det heller ikke, at der vil forekomme mærkbare vibrationer i boliger, som kan give anledning til væsentlige gener.

8.6. Hydrografi og kystmorfologi

8.6.1. Hydrografi

Det fremgår af den oprindelige miljøkonsekvensvurdering, at der omkring selve beskyttelsesværkerne for arbejdshavnen vil være en tendens til reduktion i bølgeklimaet. Samme tendens vurderes at være gældende ved en bevarelse af produktionsområdet.

Virkningen på gennemstrømningen til Østersøen (opgjort ved Darss-tærsklen) er beregnet til 0,00 pct. for vandudveksling og -0,05 pct. for saltudveksling. Dette er en minimal og ubetydelig virkning. Projektændringen vil således ikke have nogen virkning på hydrografien eller følgevirkninger på de vandkemiske og biologiske forhold i Østersøen.

8.6.2. Kystmorfologi

Kysten omkring Rødbyhavn og produktionsområdet består af strande, klitter og klinger samt konstruktioner til kystbeskyttelse. Når ydermolerne bliver bevaret, og kystklingen på det nye landområde bliver afkortet, vil det fortsat give mindre påvirkninger af kystmorfologien øst for landvindingsområdet i form af erosion af stranden.

Bevarelsen af produktionsområdet indeholder to elementer, der i driftsfasen kan have indflydelse på kystmorfologien. Disse elementer er:

- Bevarelse af ydermolerne for arbejdshavn
- Afkortelse af kystklingen fra ca. 1.500 meter til ca. 1.000 meter.

Afkortelsen af kystklingen vil føre til en reduktion af sandtilførslen øst for landvindingsområdet. Frigivelsen af sand fra kystklingen vurderes i den oprindelige miljøkonsekvensvurdering at være ligeligt fordelt over klintens samlede længde, og afkortningen vurderes derfor at medføre en reduktion i sedimenttilførslen til kysten mod øst på ca. 1.700 m³ pr. år. Dermed øges underskuddet i sedimentbudgettet for kysten øst for landvindingsområdet fra 14.000 m³ pr. år til 15.700 m³ pr. år.

De bevarede ydermoler for arbejdshavnen vil give en øget påvirkning af bølgeforholdene langs de nærliggende kyststrækninger i forhold til referencescenariet. Denne påvirkning vurderes kun at være relevant for kysten øst for landvindingsområdet, idet havnemolerne vil forårsage en større blokering af bølger kommende fra vestlige retninger sammenlignet med en situation uden arbejdshavn. Ændringen i bølgeklimaet vil i sig selv ikke ændre på sedimentunderskuddet på kysten på 19.000 m³ pr. år, men vil i stedet i et tidsmæssigt perspektiv ændre fordelingen af det samlede erosionspres, således at et mindre erosionspres på strækningen længere mod øst fremrykkes i tid. Denne påvirkning vurderes at være væsentlig.

8.7. Stormflodssikring

Produktionsområdet og produktionsfaciliteterne er beskyttet mod højvande gennem Lollands kystdige, slusediger og en mobil stormflodssikring. Samlet set er anlægget beskyttet til kote +3,0 meter. Det er vurderet som tilstrækkeligt til at sikre området mod fremtidens højvandstande. For at sikre det bagvedliggende Lolland vurderes det nødvendigt at etablere et beredskab, som enten ved varsel om stormflod kan etablere en lukning af indkørslen til produktionsområdet til kote +3,8 meter, eller ved at der etableres en permanent hævnning af indkørslen til kote +3,8 meter.

8.8. Kumulative påvirkninger

Kumulative påvirkninger kan opstå, når et projekt påvirker miljøet i samspillet med andre projekter. De kumulative påvirkninger er vurderet for følgende andre projekter:

- Transporten og anvendelsen af tunnelelementer fra produktionsområdet
- Driften af Femern Bælt-forbindelsen
- Projekter som følge af udviklingsplanen for Lollands Sydkyst
- Den nye Storstrømsbro
- Højvandssikringen af Nakskov Fjord og Havn
- Hempel Fondens opkøb af området 'Saksfjed Inddæmning'
- Åge V. Jensens naturgenopretningsprojekt Søholt Storskov

I relation til landskab og friluftsliv er der som følge af bevarelsen af produktionsområdet identificeret væsentlige påvirkninger, som falder sammen med væsentlige påvirkninger fra Femern Bælt-forbindelsen, hvorfor disse projekter kumulativt også er vurderet til at give væsentlige påvirkninger. I afsnit 8.2.1 og 8.2.2 er der redegjort for afværgetiltag i relation til påvirkningen af bl.a. landskab og friluftsliv.

Øvrige negative kumulative påvirkninger er ikke vurderet som væsentlige på baggrund af geografiske afstande, forskellige typer af påvirkning eller på baggrund af konkrete vurderinger af omstændigheder redegjort for under de respektive afsnit.

9. Forholdet til EU-retten

9.1. VVM-direktivet

Projektændringen, som er forberedt til Folketingets vedtagelse efter denne lov, fremgår af beskrivelsen i lovforslagets almindelige bemærkninger. Projektændringens indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet i den supplerende miljøkonsekvensrapport, herunder vurderingen af projektets indvirkning på Natura 2000-områder.

Den supplerende miljøkonsekvensrapport er udarbejdet i overensstemmelse med de krav, som VVM-direktivet stiller til en almindelig miljøkonsekvensvurdering efter direktivet. Lovforslagets afsnit 8 indeholder en sammenfatning af de i miljøkonsekvensrapporten vurderede påvirkninger af miljøet. Der er endvidere gennemført høringer af myndigheder og offentligheden over den supplerende miljøkonsekvensrapport for projektet, som opfylder direktivets almindelige krav til sådanne høringer, herunder om inddragelse af offentligheden og myndigheder.

Med Folketingets vedtagelse samt stadfæstelse og ikrafttræden af lovforslaget bemyndiges Femern A/S til at gennemføre Femern Bælt-projektet i overensstemmelse med den ændrede beskrivelse af projektet. Anlægsloven med ændringen udgør dermed VVM-tilladelsen.

De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i VVM-direktivet som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU, for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage eller domstolsprøvelse.

9.2. Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet

I medfør af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (habitatdirektivet) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet) er der i Danmark udpeget en række særlige beskyttelsesområder (Natura 2000-områder).

Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at der i forbindelse med bl.a. anlægsprojekter og ændringer heraf skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området (konsekvensvurdering), hvis projektet efter en foreløbig vurdering (screening) rummer en sandsynlighed for at kunne påvirke området væsentligt. Hvis konsekvensvurderingen viser, at projektet kan skade Natura 2000-området (udpegningsgrundlaget), kan projektet ikke gennemføres, medmindre betingelserne i direktivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt.

Vedtagelsen af lovforslaget udgør godkendelsen af projektændringen i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og de nødvendige undersøgelser af projektets virkninger på Natura 2000-området skal derfor være gennemført inden lovforslagets vedtagelse, eventuelt i tilknytning til miljøkonsekvensvurderingsproceduren. Der er derfor i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af projektet udført de nødvendige vurderinger af projektets påvirkninger af Natura 2000-områder.

Som anført i afsnit 8 er det i miljøkonsekvensrapporten konstateret, at ingen Natura 2000-områder vil blive væsentligt påvirket af projektændringen.

Habitatdirektivets artikel 12-16 indeholder bestemmelser om beskyttelse af visse dyre- og plantearter, som er optaget på direktivets bilag IV (bilag IV-arter).

Efter habitatdirektivets artikel 12 skal medlemsstaterne træffe de nødvendige foranstaltninger til at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er omfattet af bilag IV, litra a) med forbud mod bl.a. forsætlig forstyrrelse af disse arter og beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder. En tilsvarende forpligtelse gælder efter artikel 13, for så vidt angår de plantearter, der er omfattet af bilag IV, litra b), og en tilsvarende beskyttelsesordning gælder efter fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og 9, for så vidt angår fugle, som i vild tilstand har deres naturlige ophold på medlemsstaternes område i Europa, hvor EU-traktaten finder anvendelse.

Habitatdirektivets artikel 12 og fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 er gennemført i dansk ret ved en række bestemmelser, herunder det generelle forbud i naturbeskyttelseslovens § 29 a og jagt- og vildtforvaltningslovens §§ 6 a og 7, som ikke fraviges ved dette lovforslag.

Som anført i afsnit 8 er det i miljøkonsekvensrapporten konstateret, at der ikke vil ske skade på bilag IV-arter.

9.3. Århus-konventionen

Lovforslaget lever op til kravene om klage eller domstolsprøvelse i bekendtgørelse nr. 10 af 13. marts 2003 af Århus-konvention af 25. juni 1998 om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet (Århus-konventionen). EU er kontraherende part under Århus-konventionen, og konventionen er derfor også gennemført i EU-retten, jf. herved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for offentlig deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337/EØF (det tidligere VVM-direktiv) og Rådets direktiv 96/61/EF af 24. september

1996 om integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening (det tidligere IPPC-direktiv), for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse.

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 2, skal enhver part under konventionen inden for rammerne af dens nationale lovgivning sikre, at medlemmer af den berørte offentlighed, som har tilstrækkelig interesse, har adgang til ved en domstol og/eller et andet ved lov etableret uafhængigt og upartisk organ at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver afgørelse, handling eller undladelse, der er omfattet af bestemmelserne i konventionens artikel 6. Hvad der udgør tilstrækkelig interesse, fastsættes i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler og i overensstemmelse med det mål at give den berørte offentlighed vid adgang til domstolsprøvelse inden for rammerne af konventionen. Ikke-statslige organisationer, der arbejder for at fremme miljøbeskyttelse, og som imødekommer alle krav efter national lovgivning, anses for at have tilstrækkelig interesse, jf. også konventionens artikel 2, stk. 5.

Reglerne om klage og domstolsprøvelse i forhold til miljøvurdering af konkrete projekter (VVM) er gennemført i EU-retten i artikel 11 i VVM-direktivet.

Det følger af Århus-konventionens artikel 9, stk. 3, at medlemmer af offentligheden, der opfylder eventuelle kriterier i national ret, skal have adgang til administrative eller retslige procedurer for at anfægte private personers og offentlige myndigheders handlinger eller undladelser, der er i strid med nationale bestemmelser, der vedrører miljøet. Denne forpligtelse, som ikke er gennemført i særskilte EU-regler, anses i relation til nærværende lovforslag også for at være opfyldt ved dansk rets almindelige adgang til at anlægge et civilt søgsmål.

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 4, skal procedurer omfattet af bestemmelsens stk. 2 og 3 stille tilstrækkelige og effektive retsmidler til rådighed, inklusive foreløbige retsmidler, hvor dette findes passende, der skal være rimelige og retfærdige, betimelige og ikke uoverkommeligt dyre.

Processen ved danske domstole forudsættes at leve op til kravene i Århus-konventionen og VVM-direktivet mv. Efter dansk praksis kan enhver, der har retlig interesse efter dansk rets almindelige regler, herunder også organisationer omfattet af Århus-konventionens artikel 2, stk. 5, således bl.a. indbringe spørgsmålet om en lovs forenelighed med EU-retten for de danske domstole. I lyset af EU-Domstolens dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien, vil retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af dette lovforslag, skulle påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

9.4. Vandrammedirektivet og Havstrategidirektivet

Det følger bl.a. af vandrammedirektivet, at medlemsstaterne skal forebygge forringelse af tilstanden for alle målsatte overfladevandområder og grundvandsforekomster og beskytte, forbedre og restaurere alle overfladevandområder og grundvandsforekomster med henblik på at opnå god økologisk og god kemisk tilstand for overfladevandområder og god kemisk og kvantitativ tilstand for grundvandsforekomster senest i 2015. Denne frist kan under visse betingelser forlænges for de enkelte vandforekomster til 2021, henholdsvis 2027. Fristforlængelse og grundlaget herfor skal fremgå af vandområdeplanen.

EU-Domstolen har i en principiel dom (C-461/13 Weser) fastslået, at der foreligger en forringelse af den økologiske tilstand af et overfladevandområde, hvis et eller flere kvalitetselementer (f.eks. ålegræs, klorofyl eller bundfauna) falder en klasse - f.eks. fra god til moderat tilstand - selvom det ikke betyder,

at hele vandområdet falder en klasse. Hvis vandområdet allerede befinder sig i den laveste klasse (dårlig tilstand), vil enhver yderligere forringelse af dette vandområde udgøre en forringelse i direktivets forstand. Det er sikret, at projektet ikke vil medføre varig eller midlertidig forringelse af tilstanden i målsatte vandforekomster eller hindre opfyldelsen af de fastsatte mål for forekomsterne i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

EU-Domstolen har i Association France Nature Environnement-dommen (C-525/20) endvidere fastslået, at også en midlertidig kortsigtet forringelse uden langsigtede konsekvenser kan udgøre en forringelse i vandrammedirektivets forstand.

