

FEMERN-FORBINDELSEN

- en mulighed for Lolland Kommune

2013

Lars Aue
Mads Witt-Nielsen

Aalborg Universitet

1 Forord

Nærværende rapporten er udarbejdet af projektgruppen L10LMKBH-01, bestående af undertegnede, Mads Erik Witt-Nielsen og Lars Aue; landinspektørstuderende ved 4. semester af kandidatspecialiseringen i Land Management på Aalborg Universitet i København under School of Architecture, Design and Planning.

Projektet er udarbejdet i perioden 1. februar til 11. juli 2013 på baggrund af studievejledningen for Land Management 4. semester, som kan hentes på hjemmesiden sadb.moodle.aau.dk.

I forbindelse med projektet har Marianne Sørensen, ambassadechef for organisationen Embassy of Lolland, beredvilligt stillet sig til rådighed. Projektgruppen ønsker ved denne lejlighed at takke hende.

Projektgruppen har gennem projektet modtaget vejledning fra Karin Haldrup, Landinspektør, PhD og adjunkt ved Inst. for Planlægning, Aalborg Universitet København. Også i denne retning ønsker vi at rette en stor tak, for at bidrage med inspiration og rådgivning.

Sideantal: 77

Antal kopier: 4

Appendiks: 0

Bilag: 8

Projektgruppe L10LMKBH-01, juli 2013:

Lars Aue
Studienummer: 20082684

Mads Erik Witt-Nielsen
Studienummer: 20082685

2 Indholdsfortegnelse

1	FORORD	3
3	LÆSEVEJLEDNING	6
3.1	PROJEKTETS AFGRÆNSNING	6
3.2	FLOWDIAGRAM	7
4	INDLEDNING	8
5	FORMÅLSANALYSE	10
5.1	DE FØRSTE OVERVEJELSER	10
5.2	FINANSIERING AF FORBINDELSEN	12
5.3	STOREBÆLT- OG ØRESUNDSFORBINDELSERNES INDFLYDELSE	13
5.4	DET INTERNATIONALE PERSPEKTIV	13
5.5	KONKURRENCE- OG BESKÆFTIGELSESHENSYN	15
5.6	SAMMENFATNING	16
5.7	DELKONKLUSION	18
6	PROBLEMFELT	19
6.1	PROBLEMFORMULERING	19
7	METODE	20
7.1	STATUSANALYSE	20
7.2	STRUKTURANALYSE	20
7.3	INTERESSENTANALYSE	21
7.4	KOMPARATIV ANALYSE	21
7.5	KILDEKRITIK	22
7.6	STUDIETUR	22
8	STATUSANALYSE	23
8.1	BEFOLKNINGSUDVIKLING OG DEMOGRAFI	25
8.2	EJENDOMSUDVIKLING	28
8.3	BESKÆFTIGELSE	31
8.4	KOMMUNENS VISIONER	33
8.5	SAMMENFATNING	35
9	STRUKTURANALYSE	36
9.1	TRANSPORT-INFRASTRUKTUREN	36
9.2	ERHVERVSSTRUKTUR OG -DISPOSITIONER	40
9.3	FYSISK PLANLÆGNING RETTET MOD TURISME	42
9.4	SAMMENFATNING	44
10	INTERESSENTANALYSE	45
10.1	BUSINESS LOLLAND-FALSTER	45
10.2	SEKUNDÆRE INTERESSETER	48
10.3	SAMMENFATNING	54
11	KOMPARATIV ANALYSE	55
11.1	THE CHANNEL TUNNEL	55
11.2	STOREBÆLTSLFORBINDELSEN	61
11.3	DELKONKLUSION	67

12	BETÆNKNINGER	68
12.1	BOSÆTNING	68
12.2	ERHVERV	69
12.3	TURISME	70
13	KONKLUSION.....	71
14	BIBLIOGRAFI.....	73
BILAG 1		79
BILAG 2		83
BILAG 3		87
BILAG 4		89
BILAG 5		91
BILAG 6		95
BILAG 7		99
BILAG 8		101

3 Læsevejledning

Dette afsnit har tre formål. Det skal give et overblik over den grundlæggende struktur i projektet – hvad man kan opfatte som projektets logik eller *flow*. Derudover skal afsnittene også redegøre for de forskellige detaljer i opsætningen. Her tænkes på anvendelse af kildereferencer, bilag, figurer mv. Endeligt indeholder afsnittet en indledende afgrænsning for projektets arbejdsfelt.

Rapporten startes med en indledning. Ud over at åbne for projektets generelle beskæftigelsesområde, har indledningen én væsentlig funktion. Den opstiller en indledende hypotese, hvorfra det øvrige arbejde udspringer. Således fremgik det af indledningen, at dette projekt fokuserer på det lokale perspektiv i forbindelse med etableringen af Femern-forbindelsen, hvorfor det ønskes dokumenteret med hvilket formål, beslutningen om denne, blev truffet. Denne dokumentation tilvejebringes i det næste afsnit; Formålsanalyse.

Med denne indledende analyse gennemført, påbegyndes det egentlige problemorienterede arbejde. Det indbefatter et problemfelt – herunder en definition af projektets problemstilling – og efterfølgende et metodeafsnit, der redegør for metodikken, som anvendes for at besvare problemformuleringen.

Helt centralt er arbejdet bygget op om fire analyser, der hver kortlægger deres relevante områder. De første tre fokuserer på Lolland Kommune, der er nærværende projekts geografisk afgrænsede fokusområde, mens den sidste er en komparativ analyse. For nærmere beskrivelse af valgene af analyser mv. henvises til afsnittet *Metode*. Endeligt bindes analyserne sammen i et afsnit med betænkninger til den fysiske planlægning for Lolland Kommune, hvorpå der konkluderes. Hele denne opbygning er illustreret af flowdiagrammet, Figur 1.

Kildereferencerne er anvendt efter Chicago-modellen. For alle kort i projektet gøres det gældende, at de er nordvendte, med mindre andet er angivet tydeligt på kortet. Bilagene er nummeret fortløbende startende med 1,2,3 osv. De er placeret bagerst i denne publicering, efter bibliografien. For samtlige illustrationer, grafer, billeder, kort og tabeller er anvendt fællesbetegnelsen *figurer*. Disse er ligeledes nummereret fortløbende gennem hele projektet fra nr. 1.

3.1 Projektets afgrænsning

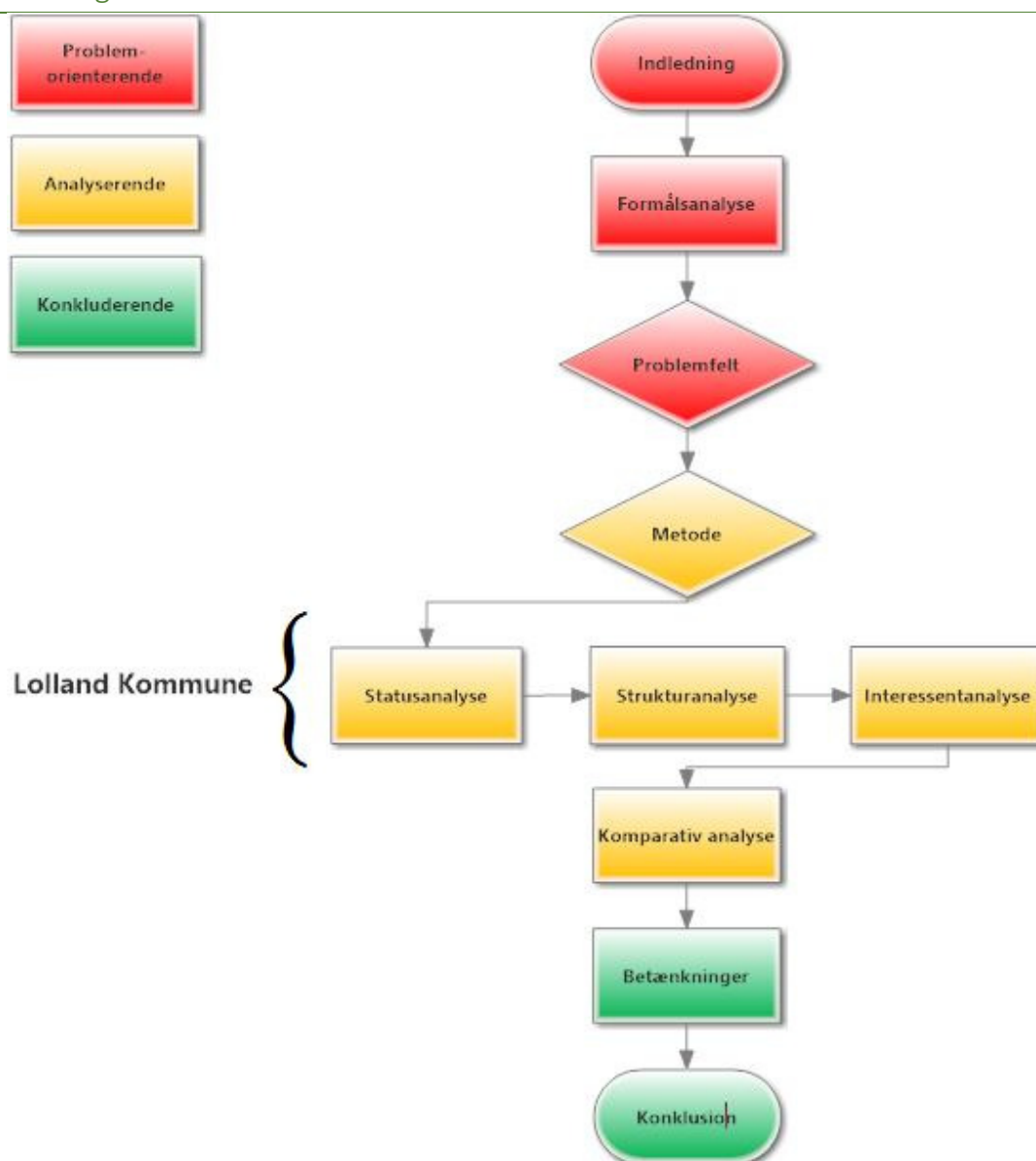
Dette projekt er geografisk afgrænset til kun at beskæftige sig med Lolland Kommune. Når dette valg er truffet er der en række faktorer, som har spillet ind. Den første afgrænsning var udelukkende, at beskæftige sig med den danske side af sagen. Man kunne for så vidt sagtens have forestillet sig et parallelt studie af begge sider, men dette er blevet fravalgt.

Denne beslutning er, dels taget for at begrænse projektet til et omfang, hvor det var sikkert at arbejdet fik den nødvendige dybde. Dels er den faglige relevans for dette projekt perspektivet til fysisk planlægning, hvilket primært skal opfattes ud fra en dansk kontekst. Et dybere arbejde med en tysk case – herunder det tyske plansystem – ville bevæge sig på grænsen af, hvad der ville give mening fra et fagligt synspunkt.

Også blot i forhold til den danske side, er der defineret en afgrænsning. Dette projekt er således defineret til at have Lolland Kommune som sit beskæftigelsesområde. Afgrænsningen til det kommunale niveau – frem for eksempelvis regionalt – var logisk, for at give projektet dets fokus på den fysiske planlægning. At der konkret blev valgt en administrativ enhed; en kommune, frem for f.eks. Lolland Ø, var igen med dette perspektiv for øje. Dertil kommer, at ved at arbejde med en administrativ størrelse er adgangen til relevante datagrundlag i overvejende grad lettere, end hvis vi skulle arbejde på tværs af kommunegrænser.

Denne afgrænsning af projektet betyder, at Lolland Kommune er centrum for det problemorienterede arbejde. Prioriteringen skal dog ikke ses som så absolut, at der ikke kan refereres til andre områder. Således er den kommunale planlægning i vidt omfang også et spørgsmål om samarbejde, hvorfor dette projekt naturligvis er opmærksom på omegnskommuner, Region Sjælland m.fl. Dertil kommer, at projektet indledes med en Formålsanalyse, og for denne er indgangsvinkelen det helt brede perspektiv; fra internationalt niveau og ned efter.

3.2 Flowdiagram



Figur 1 – Flowdiagram over projektets struktur.

4 Indledning

Infrastrukturkommissionens sammenfatning af Betænkning 1493, januar 2008

"Transport handler om livskvalitet og velstand – om forbindelser mellem mennesker, familier og virksomheder. Det er infrastrukturen, der bidrager til at sikre, at vi kan komme på arbejde, og at produkter og varer kan transporteres til deres bestemmelsessted ud i butikkerne og hjemme hos forbrugerne. Infrastrukturen er dermed en central del af grundlaget for vores velfærd og velstand."

(Infrastrukturkommissionen 2008)

Ovenstående er et uddrag fra Infrastrukturkommissionens betænkninger fra 2008. Citatet tjener til at fremhæve den centrale rolle som infrastruktur spiller i dagens Danmark. De fleste af os registrerer det ikke nødvendigvis bevidst, men den danske infrastruktur er en væsentlig del af vores hverdag. Konkret opleves det ved den forbløffende mængde tid vi tilbringer i trafikken til og fra arbejde, i forbindelse med fritidsaktiviteter eller andet. Dertil kommer at det moderne vestlige samfund endnu er svært afhængig af produktion, og således er en substantiel del af det, som tillige er en del af vores forståede eksistensgrundlag, også uløseligt forbundet med vores infrastruktur.

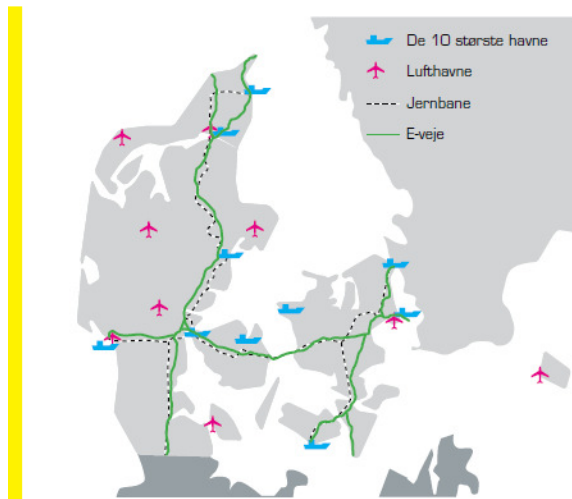
Denne rapport beskæftiger sig med studiet af ændringer i infrastrukturen. Konkret er der tale om konsekvenserne for nærområdet ved oprettelsen af fast forbindelse – i dette tilfælde den forestående opførelse af forbindelsen over Femern Bælt.

Femern-forbindelsen er et anlægsarbejde, der efter dansk målestok kun har få fortilfælde. Såvel den økonomisk investering som de fysiske ændringer er således massive ved de store bro- og tunnelarbejder – og denne pointe kan drages alene ud fra anlægsperioden. Dertil kommer, at konsekvenserne oven på færdiggørelsen af et sådan projekt er omfattende og vedvarende. De færreste kan f.eks. erindre, hvordan trafikken fungerede før vi fik oprettet en fast forbindelse over Storebælt; skønt det, at vi en sjælden gang imellem kortvarigt placeres i samme situation pga. vejrforhold. I disse tilfælde taler den ophobende bilkø sit tydelige visuelle sprog om, hvor mange, der er berørt af sådan en forbindelse. Og dette referer blot til den bilførte, trafikale volumen.

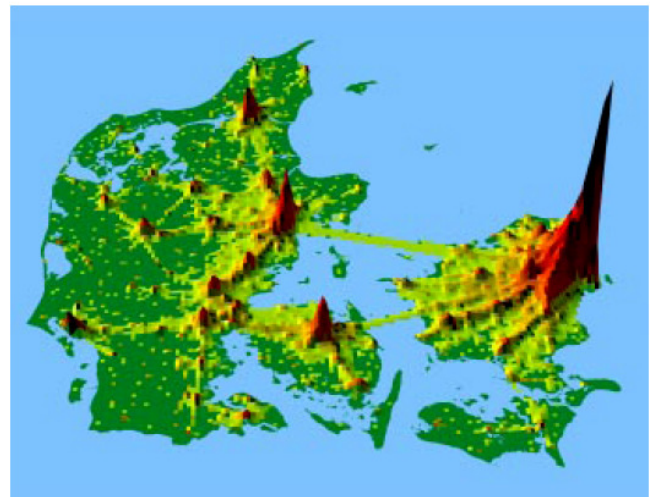
For ét er infrastrukturens betydning for den private bilejer. Hr. og Fru. Danmark, der for de flestes vedkommende trods alt ikke dagligt anvender disse faste forbindelser. Noget andet er distributionen af gods, der i vidt omfang foregår på vejnettet ved lastbiler. Infrastrukturen i form af vejnettet er således ikke blot afgørende for personbiler, men i ligeså høj grad for lastbiler. (Infrastrukturkommissionen 2008, s. 5)

På alle ledder og kanter er infrastrukturen således essentiel. Og således er en ændring ved oprettelsen af en fast forbindelse af vital interesse inden for planlægning. Denne betragtning bekræftes blot yderligere af det forhold, at Femern forbindelsen etablerer en fast forbindelse til et andet land; Tyskland. Med dette forbedres den hidtidige adgang (via færge fra Lolland) dramatisk. En fast forbindelse vil ikke blot blive anvendt af Lolland, Møn og Falster, men også af Sjælland. Denne kendsgerning kan der næppe være tvivl; sådan er den strenge geografiske logik. Af samme grund må det forventes, at også det øvrige Skandinavien vil få gavn af forbindelse, da Øresundsbroen i vidt omfang har etableret Danmark som den letteste transportkorridor for de øvrige nordiske lande. Tidligere har vejen mod Tyskland gået over Storebæltsbroen, men med en fast forbindelse over Femern må det siges at der i fremtiden vil findes et relevant alternativ.

Denne observation kan bl.a. baseres på et notat af Transport- og Energiministeriet (2006), hvorfra det er fremhævet, at: *"Forbindelses vil lukke et hul i infrastrukturen mellem de nordiske lande og Kontinentet."* (Transport- og Energiministeriet, 2006) Den infrastrukturelle udvikling er dog også en videreudvikling af den bærende, trafikale infrastruktur i Danmark – kendt som *Det Store H*. Denne infrastruktur er illustreret af Figur 2-3:



Figur 2 Det store H (Infrastrukturkommissionen 2008, s. 17)



Figur 3 Kort over pendlerflow (Hovgesen og Nielsen 2005)

Strukturen har været en bærende planlægningsvision i årtier, og er det også for fremtiden. Således fremgår det af Infrastrukturkommissionens betænkning á januar 2008, at der utvetydigt lægges op til en styrkelse af konceptet *Det store H*. Kommissionen, der i deres arbejde har opereret med et tidsperspektiv frem til 2030, konstaterer således at: *"Danmarks infrastruktur er i mange år blevet udviklet ud fra visionen om "Det store H", der binder nord, syd, øst og vest sammen med effektive vej- og baneforbindelser og sikrer vores forbindelser til udlandet. Det store H har vist sin robusthed, og "H-et" bør også fremover udgøre det solide grundlag for udviklingen af vores infrastruktur."* (Infrastrukturkommissionen 2008, s. 7)

Etableringen af Femern-forbindelsen passer direkte ind i tanken om Det Store H, hvilket også understøttes af kommissionens øvrige betænkninger. Blandt disse er seks definerede fokusområder, for at imødegå ønsket om at øge H'ets robusthed. Blandt disse punkter er et ønske om at *"Danmarks porte mod udlandet skal indgå som en central del af et effektivt transportnetværk..."* (Infrastrukturkommissionen 2008, s. 9)

På denne baggrund tjener Femern-forbindelsen ikke blot infrastrukturelle formål, der ligger udover Danmarks grænser, men også den indre struktur. Dette i særdeleshed, da forbindelsens etablering jf. Statstraktaten med Tyskland er betinget af en styrkelse af landanlæggende på de nationale territorier – underforstået en substantiel udvidelse af det infrastrukturelle netværk på strækningen København-Rødby Havn. (Statstraktat - Danmark og Tyskland 2008)

Disse omstændigheder, de nationale og internationale interesser, syntes således at være grundlaget for Femern-forbindelsen. Dette er denne rapports hypotese: At beslutningsgrundlaget for Femern-forbindelsen ikke er funderet i lokale hensyn, men nationale og internationale. Denne observation savner naturligvis dokumentation, men endnu væsentligere stiller den yderligere spørgsmål. For hvis Femern-forbindelsen ikke er baseret på lokale interesser, hvordan kan disse så varetages under stillingtagen til de allerede eksisterende hensyn til nationale og internationale perspektiver.

5 Formålsanalyse

Før det problemorienterede arbejde påbegyndes, indledes med en Formålsanalyse. Formålet med dette studie er, på baggrund, af relevante kilder, at bekræfte projektets hypotese: At beslutningsgrundlaget for Femern-forbindelsen var baseret på nationale og internationale hensyn; ikke lokale.

Formålsanalysen er baseret på relevante skriftlige kilder, der dækker tidsforløbet fra de første overvejelser op til aftalens indgåelse og videre op til i dag. Når tidsperioden strækker sig så langt, er det valgt for at sikre et fuldstændigt indblik i processen. Ganske vist blev tilsagnet om forbindelse på det nærmeste beseglet med Statstraktaten med Tyskland, men denne aftale var trods alt ikke mere rigid end at uforudsete hændelser ville kunne skrinlægge projektet, hvilket fremgår af traktatens Artikel 22; stk. (2):

Traktat mellem Kongeriget Danmark og Forbundsrepublikken Tyskland om en fast forbindelse over Femern Bælt; Artikel 22, stk. (2)

"... Skulle forudsætningerne for projektet eller for dele af projektet udvikle sig markant anderledes end antaget og anderledes end, hvad der er kendt på tidspunktet for indgåelsen af traktaten, drøfter de kontraherende stater situationen igen..."

(Statstraktat - Danmark og Tyskland 2008)

Af denne grund vurderes det relevant også at følge perioden efter indgåelsen af traktaten, da denne kan være med til at bekræfte hypotesen. Dette skyldes, at der i den efterfølgende periode udarbejdes en lang række rapporter og undersøgelser. Disse kilder kan ud fra deres indhold og fokus bidrage med væsentlig indsigt i, hvad formålsgrundlaget for forbindelsen egentlig var.

5.1 De første overvejelser

Den politiske beslutning om Femern-forbindelsen blev indgået med vedtagelsen *Lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark* – i det følgende blot omtalt som Projekteringsloven. Afstemningen fandt sted d. 26. marts 2009, og ratificerede således en statstraktat fra 3. september 2008, hvori Danmark og Tyskland indgik aftale om en fast forbindelse over Femern Bælt. (folketinget.dk 2009)

Projekteringsloven afsluttede den vægtigste del af den politiske proces, men forud var gået et forløb, der kan se sine rødder strække sig mange år tilbage. Hvor langt tilbage er svært at sige entydigt, men seriøse overvejelser til fordel for Femern-forbindelsen syntes, at kunne dokumenteres fra anden halvdel af 1980'erne. Dette kan konstateres på baggrund af en rapport fra lobbyorganisationen Scandinavian Link, hvis interesser består i en styrkelse af infrastrukturen mellem de nordiske lande og det øvrige Europa. (Scandinavian Link 1990) Det forhold at Scandinavian Link har særlige interesser til fordel for udviklingen af infrastrukturelle forbindelse mellem bl.a. Danmark og Tyskland, gør naturligvis at man bør tage deres synspunkter med forbehold. Deres rapport kunne sagtens blot udtrykke visioner, som reelt viste sig at være langt fra deres realisering.