Endvidere har EU-Domstolen i afgørelsen Land Nordrhein-Westfalen (C-535/18) fastslået, at principperne i afgørelsen C-461/13 om forringelse af tilstanden for overfladevandområder også gælder for grundvandsforekomster. Kravet er det samme, men vurderingen er forskellig afhængig af, hvorvidt der er tale om grundvand eller overfladevand.

Direktivet er bl.a. implementeret i dansk ret ved lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, med tilhørende bekendtgørelser. Bindende vandplanlægning for vandrammedirektivets anden planperiode 2015-21 er fastsat efter lov om vandplanlægning i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster, bekendtgørelse om overvågning af overfladevandets, grundvandets og beskyttede områders tilstand og om naturovervågning af internationale naturbeskyttelsesområder og bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter.

Det følger af havstrategidirektivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger - EU-tidende 2008 nr. L 164), at en god miljøtilstand i havmiljøet skal etableres eller fastholdes i alle medlemsstaters havområder senest i 2020. Som led i implementeringen af havstrategidirektivet udarbejdede regeringen i april 2018 sin anden havstrategi. Havstrategien beskriver god miljøtilstand og fastsætter miljømål for 11 forskellige deskriptorer. Det følger af § 18 i lov om havstrategi, at statslige, regionale og kommunale myndigheder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen er bundet af de miljømål, der er fastsat i havstrategien.

Havstrategiloven og Danmarks havstrategi omfatter alle havområder, herunder havbund og undergrund, på søterritoriet og i de eksklusive økonomiske zoner. Havstrategiloven finder imidlertid ikke anvendelse på havområder, der strækker sig ud til en sømil uden for basislinjen, i det omfang de er omfattet af vandplanlægningen efter lov om vandplanlægning og/eller indsatser, der indgår i en vedtaget Natura 2000-plan efter miljømålsloven. Havstrategien indeholder også en vurdering af de kumulative effekter fra presfaktorer på havmiljøet.

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.

Virkningerne af bevarelsen og den tidsforskudte nedtagning af produktionsområdet på de miljømål, der er fastsat i Danmarks Havstrategi, omfatter primært lokale og forbigående påvirkninger af havbunden og havbundens habitater. De lokale påvirkninger vurderes ikke at forhindre opnåelsen af en god miljøtilstand i det berørte havområde.

Bevarelsen af produktionsområdet medfører ikke nogen væsentlig påvirkning af vandmiljøet. Der vil således ikke være nogen påvirkning af elementer, som har betydning for tilstanden for overfladevandområder eller grundvandsforekomster. Det vurderes, at bevarelsen ikke vil hindre opfyldelsen af vandområdeplanernes målsætninger, jf. bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsfore-

komster. Vurderingen viser ingen påvirkning af tilstanden i forhold til vandområdeplan 2015–2021 og vandområdeplan 2021–2027 (eller senere planer) for området.

Danmark har pligt til at sikre et sundt havmiljø. Det sker via EU's Havstrategidirektiv, som har til formål at fastholde eller etablere "God miljøtilstand" i alle europæiske havområder.

God miljøtilstand bliver vurderet i forhold til elleve såkaldte deskriptorer, der beskriver væsentlige karakteristika for påvirkninger af havet, dets tilstand og påvirkningen fra menneskelige aktiviteter. Da der ikke vil være nogen påvirkning af de deskriptorer og miljømål, der er fastsat i Danmarks Havstrategi, vurderes det, at bevarelsen af produktionsområdet ikke vil forhindre opnåelsen af en god miljøtilstand i det berørte havområde.

10. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 10. juli 2023 til den 18. august 2023 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, Trafikstyrelsen, Sund & Bælt Holding A/S, Advokatsamfundet, Andel Energi A/S, BAT-Kartellet, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Sportsfiskerforbund, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dansk Erhverv, DI, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Danske Boligadvokater, Danske Havne, Danske Havnevirksomheder, Danske Regioner, Datatilsynet, Energiklagenævnet, Energinet, Energitilsynet, Erhvervsstyrelsen, Fagbevægelsens Hovedorganisation, Friluftsrådet, Fritidshusejernes Landsforening, Kommunernes Landsforening, Lalandia, Lolland Kommune, Parcelhusejernes Landsforening, Region Sjælland, Ørsted A/S og 3F.

11. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen

Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Bevarelse af produktionsområdet vil samlet set have en potentiel positiv betydning for klimaet i forhold til referencescenariet. Vurderingen bygger på, at det undgås at opføre og nedtage et nyt, tilsvarende produktionsområde et andet sted.	Udledningen af drivhusgasser fra driften af produktionsområdet vil lokalt kunne få en mindre betydning for Lollands Kommunes mulighed for at nå kommunens reduktionsmål i 2030.
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Produktionsområdet vil fortsat præge det lokale landskab. Ændringen som følge af bevarelsen af produktionsområdet vurderes som ubetydelig og ikke væsentlig. Den største påvirkning af friluftslivet sker som følge af den langvarige arealinddragelse, som i udgangspunktet reducerer arealet til friluftslivet væsentligt. Bevarelsen af produktionsområdet vil dog ikke medføre væsentlige ændringer af påvirkningen af friluftslivet.
Forholdet til EU-retten	De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i VVM-direktivet som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU, for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage eller domstolsprøvelse. Lovforslaget lever derudover op til kravene om klage eller domstolsprøvelse i bekendtgørelse nr. 10 af 13. marts 2003 af Århus-Konvention af 25. juni 1998 om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet (Århus-konventionen).	

Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i	Ja	Nej
		X

EU-regulering (sæt X)		
--------------------------	--	--

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Ifølge anlægsloven, herunder navnlig §§ 1 og 8 samt forarbejderne hertil, har det været en grundlæggende forudsætning for Femern Bælt-projektet og dermed for Folketingets godkendelse heraf, at produktionsområdet og produktionsfaciliteterne er midlertidige og skal nedtages efter anlægsfasens afslutning, hvorefter produktionsområdet skal reableres. Der henvises til Folketingstidende 2014-15 (1. samling), tillæg A, L 141 som fremsat, s. 22-23 ff. Produktionsfaciliteterne kan derfor ikke bevares uden en lovændring.