Dog indeholder rapporten en tilkendegivelse af regeringens prioritering af de, på daværende tidspunkt, forstående infrastrukturelle projekter – herunder Femern-forbindelsen. Således havde regeringen valgt at prioritere forbindelser over Storebælt og Øresund foran Femern Bælt, men prioriteringen vidner om at Femern Bælt allerede på dette tidspunkt var til overvejelse. Prioriteringen kan i henhold til Scandinavian Links rapport dateres så tidligt som til 1987. (Scandinavian Link 1990, s. 3)

Denne datering kan dog ikke stå alene som udtryk for en egentlig beslutning vedr. Femern Bælt. Rapporten kan i realiteten således kun bruges til at konstatere, at regeringen overvejede en fast forbindelse over Femern. En uforpligtende tredjeprioritet efter forbindelser over Storebælt og Øresund må således rimeligvis betragtes som en udskydning af den egentlige stillingtagen. Denne fulgte dog fire år senere.

Med indgåelsen af aftalen om Øresundsforbindelsen fra 1991 forpligtede Danmark sig samtidig over for Sverige i videre henseende. Aftalens artikel 21 er gengivet herunder, og med denne er alle tvivlsspørgsmål i forhold til engagementet for en fast forbindelse over Femern fjernet:

Bekendtgørelse af aftale af 23. marts 1991 med Sverige om en fast forbindelse over Øresund

"Danmarks regering erklærer sig rede til at arbejde for, at en fast forbindelse over Femern Bælt bliver gennemført under forudsætning af, at hensyn til miljø og økonomi kan tilgodeses."

(Aftale om forbindelse over Øresund 1991)

Med ovenstående erklæring er intentionen i forhold til en fast forbindelse over Femern Bælt klar. Dog er det på dette tidspunkt – og med udgangspunkt alene i erklæringen – umuligt at konstatere, hvilke argumenter, som ligger bag. Én betragtning kunne således være, at artikel 21 primært afspejler et svensk krav, hvilket ville efterlade den danske tilslutning til Femern-forbindelsen som en rent pragmatisk disposition. I den henseende vil det således kunne hævdes, at der ikke eksisterede et reelt, udtalt ønske om en Femern-forbindelse.

I 1995 udkom Det danske Transportråd (eksisterende 1992-2002) med en rapport, der i vidt omfang fjerner denne form for tvivl. Rapporten bærer titlen *Facts about Fehmarn* og er betegnet som et "*fact finding study*" – et af resultaterne af det undersøgende arbejde, der indledtes med tilsagnet 23. marts 1991 (Det Danske Transportråd 1995, s. 1)

Af andre undersøgelser fremhæver rapporten, dels "Fase A undersøgelser", der afvikledes 1992-93 og de senere undersøgelser planlagt til begyndelse 1995. Til disse undersøgelser var den tyske og danske transportminister blevet enige om en række undersøgelseskriterier, men i løbet af 1993-94 fandt den danske transportminister det nødvendigt at udvide denne undersøgelsesrække. Herunder med et studie af mulighederne for en udvidet færgeforbindelse som alternativ til en fast forbindelse. (Det Danske Transportråd 1995, s. 3)

Disse overvejelser kunne tolkes som et udtryk for en vis vægelsindethed ved projektet; alternativt som et ansvarligt ønske om at tilvejebringe alle relevante informationer inden beslutningen blev truffet. At det sidste er overvejende sandsynligt fremhæves af rapportens senere indhold. Således er nedenstående et uddrag fra selvsamme rapport:

Facts about Fehmarn

"Det organiserede Danmark - her forstået som regering, Folketing, politiske partier, arbejdsmarkedets organisationer og en række andre interesseorganisationer - samt væsentlige dele af den nationale presse, er helt overvejende for etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt. De vigtigste bevæggrunde er konkurrence- og beskæftigelseshensyn samt europæisk integration. Ligeså klart viser opinionsundersøgelser imidlertid, at der sandsynligvis ikke er noget flertal i den danske befolkning for en fast Femernforbindelse."

(Det Danske Transportråd 1995, s. 6)

Uddraget herover afspejler en bred politisk opbakning bygget på betragtninger om en Femern-forbindelses selvstændige, gavnlige effekter. Med dette er al tvivl om at argumentationen til fordel for Femern-forbindelsen skulle være forankret i politiske motiver relateret til aftalen om Øresundsbroen forsvundet. Alligevel er ikke alle politiske hensyn borte, hvilket skyldes forbeholdet i sidste del af citatet. Det faktum at der på dette tidspunkt har været kraftige indikationer på modvilje i befolkning kan have været med til at forsinke den følgende politiske proces; om end dette ikke kan dokumenteres entydigt.

5.2 Finansiering af forbindelsen

Af det ovenstående ses et formålsgrundlag for Femern-forbindelsen. Bevæggrundene nævnes som *konkurrence- og beskæftigelsehensyn samt europæisk integration*. Siden er fulgt en lang række uddybende argumenter, i takt med at flere undersøgelser og studier af en potentiel forbindelse er blevet gennemført.

Væsentlig blandt disse argumenter er den økonomiske analyse, der blev præsenteret i 2004 – og som siden hen blev revideret i 2008. Rapporten skitserer de økonomiske overslag forbundet med etableringen af en fast forbindelse over Femern Bælt, herunder et kvalificeret bud på en tilbagebetalingsperiode.

(Trafikministeriet 2004) Det er ganske klart at denne økonomiske analyse med publicering i 2004 kommer langt senere end det politiske engagement til fordel for Femern-forbindelsen – der i det foregående afsnit kan fastsættes, så tidligt som i starten af 90'erne.

Alligevel må rapporten betragtes som et væsentligt argument for forbindelsen, i forhold til at overbevise den skeptiske befolkning. Med Transportrådets udtalelse fra 1995 er betænkelighederne ved den folkelige tilslutning således klarlagt, og med disse står det til troende at en Femern-forbindelse kun har politisk hold i virkeligheden, såfremt den er finansiel rentabel. På sin vis kan finansieringen af forbindelse betegnes som et pseudo-argument – især da finansieringen langt hen ad vejen kan retfærdiggøres uanset hvad; det er blot et spørgsmål om, hvor lang en tilbagebetalingsperiode, der projekteres med.

Det til trods indeholder rapportens konklusion bemærkninger, som må siges at være til fordel for projektet. Det fremhæves således at tilbagebetalingsperioden vurderes at være betydeligt kortere end, hvad antagelsen var blot ét år forinden. Denne substantielle reduktion kan kun have styrket fortalerne for Femern-forbindelse i deres argumentation. (Trafikministeriet 2004, s. 19) Oven på Statstraktaten med Tyskland i 2007 blev 2004-rapporten revideret under hensyntagen til traktatens indhold, hvilket førte til en ny finansiel rapport fra 2008. Dennes konklusioner ændrer ikke afgørende på 2004-rapportens, men indeholder dog visse nuancer. Til eksempel kalkuleres der i denne rapport med en tilbagebetalingsperiode, der er to år kortere end oprindeligt for selve kyst til kyst-forbindelse. (Transportministeriet 2008, s. 23)

Under projekteringen har der været en del spekulation i, hvorvidt anlægsomkostningerne ville overstige budgetrammerne. I 2010 fik det den daværende transportminister, Hans Christian Schmidt, til at hasteindkalde Femern A/S' bestyrelse, for at få klarhed for økonomien. (Ingeniøren 2010) Denne usikkerhed undervejs i projektet har dog ikke fået afgørende betydning. Det skyldes bl.a. at diskussionen på daværende tidspunkt i særdeleshed knyttede sig til projekteringen af en bro, mens det endelig valg faldt på en sænketunnel, som den foretrukne tekniske løsning. De nyeste overslag fra Femern A/S fra 2011 er således blevet godkendt, mens den endelige anlægslov – og herunder det endelige anlægsbudget – forventes fremsat i folketingsåret 2014-15. (Femern A/S 2011)

5.3 Storebælt- og Øresundsforbindelsernes indflydelse

De økonomiske analyser kan rimeligvis betragtes som argumenter for en Femern-forbindelse, men omvendt ikke bærende eller drivende argumenter. Økonomisk rentabilitet har været en forudsætning for projektet i hele forløbet; en forudsætning, der på baggrund af erfaringerne med Storebæltsbroen og Øresundsforbindelsen næppe har været afskrækkende. I det hele taget har udviklingen med disse to forbindelser, som forudgående for Femern, velsagtens tjent til Femern-forbindelsens fordel. Når det kan dokumenteres, at Femern-forbindelsen har været på den politiske radar siden begyndelsen af 90'erne og det således var et prioriteringsspørgsmål, at satse på Storebælt og Øresund *før* (ikke *frem for*) Femern, må de positive erfaringer med netop de to andre forbindelse siges, at have styrket argumentationen til fordel for Femern-forbindelsen.

Dels har kendsgerningerne i forhold til økonomi og trafikstrømninger talt deres tydelige sprog om broernes succes, men dertil kommer også det stemningsskift, der skete i befolkningen oven på etableringen af Storebæltsbroen. Hvor der var adskillige kritiske røster inden og under etableringen, blev disse mere eller mindre tavse i de efterfølgende år (berlingske.dk 2012). På denne baggrund har etableringen af Storebælts- og Øresundsbroen således også bidraget med en vis politisk modning, og det er svært at forestille sig en lige så skeptisk indstilling i midten af 00'erne forud for aftalen om Femern sammenlignet med betragtningerne om befolkningsstemningen fra Transportrådet i 1995.

De to forbindelser kan således også tilskrives at have fungeret til fordel for Femern-forbindelsen, men igen er det omvendt heller ikke et drivende argument i sig selv, at blot fordi de forrige forbindelser har været succesfulde skal der etableres flere. I Øresundsbroen tilfælde er det dog ikke det fulde billede. Som påpeget tidligere var det ved aftalen om Øresundsbroen, at den danske regering forpligtede sig i retning af en Femern-forbindelse. Og dette engagement forklares bl.a. i Transportrådets rapport fra 1995, hvor det fremhæves: *"... at etablering af en kombineret Femernforbindelse vil have en betydelig og gunstig indflydelse på Øresundsforbindelsens økonomi og begrænset indflydelse på Storebæltsforbindelsens økonomi, ifølge beregninger udført af A/S Storebælt."* (Det Danske Transportråd 1995, s. 5) Denne betragtning kan rimeligvis betragtes som et tungt argument, da etableringen af Femern-forbindelsen på denne baggrund kan begrundes med en væsentlig gavnlig effekt. I dette tilfælde er det forsvaret af investeringen i Øresundsbroen. Ligeledes understøtter betragtningen vægten af den danske forpligtelse i Øresundsftalen, som tidligere er nævnt.

5.4 Det internationale perspektiv

Perspektivet mellem Femern- og Øresundsforbindelserne er af økonomisk karakter, jf. det ovennævnte. Tankegangen er ganske logisk: Med Femern-forbindelsen vil den bedste og hurtigste forbindelse til Centraleuropa, for det meste af Skandinavien vedkommende, gå over Femern. Af samme grund øges mængden af trafik over Øresund for sidenhen at benytte Femern-forbindelsen. (COWI 2004, s. 3) En del af denne trafik findes selvfølgelig allerede, blot via Storebæltsbroen i stedet for Femern, som leddet til Tyskland. Men der eksisterer også andre forbindelser, uafhængige af såvel Øresunds- som Storebæltsforbindelse, og kan man tiltrække trafikanter fra disse forbindelser, vil det ikke blot være til gavn for Femern-forbindelsen, men også Øresundsforbindelsen (se forbindelser på kortet der følger).

Tendensen er skitseret af Chris Jenser-Butler og Bjarne Madsen, fra henholdsvis University of St. Andrews og Anvendt KommunalForskning, i teksten *An Eclectic Methodology for Assessment of the Regional Economic Effects of the Femern Belt Link Between Scandinavia and Germany*. Af teksten, som dybest set handler om effekter i en regional kontekst, kan uddrages: *"Evaluation of the regional economic effects of the Femern link is the principal concern of this paper. However, as is apparent from Fig. 1, the construction*

Femern-forbindelsen
- en mulighed for Lolland Kommune

of this link, seen in relation to the other two links, has spatial implications which are much wider than those which relate to the relatively limited area of eastern Denmark and Schleswig-Holstein in northern Germany. The three links together open new routes for rail and road traffic in northwestern continental Europe.”
(Jensen-Butler og Madsen 1999, s. 752)

For forståelsens skyld er den omtalte illustration (Figur 4) fra “Evaluation of the regional...” medbragt herunder.



Figur 4 Referencekortet for Jensen-Butler og Madsen (Jensen-Butler og Madsen 1999, s. 752)

Jensen-Butler og Madsen fremhæver her den infrastrukturelle tilknytning Skandinavien får til Centraleuropa med de tre forbindelser: Storebælt-, Øresund- og Femernforbindelsen. Denne øgede sammenhæng i infrastrukturen er bl.a. blevet tilskyndet af EU. Dette kan uddrages af flere kilder. Transportrådet påpeger det i deres rapport fra 1995, hvorfra det kan læses at EU generelt støtter styrkelsen af transeuropæiske netværk og specifikt mener, at en Femern-forbindelse bør have prioritet. (Det Danske Transportråd 1995, s. 47)

Disse betragtninger fra EU kan i en vis henseende opfattes som hensigtserklæringer uden egentligt engagement. Men engagement fra EU's side rækker videre; i særdeleshed den økonomiske støtte, der er ydet gennem EU-kommissionens TEN-T program. Støtten har været anvendt til udarbejdelsen af mange af de forudgående undersøgelser, bl.a. de to, tidligere nævnte, finansielle analyser fra 2004 og 2008. (Trafikministeriet 2004, s. 5) (Transportministeriet 2008, s. 5) Således må det konstateres, at EU også har fungeret som en medvirkende faktor for Femern-forbindelsen. Unionens engagement kan ikke

betraktes som et entydigt argument til fordel for forbindelsen, men EU-kommissionens position i spørgsmålet om en Femern-forbindelse må omvendt siges at være ganske utvetydigt til fordel for projektet.

Dertil kommer at danske regeringer over de seneste årtier har haft grundlæggende positive holdninger til det fælleseuropæiske samarbejde. Således også i forhold til den infrastrukturelle tilknytning til Centraleuropa, og således også i forhold til Femern-forbindelse. Igen må der henvises til udtalelsen fra Transportrådet, hvor ønsket om *”europæisk integration”* var blandt bevæggrundene for en Femern-forbindelse. (Det Danske Transportråd 1995, s. 6) Dette er et bærende argument for etableringen af en Femern-forbindelse. Det kan ganske vist påpeges, at den positive holdning til den europæiske integration muligvis ville være knap så entusiastisk, hvis ikke projektet tilsvarende nød popularitet hos EU-kommissionen, men dette er ikke afgørende. Den afgørende forskel består i, at EU’s indstilling til Femern-forbindelse højst kan have afgørende betydning som opbremsende faktor – ikke som drivende. Man kan ikke forestille sig, at EU-kommissionen kan tvinge en forbindelse ned i halsen på den danske regering, hvorfor det grundlæggende initiativ må komme herfra (i samarbejde med Tyskland).

5.5 Konkurrence- og beskæftigelseshensyn

Det andet drivende argument fra Transportrådet, er den øgede beskæftigelse og konkurrence. Med disse to størrelser er det ekstremt svært at komme med entydige konklusioner, eller i det hele taget sige noget som helst konkret. Bedre bliver det heller ikke, hvis man forholder sig til Transport- og Energiministeriets notat fra 2006, der skulle uddybe formålet med Femern-forbindelsen. Notatets argumenter kan opdeles i tre hovedgrupper:

- Infrastruktur
- Økonomi (herunder konkurrenceevne og øget beskæftigelse)
- Miljø

(Transport- og Energiministeriet 2006)

De infrastrukturelle aspekter er blevet behandlet i forbindelse med relationerne til Storebælt- og Øresundsbroen. Infrastrukturen vil også blive behandlet yderligere i de følgende afsnit. Miljøperspektivet er ganske perifert beskrevet, men har sin forankring i en rapport fra COWI, 2004. Rapporten fremhæver fordelene ved reduktionen af emissioner som følge af afvikling af færgedriften, hvorfor den konstaterer en forbindelse vil gavne miljøet. Det må dog påpeges, at en række af dokumentationen er baseret på en miljøvurdering fra 1999. I forbindelse med projekteringen af Femern-forbindelsen er en række af disse miljøundersøgelser – herunder naturligvis VVM – blevet gennemført mere detaljeret, hvorfor konklusionerne fra COWI’s rapport ikke har afdækket hele grundlaget for miljøvurderingen af projektet. Processen vedrørende miljøundersøgelserne er beskrevet nærmere i Bilag 1.

Den sidste argumentrække er af økonomisk karakter, men har et ganske mangfoldigt udtryk. Hvor notatet bruger tre punkter på infrastruktur og ét på miljø, er der opstillet fem punkter af økonomisk karakter. Punkterne afspejler den metode man har anvendt i det forudgående rapportarbejde. Metoden er baseret på et udgangspunkt i de direkte samfundsøkonomiske effekter, som forbindelsen har. Effekterne er blevet dokumenteret ud fra en cost-benefit analyse foretaget af COWI under titlen *Samfundsøkonomisk vurdering af en fast forbindelse over Femern Bælt*. (COWI 2004)

Der opereres dog også med yderligere økonomiske aspekter under de fem punkter. Af et notat fra Trafikministeriet fra 2004 fremgår det, hvordan man ikke betragter den samfundsøkonomiske analyse fra samme år, som fuldstændigt udtømmende. Af notatet fremgår det: *”Den samfundsøkonomiske analyse*

indregner imidlertid ikke alle effekter, som en fast forbindelse skaber, og som på både kort og langt sigt kan medvirke til yderligere gevinster.” (Trafikministeriet 2004, s. 3) Disse effekter betegner man i stedet som *Dynamic and Strategic effects*, og de er behandlet i en rapport til både de tyske og danske Transportministerier. Rapportens fokus er på Femern Bælts nærområder – det vil i Danmark sige det gamle Storstrøms Amt; i Tyskland regionen Kreis Ostholstein. (Copenhagen Economics & Prognos 2006)

Denne metodik med sondringen mellem de strengt økonomiske konsekvenser knyttet direkte til Femern-forbindelse og så de afledte effekter, er også fremherskende blandt Transport- og Energiministeriets fem økonomiske punkter. Af de to første punkter fremgår det således, at der kalkuleres med fem milliarder kr. baseret på de samfundsøkonomiske effekter, samt yderligere tre fra de dynamiske og strategiske. (Transport- og Energiministeriet 2006)

De næste tre punkter er knap så konkrete. De to af dem beskæftiger sig med konkurrence; det tredje med beskæftigelsen. For konkurrencedelens vedkommende kan disse effekter klart kategoriseres som dynamiske og strategiske effekter. Dette kan mere eller mindre udledes af Transport- og Energiministeriets notat. (Transport- og Energiministeriet 2006)

Hvad angår beskæftigelsen er en sondring nødvendig. Dels er der sondringen mellem de samfundsøkonomiske og strategisk/dynamiske effekter; dels forskellen mellem de jobs der skabes midlertidigt under anlægsfasen og de jobs der skabes på sigt.

I forhold til beskæftigelsen i anlægsfasen er denne opgjort til et sted mellem 44.000-66.000 mandår jf. Transport- og Energiministeriets notat fra 2006. Hertil kommer, at dette notat er publiceret inden man var bekendt med placeringen af en elementfabrik i Rødby Havn, der oprindeligt skulle være placeret i Polen (se Bilag 1)

Hvad angår den vedvarende jobskabelse er denne primært, at betragte i kategorien dynamiske og strategiske effekter. COWI's rapport beskæftiger sig for eksempel ikke med ændringerne i den lokale beskæftigelse, da det grundlæggende inden for de samfundsøkonomiske analyser findes, at den slags skabelse af jobs i lokalområdet typisk sker på bekostning af jobs andre steder i samfundet. (COWI 2004, s. 97-98)

Potentialet for jobskabelse er dog behandlet i *Regional Effects of a Fixed Fehmarn Link*, rapporten der beskæftiger sig med de dynamiske og strategiske effekter. (Copenhagen Economics & Prognos 2006) Som en del af opgørelsen inden for dette regnestykke skal man i øvrigt huske på de tab, der også kan indfinde sig i forbindelse med et projekt af denne karakter. I tilfældet Femern-forbindelse findes f.eks. tabet i arbejdspladser, som afviklingen af færgedriften over bæltet, oven på tunnelens opførelse, vil afføde. (Lolland Kommune 2011)

Punkterne vedr. konkurrence og beskæftigelse er således mestendels at opfatte som dynamiske og strategiske effekter, hvorfor det samlede udbytte er indbefattet i de tre mia. kr. der var det samlede skøn fra den gruppe effekter. Sammen med de fem milliarder udgør de den samlede substans i den økonomiske argumentation til fordel for Femern-forbindelsen.

5.6 Sammenfatning

Som det bør fremgå af den samlede fremstilling herover er formålsgrundlaget ikke en eksakt størrelse. Engagementet til Femern-forbindelsen kan spores tilbage til begyndelserne af 90'erne, men den egentlige Statstraktat blev først underskrevet i 2007. (Statstraktat - Danmark og Tyskland 2008) I den mere end tiårige periode herimellem er foregået en politisk modningsproces. Denne har været baseret på en lang

række af de undersøgelser, som har dannet kildegrundlaget i den ovenstående analyse. Dertil kommer diverse politiske hensyn, samt naturligvis de skiftende tyske regerings syn på sagen, som ikke er behandlet dybere i indeværende rapport.

Når analysen af beslutningsgrundlaget – og dermed formålet – skal foretages er det således vigtigt at være sig bevidst om, at der er tale om en proces. Forudsætninger ændres undervejs, og således også visse begrundelser eller formål. Dette er der ikke nødvendigvis noget odiøst i. Når der i store dele af planlægningsperioden har været projekteret med en skråtagsbro og det ender med en sænketunnel, eller når det har været hensigten at placere fabriksanlæg i Polen, men de ender med at blive etableret i Rødby Havn, så ændrer det på forholdene (se Bilag 1).