Det foreslås i § 1 a, stk. 1, at Sund & Bælt Holding A/S kan bevare produktionsområdet og de produktionsfaciliteter, der er opført til brug for fremstilling af tunnelelementer til den faste forbindelse over Femern Bælt, efter at fremstillingen af sådanne tunnelelementer er afsluttet, samt til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik herpå. Kort over området med angivelse af de omhandlede produktionsfaciliteter fremgår af lovens bilag 8.

Når Sund & Bælt Holding A/S bemyndiges til at bevare produktionsområdet og de produktionsfaciliteter, der er opført til brug for fremstilling af tunnelelementer til den faste forbindelse over Femern Bælt, efter at fremstillingen af tunnelelementer til dette er afsluttet, indebærer det, at produktionsområdet og produktionsfaciliteterne kan bruges til for eksempel andre fremtidige anlægsprojekter.

Det vil være op til ejeren af faciliteterne, hvilke faciliteter der efter anlægsfasen for den faste forbindelse over Femern Bælt vil skulle bevares for fremtiden. Bestemmelsen indebærer således ikke en pligt for ejeren til at bevare og vedligeholde alle faciliteter uden hensyn til, hvilke faciliteter der vil kunne være brug for i forbindelse med fremtidige anlægsprojekter. Femern A/S skal ikke eje faciliteterne, efter at anlægsarbejdet er afsluttet, men overdrage faciliteterne til en permanent ejer, som kan være Sund & Bælt Holding A/S, herunder et selskab ejet af Sund & Bælt Holding A/S.

Sund & Bælt Holding A/S betaler Femern A/S for, at Sund & Bælt Holding A/S overtager produktionsområdet og produktionsfaciliteterne, hvorefter en eventuel påvirkning af Femern Bælt-forbindelsens økonomi vil blive neutraliseret ved overdragelsen. 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.

Det foreslås i § 1 a, stk. 2, at Femern A/S skal foretage de dispositioner, som er nødvendige for, at Sund & Bælt Holding A/S kan bevare produktionsområdet og de opførte produktionsfaciliteter som nævnt i stk. 1.

Det foreslås, at Sund & Bælt Holding A/S bemyndiges til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på at bevare produktionsområdet og de produktionsfaciliteter, der er opført til brug for fremstilling af tunnelelementer til den faste forbindelse over Femern Bælt, efter at fremstillingen af tunnelelementer til dette er afsluttet. Dette vil for eksempel være i forhold til de dispositioner, Sund & Bælt Holding A/S vil skulle foretage i forbindelse med det fremtidige ejerskab af produktionsområdet og

produktionsfaciliteterne, herunder efter transportministerens beslutning om at stifte et selskab, som har til formål at indtræde som den fremadrettede ejer af tunnelementfabrikken og de forberedelser, der ligger forud herfor.

Dette vil blandt andet indebære, at Femern A/S overholder det kontraktligt aftalte, herunder i forhold til den betingede tillægsaftale, som Femern A/S den 30. juni 2022 indgik med FLC om at bevare og overtage produktionsfaciliteterne og produktionsområdet, når produktionen af tunnelementer til Femern Bælt-forbindelsen er afsluttet. Tillægsaftalen er betinget af, at der opnås lovhjemmel til, at Femern A/S bevarer produktionsområdet. Bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne overgår herefter ifølge det foreslåede til Sund & Bælt Holding A/S.

Det følger af anlægslovens § 7, at anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. dog §§ 8 og 9.

Det foreslås i § 1 a, stk. 3, at bevarelse af produktionsområdet og de opførte produktionsfaciliteter efter stk. 1 skal ske inden for rammerne af de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger af bevarelse af produktionsområdet og de opførte produktionsfaciliteter.

Ved bekendtgørelse nr. 309 af 16. marts 2023 om delegation af kompetencen i kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v. til Femern A/S, i medfør af § 17 r, stk. 1, i lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v., som ændret ved lov nr. 434 af 16. marts 2021, blev det fastsat, at Femern A/S bemyndiges til at udøve de beføjelser, som Vejdirektoratet er tillagt efter kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v. eller regler fastsat i medfør af samme kapitel, i forbindelse med bevarelse af tunnelementfabrikken, som etableres i Rødbyhavn på Lolland i forbindelse med Femern Bælt-forbindelsen, jf. § 1. Af bekendtgørelsens § 2 fremgår det, at ved projekter, som skal tillades ved vedtagelse af en anlægslov, varetager Trafikstyrelsen de nødvendige myndighedsopgaver.

Folketingets meddelelse om vedtagelse samt stadfæstelse og ikrafttrædelse af lovforslaget vil herefter udgøre godkendelsen af de udførte miljøkonsekvensvurderinger til bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne efter § 1 a.

Det foreslåede vil indebære, at det ikke alene er anlægsprojektet, som skal gennemføres inden for rammerne af de herfor udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, men at bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne på samme vis skal gennemføres inden for rammerne af de herfor udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet.

Det følger af anlægslovens § 8, at ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet, ikke må påbegyndes uden tilladelse fra Trafikstyrelsen, jf. § 46.

Det foreslås i § 1 a, stk. 4, at ved bevarelsen af produktionsområdet og de opførte produktionsfaciliteterne efter stk. 1 udfører Sund & Bælt Holding A/S afværgeforanstaltninger i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger af bevarelse af produktionsområdet og de opførte produktionsfaciliteter.

Det foreslåede vil indebære, at Sund & Bælt Holding A/S er forpligtet til at iværksætte afværgeforanstaltninger i det omfang, det er nødvendigt for at modvirke eventuel skadelig virkning som følge af bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne.

I miljøkonsekvensrapporten er beskrevet de afværgeforanstaltninger, som iværksættes.

Omfattet er navnlig tunnelementfabrikken, arbejdshavnen, oplagspladser og camp/beboelsesområdet, herunder blandt andet haller til præfabrikation af armering, haller til støbning af betonelementerne,

cementsiloer, lagerhaller, oplag af materialer til betonfremstilling, kontorbygninger, parkeringspladser og mandskabsfaciliteter, jf. også afsnit 3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Der henvises til afsnit 1, 2, 3.1 og 8 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 2

Det følger af anlægslovens § 12, stk. 1, at udførelse af arbejder efter §§ 1, 2 og 11 i denne lov ikke kræver dispensation eller tilladelse efter § 50 og § 65, stk. 1-3, jf. kapitel 2, i lov om naturbeskyttelse, og § 35, stk. 1, i lov om planlægning.

Det foreslås, at der i § 12, stk. 1, ændres »§50 og« til: »§ 50,«, og », jf. kapitel 2,« ændres til: »og § 65 b, stk. 1,«.

Det foreslåede vil indebære, at anlægsloven vil blive tilpasset ændringerne af naturbeskyttelsesloven, men indebærer ingen indholdsmæssige ændringer i forhold til, hvilke regler der er omfattet af undtagelsen.

Der henvises til afsnit 3.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Det foreslåede i § 12, stk. 4, er en ny bestemmelse i anlægsloven, hvorfor der ikke findes gældende ret herom i anlægsloven.

Det foreslås i § 12, stk. 4, at byggelovens § 16, stk. 1, om byggetilladelse og bygningsreglementet ikke finder anvendelse i forhold til det produktionsområde og de produktionsfaciliteter, der opføres til etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt, samt i forbindelse med de nødvendige aktiviteter til bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne efter §§ 1 og 1 a.

Det foreslåede vil indebære, at det produktionsområde og de produktionsfaciliteter, der opføres til etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt samt i forbindelse med nødvendige aktiviteter til bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne, ikke udløser krav om byggetilladelse og overholdelse af bygningsreglementet. Kommunen skal således ikke foretage nogen byggesagsbehandling som følge af, at produktionsfaciliteterne har ændret karakter fra at være midlertidige til at skulle bevares. Derudover foreslås det, at ombygninger af de anlæg, der er opført som midlertidige til brug for anlæggelsen af Femern Bælt-forbindelsen, heller ikke fremadrettet udløser krav om byggetilladelse efter byggelovens § 16, stk. 1, og overholdelse af bygningsreglementet. Det er ikke hensigten med ændringen, at eventuelle fremtidige nye bebyggelser, tilbygninger, ombygninger, ændringer eller lignende af produktionsområdet eller produktionsfaciliteterne, der går ud over bevarelsen af produktionsområdet eller produktionsfaciliteterne, der opføres til etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt, skal omfattes af disse undtagelser. Såfremt der sker eventuelle fremtidige nye bebyggelser, tilbygninger, ændringer eller lignende af produktionsområdet eller produktionsfaciliteterne, som omfattes af de omhandlede bestemmelser i byggeloven og bygningsreglementet, vil dette kunne udløse krav om byggetilladelse og overholdelse af bygningsreglementet.

Det foreslås i § 12, stk. 5, at lov om elforsyning ikke finder anvendelse på Femern A/S' elforsyningsaktiviteter til jernbanedrift.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at Femern A/S ligesom Banedanmark er undtaget fra elforsyningsloven, for så vidt angår jernbanedriften på Femern Bælt-forbindelsen.

Det foreslås i § 12, stk. 6, at transportministeren fastsætter nærmere regler for Femern A/S' elforsyningsaktiviteter.

Det foreslåede vil indebære, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler for Femern A/S' elforsyningsvirksomhed.

Der henvises til afsnit 3.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

Det følger af anlægslovens § 12, stk. 1, at udførelse af arbejder efter §§ 1, 2 og 11 i denne lov ikke kræver dispensation eller tilladelse efter § 50 og § 65, stk. 1-3, jf. kapitel 2 i lov om naturbeskyttelse, og § 35, stk. 1, i lov om planlægning.

Bestemmelserne i § 12, stk. 1 og 2, har til formål at skabe klarhed om forholdet mellem anlægsloven og de regler i natur- og miljølovgivningen, der stiller krav om tilladelse mv. inden foretagelse af fysiske dispositioner i det åbne land samt på og nær visse naturtyper og dyre- og plantearter. Bestemmelserne finder alene anvendelse i anlægsfasen af projektet, som i denne sammenhæng defineres som fasen ind til to år efter indvielsen af kyst til kyst-projektet.

Det foreslås i § 12 a, stk. 1, at arbejder efter § 1 a ikke kræver dispensation eller tilladelse efter regler nævnt i § 12, stk. 1.

Det vil betyde, at der ved bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne efter den foreslåede § 1 a, jf. lovforslagets § 1, nr. 1, vil gælde de samme undtagelser, som gjaldt ved etableringen af forholdene.

Ændringen vil således indebære, at de gældende bestemmelser udvides til også at omfatte den fysiske bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne, som derfor ikke udløser krav om dispensationer, tilladelser eller andet efter den omhandlede lovgivning. Det er ikke hensigten med ændringen, at eventuel fremtidig udførelse af arbejder og aktiviteter, der går ud over bevarelsen af produktionsområdet eller produktionsfaciliteterne, der opføres til etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt, skal omfattes af disse undtagelser. Såfremt der sker eventuel fremtidig udførelse af arbejder og aktiviteter, der går ud over bevarelsen af produktionsområdet eller produktionsfaciliteterne, der opføres til etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt, som omfattes af de omhandlede bestemmelser, vil dette kunne udløse krav om planer, dispensationer, tilladelser eller andet efter den omhandlede lovgivning.

Der henvises til afsnit 3.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det følger af anlægslovens § 12, stk. 2, at reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, §§ 20, 22 og 26 a i lov om naturbeskyttelse, kapitel 4 i bekendtgørelse om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt, §§ 8-13 og 26-28 i lov om skove, kapitel 8 og 8 a i museumsloven, lov om landbrugsejendomme og kapitel 1 a-4 i lov om kystbeskyttelse, ikke finder anvendelse ved udførelse af arbejder efter §§ 1, 2 og 11 i denne lov.

Bestemmelserne i § 12, stk. 1 og 2, har til formål at skabe klarhed om forholdet mellem anlægsloven og de regler i natur- og miljølovgivningen, der stiller krav om tilladelse mv. inden foretagelse af fysiske dispositioner i det åbne land samt på og nær visse naturtyper og dyre- og plantearter. Bestemmelserne finder alene anvendelse i anlægsfasen af projektet, som i denne sammenhæng defineres som fasen ind til to år efter indvielsen af kyst til kyst-projektet.