Analysen har prøvet at tage højde for disse skiftende forudsætninger. Tilbage står en formålsbeskrivelse, som hviler på tre kriterier – af hvilke det ene er lettere sammenfaldende med det andet, og af hvilke det tredje syntes en anelse vagt. Kriterierne er de samme som Transport- og Energiministeriet lagde til grund i deres notat fra 2006:

- Infrastruktur
- Økonomi
- Miljø

Når det nævnes at punkterne Infrastruktur og Økonomi er lettere sammenfaldende, er det ud fra den logiske præmis at optimeringen i rejsetid ofte vil blive omsat til en økonomisk gavnlig effekt. Dertil kommer at infrastrukturen forkorter rejselængden for mange trafikanter, hvorfor rejseomkostninger reduceres. Dette perspektiv sigter naturligvis til godstransporten, selv om det for så vidt også er gavnligt for passagertransporten. (Transport- og Energiministeriet 2006)

Blandt de øvrige økonomiske argumenter står konklusionerne af COWI's samfundsøkonomiske vurdering og Copenhagen Economics & Prognos rapport om dynamiske og strategiske effekter absolut stærkest. (COWI 2004) (Copenhagen Economics & Prognos 2006) Af Transport- og Energiministeriets notat er de økonomiske effekter opgjort til henholdsvis fem og tre milliarder kr. (Transport- og Energiministeriet 2006)

Ad yderligere økonomiske perspektiver er selve finansieringen af opførelsen af forbindelse, med dertil hørende landanlæg og udvidelse af infrastrukturen. Disse udgifter er disponeret til at blive dækket af driften af forbindelsen, og således er afviklingen af udgifterne principielt set udelukkende et spørgsmål om tid. Det seneste overslag forventer omkostninger i størrelsesordenen 41 mia. kr. for det samlede projekt. (Femern A/S 2011) Dette beløb forventes tilbagebetalt over en periode på 39 år. (Femern A/S 2013)

Det tredje argument, relaterende til miljøet, fremstår for indeværende analyse som det svageste af de tre. Argumentet er 2006-notatets udtalelse om at: *"Femern Bælt-forbindelsen vil indebære færre emissioner som følge af ophør af færgefart mellem Rødby og Puttgarden."* (Transport- og Energiministeriet 2006) Denne udtalelse er så begrænset taget i betragtning, at den dækker notats samfulde stillingtagen til miljøområdet. Med dette forstås, at citatet på ingen måde forholder sig til andre konsekvenser ved etableringen af Femern-forbindelse, f.eks. påvirkningerne af havmiljøet. Grunden hertil må findes i, at COWI's rapport på dette område ikke er fyldestgørende. Rapporten har ikke foretaget sin egne undersøgelser af disse miljøpåvirkninger, men derimod anvendt resultater fra en tidligere rapport fra 1999. (COWI 2004, s. 96-97) Dertil kommer at en række af miljøundersøgelserne i forbindelse med projektet ikke var foretaget, da COWI udarbejde sin rapport (se Bilag 1).

Af denne grund må miljøformålet betragtes som yderst svagt. Det økonomiske argument, og i nær tilknytning hertil det infrastrukturelle, er omvendt solide i deres dokumentation. Således kan det konkluderes, at de bærende argumenter for etableringen af Femern-forbindelsen har været økonomiske. Det har drejet sig om nytteeffekterne ved en optimering af infrastrukturen, det øgede udbytte af effekterne knyttet til Øresundsbroen, samt de potentielle, dynamiske og strategiske effekter forbindelse kan have. Hvad angår de dynamiske og strategiske fordele, er de i Copenhagen Economics & Prognos rapport undersøgt med fokus på forbindelsens tilknytningsområder – Storestrøms Amt og Kreis Ostholstein. (Copenhagen Economics & Prognos 2006)

Rapporten fra Copenhagen Economics & Prognos godtgør et økonomisk potentiale for nærområderne. I en samlet vurdering findes disse potentialer dog ikke at have været altafgørende for beslutningsprocessen. Denne proces begrundes i, at den politiske beslutningsproces på tidspunktet for udgivelsen var så fremskreden, at det er højst usandsynligt at en negativ fremstilling for de lokale muligheder ville have påvirket den endelige beslutning. Rapporten gør dog, at der i ovenstående figur gives en mindre indrømmelse i forhold til de lokale aspekter i den økonomiske kolonne.

5.7 Delkonklusion

Den samlede Figur 5 optegner, hvor vidt de forskellige kriterier har været brugt som grundlag for beslutningen på henholdsvis internationalt, nationalt og lokalt niveau. I kolonnen Infrastruktur finder denne analyse bevæggrunde baseret på hensyn til internationalt og nationalt niveau, mens det lokale ikke er godtgjort. Denne betragtning skyldes de usikkerheder, der forholder sig til den lokale udformning af infrastrukturen – herunder udlæg af banearealer, stationer mv. – hvorfor de perspektiver ikke kan anvendes som fornuftigt grundlag.

FORMÅLSANALYSE	Infrastruktur	Økonomi	Miljø
Internationalt	✓	✓	?
Nationalt	✓	✓	?
Lokalt	÷	(✓)	?

Figur 5 - Opsummering af formålsanalysens resultater.

For kolonnen økonomi er alle tre grupper tilgodeset, med det mindre forbehold for det lokale niveau, der lige er blevet omtalt. Endeligt findes miljøperspektiverne at være omgæret af så store spørgsmålstegn, at argumenter ud fra denne kategori ikke kan retfærdiggøres. Den samlede konklusion må således være, at Femern-forbindelsen i ganske overvejende grad er baseret på internationalt og nationale hensyn. Dette understøtter projektets indledende hypotese, hvorfor et problemfelt, samt en problemformulering herfra kan udarbejdes.

6 Problemfelt

Af denne rapports hidtidige afsnit er det tydeligt, at projektets hypotese holder stik. Den foregående Formålsanalyse har således godtgjort, at Femern-forbindelsen er blevet vedtaget med nationale og internationale perspektiver for øje.

Denne konstatering er ikke ensbetydende med, at Femern-forbindelsen ikke kan virke til fordel for Lolland og omegn. Det er bestemt en mulighed, men det kan ikke fastslås uden videre. Således finder projektet sit videre forløb ud fra netop dette problemfelt: Hvad skal der ske med Lolland oven på etableringen af Femern-forbindelsen.

Som en del af den opgave, der ligger i at beskæftige sig med Lolland Kommune, eksisterer også kommunens nuværende situation. Hvordan har udviklingen været på Lolland, og hvordan tegner fremtiden sig? Disse spørgsmål skal bearbejdes gennem rapporten. For nuværende er hypotesen, at Lolland – som ud fra en geografisk betragtning må siges at være en udkantskommune – kæmper med mange af de problemer, som er definerende for de såkaldte ”udkantskommuner”. Til disse udfordringer forstås en spiraludviklende effekt, hvor fraflytning fører til tomme huse, forfald, butiksdød mv.; og at disse skæmmende faktorer styrker yderligere tendensen til fraflytning.

At Lolland Kommune kunne tænkes, at stå over for disse udfordringer, er således udgangspunktet her fra, og videre i projektarbejdet. Herefter følger så en indkredsning af selve problemfeltet – en indkredsning som herunder er udmundet i en problemformulering. Som en del af problemfeltet findes dog en endnu mere grundlæggende hypotese, end den før nævnte. Således er projektet, fra start til slut, styret af en hypotese om, at der findes nytteeffekter for store infrastrukturprojekter, som Femern-forbindelse, og disse effekter ikke kun kan udvindes på internationalt og nationalt niveau; men også lokalt

På den baggrund er projektets problemformulering udarbejdet, og den er præsenteret herunder:

6.1 Problemformulering

- Hvordan kan Lolland Kommune, gennem fysisk planlægning, udnytte det lokale udviklingspotentiale Femern-forbindelsen skaber?

7 Metode

Formålet med metodeafsnittet er at afdække de metoder, der benyttes for at svare på projektets problemformulering. Dette drejer sig om begrundelsen for metodevalget, metodens form, samt datagrundlaget, der er anvendt i de respektive metoder.

Udgangspunktet for det følgende arbejde er de fire separate analyser, der er præsenteret herunder:

- Statusanalyse
- Strukturanalyse
- Interessentanalyse
- Komparativ analyse

Når disse er gennemført følger et afsnit med *betænkninger* for projektet. Disse skal opfattes som et produkt udviklet af de foregående analyser. Tanken med betænkningerne er, at disse er fokuseret på den fremtidige udvikling i den fysiske planlægning inden for Lolland Kommune. Således vil betænkningerne danne grundlag for den efterfølgende konklusion, hvis egentlige formål naturligvis er at konkludere på det samlede arbejde med udgangspunkt i problemformuleringen.

Ud over en gennemgang af metoderne anvendt i de forskellige analyser, er der i afslutningen af dette afsnit et overblik over den nærmere kildebehandling. Da en række af kilderne går igen gennem de forskellige analyser, er der ikke redegjort for dem i gennemgangen af hver enkelt analyse – som følger herefter – men derimod til sidst.

7.1 Statusanalyse

Statusanalysen er valgt som metode for, at bekræfte hypotesen, der er præsenteret i problemfeltet. Således er det problemorienterede arbejde centreret om en hypotese, der antager at Lolland Kommune er ramt af de generelle udfordringer, som også plager landets øvrige udkantkommuner. Disse udfordringer tæller fraflytning fra kommunen, tendens til tomme og nedslidte bygninger, stor ledighed mv.

Analysen vil fokusere på at dokumentere, hvorvidt denne hypotese er korrekt. Analysen er baseret på sekundære data fra Danmarks Statistik, SKAT og Lolland Kommune.

7.2 Strukturanalyse

Strukturanalysen foretages med udgangspunktet i, at sikre projektets faglige relevans. Perspektivet for dette studie er således ikke politiske beslutningsprocesser, men derimod fysisk planlægning, hvorfor det er bydende nødvendigt, at denne del nyder et centralt fokus. Strukturanalysen er således en analyse af den fysiske planlægning i Lolland Kommune.

Analysen skal ikke opfattes som en udtømmende analyse af den samlede fysiske planlægning. Den opererer med et klart fokus på de områder, der har relevans for en besvarelse af problemformuleringen. Disse områder tæller en analyse af planlægningen inden for erhverv og turisme, mens eksempelvis planlægningen for det åbne land ikke adresseres nærmere.

Datagrundlaget er i overvejende grad de relevante plandokumenter fra Lolland Kommune, men der refereres også til programmerklæringer på kommunens hjemmeside enkelte steder. Den i særklasse væsentligste kilde for denne analyse, er Kommuneplan 2010-2022. Dette er fuldstændigt logisk, da

kommuneplanen for alle kommuner er det fundamentale udgangspunkt for den nærmere fysiske planlægning.

7.3 Interessentanalyse

Den tredje analyse har til formål, at skitsere interesserne for Lolland Kommune i forhold til problemfeltets fokusområde. Igen er der således ikke tale om en udtømmende analyse af samtlige interessepartnere for Lolland Kommune, men en identificering af dem med relevans for projektets fokus. Disse interesser ønsker identificeret, og deres interesser – herunder potentielle bidrag og ønsker – skal analyseres.

Denne analyse oplever en sondring mellem primære og sekundære interesser; en tilgang, der redegøres for nærmere i det konkrete afsnit. For analysemetoden gøres der også en forskel i tilgangen til disse interessentgrupper. Hvor analysen af de sekundære interesser udelukkende er baseret på informationssøgning via internet og diverse rapporter, er de primære interesser yderligere analyseret på baggrund af interview.

For denne specifikke metode blev valgt en let struktureret interviewmodel; med hvilket det forstås, at interviewet blev gennemført med udgangspunkt i en interviewguide, men med mulighed for at stille opfølgende og supplerende spørgsmål. Dette metodevalg af interviewform er valgt for, at sikre et behageligt samtaleklima for den interviewede person, samt at sikre at udbyttet af interviewet ikke var begrænset på forhånd af ufravigelige spørgsmål. Se Bilag 7 og 8.

7.4 Komparativ analyse

Den komparative analyse er valgt for, at give projektets fokusområde perspektiv. Præmissen for dette projekt er således en infrastrukturel ændring, der har en grundlæggende karakter og størrelse, som er uvant for den gængse danske kommune.

Af denne grund er det yderst relevant, at forholde sig til lignende tilfælde andre steder – i både ind- og udland. Derfor er der udvalgt to komparative case-studier:

- *The Channel Tunnel* mellem Frankrig og England
- *Storebæltsbroen* mellem Fyn og Sjælland

For udvælgelsen af netop disse to case-studier har det afgørende kriterium været, at finde cases, der er sammenlignelige med Femern-forbindelsen. Med valget af to case-studier – der hver især har aspekter, som gør dem relevante – føles de fleste parametre, at være dækket.

For *The Channel Tunnel* gør sig gældende, at:

- Forbindelsen forbinder to forskellige lande
- Forbindelsen indeholder en yderregion på den franske side (regionen Nord-Pas-de-Calais)
- Forbindelsens formål primært har været at forbinde to metropoler (London og Paris)

Af forhold, der ikke er analoge til Femern-forbindelsen er selvsagt de udenlandske plansystemer, under hvilke den forbindelse er blevet etableret. Dette case-studie er baseret på et kildegrundlag bestående af akademiske analyser både før og efter etableringen af forbindelsen, samt statistiske data.

Projektets anden case er dansk, for at sikre at omstændigheder i plansystemet mv. er identiske med de gældende for Femern-forbindelsen. Valget er faldet på Storebæltsbroen, da alternativet Øresundsbroen er etableret i umiddelbar nærhed af storbyområderne København og Malmø – hvorfor omstændighederne er

ganske anderledes end ved de lavt befolkede områder på Lolland og i Kreis Ostholm. For Storebæltsforbindelsen taler yderligere den yderst praktiske omstændighed, at tilgængeligheden til kilder er meget bedre end i tilfældet med den franske case. Dette casestudie er dokumenteret ud fra statistiske data fra Danmarks statistik, diverse artikler samt informationssøgning på internettet.

7.5 Kildekritik

I projektet anvendes en række forskellige kilder; statistiske, juridiske (lovtekster), politiske aftaler og videnskabelige rapporter af forskellige arter.

Som beskrevet er der benyttet statistikker fra flere forskellige kilder. Statistikker fra både Danmarks Statistik, VisitDenmark, SKAT og diverse kommune benyttes i rapporten og på forskellig vis. Ved fremstilling af statistisk materiale gennem figurer er der naturligvis anvendt kildehenvisninger. Fælles for disse data er, at administrative grænser benyttes som afgrænsning. I nogle tilfælde har der været behov for at korrigere data, som ved dem fra SKAT. I tabeller og diagrammer, der spænder over perioden for kommunalsammenlægningen, er data sammensat af flere forskellige kilder, så der er opnået et retvisende referencegrundlag.

Igennem hele rapporten understøttes projektet af relevant litteratur. Hovedsagligt benyttes faktuel videnskabelig litteratur, plandokumenter, fagbøger og offentlige dokumenter fra forskellige ministeriers og kommunale hjemmesider.

Kilderne kan anses som værende pålidelige og faktuelle. I tilfældet i casen om Storebæltsbroen benyttes enkelte kilder, i form af populærartikler, for at få et historisk indblik og forståelse for sagen.

7.6 Studietur

Projektgruppen har som en del af projektet været på en studietur i Lolland Kommune. Studieturen er gennemført for at opnå et kendskab til Lolland Kommune, der ikke kun af skabt fra skrivebordet, men også gennem en fysisk og visuel opfattelse af området. Dette anses i særdeleshed som væsentligt for dette projekt, da et af argumenterne for problemstillingen vedrørende Udkantsdanmarks er den visuelle fremtoning af forfaldet i områderne.

Under studieturen har projektgruppen besøgt byerne Nakskov, Maribo, Holeby, Rødby og Rødby Havn. Yderligere har gruppen besøgt en række specifikke destinationer, herunder færgelejet ved Rødby Havn, Lalandia og Knuthenborg Safaripark.

8 Statusanalyse

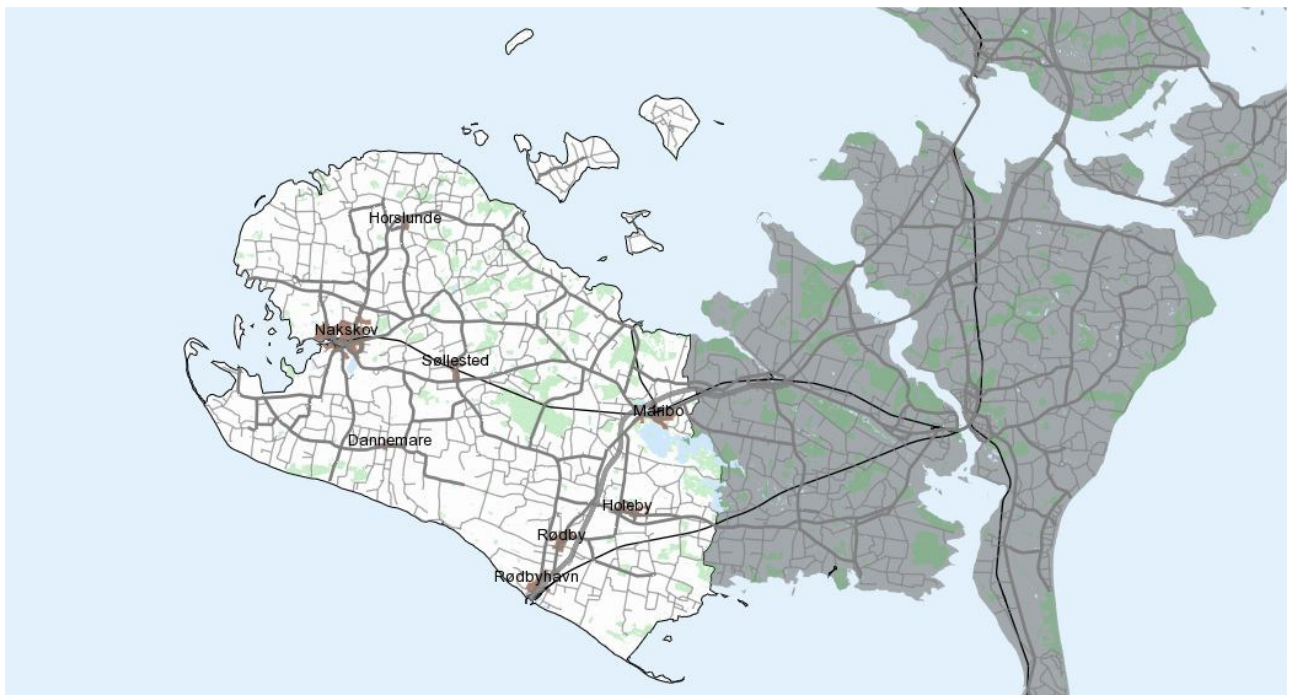
Statusanalysens formål er, at dokumentere Lolland Kommunes situation. Med situation forstås de udfordringer Lolland Kommune, som udkantskommune, står over for. Kommunen er som sådan ikke den eneste, der er ramt af udfordringerne – tvært imod. Adskillige udkantskommuner har således oplevet en negativ udvikling i befolkningstal over de seneste årtier, og i kølvandet på dette en række udfordringer. Bl.a. disse kan tælles butiksdød, tomme bygninger, gradvist forfald mv. Alle forhold, der styrker tendensen til fraflytning, hvorfor problemet også indeholder en spiraleffekt.

Analysen her skal dokumentere situationen i Lolland Kommunes tilfælde; sat i perspektiv til resten af landet. Analysen er opdelt i tre hovedkategorier, da en vis opdeling er ønskelig af hensyn til overblikket:

- Befolkningsudvikling og demografi
- Ejendomsudvikling
- Beskæftigelse

Ud over de tre punkter findes til slut et afsnit, der perspektiverer situationen til kommunens visioner på disse områder.

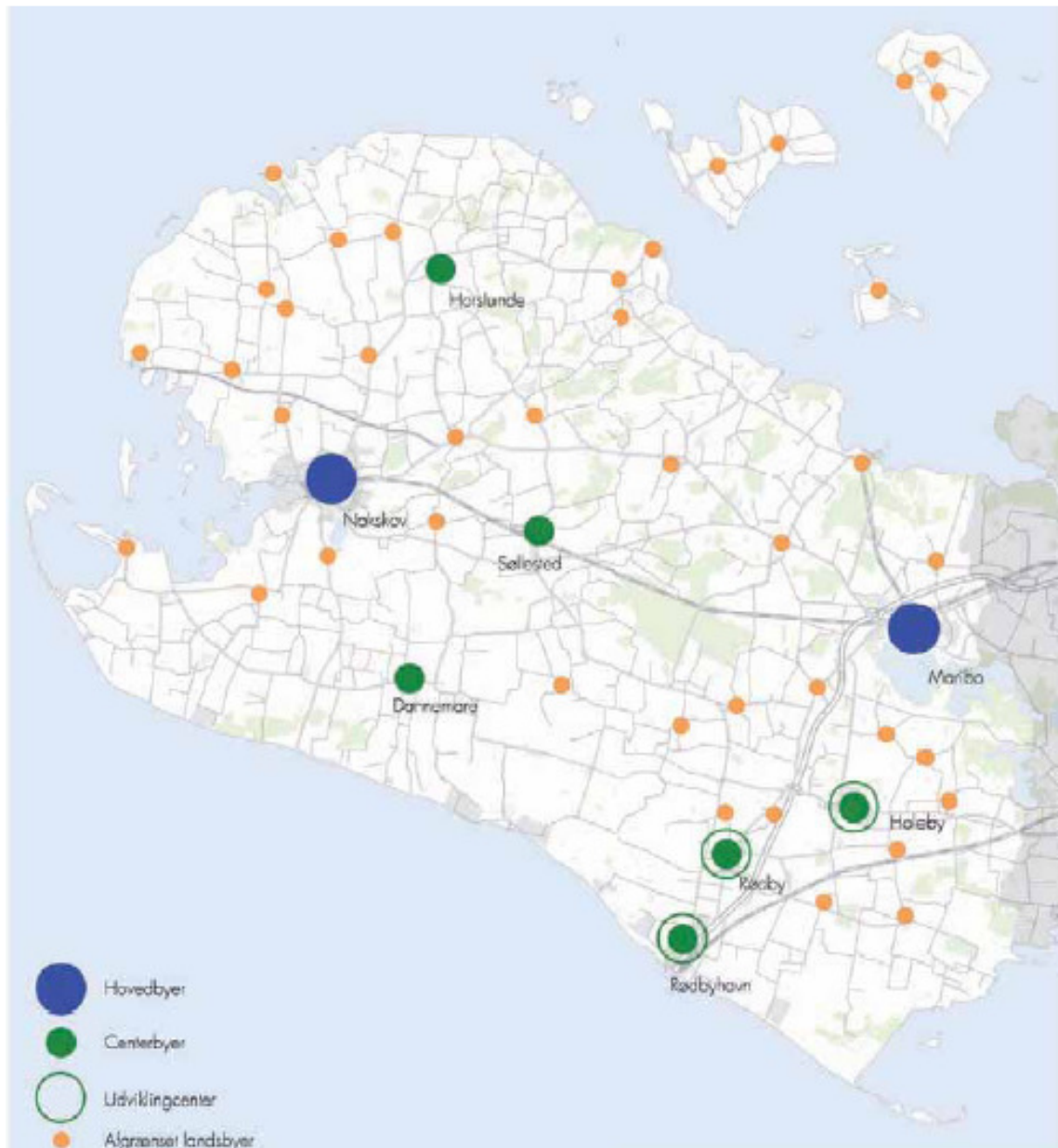
Inden de tre punkter behandles findes dog en kort præsentation af Lolland Kommunes geografi, og kommunens opdeling af byerne. Den nærmere planlægning i kommunen behandles først i den senere Strukturanalyse, men for nuværende findes et vist overblik formålstjenlig.