Det foreslås i § 12 a, stk. 2, at regler nævnt i § 12, stk. 2, ikke finder anvendelse ved udførelse af arbejder efter § 1 a.

Det vil betyde, at der ved bevarelse af produktionsfaciliteterne efter den foreslåede § 1 a, jf. lovforslagets § 1, nr. 1, vil gælde de samme undtagelser, som gjaldt ved etableringen af forholdene.

Ændringen vil således indebære, at de gældende bestemmelser udvides til også at omfatte den fysiske bevarelse af produktionsfaciliteterne, som derfor ikke udløser krav om planer, dispensationer, tilladelser eller andet efter den omhandlede lovgivning. Det er ikke hensigten med ændringen, at eventuel fremtidig udførelse af arbejder og aktiviteter, der går ud over bevarelsen af produktionsområdet eller produktionsfaciliteterne, der opføres til etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt, skal omfattes af disse undtagelser. Såfremt der sker eventuel fremtidig udførelse af arbejder og aktiviteter, der går ud over bevarelsen af produktionsområdet eller produktionsfaciliteterne, der opføres til etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt, som omfattes af de omhandlede bestemmelser, vil dette kunne udløse krav om planer, dispensationer, tilladelser eller andet efter den omhandlede lovgivning.

Der henvises til afsnit 3.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 5

Det fremgår af anlægslovens § 13, stk. 1, at kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet, jf. §§ 1 og 2, som træffes efter byggeloven, lov om jagt og vildtforvaltning, lov om naturbeskyttelse, lov om vandløb, dog undtaget kapitel 13, lov om skove, lov om vandforsyning m.v., lov om kystbeskyttelse, lov om miljøbeskyttelse og lov om råstoffer og regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

Det foreslås, at der i § 13, stk. 1, indsættes efter »jf. §§ 1 og 2,«: »og bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne, jf. § 1 a,« og efter »jf. dog stk. 2«: » og 3«.

Den foreslåede ændring vil indebære, at det samme gælder for eventuelle afgørelser i forbindelse med bevarelsen af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne.

Til nr. 6

Det følger af anlægslovens § 13, stk. 2, at kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet i henhold til de i stk. 1 nævnte love kan påklages af Femern A/S og A/S Femern Landanlæg til transportministeren.

Det foreslås i § 13, at der efter stk. 2 indsættes et nyt stk. 3, om at kommunalbestyrelsens afgørelser i henhold til de i stk. 1 nævnte love kan påklages til transportministeren. Stk. 3-6 bliver herefter stk. 4-7.

Den foreslåede ændring vil indebære, at de i § 13, stk. 1 nævnte afgørelser ikke vil kunne påklages til anden administrativ myndighed. Dog kan kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne i henhold til de i stk. 1 nævnte love påklages til transportministeren.

Til nr. 7

Det følger af anlægslovens § 13, stk. 3, at transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de i stk. 1 nævnte love i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet.

Det foreslås, at det i § 13, stk. 3, der bliver stk. 4, indsættes efter »anlægsprojektet«: »eller bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne«.

Den foreslåede ændring af bestemmelsen i § 13, stk. 4, vil indebære, at det samme gælder, for så vidt angår sager, der vedrører bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne.

Til nr. 8

Det følger af anlægslovens § 13, stk. 4, at transportministerens afgørelse i klagesager efter stk. 2 og i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter stk. 3, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Det foreslås, at det i § 13, stk. 4, der bliver stk. 5, indsættes efter »stk. 2«: »og 3«, og »stk. 3« ændres til: »stk. 4«.

Den foreslåede ændring af bestemmelsen i stk. 5 vil indebære, at det samme vil gøre sig gældende for sager, hvor der er klaget til transportministeren, og det er en konsekvens af, at der i bestemmelsen indsættes et nyt stk. 3.

Til nr. 9

Det fremgår af anlægslovens § 13, stk. 6, at transportministeren til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 og 3 kan fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de i stk. 1 nævnte love, inden for den pågældende kommune.

Det foreslås, at der i § 13, stk. 6, der bliver stk. 7, foretages en ændring, så »stk. 2 og 3« ændres til: »stk. 2-4«.

Den foreslåede ændring af bestemmelsen i stk. 7 vil indebære, at det samme vil gøre sig gældende for sager, hvor der er klaget til transportministeren, og er en konsekvens af, at der i bestemmelsen indsættes et nyt stk. 3.

Til nr. 10

Det følger af anlægslovens § 27, at transportministeren bemyndiges til ved ekspropriation at erhverve arealer og rettigheder, der er nødvendige for anlæg og drift af anlægsprojektet nævnt i §§ 1 og 2 eller ændringer heraf samt etablering af klimarelaterede afværgeforanstaltninger.

Det foreslås i § 27, at der efter stk. 3 indsættes et nyt stk. 4, om at transportministeren bemyndiges til ved ekspropriation at erhverve de arealer og rettigheder, der er nødvendige for bevarelse af produktionsområdet og de opførte produktionsfaciliteter, jf. § 1 a. Stk. 4 bliver herefter stk. 5.

Den foreslåede bestemmelse i § 27, stk. 4 vil indebære, at transportministeren bemyndiges til at foretage ekspropriation til brug for bevarelse af produktionsområdet. Baggrunden for bestemmelsen er, at Femern A/S ikke ejer hele produktionsområdet, men råder midlertidigt over nogle arealer i henhold til gældende bestemmelser herom.

Bestemmelsen vil indebære, at Femern A/S kan indgå aftale om permanent overtagelse af arealer i produktionsområdet, som Femern A/S ikke allerede ejer, og at der om nødvendigt kan ske ekspropriation.

Ekspropriation skal ske efter reglerne herom i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Idet ekspropriation vil ske med henblik på bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne mv. til brug for andre statslige infrastrukturprojekter, er der efter Transportministeriets opfattelse tale om et formål, som har offentlig karakter og derfor ligger inden for almenvellet. De øvrige krav til ekspropriation skal også være opfyldt, herunder kravet om tidsmæssig aktualitet.

Der henvises til afsnit 3.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 11

Det foreslås, at som *bilag 8* indsættes bilag 1 til denne lov.

Bilaget viser camp/beboelsesfaciliteter, betonelementfabrik (tunnelementfabrik), oplagsplads og arbejdsplads, som er beliggende inden for den rødstiplede linje. Sejlrenden til arbejdspladsen er beliggende inden for den blåstiplede linje.