Figur 6 - Oversigtskort over Lolland Kommune (Lolland Kommune, 2013)

Femern-forbindelsen - en mulighed for Lolland Kommune

Lolland Kommune blev ved Kommunalreformen i 2007 oprettet efter en sammenlægning af syv kommuner¹. Kommunen dækker et areal på 886 km², hvilket vel og mærke ikke er hele Lolland Ø, og har et befolkningstal på 44.436 indbyggere. Samlet giver det en befolkningstæthed på ca. 50 indbyggere per. km². (Danmarks Statistik 2013)



Figur 7 – Illustration af Lolland Kommunes kategorisering af byerne (Lolland Kommune, 2011, s. s. 58)

Den største by er Nakskov med 13.886 indbyggere, efterfulgt af Maribo med 6.083 indbyggere. (Lolland Kommune 2011, s. 59) Byerne er placeret i hver deres ende af kommunen, med Nakskov liggende i vest ud mod Langelandsbælt, mens Maribo ligger i øst nær kommunegrænsen til Guldborgsund Kommune. I kommuneplanen identificerer man også de to byer som værende kommunens hovedbyer, for hvilke der

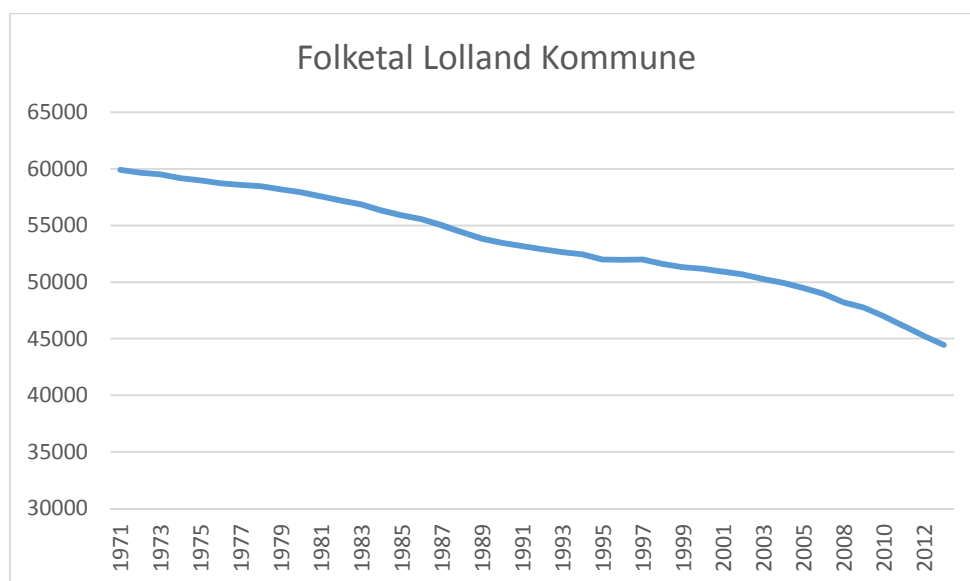
¹ De daværende Holeby, Højreby, Maribo, Rødby, Nakskov, Rudbjerg og Ravnsborg kommuner

gælder, at: *"Hovedbyerne opfylder borgernes daglige behov med daginstitutioner, skoler, ungdomsuddannelser og ældrepleje, de har et stort tilbud i forhold til privat og offentlig service, samt liberale erhverv."* (Lolland Kommune 2011, s. 59) Derudover er fremtidig by- og erhvervsudvikling primært tiltænkt disse byer. Byopdelingen er præsenteret på Figur 7.

Foruden hovedbyer beskæftiger kommuneplanen sig med bykategorierne; centerbyer og afgrænsede landsbyer. Fælles for centerbyerne er at de: *"... kan tilbyde borgeren alle de basale behov for at kunne få en families hverdag til at fungere. De har alle dagpleje, SFO'er, folkeskoler og ældrepleje, gode idræts og fritidstilbud."* (Lolland Kommune, 2011, s. 60) Kommunen gør dog en prioriteringsforskel inden for centerbyerne, hvor Rødbyhavn, Rødby og Holeby også betegnes som udviklingscentre. For disse gælder, at der tiltænkes en øget by- og erhvervsudvikling; en disposition, der bl.a. har sin begrundelse i de tre byers tilknytning til den eksisterende motorvejsforbindelse. Afslutningsvis er der de afgrænsede landsbyer, for hvem det gælder, at der ikke foreligger større planlægningsmæssige initiativer. (Lolland Kommune, 2011, s. 61)

8.1 Befolkningsudvikling og demografi

Som det fremgår af Figur 8 har den nuværende Lolland Kommune siden 1970 haft en stødt nedgang i antallet af indbyggere. Der findes moderate variationer i kurven, men selv i starten af 90'erne, hvor den procentuelle affolkning var på sit laveste, må det stadig konstateres, at der var tale om et fald. Fra 2008 syntes affolkningen omvendt at være tiltaget, og således er Lolland Kommune for nuværende inde i den værste affolkningsperiode siden 1971. (Danmarks Statistik 2013)



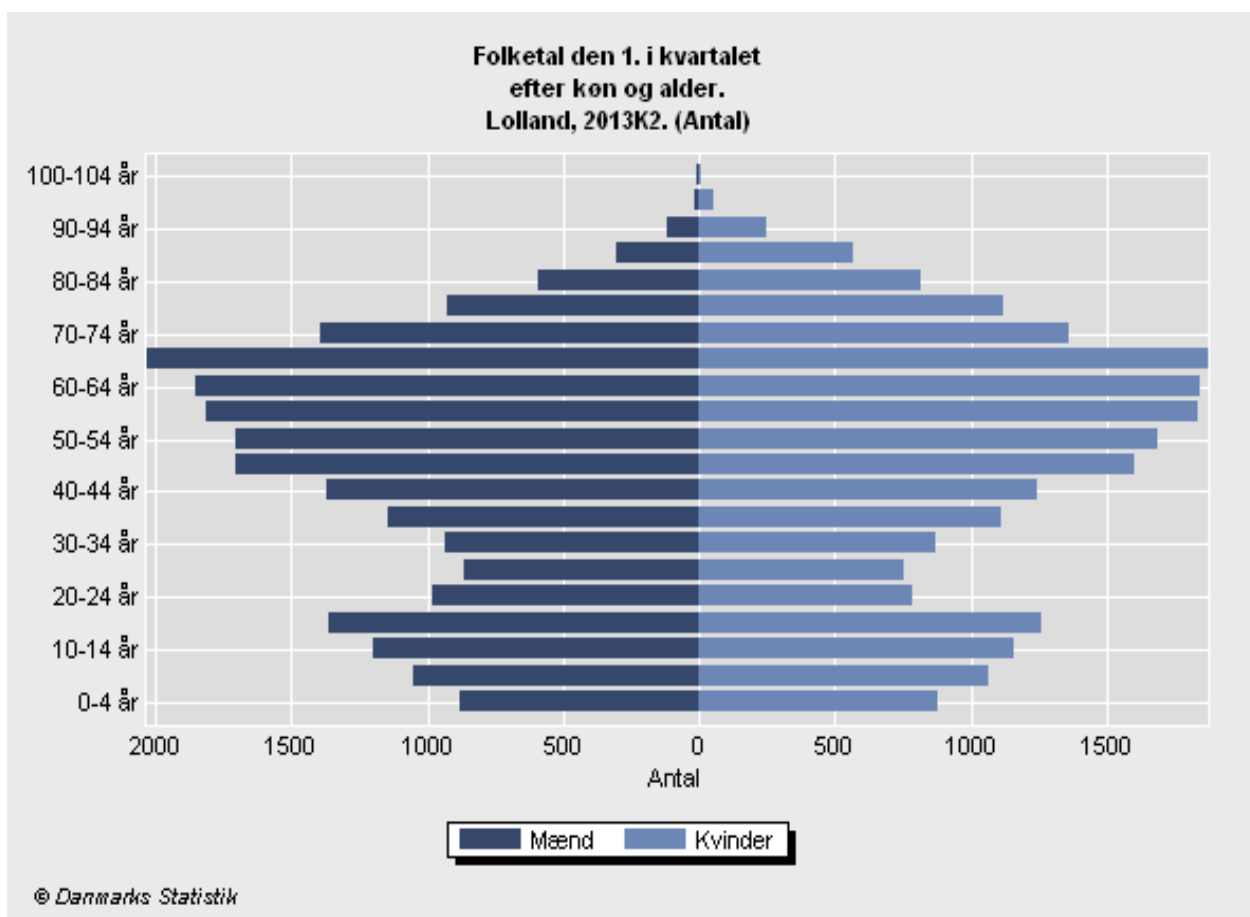
Figur 8 - Udviklingen af folketallet i Lolland Kommune i perioden 1971-2012. Der er taget højde for Kommunalreformen 2007. (Danmarks Statistik 2013)

Figur 8 dokumenterer med al tydelighed den negative befolkningsudvikling Lolland Kommune oplever. Tilsvarende problematisk er situationen, hvis man dykker ned i demografien bag ved befolkningstallene.

Demografien er af interesse, da den viser hvilke aldersgrupper, der er bredest repræsenteret i kommunen. Under normale omstændigheder vil en vis diversitet være ønskelig, men i særdeleshed er personer i den arbejdsdygtige alder naturligvis attraktive, eftersom de ud fra en samfundsøkonomisk betragtning er store bidragsydere. Bl.a. disse er børnefamilier i særdeleshed ønskværdige, da børnefamilier i større grad kan

opfattes som forankret i samfundet, hvorfor der antages at være en mindre til- og fraflytning af denne gruppe frem for barneløse par eller singler. I Lolland Kommunes tilfælde, hvor der tydeligvis er en entydig tendens til fraflytning, frem for tilflytning, er børnefamilier således særligt attraktive.

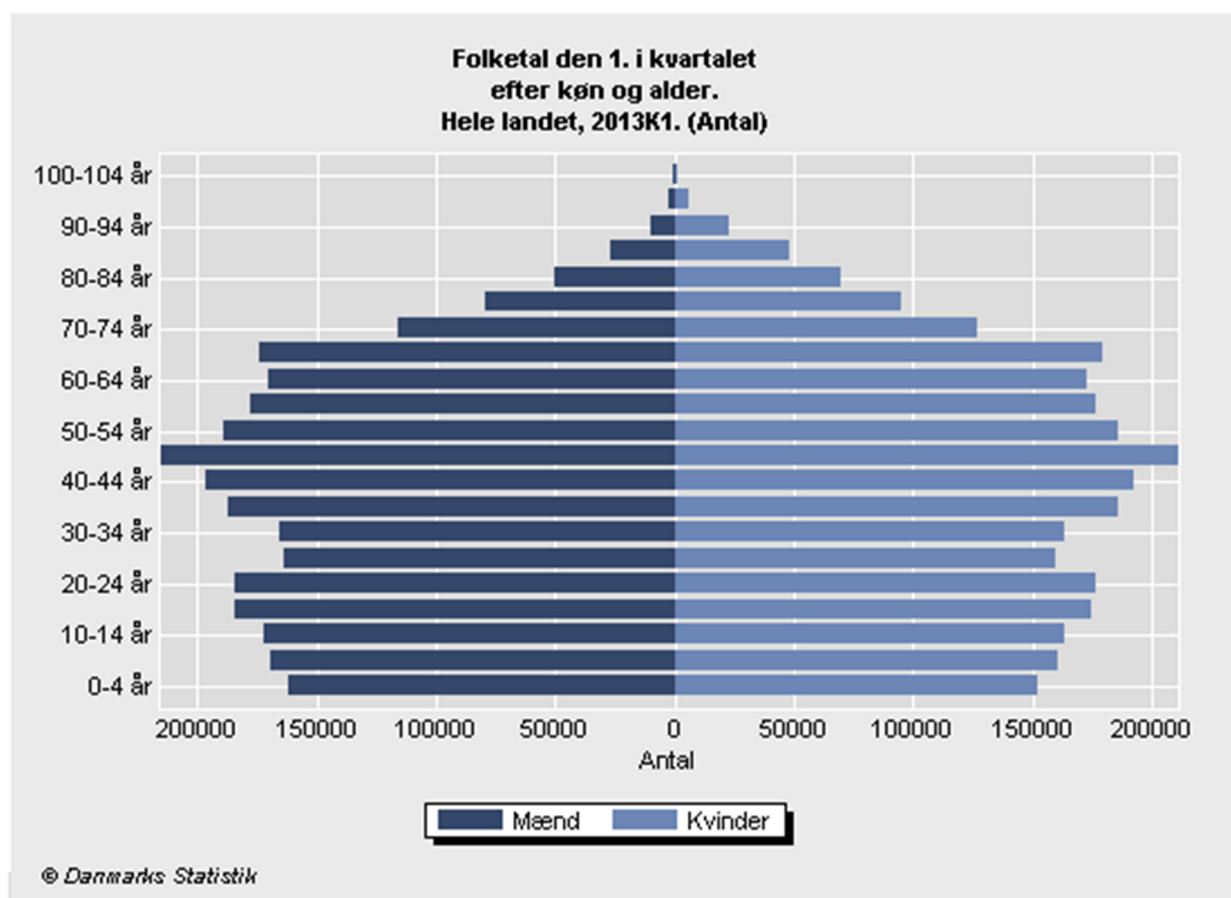
De ældre er den befolkningsgruppe, der er mindst tilbøjelig til at flytte, hvilket også dokumenteres af nedenstående figur. Således er det fortrinsvis de ældre, der er blevet boende i Lolland Kommune, hvor de unge omvendt har tendens til at flytte væk. (Sørensen, 2013) Der har med andre ord ikke været tale om en jævn fraflytning siden 70'erne, set ud fra et demografisk perspektiv.



Figur 9 – Befolkningspyramide for Lolland Kommune fra 1. kvartal 2013. (Danmarks Statistik 2013)

Demografien præsenteret i Figur 9 dokumenterer således, at Lolland Kommune ikke blot er udfordret af fraflytning, men at denne fraflytning også er ujævt fordelt på aldersgrupperne. Som nævnt er det ønskværdigt med en vis demografisk balance, men som minimum ønsker man, at undgå et underskud af folk i den arbejdsdygtige alder. På den baggrund er udfordringerne åbenlyse, eftersom størstedelen af befolkningen er over 45 år, mens den svagest repræsenterede gruppe er de 20-30 årige. Med andre er fremtidsudsigterne ikke lyse, når den gradvise fraflytning i øvrigt tages i betragtning.

For at stille udviklingen i relief, er en tilsvarende demografisk præsentation af hele Danmarks befolkning også opstillet i Figur 10. Af denne ses en knap så udtalt forskel i demografien, hvilket fremhæver Lolland Kommunes afvigelser fra gennemsnittet. Bemærkelsesværdigt er i særdeleshed Lolland Kommunes mangel på borgere i aldersgruppen 20-40 år, der er drastisk underrepræsenteret procentuelt sammenlignet med landsgennemsnittet. Omvendt er aldersgrupperne på +60 år procentvis overrepræsenteret.



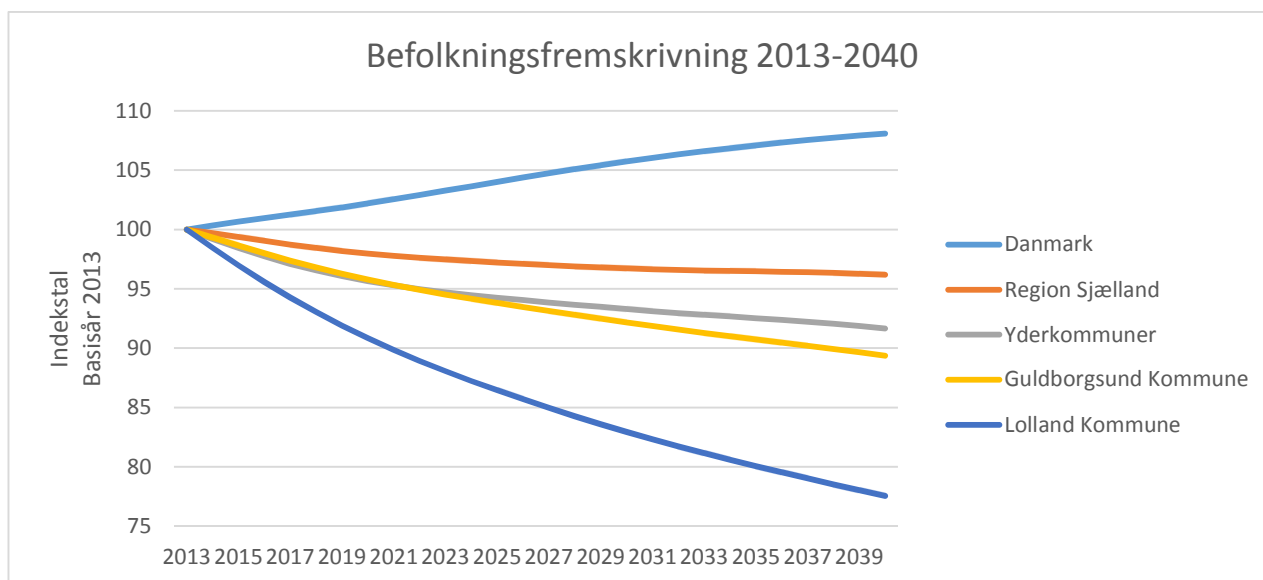
Figur 10 – Befolkningspyramide for Danmark i 1. kvartal 2013. (Danmarks Statistik 2013)

Sammenligningerne med landsgennemsnittet dokumenterer, at Lolland Kommune ikke blot afspejler en landstendens. Dette kunne ikke udelukkes på forhånd, da demografien er omskiftelig fra generation til generation afhængig af fødselstal, dødelighed mv. I den sammenhæng er det også bredt kendt, at Danmark generelt er udfordret demografisk af lave fødselstal i 80'erne, samt en forhøjet levealder.

Disse forhold retfærdiggør dog ikke den demografiske tilstand på Lolland, hvorfor det er rimeligt at konstatere, at der eksisterer et problem. Dette problem styrkes yderligere af befolkningsfremskrivningerne for Lolland Kommune. I nedenstående diagram sammenlignes kommunen med fire øvrige kategorier; Danmark, Region Sjælland, Yderkommuner og Guldborgsund Kommune.

Valgene af de forskellige sammenligningsgrupper er truffet for, i videst muligt omfang, at fremhæve Lollands situation. Den nationale befolkningsfremskrivning er, i så henseende, et oplagt valg, mens Region Sjælland og Guldborgsund Kommune er valgt ud fra geografiske kriterier. Ønsket er således at spore, hvorvidt Lolland Kommune er særligt udsat eller om tendenserne er den samme for det øvrige geografiske område. Endeligt er grupperingen Yderkommuner anvendt. Denne gruppe er defineret på baggrund af Landdistriktsprogrammet 2007-2013, der har inddelt landets kommuner i fire forskellige kategorier; Bykommuner, Mellemkommuner, Landkommuner og Yderkommuner. Inddelingen er foretaget på baggrund af en række indikatorer, og efterlader 16 kommuner i kategorien Yderkommuner². (Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri 2008, 6-7)

² Yderkommuner: Bornholm, Lolland, Langeland, Ærø, Samsø, Norddjurs, Læsø, Tønder, Varde, Ringkøbing-Skjern, Lemvig, Struer, Skive, Vesthimmerland, Morsø og Thisted Kommuner



Figur 11 – Kurvediagram, der viser befolkningsfremskrivning for de fem grupper: Danmark, Region Sjælland, Yderkommuner, Guldborgsund Kommune og Lolland Kommune i perioden 2013-2040. Kurven er vist ved indekstal med basisår 2013. (Danmarks Statistik 2013)

Som nævnt, er befolkningsfremskrivningen med til at fremhæve Lolland Kommunes særligt udfordrede situation. Således er det ganske tydeligt, at netop Lolland Kommunes befolkningsfremskrivning er den dystreste af de fem grupper. Estimatet placerer antageligt Lolland Kommune på indeks 78 i 2040.

For grupperne Region Sjælland, Yderkommuner og Guldborgsund Kommune forventes ganske vist også et fald i befolkningen frem mod 2040, hvorfor Lolland Kommune ikke er et særtilfælde. Denne udvikling var forventelig for især Yderkommunerne, og til dels også Guldborgsund Kommune, da disse kommuner repræsenterer en lidelsesfælde for Lolland Kommune, hvad angår deres geografiske forudsætninger.

Det forhold, at Lollands befolkningsfremskrivning indeholder et betydeligt større fald på indekset end netop disse to grupper, må således også betragtes som særdeles væsentligt. For både gruppen Yderkommuner og Guldborgsund Kommune gør sig gældende, at de placerer sig tæt ved indeks 90, og således er de betydeligt over Lolland Kommune. Denne observation retfærdiggør antagelsen om, at Lolland er særligt hårdt ramt som yderområde.

8.2 Ejendomsudvikling

Ejendomsudviklingen er et område, der også er illustrativt for Lolland Kommunes udvikling. Af debatten om Udkantsdanmark er især tendenserne til tomme og forfaldne bygninger fremhævet som karakteristika for disse områder. Bl.a. har lektor Jørgen Møller fra Aalborg Universitet fremhævet tendensen til forfald – samt præsenteret ganske "interessante" idéer til at løse problemet. (Politiken, 2010) Uanset Jørgen Møllers idéer, har hans studier af landsbyernes forfald været med til at sætte problematikken på dagsordenen. På denne baggrund er et studie af ejendomsudviklingen også relevant for, at kunne gøre status for Lolland Kommunes situation.

Grundlæggende har Lolland Kommune en højere procentdel af tomme boliger end resten af landet. Denne statistik kan næppe chokere når man forholder sig til den affolkning, der er dokumenteret i det forrige afsnit. Danmarks Statistik havde i 2012 registreret 3.448 ubeboede boliger, hvilket udelukkende er baseret

på helårsboliger. I Figur 12 illustreres andelen af tomme boliger i procent ud fra den samlede mængde af boliger. Tallene for Danmark og Region Sjælland er medbragt som sammenligningsgrundlag.

Administrativ enhed	Procentdel tomme boliger
Danmark	6,0%
Region Sjælland	6,7%
Lolland Kommune	13,1%

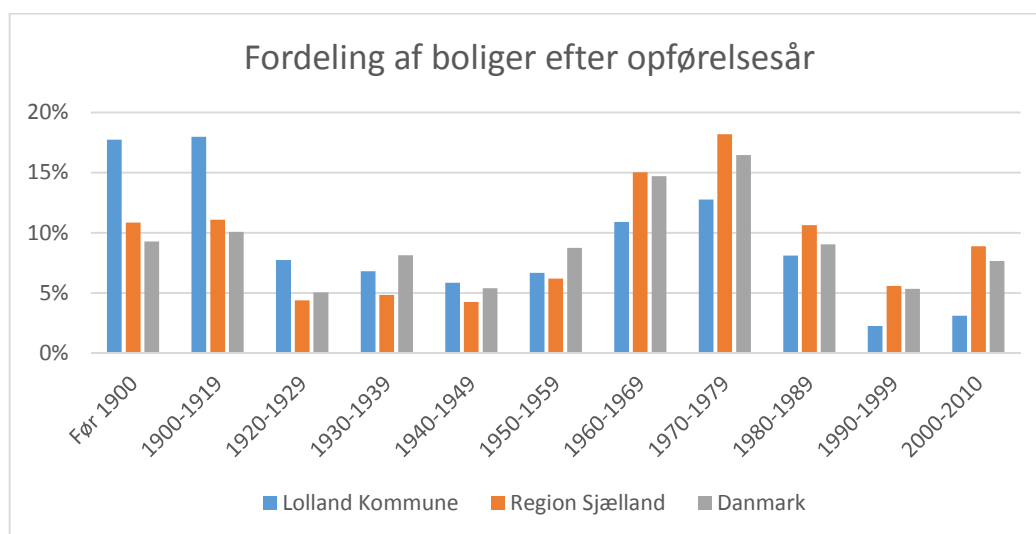
Figur 12 - Tabel over antallet af tomme boliger vist som procentandel af den samlede mængde boliger. Procentandelen angiver kategorien "ubeboede boligers" andel i den samlede mængde af de tre kategorier. (Danmarks Statistik 2013)

Her ses at Lolland Kommune har en procentvis højere andel af tomme boliger end Region Sjælland og Danmark, med knap 13,1% tomme boliger. Et bud på det reelle antal af tomme boliger, som udgør kommunens overskudsboliger er 11,1%. Denne justering er baseret på et notat udarbejdet af Lolland Kommune, hvori man som praksis fratrækker 2 procentpoint for at få et mere reelt tal. Således vurderes 2%, at være bundniveauet for antallet af tomme boliger, når der kalkuleres for den naturlige udskiftning, som altid vil forefindes på boligmarkedet. Århus og København er begge eksempler på dette. (Lolland Kommune 2011, s. 2, 6)

Selv med reguleringen, er en overskudsboligprocent på 11,1% svært høj. Procentsatsen står således også i skarp kontrast, ikke blot til hele Danmark, men også Region Sjælland – en størrelse, der ikke byder på mange større byer. På den baggrund må det igen konstateres, at Lolland Kommune syntes at skille sig ud.

Dertil kommer at kommunens boligmasse også er væsentlig ældre sammenlignet med regionen og på landsplan. Boliger af ældre datoer behøver ikke per definition, at være en dårlig ting. Adskillige boliger i f.eks. København er således af anseelig dato, og ikke desto mindre ganske populære. For en række af disse gør sig dog gældende, at de har set betydelig renovation og byfornyelse – et forløb Lolland Kommune ikke i samme grad har gennemgået.

Yderligere bør to forhold fremhæves i forhold til de ældre boliger. Dels har Lolland Kommune en betydelig større procentdel af ældre boliger, sammenlignet både med Danmark og Region Sjælland. Dels har kommunen selv påpeget, at en række af de ældre, tomme boliger ikke lever op til moderne standarder. (Lolland Kommune, 2013)



Figur 13 – Søjlediagram, der viser fordelingen af boliger efter opførelsesår inddelt i tre grupper. Den vandrette akse præsenterer årtier og ved hvert årti illustreres så procentandelen af opførte boliger i det årti for hver kategori. (Lolland Kommune 2011, s. 2-3)

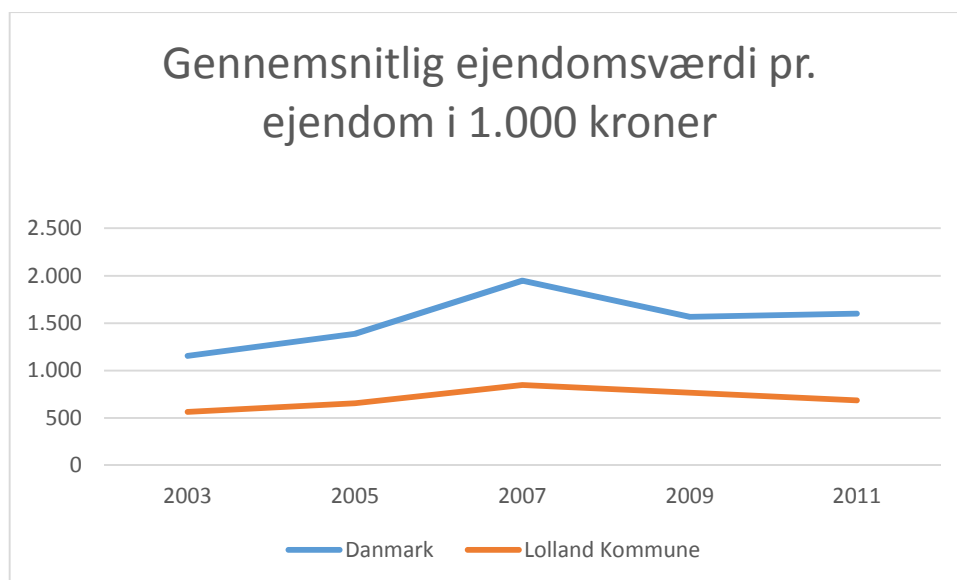
Som nævnt er der betragtelige forskelle mellem Lolland Kommune, og Danmark og Region Sjælland. I modsætning til boligmassen i Region Sjælland og hele landet, domineres boligmassen i Lolland Kommune ikke af perioderne 1960-1969 og 1970-1979. Derimod er de dominerende perioder her, før 1900 og 1900-1919.

Problemet med den ældre boligmasse, kan allerede dateres tilbage til 1960 og frem. I årene frem opføres der ikke boliger i samme grad som i Region Sjælland og Danmark. Tendensen er særligt udtalt i de seneste to årtier, hvor der etableres meget få nye boliger. Den periode tegner, for Lolland Kommune, kun 5% af den samlede boligmasse, mens det for Region Sjælland er 15% og Danmark 13%. Denne udvikling må betragtes som et direkte udslag af den faldende befolkning.

Yderligere udgør den ældre boligmasse et selvstændigt problem, ved det, at det fortrinsvis er bygninger af ældre dato, der står tomme. I perioden før 1900 står 21% boliger tomme, mens der ved perioden 1900-1919 står 16% tomme boliger. (Lolland Kommune 2011, s. 7) Denne tendens er ganske vist ikke særlig for Lolland Kommune, men kan spores i hele landet. Problematisk bliver statistikken dog, når den sammenholdes med den større procentdel af ældre boligmasse i Lolland Kommune.

8.2.1 Udvikling i ejendomspriser

Som en del af ejendomsudviklingen, er udviklingen i huspriserne også helt central. Nedenstående figur illustrer den gennemsnitlige ejendomsvurdering for samtlige række- og parcelhuse i hele Lolland Kommune, samt for hele Danmark. Når der fokuseres på række- og parcelhuse, mens lejligheder udelades, skyldes det dels tilgængeligheden til data, dels relevansen. Med det sidste forstås, at række- og parcelhuse som enkelte ejendomme er langt mere relevante i forhold til perspektivet ved tomme og forfaldne bygninger. Et eller to huse vil som isoleret enhed kunne forfalde når de står forladte i længere tid, mens et lejlighedskompleks samlede fysiske tilstand ikke i samme grad er berørt af et par tomme lejlighed.



Figur 14 – Gennemsnitlige ejendomsværdi pr. ejendom for henholdsvis Danmark og Lolland Kommune. Tabellen er udført efter tilgængelige data fra SKAT's vurderingsstatistikker fra årene 2003, 2005, 2007, 2009 og 2011. (SKAT 2013)

Figur 14 er en sammenligning i prisudviklingen mellem Danmark og Lolland Kommune. For begge kurver gør sig gældende, at de tager et knæk i 2007. Denne udvikling skyldes naturligvis finanskrisen, der i særdeleshed ramte boligmarkedet hårdt. Finanskrisen ramte globalt, hvorfor den i sig selv er uden interesse for nærværende analyse. Dog bidrager det parallelle forløb til forståelsen af den afhængighed, som Lolland kommunes boligmarked har til det nationale. Med dette forstås, at den generelle købekraft på

boligmarkedet også er gældende for Lolland Kommune, hvorfor der opleves et parallelt forløb i priskurverne.

Den virkelige observation skal dog gøres i den prisforskel, der konstant syntes at eksistere mellem det nationale og lokale niveau – uafhængigt af finanskrisen. Det lavere prisniveau i Lolland Kommune ligger fint i forlængelse af Statusanalysens øvrige observationer. Således må det lavere prisniveau betragtes som et klart udtryk for, at Lolland Kommune hører til et af de mindre attraktive områder i landet at bosætte sig. Det forhold, at der trods alt har været prisstigninger op til finanskrisen skal ses som et udtryk for den afhængighed Lollands boligmarked har til det nationale.

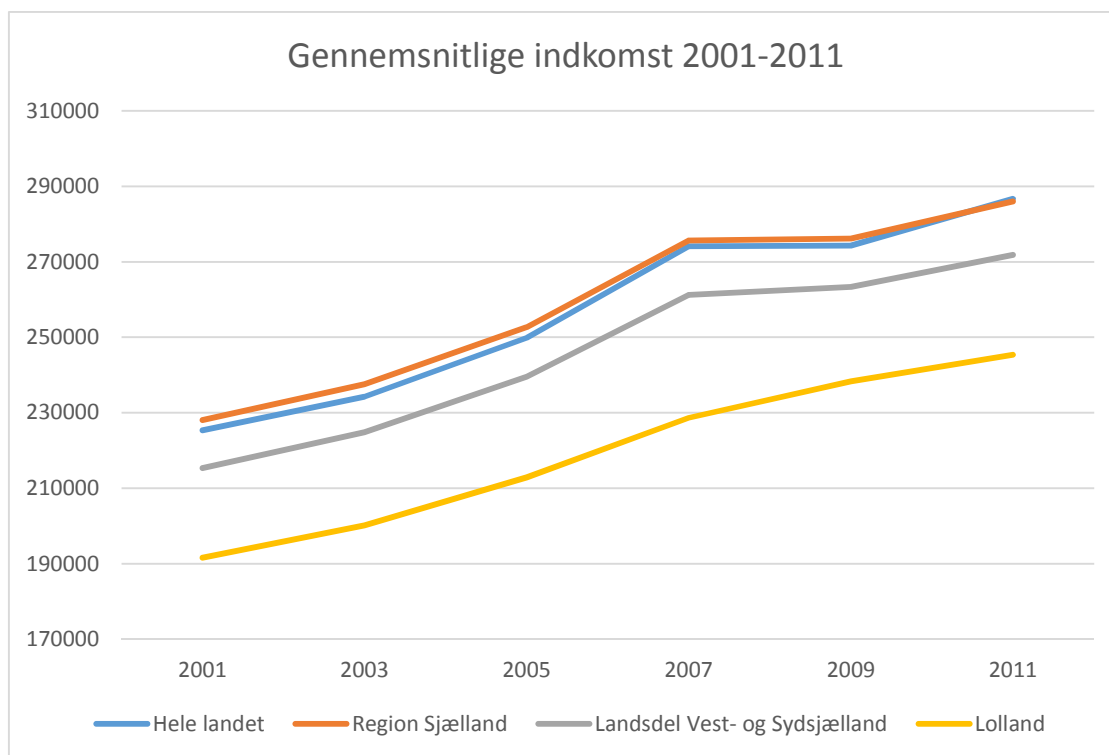
Samtidig kan det observeres, at hvor der på nationalt niveau er sket en udfladning i prisudviklingen fra og med 2009, så er samme udvikling ikke slået igennem i Lolland Kommune. Forklaringen på det lokale markeds langsomme reaktion skal findes i det store antal af tomme boliger, der skaber træghed i markedet. Dette gælder både for de boliger, der reelt set er ude af markedet, men også for de ejendomme, der er i omsætning, da disse har en forholdsvis høj liggetid. Lolland Kommune har således den fjerdelængste liggetid i landet. (Boliga.dk 2013)

8.3 Beskæftigelse

Et tredje punkt, af overordentlig interesse, er beskæftigelsen i Lolland Kommune. Med den betegnelse forstås både, hvilke typer beskæftigelser, der er fremherskende i kommune, samt hvor stor ledigheden er. Når disse parametre er interessante, er det fordi begge er afgørende for en kommunes velbefindende. Det er således ganske oplagt, at en lav ledighed er ideel, mens det modsatte udgør et problem – både for de enkelte borgere, men også samfundsøkonomisk.

På samme måde er de forskellige typer af beskæftigede også interessant, eftersom det er ønskværdigt med en vis beskæftigelse inden for de højere lønnede erhverv. Denne betragtning kan retfærdiggøres alene ud fra et samfundsøkonomisk synspunkt – højere lønnede borgere er væsentlige bidragsydere til den samlede kommunale økonomi. (Sørensen, 2013) Generelt er det dog også en del af den danske samfundsopfattelse, at en vis diversitet i befolkningen er god. Dette kan bl.a. illustreres ved det stigende politiske fokus på ghettoområder, der førte til offentliggørelsen af en revideret liste af danske ghettoområder i juni 2013. Et af de tilføjede kriterier i den nye opgørelse er netop indkomstniveauet for borgerne i boligområderne. (Tv2 Nyhederne, 2013)

Figur 15 viser det gennemsnitlige indkomstniveau i perioden 2001-2011 pr. borger. Som det fremgår, er det nationale niveau, Region Sjælland og Lolland Kommune repræsenteret. Dertil er grupperingen Landsdel Vest- og Sydsjælland medbragt, da det er svært at adskille indkomstgrupperne Danmark og Region Sjælland fra hinanden. Landsdel Vest- og Sydsjælland repræsenterer kommunerne i Region Sjælland, dog uden kommunerne Roskilde, Lejre, Greve, Køge og Solrød. (Danmarks Statistik 2013)



Figur 15 – Gennemsnitlige indkomst pr. borger i fire forskellige grupper i perioden 2001-2011. (Danmarks Statistik 2013)

Generelt viser figuren en fin stigning for alle grupperne i perioden 2001-2011. Man kan straks notere, at lønudviklingen i alle fire grupper oplever en ændring i årene omkring 2007. Som ved ejendomsværdien oplever Lolland Kommune ikke en lige så dramatisk forandring associeret til finanskrisen, hvilket isoleret set kunne tolkes positivt. I et større perspektiv skyldes den "blødere landing" dog Lolland Kommunes generelt lavere indkomstniveau, hvilket er den væsentligste konstatering man bør udlede af ovenstående figur. Lolland Kommune har et markant lavere indkomstniveau end det øvrige Danmark – en statistik, der næppe kan overraske med tanke på de allerede dokumenterede udviklinger i bosætningsmønstret og prisudviklingen på boligmarkedet.

En af grundene til det lavere indkomstniveau søges begrundet i en større ledighedsprocent. Af Figur 16 ses ledighedsprocenten for de fire førnævnte grupper:

Administrativ enhed	Procentdel af arbejdsstyrken
Hele Landet	5,9%
Region Sjælland	5,9%
Landsdel Vest- og Sydsjælland	6,5%
Lolland Kommune	9,5%

Figur 16 – Tabel over arbejdsløsheden præsenteret i fire grupper. Tallene er fra februar 2013 og baseret på den samlede arbejdsstyrke i hver gruppe. Desuden er de sæsonkorrigeret. (Danmarks Statistik 2013)

Igen skiller Lolland Kommune sig ud med den højeste ledighed. Forklaringen herpå er flersidig, og ikke så simpel som et entydigt udtryk for mangel på arbejdspladser. Således dør kommunen på visse områder faktisk med mangel på arbejdskraft. Konkret har eksempelvis kommunens gymnasier manglet undervisere og generelt findes der også – om end begrænset – efterspørgsel på arbejdskraft med en længerevarende

uddannelse. (Sørensen, 2013) På den baggrund kan ledigheden ikke kun begrundes i for få jobtilbud – der er også et aspekt i arbejdskraftens kompetence.

Denne udvikling er sket som en konsekvens af Lolland Kommunes historiske rolle. Lolland har op gennem 1900-tallet haft sine primære erhverv i industri og landbrug. (Lolland Kommune, 2011, s. s. 28) Kommunen har ingen institution for videregående uddannelser, og på den baggrund er der også få akademikere bosat i kommunen. Med den gradvise udfasning af industrierhvervene, symboliseret i særdeleshed ved nedlæggelsen af skibsværftet i Nakskov, har tiden indhentet arbejdskraftens kompetence niveau. Dertil kommer den betydelige mængde borgere på offentlige støtte, som Lolland Kommune i sin tid ”overtog” som aflastning fra København. Denne borgergruppe kæmper kommunen stadig i dag med at få integreret på arbejdsmarkedet, og problemet har over tid vokset sig større. (Sørensen, 2013)

8.4 Kommunens visioner

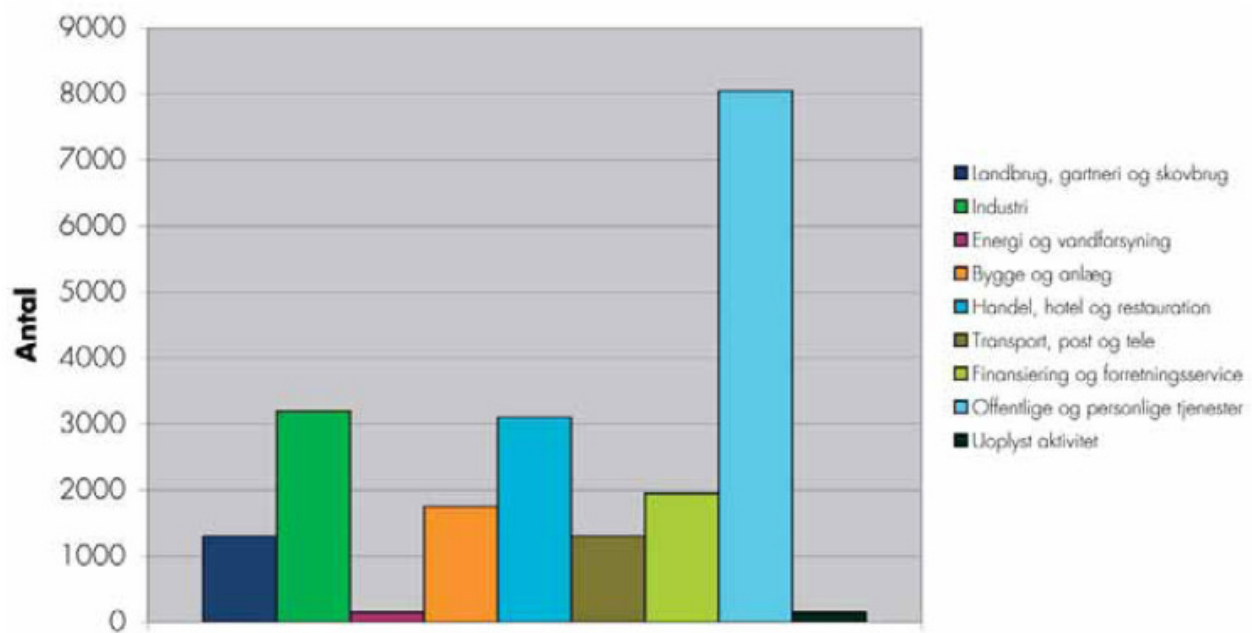
Ovenstående analyse har dokumenteret de tydelige problemer som Lolland Kommune står over for. Under denne sammenfatning ønskes det, at sætte de tre områder: *Befolkningsudvikling og demograf*, *ejendomsudvikling* og *beskæftigelse* i perspektiv til kommunens initiativer på områderne. Hvordan ønsker Lolland Kommune, at håndtere de store udfordringer på disse områder?

I forhold til befolkningsudviklingen og demografien er det ideelle mål naturligvis at få vendt kurven. At få stoppet fraflytningen; og genereret en tilflytning. At dette ideal ikke er realistisk for nuværende er kommunen sig ganske bevidst om. Således indeholder Kommuneplanen en befolkningsfremskrivning, der er på linje med denne rapport. (Lolland Kommune, 2011, s. 23) At tendensen er problematisk er kommunen ligeledes bevidst om, hvilket fremgår af den senere økonomiske analyse. Af denne ses det, hvorledes blot 40% af Lolland Kommunes samlede bruttoindtægter, svarende til 1.654 mio. kr., stammer fra skatter. Samtidig stammer hele 1.591 mio. kr. af indtægterne fra posten *Tilskud og udligning*, hvorfor det er ganske klart at Lolland Kommunes vision om at være bæredygtig har lange udsigter. (Lolland Kommune, 2011, s. 27)

Lolland Kommune uddyber det økonomiske indtægtsgrundlag ud fra den samme dokumentation, som denne rapport har præsenteret. Det fremhæves, hvorledes det gennemsnitlige lønningsniveau i kommunen er lavere end i resten af landet, men påpeges omvendt, at borgernes rådighedsbeløb er tættere på landsgennemsnittet, grundet de lavere leveomkostninger. (Lolland Kommune, 2011, s. s. 28)

Dette argument er bestemt validt, men kan omvendt kun ses som en formildende omstændighed. Dette syntes kommunen sig også bevidst, da deres øvrige modeller netop fokuserer på de øvrige kritiske forhold vedrørende beskæftigelsessituationen. Figur 17 er anvendt i Lolland Kommunes Kommuneplan 2010-2022, og illustrerer den ujævne jobsituation:

Femern-forbindelsen - en mulighed for Lolland Kommune



Figur 17 – Model for fordelingen af erhverv i Lolland Kommune (Lolland Kommune, 2011, s. s. 28)

Når kommunen forholder sig til jobfordelingen er det i en balanceret tone. Kommunen begrundes situationen ud den historiske udvikling, og holder sig for øje, at det er borgernes kompetencer de omtaler. Derfor fremhæves kvalifikationer i sig selv ikke som negative, men omvendt må det forstås at kommunen gerne ser flere med et øget kompetenceniveau: *”Kvaliteter som stabilitet og lavt lønniveau hos de ansatte er i højsædet, frem for bredere uddannelseskvalifikationer hos medarbejderne. Uddannelseskvalifikationer, som måske kan danne basis for et større udviklingspotentiale for Lolland som helhed.”* (Lolland Kommune 2011, s. 28) Citatet udviser, at Lolland Kommune er opmærksomme på udfordringerne, men samtidig (naturligvis) ikke ønsker at træde dets borgere over tæerne.

Samme realitetssans udviser kommunen i forhold til området *ejendomsudvikling*. Af Lolland Kommunes hjemmeside fremgår et initiativ til en offensiv indsats mod de tomme, forfaldne ejendomme, som begynder at skæmme flere af kommunens byer. Lolland Kommune begrundes initiativet med risikoen for, at de tomme bygninger afleder negative effekter, svarende til dem der er fremhævet tidligere i analysen. Således prøver kommunen her at komme problemet til livs, inden det udvikler sig. (Lolland Kommune, 2013)

Strategien viser dog også omvendt, hvor fremherskende problematikken som udkantkommune er for Lolland Kommune. Når der fra offentlige side initieres med et så offensivt program taler det for en erkendelse af, at en vis mængde af den fraflyttede befolkning ikke kan vindes tilbage lige foreløbig.