Til § 2

Til nr. 1

Det følger af lov om Sund og Bælt Holding A/S, § 8, stk. 1, at vedtægterne for Sund & Bælt Holding A/S, A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen og ændringer i disse skal godkendes af transportministeren.

Af bestemmelsens stk. 2 følger det, at transportministeren om spørgsmål af væsentlig betydning kan give de aktieselskaber, der er nævnt i stk. 1, generelle eller specielle instrukser for udøvelsen af deres virksomhed.

Det foreslås i § 8 a, at transportministeren kan bemyndige Sund & Bælt Holding A/S eller et selskab ejet af Sund & Bælt Holding A/S til at stifte et selskab, som har til formål at indtræde som ejer af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne ved Rødbyhavn, jf. § 1 a, stk. 1.

Bestemmelsen vil indebære, at transportministeren kan bemyndige Sund & Bælt Holding A/S eller et selskab ejet af Sund & Bælt Holding A/S til at stifte et datterselskab, som skal overtage ejerskabet af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne, i koncernen.

Det er forventningen, at Sund & Bælt Holding A/S vil forberede forvaltningen af det kommende selskab og i den forbindelse udarbejde en organiseringsmodel for det fremtidige ejerskab og den fremtidige drift af produktionsfaciliteterne. Den nærmere organiseringsmodel skal godkendes af Sund & Bælt Holding A/S.

Der er forskellige løsninger til en mulig model for det fremtidige ejerskab, f.eks. via en fraspaltning af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne fra Femern A/S og overdragelse heraf til et andet selskab i koncernen. Der kan også ske en aktivoverdragelse, fusion eller indskud af produktionsfaciliteterne som apportindskud i et nyt selskab. Uagtet hvilken model der vælges, vil overdragelsen ske inden for selskabslovens almindelige regler og uden nogen former for statsstøtte i det nye selskab.

Selskabet vil blive stiftet og forvaltet i overensstemmelse med den almindelige selskabslovgivning, i det omfang denne ikke er fraveget i medfør af dette lovforslag eller i medfør af lov om Sund og Bælt Holding A/S i øvrigt, jf. § 9 i lov om Sund og Bælt Holding A/S.

Ejerskabet af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne vil først overgå fra Femern A/S til det

nye selskab, når transportministeren træffer beslutning herom, hvilket som udgangspunkt vil være, når produktionsområdet og produktionsfaciliteterne har udtjent deres formål i relation til anlæggelsen af Femern Bælt-forbindelsen.

Efter selskabsloven ville godkendelsen skulle foretages af generalforsamlingen. Det er hensigten, at det i vedtægterne nærmere kan fastlægges, i hvilket omfang væsentlige beslutninger skal godkendes af Sund & Bælt Holding A/S, førend de effektueres.

I forbindelse med at selskabet stiftes, vil bestyrelsen i Sund & Bælt Holding A/S skulle godkende selskabets vedtægter, ligesom bestyrelsen i Sund & Bælt Holding A/S skal godkende eventuelle senere ændringer af vedtægterne.

I henhold til gældende ret skal transportministeren allerede godkende vedtægter og ændringer heri, for så vidt angår Sund & Bælt Holding A/S, A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen, A/S Femern Landanlæg og Femern A/S.

Staten har kontrol over selskabet og dermed produktionsområdet og produktionsfaciliteterne. Det vil for eksempel kræve bestyrelsen i Sund & Bælt Holding A/S' godkendelse, hvis produktionsfaciliteterne overdrages til andre selskaber i koncernen eller skal sælges helt eller delvist til tredjemand. Hensigten er ikke, at Sund & Bælt Holding A/S skal gribe ind i selskabets daglige drift, men bestemmelsen omfatter alle tilfælde, hvor der skal træffes beslutning om forhold, som har betydning for statens indflydelse, og hvordan produktionsområdet og produktionsfaciliteterne stilles til rådighed for statslige projekter. Det overordnede ansvar for ledelsen af selskabet vil fortsat bero hos bestyrelsen i selskabet.

Det er forventningen, at Sund & Bælt Holding A/S i samarbejde med Transportministeriet vil udarbejde en organisationsmodel for forvaltningen af ejerskabet i forlængelse af, at ejerskabet af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne overgår til selskabet, som stiftes i henhold til stk. 1, jf. også de særlige bemærkninger til det foreslåede § 8 a, stk. 1.

Til nr. 2

Det følger af lov om Sund og Bælt Holding A/S, § 10, stk. 5, at Sund & Bælt Holding A/S, A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen, Femern A/S og A/S Femern Landanlæg ikke må udstede garantier for de forpligtelser, der påhviler selskaberne nævnt i §§ 5-7.

Det foreslås i § 10, stk. 5, at der efter »§§ 5-7« indsættes: »og 8 a«.

Det foreslåede vil indebære, at Sund & Bælt Holding A/S, A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen, Femern A/S og A/S Femern Landanlæg ikke må udstede garantier for selskabet, der er stiftet i medfør af § 8 a.

Det foreslåede vil indebære, at selskabet, der er stiftet i medfør af § 8 a, på linje med selskaberne i §§ 5-7 skal drives på forretningsmæssigt grundlag.

Til § 3

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende. Dette foreslås på baggrund af, at forligskredsen den 23. juni 2022 godkendte, at Femern A/S kunne indgå en betinget tillægsaftale med entreprenørkonsortiet FLC om at bevare og overtage produktionsområdet, når produktionen af tunnelelementer til Femern Bælt-forbindelsen er afsluttet. Femern A/S indgik den 30. juni 2022 en betinget tillægsaftale med FLC. Tillægsaftalen er betinget af, at der opnås lovhjemmel til, at Femern A/S bevarer

produktionsområdet. Det er i tillægsaftalen aftalt, at dette skal ske inden den 31. december 2023, hvorfor loven skal være trådt i kraft inden denne dato, da det er en betingelse for aftalens gennemførelse.

Regler udstedt i medfør af § 13, stk. 3, i anlægsloven forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af § 13, stk. 4, i anlægsloven, jf. denne lovs § 1, nr. 7.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I lov nr. 575 af 4. maj 2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, som ændret ved lov nr. 792 af 4. maj 2021, foretages følgende ændringer:

§ 1. ---

1. Efter § 1 indsættes:

»§ 1 a. Sund & Bælt Holding A/S kan bevare produktionsområdet og de produktionsfaciliteter, der er opført til brug for fremstilling af tunnelelementer til den faste forbindelse over Femern Bælt, efter at fremstillingen af sådanne tunnelelementer til dette er afsluttet, samt til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik herpå. Kort over området med angivelse af de omhandlede produktionsfaciliteter fremgår af lovens bilag 8.