8.5 Sammenfatning

Sammenfattende må det siges, at hypotesen om, at Lolland som geografisk udkantsområde er udfordret, er blevet bekræftet. De parametre som er analyseret her, udgør de typiske kriterier for, hvad der associeres med udkantsproblematikken.

I den sammenhæng kan det konstateres, at Lolland Kommune er udfordret på samtlige områder, hvad end vi taler om:

- Bosætning,
- Demografi,
- Træghed på boligmarkedet,
- Forfaldne bygninger,
- Høj arbejdsløshed,
- Generelt lønniveau
- Mangel på højtuddannet arbejdskraft

I flere af kategorierne er Lolland Kommune endda betydeligt værre tilredt end eksempelvis nabokommunen Guldborgsund, der ellers burde være plaget af en række af de samme symptomer. Dette forhold kan bl.a. forklares med Nykøbing Falsters direkte stationsforbindelse til København, og nedlæggelsen af værftet i Nakskov, der stadig trækker sin skygge over kommunens ledige.

I det følgende afsnit søges den fysiske planlægning analyseret. Dette gøres for at identificere, inden for hvilke områder der kan gøres yderligere tiltag for at modvirke de netop dokumenterede problemer.

9 Strukturanalyse

Strukturanalysen skal analysere den fysiske planlægning i Lolland Kommune med relevans for dette projekt. Analysen er opdelt i tre hovedemner:

- Transport-infrastruktur
- Erhvervsstruktur- og dispositioner
- Fysisk planlægning rettet mod turisme

Den første kategori er valgt for at give et rimeligt overblik over Lolland Kommunes infrastruktur knyttet til transportområdet. Femern-forbindelsen er, som tidligere dokumenteret, et kæmpe infrastrukturprojekt, der vil få indflydelse på hele den nationale transport-dynamik, hvorfor det er ganske logisk at kortlægge den lokale transport-infrastruktur. Dette overblik etableres ud fra fire perspektiver: Veje, jernbane, færger og fly.

De næste afsnit, omhandlende erhverv og turisme, er medtaget fordi projektet i det senere forløb vil beskæftige sig indgående med begge dele. Af denne grund er det nødvendigt, at analysere de eksisterende forhold. Dertil kommer en inkludering af projekteringer for fremtiden, da de dels siger noget om kommunens prioriteringer inden for de forskellige felter, samtidig med at de naturligvis på sigt får indflydelse konkret på den fysiske planlægning.

9.1 Transport-infrastrukturen

9.1.1 Vej infrastruktur

Figur 18 giver et indblik i vejklasserne i Lolland Kommune, samt vejenes forløb. Lolland Kommune gennemløbes i øst af Sydmotorvejen, E47, fra Maribo og syd mod Rødbyhavn. Med færgeforbindelsen i Rødbyhavn bindes det danske motorvejsnet sammen med det tyske og dermed det øvrige europæiske motorvejsnet. Det betyder at man fra Maribo kan nå København inden for en tidsperiode på knap 1½ time³. Samtidig er der ved Køge en fletning til E20 i retning mod Fyn og Jylland. I kommunen er der tilknyttet to rastepladser, én for hver retning, begge placeret omkring Maribo.

Foruden motorvejen lægger Lolland også jord til landsdelsforbindelsen rute 9, fra Tårs Færgehavn i vest mod Maribo i øst. (Lolland Kommune 2011, s. 132) Landsdelsruten er en forbindelse, der strækker sig fra Odense på Fyn, syd over Svendborg og videre til Langeland. Herfra er der færgeforbindelse til Lolland, hvorfra vejen løber tværs over Lolland med slut i Nykøbing Falster.

Af kommunale veje har kommunen to tværgående veje af overordnet betydning. De forbinder de større byer i kommunen sammen og skaber forbindelse til nabokommunen Guldborgsund. Derudover består det øvrige sammensatte vejnet af en masse lokalveje, der forbinder de mindre bysamfund sammen med de større veje. Vejnettet på Lolland lider ikke nogen overlast af den trafik som gennemstrømmer den, hvilket skyldes den spredte bosætning og det generelt lave befolkningstal. (Lolland Kommune 2011, s. 133)

³ Maribo-København, udregnet ved både Googles rutevejledning ved maps.google.com og ved Kraks tilsvarende på www.krak.dk



Figur 18 – Kort over vejforbindelser i Lolland Kommune. (Lolland Kommune, 2011, s. 132)

9.1.2 Jernbane infrastruktur

Figur 19 afbilder togstrækningerne på Lolland og Falster. Jernbanenettet i kommunen omfatter både lokale, nationale og internationale togforbindelser.

Den lokale togforbindelse strækker sig fra Nykøbing Falster, i Guldborgsund Kommune, til Naksø. I selve Lolland Kommune har togstrækningen fem stoppesteder, heriblandt Maribo og Naksø. (Lolland Kommune 2011, s. 146) Forbindelsen går populært under betegnelsen "Lollandsbanen" og drives af Regionstog A/S, der derudover driver tre andre strækninger i Region Sjælland. (Regionstog A/S 2013)

Togstrækningen mellem København og Hamborg, der drives af DSB (Lolland Kommune 2011, s. 146), stopper ved Rødbyhavn, ved navn Rødby Færge Station. Stationen er den eneste i Lolland Kommune, der er tilknyttet det nationale banenet – og for så vidt også det internationale. Det nærmeste stop herefter i retning mod København H er banegården i Nykøbing Falster. Herfra er der adgang til regionale forbindelser til København.



Figur 19 – Kort over jernbaneforløb i på Lolland og Falster. Den røde forbindelser markerer den regionale forbindelse til København. Det er også via denne rute ICE-forbindelsen kører; dog uden at stoppe ved alle stationer. Den grå markerer den lokale linje på Lolland. (Rejsekort A/S, 2013)

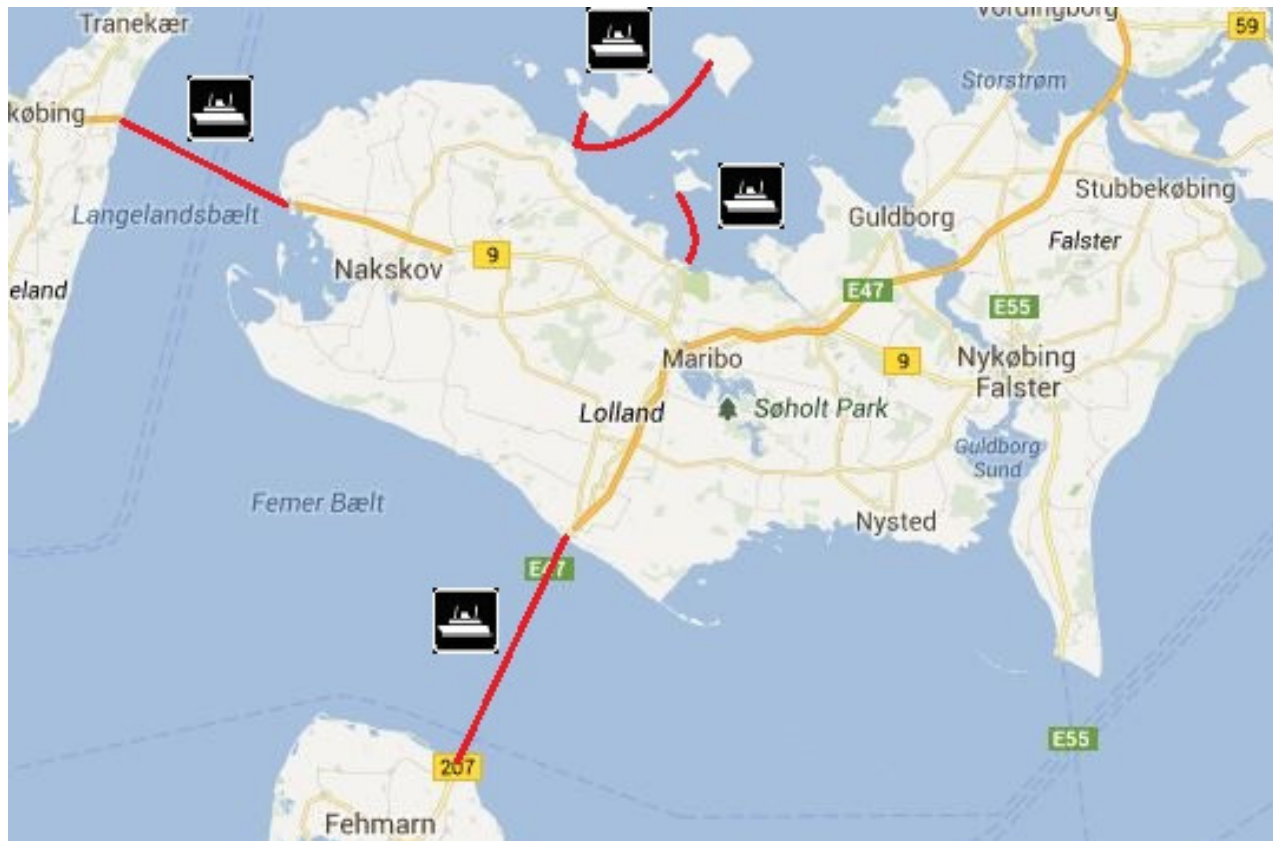
Ved etableringen af Femern Bælt-forbindelsen vil Rødby Færge Station blive nedlagt. (Banedanmark 2012, s. 23) En potentiel erstatning i form af en station ved Holeby er nævnt som et alternativ. Lolland Kommune er stærkt engageret i, at få gennemtruffet denne løsning, hvilket fremgår af Kommuneplan 2010-2022. (Lolland Kommune 2011, s. 54) Holdningen er tilsvarende at finde på deres hjemmeside, hvorfra følgende kan uddrages: *"Helt grundlæggende vil det være urimeligt at efterlade befolkningen i den faste forbindelses nærområde med dårligere adgang til jernbanenettet, når den åbner."* (Lolland Kommune 2011) For nuværende er spørgsmålet om en eventuel station på Lolland ikke afklaret. (Banedanmark, 2012, s. 75)

Perspektiverne vedrørende en station er dog af afgørende betydning for Femern-forbindelsens relation til den øvrige infrastruktur i Lolland Kommune. De vil blive behandlet i de senere dele af rapporten.

9.1.3 Færger

Figur 20 er et kort over færgeforbindelserne i Lolland Kommune, som binder øen sammen med Tyskland, Langeland og nogle af kommunens mindre øer. Fra Rødbyhavn er der færgeforbindelse til Puttgarden, Tyskland, med en rejsetid på 45 minutter. (Scandlines Danmark A/S 2012) Sejlturen går over Femer Bælt, samme forbindelse, som den faste forbindelse søges erstattet med. Færgeforbindelsen er samtidig bindeleddet for E47.

Fra Tårs nær Nakskov er der færgeforbindelse mellem Lolland og Langeland, ved Spodsbjerg. Ruten er bindeleddet mellem Lolland og Langeland, og dermed en central del af et samarbejde mellem Svendborg, Langeland og Lolland Kommuner, der blev offentliggjort med rapporten *Fyn og Femern via Lolland*. (Lolland, Langeland og Svendborg Kommuner 2009, s. 6) Projektet er i Lollands Kommuneplan 2010-2022 kendt som 20-20-20 forbindelsen, og der findes en nærmere beskrivelse i Bilag 2. (Lolland Kommune, 2011, s. 53)



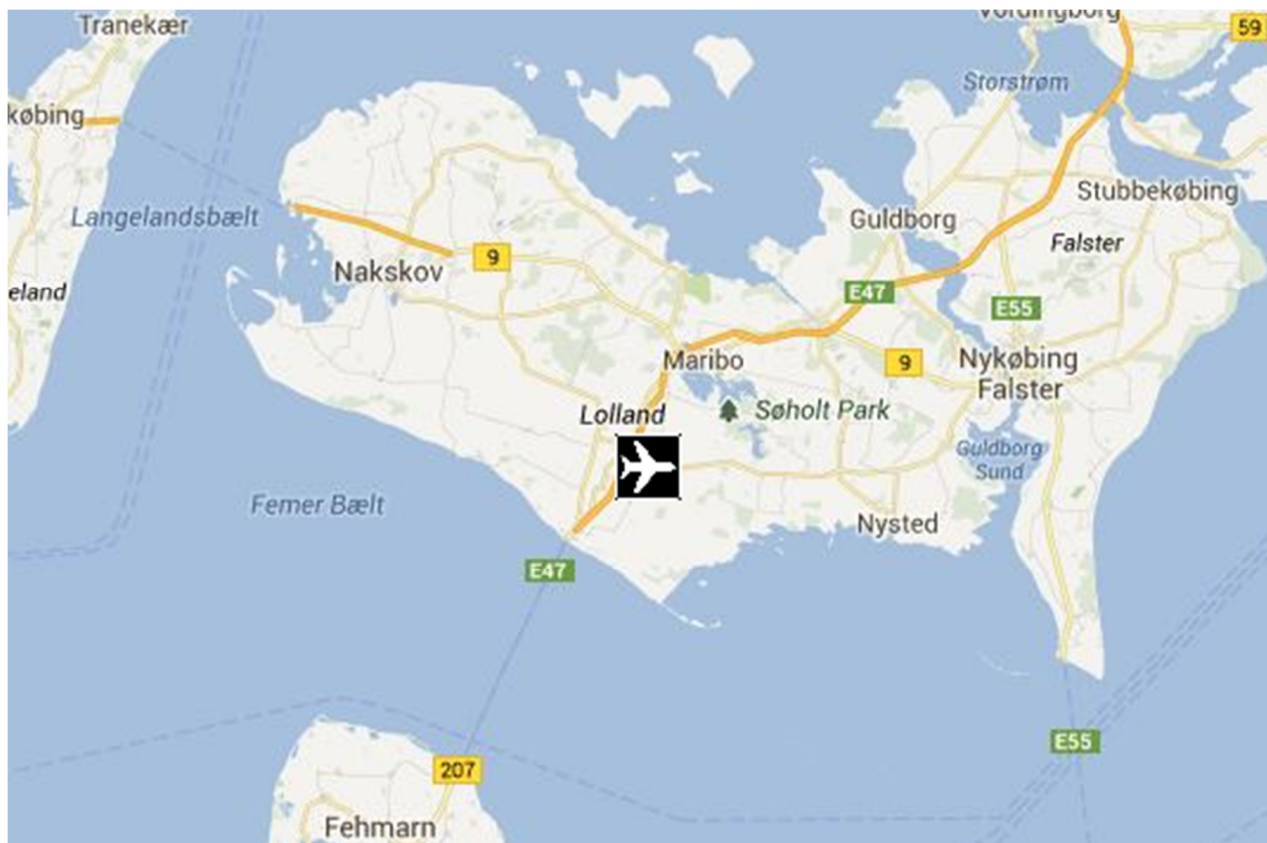
Figur 20 - Kort over færgeforbindelser i Lolland Kommune. (Google 2013)

Fra Kragenæs er der færgeforbindelse til både Fejø og Femø. Alle tre havne er kommunalt ejet (Lolland Kommune 2011, s. 149), og det er samtidig også Lolland Kommune, der fungerer som rederi (Lolland Færefart - Lolland Kommune 2013). Fra Bandholm Havn er der sejlforbindelse til Askø. Som nævnt er Lolland Kommune rederiet bag færgen, og de ejer ligeledes havnen på Askø, mens det er Knuthenborg Gods, der ejer Bandholm Havn. (Lolland Kommune 2011, s. 149)

Foruden Bandholm, der også fungerer som privat erhvervshavn, danner Nakskov og Rødbyhavn rammen for erhvervshavnene i kommunen. Ved etablering af den faste forbindelse vil der opstå et behov for brugen af havnene, og kommunen har også identificeret mulighed for udvidelser af begge havne. (Lolland Kommune 2011, s. 137)

9.1.4 Luftfart

Endeligt eksisterer der én enkelt lufthavn i Lolland Kommune, præsenteret på Figur 21. Lufthavnen er egnet til international trafik, primært mindre forretningsfly og helikoptere, og kan anvendes døgnet rundt (Lolland Kommune 2011). Lufthavnen drives sammen af Guldborgsund og Lolland Kommuner. (Lolland Falster Airport 2012, s. 150) Lufthavnen ligger sydvest for Holeby og ligger dermed relativt tæt på både motorvej og den kommende faste forbindelse. Derudover findes der fire landingsbaner i kommunen, hvoraf tre er placeret på de mindre øer i Smålandsfarvandet.



Figur 21 – Kort over den enlige lufthavns placering i Lolland Kommune. (Google, 2013)

9.1.5 Opsummering af infrastrukturen

Sammenfattende må det konstateres, at med blot en lufthavn er luftfarten naturligvis ikke en synderligt væsentlig del af Lolland Kommunes transport-infrastruktur. Omvendt må færgefarten siges at være særligt væsentligt grundet Lolland Kommunes store grænseområder til vand. Med Femern-forbindelsen og 20-20-20 initiativet bliver betydningen af transportkorridorerne mod vandet blot forstærket.

Hvad angår jernbane- og vejnettet er disse infrastruktur-grupper naturligvis væsentlige for transporten i Lolland Kommune, men reelt set er dette udsagn vel gældende for samtlige af landets kommuner. Med Femern-forbindelsen må anvendelsen på vej- og jernbanenet forventes øget, men denne præmis er en velintegreret del af den samfulde planlægning af Femern projektet, hvorfor der er planlagt udvidelser i overensstemmelse med Statstraktatens indhold – for yderligere se Bilag 1. (Statstraktat - Danmark og Tyskland 2008)

Eneste undtagelse i denne sammenhæng er usikkerheden om en substituerende station for den – til den tid – nedlagte Rødby Færge Station. Som nævnt behandles perspektiverne ved denne beslutning senere, men ud fra nærværende analyse kan det dog konstateres, at hvis ikke der etableres en ny station på Lolland vil kommunen ikke have nogen stationer med direkte opkobling til ICE-forbindelsen. Dette forhold i sig selv vil umiddelbart pege i retning af skrækscenariet om Lolland, som en regulær transportkorridor.

9.2 Erhvervsstruktur og -dispositioner

Lolland Kommunes erhvervsstrategi fokuserer på fire byer: Nakskov, Maribo, Rødby Havn og Holeby. Det er disse fire byer, der ønskes udviklet til "stærke erhvervscentre", mens de resterende byer skal have mere begrænsede, lokale erhvervsområder. De fire byer kan ses på Figur 22. Ud fra en geografisk betragtning sammenholdt med deres befolkningstal giver valgene glimrende mening. Således er der tale om fire af

kommunens største byer, og de er i rimelig grad fordelt jævnt geografisk over kommunen. Dette forhold skyldes i særdeleshed den naturlige balance kommunen nyder med sine to største byer i Nakskov og Maribo, placeret i henholdsvis vest og øst.



Figur 22 – Kort over anvendelsen af ABCDEF-kategoriseringen i Lolland Kommune. (Lolland Kommune, 2011, s. 109)

Lolland Kommune betegner strategien, hvilken erhvervsområderne i de fire byer er opdelt efter, som en ABCDEF-model. Konceptet er en del af PLAN09's 27 eksempel-projekter, hvis formål er at eksperimentere og derigennem udvikle planlægningen i kommunerne. (PLAN09, 2009) Projektet er lavet i samarbejde med Guldborgsund- og Sønderborg Kommune, og den fælles rettesnor er: "*øget kvalitet i erhvervsudvikling ved motorvejene.*" (PLAN09 2009a) Den konkrete model og den tilhørende indholdsbeskrivelse er præsenteret i Bilag 3 og 4, mens udpegningen af de forskellige områder er medbragt herunder. Tankegangen bag modellen er en alfabetisk kategorisering af de forskellige erhvervsområder i de fire byer.

Tanken bag modellen er, at bruge den som værktøj til, at planlægge for fremtidige udlæg af erhvervsområder. Erfaringerne med brugen af modellen i praksis viser dog, at kommunerne også har været i stand til at rydde op i overflødige erhvervsudlæg. Det ses også i Lolland Kommune, hvor flere erhvervsområder er taget ud fra de forrige kommuneplaner, grundet det at de står ubenyttet hen og deres tilknytning til infrastrukturen ikke er ideel. (Lolland Kommune, 2011, s. 112-113)

Af ovenstående model ses at erhvervsområderne er koncentreret omkring kommunens centerbyer og udviklingscentrene, hvilke er udpeget under rapportens statusanalyse. Herudover er der placeret flere, mindre områder med betegnelsen *"transporttungt erhvervsområder"* rundt om i kommunen. Det bemærkes også, at alt erhverv i kommunen er placeret på Lolland, mens øerne ikke er berørt.

Som nævnt blev en række ubenyttede områder trukket ud af Kommuneplan 2010-2022. Samlet var der tidligere udlagt 449 ha erhvervsområder som ikke var blevet realiseret. Af disse blev 197,4 ha slettet ved den seneste kommuneplan, mens der blev tilføjet andre 81 ha, hvorfor det reviderede antal af ubenyttede, udlagte erhvervsarealer er 332,6. Disse justeringer foregik primært i Holeby, Maribo og Nakskov, mens der i enkelte tilfælde også blev lavet ændringer i en række mindre byer (Lolland Kommune, 2011, s. 112)

Ud over disse konkrete dispositioner er Lolland Kommune i sine overordnede visioner meget bevidst om den fremtidige Femern-forbindelses betydning for erhvervslivet. Således nævner Lolland Kommunes borgmester, Stig Vestergaard, allerede i sit forord til kommuneplanen, perspektivet for erhvervslivet ved forbindelsen. Han skriver om forbindelsen: *"For Lolland Kommune rummer den store muligheder, for at styrke den lokale erhvervsudvikling..."* (Lolland Kommune, 2011, s. 7) Dette citat understreger, at forbindelsen også fra kommunalt side, skønnes at åbne spændende perspektiver for erhvervslivet, hvorfor netop dette område er af interesse for nærværende projekt.

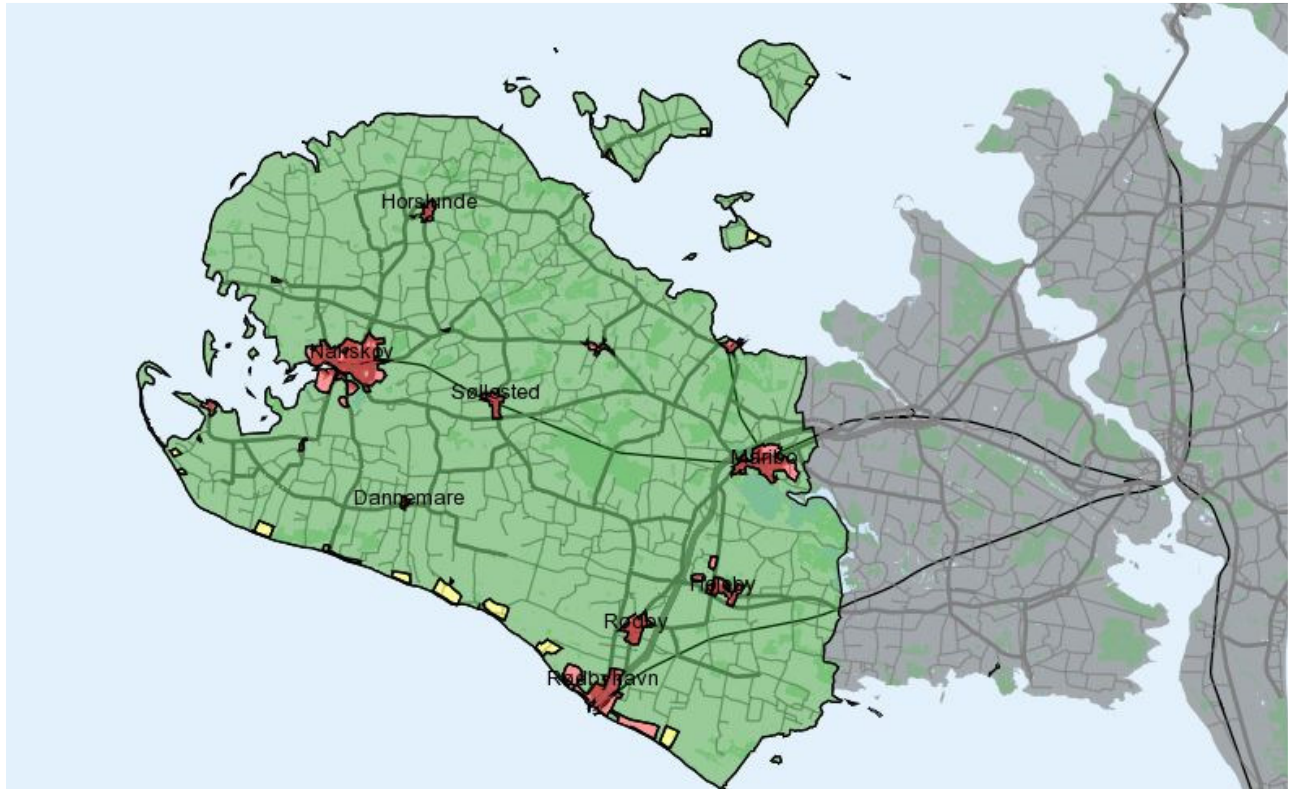
9.3 Fysisk planlægning rettet mod turisme

Lolland Kommune er en udpræget landkommune, og typisk for en sådan med adgang til vandet, er en væsentlig del af kommunens bebyggelse sommerhuse. Som yderkommune med forbindelse til Tyskland kommer dertil, at sommerhusområderne appellerer til turister, hvorfor de er ekstra interessante. For et nærmere statistisk indblik i turismens betydning for Lolland Kommune henvises til Bilag 5; i denne analyse fokuseres, der på den fysiske planlægning i forhold til sommerhusområder.

Selv med dette klare perspektiv for øje, er det dog væsentligt at være sig bevidst om kommunens rolle og identitet, som turistkommune. Lolland Kommune nyder betydelig indtægter baseret på turismen, hvorfor dette område også optager et ekstra fokus i den fysiske planlægning. Foruden sommerhusområderne er både Knuthenborg Safaripark og Lalandia store interessegrupper i forhold til turismen.

I 2012 var der 3.774 fritidshuse/sommerhuse i Lolland Kommune (Danmarks Statistik 2013) Figuren herunder viser zoneinddelingen af kommunen: grøn=landzone, rød=byzone og gul=sommerhusområde. Som en generel betragtning dokumenterer zoneinddelingen, i hvor udpræget grad Lolland er en landkommune. Det er ganske vist ikke usædvanligt, at også mindre bykommuner indeholder visse landzonearealer, men ratioforholdet mellem by- og landzonearealer sammenholdt med de lave befolkningstal, gør Lolland Kommunes situation ganske entydig.

Af Figur 23 ses, at den primære del af kommunens sommerhuse er placeret på Lollands sydkyst, mens der er fire sommerhusområder på Fejø, Femø og Askø i nord. Lokaliseringen er i alle henseende logisk, med dets korte adkomst til vandet. Samtidig kan det observeres, at alle sommerhusområderne på hovedøen er placeret i syd.



Figur 23 – Zoneopdeling af Lolland Kommune. (Lolland Kommune 2013)

Landsplandirektiv 2007 gav Lolland Kommune mulighed for at udlægge i alt 500 nye sommerhuse i fem nye sommerhusområder. Fordelingen blev 85 sommerhuse fordelt på tre områder på Fejø og Femø, mens de resterende 415 sommerhuse blev fordelt mellem to områder ved henholdsvis Kramnitse og Hummingen, vest for Rødbyhavn. (Lolland Kommune, 2011, s. 179)

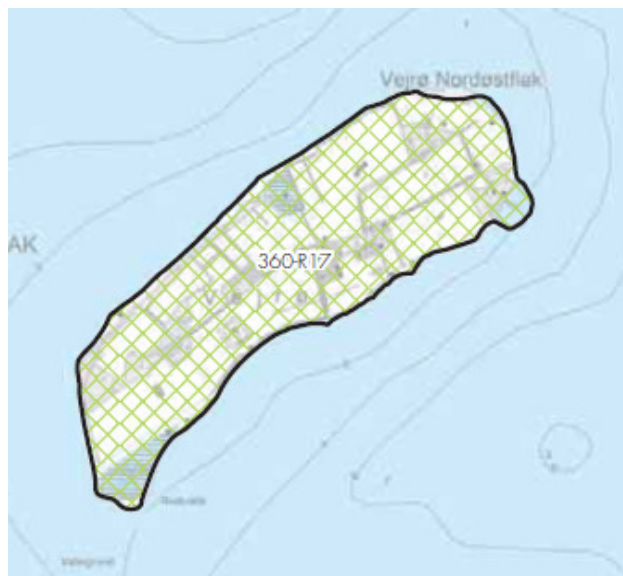
Ud over udlæg til sommerhusområder indeholder Kommuneplan 2012-2022 også andre prioriteringer rettet mod turismen. Det drejer sig om prioriteringer vedr. hoteller, campingpladser og såkaldte besøgscentre. Den sidste gruppe dækker over, hvad der i almen tale vel kan forstås som turistattraktioner. Af kommuneplanen kan følgende definition læses: *"Et besøgscenter indeholder så interessant information om specielle temaer, at de er rejsemål i forbindelse med uddannelse, turisme, ferie og fritid og oplevelser for familien."* (Lolland Kommune, 2011, s. 174)

Et område, der er at omfatte som et sådan besøgscenter, er Knuthenborg Safaripark. Med sin position som Region Sjællands fjerde mest besøgte turistattraktion, forstår man ønsket om, at optimere forholdene for parken. Således er rammeområdet for Knuthenborg Safaripark blevet udvidet mod øst, hvilket er illustreret i Figur 24. Områdets zonestatus er uændret, hvilket betyder det forbliver i landzonen.

Et andet eksempel på udlæg til turismeformål er øen Vejrø, der disponeres til turismen jf. rammeområde 360-R17. Som det hedder i kommuneplanen, disponeres området: *"... til rekreative formål, således at der kan planlægges for en bæredygtig turistudvikling på øen..."* (Lolland Kommune, 2011, s. 187) Konkret er der planer om oprettelse af en teltplads med plads til 67 enheder, som udvidelse til de allerede eksisterende forhold på øen, der tæller fritidshavn, restaurant og toilet- og badebygning. (Lolland Kommune, 2011, s. 190) Rammeområdet er defineret som hele øen, hvilket fremgår af Figur 25.



Figur 24 – Rammeområde 360-R5 i Kommuneplan 2010-2022.
(Lolland Kommune, 2011, s. 178)



Figur 25 – Rammeområde 360-R17 i Kommuneplan 2010-2022.
(Lolland Kommune, 2011, s. 187)

Figur 24-25 bevidner om den samlede indsats, der gøres i forhold til turismen i Lolland Kommune. Således planlægges der for turismen både gennem disponeringen af sommerhuszoner, samt ved fokuset på andre områder – herunder campingpladser og de såkaldte besøgscentre.

9.4 Sammenfatning

For den samlede fysiske planlægning i Lolland Kommune gør sig gældende, at man bestemt er sig bevidst om kommunens udfordring som udkantkommune. Kommunen stikker således i sig selv blå i øjnene, når det kommer til konstateringen af den negative udvikling i forhold til befolkningstal, ejendomspriser mv.

Situationen har ført til en fysisk planlægning, der bl.a. øger fokuset på turismen, som en af kommunens væsentlige indtægtskilder, samt åbner op for mulighederne for nedrivning af visse bygninger. (Lolland Kommune, 2013) Grundet den negative vækst i befolkningstallet, samt den finansielle krise er dispositionerne for nybyggeri moderat afstemt. Denne tilgang syntes at bunde rod i en sund realisme, der holder sig de konkrete betingelser i skarpt øjesyn.

En af prioriteringerne i denne sammenhæng, er valget om at afgrænse landsbyerne, således at den primære udvikling her skal ske ved huludfyldning eller afrunding af landsbyerne. (Lolland Kommune, 2011, s. 162) I forhold til kommunens større byer eksisterer ønsket om, at centrere væksten her, men for nuværende er det trods alt kun konkretiseret i mindre prioriteringer inden for den fysiske planlægning. Igen må denne tilgang siges, at fremstå som afbalanceret i forhold til de gældende forudsætninger.

10 Interessentanalyse

Denne analyse har til formål, at afdække de væsentligste interessenter for den faste forbindelse over Femer Bælt; set ud fra et lokalt perspektiv. Dette projekt er rettet mod den fysiske planlægning; underforstået, at denne forstås af Lolland Kommune. Således dækker interessentanalysen grupper, der er interessant set ud fra den kommunale planlægningsmyndigheds synspunkt.

Interessentanalysen arbejder med en opdeling af interessentgrupperne i to kategorier: primære og sekundære. Sondringen er valgt ud fra et væsentlighedskriterium – en regulær prioritering af interesseorganisationers væsentlighed. Til eksempel er Region Sjælland kategoriseret, som en sekundær interessent, eftersom regionens interesser ikke særskilt er rettet mod Lolland Kommune. Prioriteringen er som følger:

Primære interessenter	• Business Lolland-Falster (herunder Embassy of Lolland-Falster)
Sekundære interessenter	• Region Sjælland • Femern Bælt Development • LAG Lolland • Femern A/S

Figur 26 – Opdelingen i primære og sekundære interessenter

Opdelingen kan syntes en anelse kategorisk, men vil blive retfærdiggjort af det følgende. Fælles for de sekundære interessenter må det fastholdes, at de ikke er væsentlige nok. Det kan f.eks. skyldes, at deres arbejde er disponeret for et langt bredere område, hvorfor en række af Lolland Kommunes væsentligste interesser kan blive tilsidesat til fordel for andre hensyn. Et andet eksempel kunne være, at en interessegruppes felt simpelthen er for snævert til at det giver mening at beskæftige sig med dem – i hvert fald på samme niveau som andre primære interessenter.

Med denne sondring bør det således forstås, at der også foregår en vægtning. De primære interessenters synspunkter findes mere afgørende end de sekundæres. Omvendt er de sekundære interessenter ikke blot medbragt for syns skyld, hvorfor de naturligvis ønskes identificeret og analyseret. Dertil må det påpeges, at i en række tilfælde ville interesserne pege i samme retning, hvorfor de primære og sekundære interessenter blot vil styrke hinanden med deres holdninger og ønsker.

10.1 Business Lolland-Falster

Når Business Lolland-Falster er den i særklasse væsentligste interessent, skyldes det deres enorme berøringsflade med snart sagt alle organisationer inden for erhverv på Lolland. Foreningen har over 200 medlemmer af forskellige karakter f.eks. virksomheder, butikker, foreninger o.l., og selv om dette er inklusiv Falster taler det sit tydelige sprog om, hvor bred en organisation Business Lolland-Falster er. (Business Lolland-Falster, 2013) I den sammenhæng er det knap så relevant, at organisationen dækker begge øer, da mange af udfordringerne for Guldborgsund Kommune er sammenlignelige med Lollands, hvorfor der ikke findes nogen større interessekonflikter.

Af Business Lolland-Falsters formålserklæring fremgår det, at: *"Business LF varetager strategi-, drifts- og udviklingsopgaver inden for kerneområderne erhverv, turisme og bosætning på Lolland-Falster."* (Business Lolland-Falster 2013) Dette sigte er en hovedårsagen til kategoriseringen som projektets primære interessent. Således passer denne formålserklæring meget specifikt på, at tage hånd om roden på problemerne associeret med det at være udkantskommune. Som det tidligere er fremhævet i *statusanalysen* er udviklingen inden for netop erhverv og bosætning blandt de områder, hvor Lolland

Kommune har oplevet en betydelig tilbagegang over årene. Tilsvarende har *strukturanalysen* godtgjort, hvorledes turismen nyder et væsentligt fokus i kommunens planlægning, og generelt er at opfatte som et område med potentiale. På denne baggrund er Business LF's grundinteresser i overensstemmelse med sigtet for dette projekts problemformulering.

Business Lolland-Falster er en sammenslutning af *Erhvervsråd Lolland-Falster*, *Visit Guldborgsund* og *Fonden Turist Lolland*. Organisationen har ingen midler til at støtte forskellige tiltag og initiativer (hvilket er en generel misforståelse). I tilfælde, hvor projekter og initiativer, passer overens med den lokale LAG gruppes udviklingsstrategi, henvises der videre til dem. (Sørensen, 2013)

En måde organisationen har skabt fokus på sig selv, er ved etablering af en ambassade i København, ved navn *Embassy of Lolland-Falster*. Ved at oprette ambassaden opnår Business Lolland-Falster en opmærksomhed som de ellers ikke ville få. Adressen i det centrale København placerer således organisationen tættere på de politiske beslutningstagere, samtidig med at ambassaden søger at blive en platform for beboere i København, der har tilknytning til øerne. (Sørensen, 2013)

10.1.1 Konkrete interesser

Som det er fremhævet af formålserklæringen ovenfor, er det rimeligt at betragte Business LF's interesser ud fra en opdeling i tre felter:

- Bosætning
- Erhverv
- Turisme

Tilgangen til, hvordan disse felter skal optimeres er dog vidt forskellig. For bosætning og erhverv gør sig gældende, at de eksisterer i et indbyrdes afhængigt forhold. Naturligvis er pendling en betydelig del af mange danskeres liv – herunder også borgere i Lolland Kommune – hvorfor alle landkommuner er bekendt med tendenser til parallelle forløb i henholdsvis positiv og negativ udvikling mellem disse to felter.

Business LF alligevel lægger alligevel op til et større fokus på erhverv end bosætning – en disposition, der er på linje med Lolland Kommunes strategi inden for disse felter. Som det er godtgjort af *statusanalysen* er kommunen sig bevidst om de store udfordringer inden for området bosætning, men planlægningsmæssigt er de primære initiativer taget inden for udlæg af erhvervsarealer.

Business Lolland er enig i denne prioritering, hvorfor deres væsentligste fokus for boligstrategien, er sikringen af en station på den nye internationale forbindelse mellem Hamborg og København. I den sammenhæng behøver der for så vidt ikke konkret køre internationale tog med stop på denne station, men en direkte regional forbindelse til København vil reducere transporttiden til hovedstaden dramatisk – Business LF skønner helt ned til 45 min. – hvilket vil være af afgørende betydning. (Sørensen, 2013)

Erhvervslinjen for Business LF holder sig til et generelt niveau; uden detaljer for de enkelte erhvervsgrupper. Som generel betragtning fremhæver organisationen, at den gradvise udvikling på arbejdsmarkedet med udfasningen af mange industrierhverv i Lolland Kommune har været til skade for kommunen. Efterhånden begynder kurven dog, at være knækket, eftersom en lang række af de klassiske industriarbejdere, der tidligere stod uden job efter bl.a. nedlæggelsen af værftet i Nakskov, efterhånden er nået uden for den arbejdsdygtige alder. Denne udvikling er i den større kontekst problematisk, eftersom kommunen også bekæmper en uligevægtig demografi med mange ældre, men omvendt er arbejdsgruppen, der var tilovers fra værftet ikke så fremherskende mere blandt de ledige. (Sørensen, 2013)

Business LF påpeger dog, at der stadig er udfordringer i beskæftigelsen. Blandt disse er også manglen på kvalificeret arbejdskraft til f.eks. sygehuset i Nykøbing F, gymnasierne, samt andre enkelte jobåbninger. Fælles for profilen af disse jobtilbud er forudsætningen af akademiske uddannelser, hvilket arbejdsstyrken i Lolland Kommune i ringe grad kan akkommodere. Som et modtræk til denne situation er det blandt Business LF's væsentligste interesser, at kunne få allokeret bestemte uddannelsesinstitutioner i en af de to kommuner. (Sørensen, 2013)

En sidste afgørende indsats Business Lolland-Falster gør for erhvervslivet er, at virke som portal for nye erhvervsdrivende. Hvad enten, der er tale om flytninger af eksisterende virksomheder fra andre kommuner til Lolland eller oprettelse af nye, så er opstarten i en ny kommune ofte omgærdet af en del bureaukrati. Der er ofte en række svært gennemskuelige regler forbundet med denne proces, samtidig med at det kan være svært at identificere de rette samarbejdspartnere i kommunen. Denne proces ønsker Business LF, at facilitere og optimere, således at virksomheder kan henvende sig og blive guidet gennem hele opstartsforløbet. (Sørensen, 2013)

For området turisme er udsigterne ikke nødvendigvis torden-grå, men det er stadigvæk Business LF's ambition, at der sættes ind på området. Det ønskes gjort med en endnu større grad af samarbejde på tværs af turistorganisationerne. Business Lolland-Falster kvitterer i denne sammenhæng for Lolland Kommunes initiativer i den fysiske planlægning, hvorfor indsatsen på dette område ikke ønskes radikalt forandret. I stedet tænker organisationen i retning af klyngesamarbejder mellem turistforeningerne; i særdeleshed med den tyske side af bæltet. Hertil kommer det altafgørende ønske om, at kunne etablere en eller flere turistattraktioner, der dækker hele året. For nuværende er de to kæmpe trækplastre – Lalandia og Knuthenborg Safaripark – endnu attraktioner, der er sæsonorienteret. Kunne en turistattraktion med bred appel etableres, således at den også var i høj kurs om vinteren ville det være formålstjenligt. (Sørensen, 2013)

Det sidste Business Lolland-Falster fremhæver som et væsentligt, konkret fokusområde for organisationen, er en image-forbedring af området. Som situationen har udviklet sig i Lolland Kommune – herunder den massive fraflytning – er der opstået en spiraleffekt, hvor et problem danner grobund for et nyt. En indirekte konsekvens, af denne udvikling, Lolland Kommunen fået ry som en dårlig kommune, at arbejde og leve i. (Sørensen, 2013)

Denne imageudvikling tager væsentlig længere tid at vende end selve udviklingen, hvis der ikke gøres en indsats på området. Det er i den ånd Business Lolland-Falster, dels har støttet debatten om udkantskommunerne, som en del af den landsdækkende politiske diskussion, dels har oprettet Embassy of Lolland, for at komme uden for kommunegrænserne og promovere sig. (Sørensen, 2013)

Business LF's input er optegnet skematisk, og præsenteret i Figur 27:

Indsatsområder	Business Lolland-Falsters interesser
Bosætning	• Etablering af en station på den udvidede jernbanestrækning, med direkte forbindelse til København
Erhverv	• Oprettelse af en eller flere uddannelsesinstitutioner, med det for øje at skabe tilgængelighed til højere uddannet arbejdskraft • Optimerer betingelserne for nye virksomheder gennem know-how og en reducere i bureaukratiet.
Turisme	• Klyngesamarbejder på tværs af turistorganisationer • Oprettelse af samarbejde med tyske interessegrupper • Etablering af en helårs-turistattraktion
Generelt	• Image forbedring via branding; i særdeleshed i København • Fastholde det politiske fokus på udfordringerne i udkantskommunerne

Figur 27 – Business Lolland-Falsters interesser opdelt efter fokus. (Sørensen, 2013)

10.2 Sekundære interessenter

En interessant, der ikke er medbragt direkte i denne analyse, er den danske stat. Fravalget skal ses som udtryk for, at om end Staten som helhed også har interesse i at enkeltområder klarer sig godt individuelt, så er præmissen for hele dette projekt hypotesen fra indledningen. Således dokumenterede Formålsanalysen, at ønsket om en Femern-forbindelse blev truffet uden det sigte, at skulle gavne Lolland Kommune, hvorfor dette projekt har opereret med disse to grupperingen, Staten og Lolland Kommune, som oppositionspartnere. Dertil kommer at den danske stat er indirekte involveret i interessentanalysen, da Femern A/S er medtaget – et selskab, der i sidste instans er ejet af staten.

Når denne metodiske sontring er klarlagt, er det indlysende at staten og de organisationer, der hører herunder har afgørende indflydelse på udviklingen i Lolland Kommune. Alene beslutningerne vedrørende jernbaneudlæg, forestået af Banedanmark, er af afgørende betydning for Lolland Kommune. I denne, såvel som i andre beslutningsprocesser med relevans for projektet, må det dog påpeges, at det snarere er Lolland Kommune, der udgør en interessant for staten, end omvendt. Skulle man således semantisk anvende en term, der var meningsfuld for statens rolle i dette projekt ville det være aktør, da staten definitivt udøver en aktiv, agerende rolle. Dog er der i denne sammenhæng tale om en uafhængig aktør, hvorfor betegnelsen falder lidt uden for den gængse forståelse af begrebet.

De øvrige sekundære interessenter er behandlet herunder. De vil kort blive skitseret enkeltvis, i deres struktur og deres ønsker. Endeligt er interessenterne og deres input placeret i en samlet tabel, der danner grundlag for en opsummering af deres interesser.