Stk. 2. Femern A/S skal foretage de dispositioner, som er nødvendige for at Sund & Bælt Holding A/S kan bevare produktionsområdet og de opførte produktionsfaciliteter.

Stk. 3. Bevarelse af produktionsområdet og de opførte produktionsfaciliteter efter stk. 1 skal ske inden for rammerne af de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger af bevarelse af produktionsområdet og de opførte produktionsfaciliteter.

Stk. 4. Ved bevarelsen af produktionsområdet og de opførte produktionsfaciliteter efter stk. 1, udfører Sund & Bælt Holding A/S afværgeforanstaltninger i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger af bevarelse af produktionsområdet og de opførte produktionsfaciliteter.«

§ 12. Udførelse af arbejder efter §§ 1, 2 og 11 i denne lov kræver ikke dispensation eller tilladelse efter § 50 og § 65, stk. 1-3, jf. kapitel 2, i lov om naturbeskyttelse og § 35, stk. 1, i lov om planlægning.

2. I § 12, stk. 1, ændres »§ 50 og« til: »§ 50,«, og », jf. kapitel 2,« ændres til: »og § 65 b, stk. 1,«.

Stk. 2. Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, §§ 20, 22 og 26 a i lov om naturbeskyttelse, kapitel 4 i bekendtgørelse om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt, §§ 8-13 og 26-28 i lov om skove, kapitel 8 og 8 a i museumsloven, lov om landbrugsejendomme og kapitel 1 a-4 i lov om kystbeskyttelse finder ikke anvendelse ved udførelse af arbejder efter §§ 1, 2 og 11 i denne lov.

Stk. 3. ---

§ 12. ---

§ 13. Kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet, jf. §§ 1 og 2, som træffes efter byggeloven, lov om jagt og vildtforvaltning, lov om naturbeskyttelse, lov om vandløb, dog undtaget kapitel 13, lov om skove, lov om vandforsyning m.v., lov om kystbeskyttelse, lov om kystbeskyttelse og lov om råstoffer og regler udstedt i medfør af disse love, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

3. I § 12 indsættes som *stk. 4-6*:

»**Stk. 4.** Byggelovens § 16, stk. 1, om byggetilladelse og bygningsreglementet finder ikke anvendelse i forhold til det produktionsområde og de produktionsfaciliteter, der opføres til etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt, samt i forbindelse med de nødvendige aktiviteter til bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne efter §§ 1 og 1 a.

Stk. 5. Lov om elforsyning finder ikke anvendelse på Femern A/S' elforsyningsaktiviteter til jernbanedrift.

Stk. 6. Transportministeren fastsætter nærmere regler for Femern A/S' elforsyningsaktiviteter.«

4. Efter § 12 indsættes:

» **§ 12 a.** Arbejder efter § 1 a kræver ikke dispensation eller tilladelse efter regler nævnt i § 12, stk. 1.

Stk. 2. Regler nævnt i § 12, stk. 2, finder ikke anvendelse ved udførelse af arbejder efter § 1 a.«

5. I § 13, *stk. 1*, indsættes efter »jf. §§ 1 og 2,«: »og bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne, jf. § 1 a,«, og efter »jf. dog stk. 2«: » og 3«.

Stk. 2. ---

6. I § 13 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»*Stk. 3.* Kommunalbestyrelsens afgørelser i henhold til de i stk. 1 nævnte love kan påklages til transportministeren.«

Stk. 3-6 bliver herefter stk. 4-7.

Stk. 3. Transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de i stk. 1 nævnte love i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet.

7. I § 13, *stk. 3*, der bliver *stk. 4*, indsættes efter »anlægsprojektet«: »eller bevarelse af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne«.

Stk. 4. Transportministerens afgørelse i klagesager efter stk. 2 og i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter stk. 3, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

8. I § 13, *stk. 4*, der bliver *stk. 5*, indsættes efter »stk. 2«: »og 3«, og »stk. 3« ændres til: »stk. 4«.

Stk. 5. ---

Stk. 6. Transportministeren kan til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 og 3 fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de i stk. 1 nævnte love, inden for den pågældende kommune.

9. I § 13, *stk. 6*, der bliver *stk. 7*, ændres »stk. 2 og 3« til: »stk. 2-4«.

§ 27. ---

Stk. 2. ---

10. I § 27 indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:

Stk. 3. ---

»*Stk. 4.* Transportministeren bemyndiges til ved ekspropriation at erhverve de arealer og rettigheder, der er nødvendige for bevarelse af produktionsområdet og de opførte produktionsfaciliteter, jf. § 1 a.«

Stk. 4. ---

Stk. 4 bliver herefter *stk. 5*.

§ 2

I lov nr. 588 af 24. juni 2005 om Sund og Bælt Holding A/S, som ændret ved blandt andet lov nr. 1739 af 27. december 2016 og senest ved lov nr. 808 af 9. juni 2020 foretages følgende ændringer:

§ 8. Vedtægterne for Sund og Bælt Holding A/S, A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen og ændringer i disse skal godkendes af transport- og energiministeren.

Stk. 2. Transport- og energiministeren kan om spørgsmål af væsentlig betydning give de aktieselskaber, der er nævnt i stk. 1, generelle eller specielle instrukser for udøvelsen af deres virksomhed.

1. Efter § 8 indsættes:

»§ 8 a. Transportministeren kan bemyndige Sund & Bælt Holding A/S eller et selskab ejet af Sund & Bælt Holding A/S til at stifte et selskab, som har til formål, at indtræde som ejer af produktionsområdet og produktionsfaciliteterne ved Rødbyhavn, jf. § 1 a, stk. 1«.

§ 10. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. ---

Stk. 4. ---

Stk. 5. Sund og Bælt Holding A/S, A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen, Femern A/S og A/S Femern Landanlæg må ikke udstede garantier for de forpligtelser, der påhviler selskaberne nævnt i §§ 5-7.

2. I § 10, stk. 5, indsættes efter »§§ 5-7«: »og 8 a«.