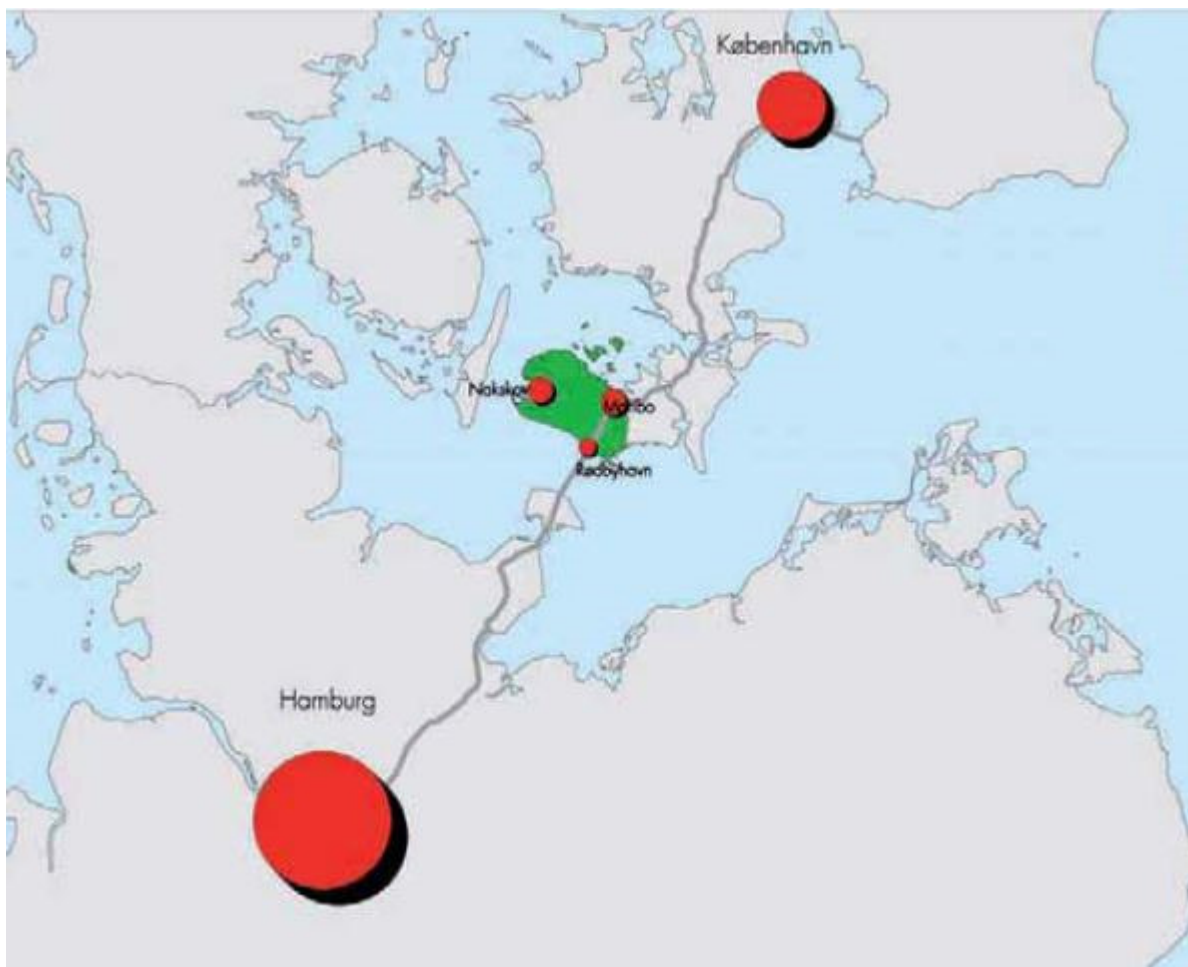
10.2.1 Region Sjælland

Set inden for de danske administrative grænser, er Region Sjælland den tilstødende region på den danske side af Femern-forbindelsen. Region Sjælland er én af fem danske regioner og har status af at være

pendlerregion til Region Hovedstaden og København. Der bor 816.359 indbyggere fordelt mellem 17 kommuner, fra Odsherred Kommune i nord til Lolland og Guldborgsund Kommuner i syd. (Danmarks Statistik 2013)

Ligesom for statens vedkommende er Region Sjælland, en aparte størrelse som interessant, da regionen er en overordnet administrativ enhed i henhold til det danske planhierarki. Oven på kommunalreformen, og dennes styrkelse af det kommunale selvstyre, er den hierarkiske opdelingen dog ikke længere ligeså fremherskende. Regionerne dikterer ikke længere kommunernes begrænsning, som det var tilfældet for amterne, men skal snarere søge at optimere kommunernes selvstændige potentiale gennem vækst inden for den samlede region.

På den baggrund har Region Sjælland nedsat Vækstforum Sjælland, hvorfor regionen betragtes som en interessant for Lolland Kommune, der kan bidrage med væsentligt input. Vækstforummets formål består ganske konkret i, at skabe vækst i kommunerne inden for regionen. Det kan således uddrages, at væksten ønskes genereret gennem: *"... samspil mellem erhvervsliv, kommuner, regionen, uddannelses- og forskningsinstitutioner og parterne på arbejdsmarkedet."* (Region Sjælland, 2013) I forbindelse med dette har vækstforummet udviklet en erhvervsudviklingsstrategi, med vækst som hovedformålet. Perioden for den nuværende strategi er 2011-2014. Temaerne i strategien vælger regionen selv, og ud fra disse dannes grundlag for tilskud til regionale aktører med erhvervsfremmende formål. (Region Sjælland, 2013)



Figur 28 – Viser Lolland Kommunes placering mellem de to metropoler København og Hamborg. (Lolland Kommune, 2011, s. 44)

I forbindelse med oprettelsen af Femern-forbindelse ønsker Region Sjælland i erhvervsudviklingsstrategien, at markerer sig som regionen mellem to metropoler – se Figur 28. De to metropoler, der sigtes til er naturligvis København og Hamborg, og strategien er at gøre regionen til bro mellem disse. Regionen søger, at sikre en stor andel af produktionen til anlægget inden for regionens grænser. Målet er at få skabt 2.000 arbejdspladser i byggefasen. (Vækstforum Sjælland, 2010, s. 14) Særligt har man fokus på sin kommende placering som bindeled mellem de to metropoler, og Region Sjælland deltager således også i samarbejde om en ny Femern-region, samt i samarbejdet med en tilsvarende, større Østersøregion. Derfor søger regionen at skabe og styrke samarbejdet mellem disse parter; Øresundsregionen og Femernregionen. (Vækstforum Sjælland, 2012, s. 21)

Region Sjællands væsentligste ønsker, som interessant, er således, at skabe vækst for hele regionen. Som et led i denne proces har regionen lavet en handlingsplan ud fra erhvervsstrategien. Denne indeholder fire fokusgrupper:

- Uddannelses- og kompetenceudvikling
- Transport og logistik
- Erhvervsudvikling og lokalisering
- Turisme

Sammenholdes disse punkter med den primære interessant, Business Lolland-Falsters, tankegang Inden for samme felt, fremtræder en vis genkendelighed i synspunkterne. For feltet transport- og logistik er det jo hele indholdet i Femern-forbindelsen, hvorfor det er et naturligt fokusområde. Dertil kommer de tre øvrige, for hvilke det kan gøres gældende, at også de er identificeret af Business Lolland-Falster som indsatsområderne, der skal sættes på. Således står Region Sjælland tilbage som en potentiel samarbejdspartner for både Business LF og Lolland Kommune.

10.2.2 Femern Belt development

Femern Belt Development er en erhvervsdrivende fond med formål om: *"... strategisk og praktisk udviklingsarbejde, rådgivning og salg af tjenesteydelser vedrørende den faste forbindelse over Femern Bælt."* (Femern Belt Development 2013) Oprindeligt stammer fonden tilbage fra 1995, da det daværende Storstrøm Amt nedsatte en idékomite. I dag arbejder den i tæt samarbejde med Region Sjælland for at få det bedste udbytte ud af den kommende faste forbindelse. (Femern Belt Development 2013a)

Organisationen kan ses som en forlænget arm af Region Sjælland, da organisationens fokus har netop denne region som sit samlende fokusområde. Således er bestyrelsen sammensat af adskillige borgmestre fra kommuner med umiddelbar nærhed til forbindelse – herunder Lolland Kommunes borgmester Stig Vestergaard – mens næstformanden er udpeget af Region Sjælland. Andre instanser, som udpeger medlemmer til bestyrelsen er LO, DI og øvrige kommuner fra Region Sjælland.

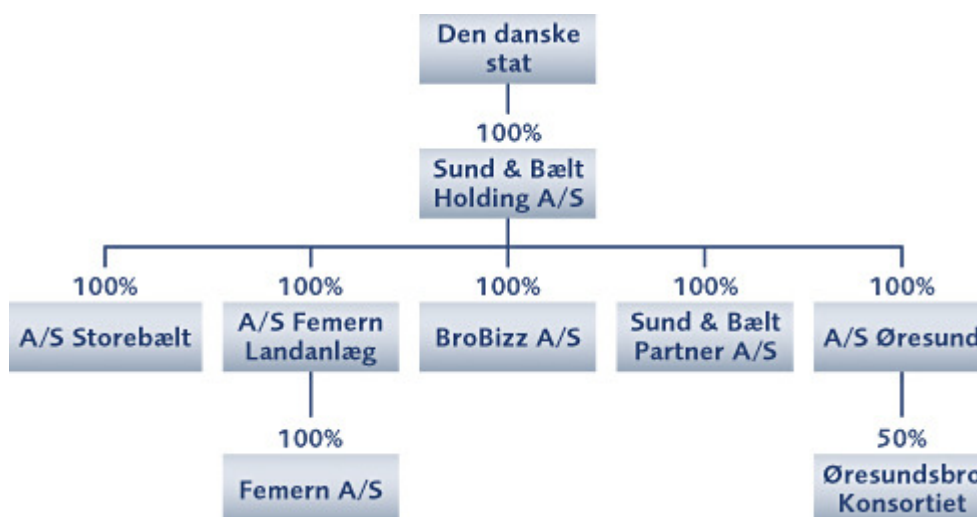
I denne analyse sidestilles Region Sjælland og Femern Belt Developments interesser på baggrund af ovenstående betragtning. Deres rolle i forhold til, hvordan de gøres deres indflydelse gældende, f.eks. hvor operative de i forløbet mv. kan godt være forskellig, men hovedformålet med denne analyse er at identificere de forskellige interesser for projektet. Således findes det i dette afsnit, at være mindre væsentligt, hvordan disse interesser ønskes promoveret. Interesserne fremgår af punktopstillingen under Region Sjælland.

10.2.3 Femern A/S

Femern A/S kan karakteriseres som virksomheden bag Femern-forbindelsen. Selskabet er oprettet med hjemmel i Projekteringsloven, og Femern A/S er ansvarlig for projekteringen, planlægningen og designet af

den kommende Femern-forbindelse samt tilhørende landanlæg (for yderligere detaljer om den konkrete etablering af forbindelsen henvises til Bilag 1). (Femern A/S 2013) Femern A/S er ejet 100% af den danske stat.

Selskabskonstruktionen som Femern A/S er en del af, er præsenteret i Figur 29. Femern A/S er ejet af A/S Femern Landanlæg, der igen er ejet af Sund & Bælt Holding A/S, som til sidst er ejet af den Danske stat. Sund & Bælt Holding A/S ejer ligeledes selskaberne bag Storebælt og indirekte halvdelen af Øresundsbro Konsortiet, der varetager den daglige drift med denne forbindelse.



Figur 29 Diagram over Sund & Bælts organisation. (Femern A/S 2013)

Femern A/S er bygherre for projektet og har endvidere mulighed for at træffe nødvendige dispositioner vedrørende den faste forbindelse. Når Femern A/S er inddraget som interessent sker det som en logisk udløber af, at dette selskab disponerer over etableringen af Femern-forbindelsen.

Dette betyder, at et samarbejde kan være gavnligt for Lolland Kommune i bestræbelserne på, at høste de direkte nytteeffekter af forbindelsen. Når forbindelsen endeligt tages i brug vil selskabets betydning for Lolland Kommune være reduceret til, indirekte, at påvirke betingelserne for kommunen gennem prisniveauet for forbindelse etc. Under etableringen bidrager Femern A/S dog meget direkte gennem alle de arbejdspladser konstruktionen medfører. Hertil kommer den arbejdsstyrke, der som tilflyttere er bosat i kommunen under anlægsfasen. Denne gruppe tæller eksempelvis arkæologer og ingeniører. (Sørensen, 2013)

Som en ekstra gevinst betød et EU-direktiv en ændring i de oprindelige planer om lokaliseringen af elementfabrikken til konstruktion af tunnelelementer. Udgangspunktet var således en placering i Polen, ud fra Statstraktatens beslutninger om lavest mulige produktionsomkostninger. EU-direktivet dikterede dog at samtlige oprettede fabrikker til produktionen, skulle lokaliseres inden for det geografiske område, der dækkede VVM-undersøgelsen. Således blev fabrikken relokaliseret til Lolland Kommune; et udfald, der bidrager med yderligere arbejdspladser til kommunen (se Bilag 1).

Hvorvidt Femern A/S kan opfattes som en klassisk interessent – en organisation, der har en interesse i et givent projekt – er tvivlsomt. Lolland Kommune bør snarere opfattes som en interessent for Femern A/S. Når Femern A/S alligevel er inkluderet, skyldes det, at konsortiet med sine potentielle arbejdspladser, til gavn for lokalbefolkningen, repræsenterer en direkte nytteeffekt ved Femern-forbindelsen. Perspektivet ved dette projekt er ganske vist, at se ud over selve anlægsperioden og fokusere på det langsigtede

tidsperspektiv, men at identificere Femern A/S gavnlige rolle for Lolland Kommune syntes alligevel helt centralt.

10.2.4 LAG Lolland

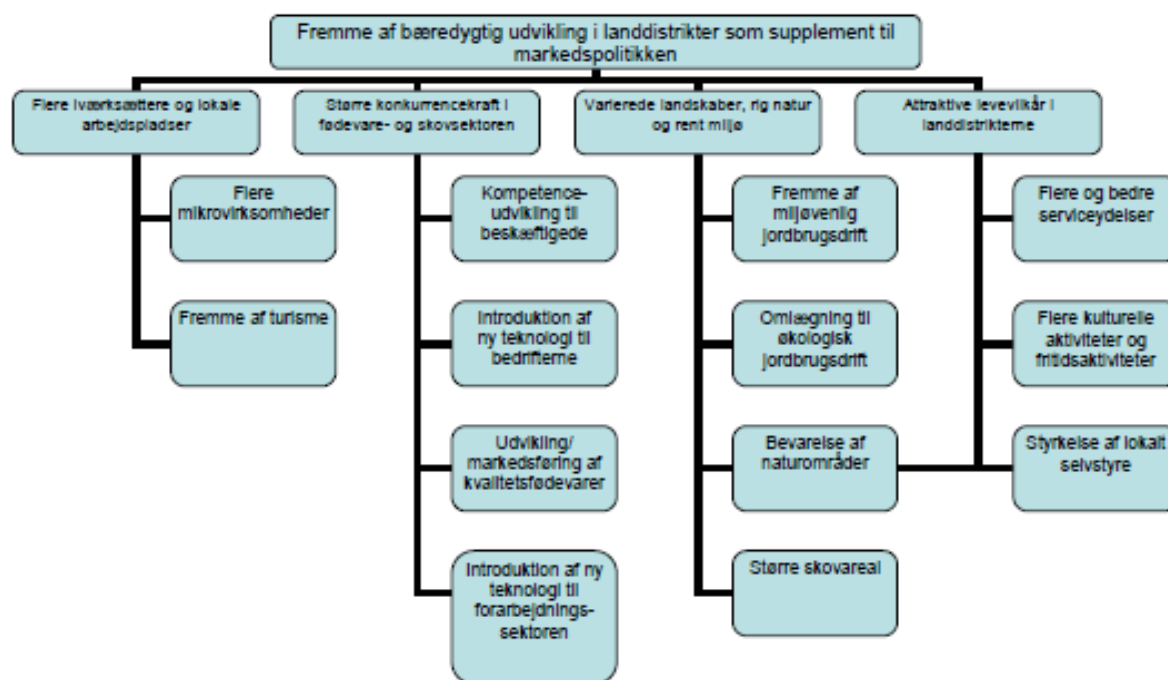
LAG Lolland er en forkortelse for Lokal Aktionsgruppe Lolland. Foreningen er etableret som led i *Det danske landdistriktsprogram 2007-2013*, der igen er et initiativ inspireret af EU's øgede fokus på landdistrikter. Af landdistriktsprogrammet er følgende fire overordnede mål direkte uddraget og præsenteret herunder:

Det danske Landdistriktsprogram 2007-2013 – programmets fire overordnede formål:

- Flere iværksættere og lokale arbejdspladser i landdistrikterne
- Stærkere konkurrencekraft i jordbrugs-, fødevare- og skovbrugssektoren
- Varierede landskaber, rig natur og rent miljø
- Attraktive levevilkår i landdistrikterne, der bidrager til stærk sammenhængskraft mellem land og by

(Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri 2008, s. 46)

De fire punkter er endvidere eksemplificeret yderligere i Figur 30. Denne model opstiller de forskellige mål, inden for hvert af de fire fokusområder. Væsentligt er det, at bemærke fokuset på såvel erhverv som turisme:



Figur 30 – Modellen for de fire fokusområder fra Det danske Landdistriktsprogram 2007-2013; herunder de respektive muligheder i hver kategori. (Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri 2008, s. 46)

Når LAG Lolland er opstået, som et resultat af ovenstående visioner skyldes det EU's politik for landdistrikterne. Denne politik tager sit udgangspunkt i den såkaldte LEADER-Metode (skitseret i Figur 31). De basale principper tager udgangspunkt i oprettelsen af en aktionsgruppe, sammensat på tværs af diverse

sektorer. Det være sig repræsentanter fra det offentlige, lokale erhvervsgrupper, borgere m.fl. Gruppens sigte er territorielt. Der fokuseres således på en samlet strategi for et geografisk afgrænset område. Strategien bør omvendt ikke fokusere på bestemte interesser, men dække en bred palet – en filosofi, som også kan aflæses af den ovenstående model. (LAG Lolland, 2013)



Figur 31 – Illustration over opbygningen af EU's landdistriktspolitik 2007-2013. (Thomsen & Aagaard Thuesen, 2006, s. 4)

Tankegangen med lokale aktionsgrupper er sammenlignelig med Business Lolland-Falsters principper om klyngesamarbejder. På den baggrund ligger LAG Lolland og Business LF på samme linje i deres tilgang til tankegangen om håndteringen af kommunens udfordringer. Som interessepartner er LAG Lolland yderst interessant for Business LF, da LAG i modsætning til dem selv, rent faktisk yder økonomisk støtte til projekter. (LAG Lolland 2013a) Således udgør LAG Lolland en særdeles interessant samarbejdspartner for Business Lolland-Falster.

10.3 Sammenfatning

De samlede sekundære interessenters bidrag og ønsker er præsenteret i Figur 32.

De sekundære interessegrupper	Interessenternes ønsker og bidrag
Region Sjælland og Femern Belt Development	• Uddannelses- og kompetenceudvikling • Optimering i transport og logistik • Erhvervsudvikling og lokalisering • Fokus på turisme
Femern A/S	• Bidrager med arbejdspladser under etableringen af forbindelsen
LAG Lolland	• Har bl.a. fokus på turisme og erhvervsudvikling • Kan yde økonomisk bidrag til diverse projekter inden for erhvervsudvikling • Deler Business LF's ønske om samarbejde på tværs af interessegrupper

Figur 32 – De sekundære interessenters ønsker og bidrag.

For interessenterne gør sig gældende, at de ikke alle har samme sigte. LAG Lolland fokuserer på et afgrænset geografisk område, Lolland, hvorfor de ligger meget tæt på dette projekts problemfelt. Omvendt arbejder Region Sjælland og følgelig Femern Belt Development, med et bredere perspektiv for øje. Det udelukker ikke, at de kan have interesser, der er gavnlige for dette projekt, men det geografiske perspektiv gør, at der omvendt er en risiko for interessekonflikter.

Endeligt udgør Femern A/S en meget direkte adkomst til jobskabelse i Lolland Kommune. Det er dog væsentlig, at være opmærksom på, at de gavnlige effekter som denne interessent repræsenterer, ikke varer evigt. Ved åbningen af forbindelsen må det forventes, at en række af de jobtilbud Femern A/S har sikret, forsvinder. Dermed forestår en ny udfordring i, enten at søge at fastholde den arbejdskraft, der er strømmet til området. Alternativt bør udviklingen bruges på anden vis, ved at udgøre grundlaget for den imageforbedring, som bl.a. Business Lolland-Falster opfatter som bydende nødvendig.

Samlet set må interessenterne siges, at understøtte dette projekts fokus på områderne bosætning, erhverv og turisme. Dette er til trods for, at interessenterne repræsenterer forskellige indgangsvinkler til projektet ved Femern Bælt, og således også til Lolland Kommunes rolle i den sammenhæng.

11 Komparativ analyse

Formålet med dette kapitel er, at uddrage erfaringer fra tidligere større infrastrukturelle projekter, der har skabt en stor tilgængelighed over (eller under), hvad der tidligere har været en barriere. Sagt på en anden måde; projekter, der minder om Femern-forbindelsen.

I afsnittet *Metode* er der redegjort for valget i de to case-studier. De to cases er *The Channel Tunnel*, der forbinder Storbritannien med Frankrig og det øvrige kontinentale Europa, samt Storebæltsbroen, som forbinder Sjælland med Fyn og Jylland. Håbet er at begge cases, på hver deres måde, kan bidrage med erfaringer, der er relevante for en fyldestgørende besvarelse af problemformuleringen.

11.1 The Channel Tunnel

Som skrevet er *The Channel Tunnel* navnet på den eneste faste forbindelse mellem Storbritannien og det kontinentale Europa. Tunnelen er linjeført under Den Engelske Kanal mellem byerne Folkestone i den sydøstlige region Kent i England, til den mindre by Sangatte ved Calais i det nordøstlige region Nord-Pas-de-Calais i Frankrig. Tunnelen, der er 50,5 km lang, består af tre tunnelrør. De to af tunnelrørene indeholder jernbanespor – et i hver retning – mens det tredje er et "servicerør", hvorfra bl.a. vedligeholdelsesarbejde kan foretages. Forbindelsen er således udelukkende en jernbaneforbindelse – der findes ingen regulær vejforbindelse. (Dornier og Ernst 1997, s. 40)



Figur 33 – Kort over forbindelsen, hvor The Channel Tunnel forløber. (www.projectbritain.com 2012)

Oprindeligt stammer tankerne om en fast forbindelse mellem Storbritannien og Frankrig fra starten af 1800-tallet. Op gennem historien blev der gjort adskillige og seriøse forsøg på etablering af en forbindelse, der dog ikke blev til noget. I 1985 lagde den britiske og franske regering endelig forbindelsen i udbud.

Resultatet var fire forskellige forslag til udformningen af en forbindelse. Et af forslagene var fra konsortiet *Channel Tunnel Group-France Manche*, der vandt udbuddet, og således påbegyndte arbejdet i 1987. (Anguera 2005, s. 293) Forslaget var baseret på en forbindelse, der som før omtalt udelukkende bestod af en to-sporet jernbanetunnel mellem de to lande. Den samlede anlægssum var på ca. 99 mia. kr. i 2004-priser⁴, eksklusiv investeringer i nye togenheder og tilpasning af infrastrukturen øvrige steder. (Anguera 2005, s. 301) Firmaet bag driften af tunnelen hedder Groupe Eurotunnel SA. Denne er en ren privat virksomhed, og finansiering og drift af tunnelen har gennem hele forløbet foregået uden støtte eller garantier fra hverken den franske eller engelske regering. (Anguera 2005, s. 293)

11.1.1 Forbindelsens funktion

Før etableringen af tunnelen foregik rejser fra Storbritannien enten ved færge eller fly. Ved Den Engelske Kanal eksisterede der en række forskellige færgeruter mellem Storbritannien og Frankrig. Efter opførelsen af forbindelsen valgte flere færgeselskaber, at tage kampen op og opruste deres flåder med større og bedre færges. (Anguera 2005, s. 304) Det skal dog tilføjes, at nogle selskaber valgte at dreje nøglen om, eksempelvis et selskab i den nordfranske havneby Boulogne (vest for Calais). Dette medførte et hårdt slag for den lokale økonomi og havde således dramatiske følger for hele byen. (Bruyelle og Thomas 1994, s. 97)

I dag eksisterer der fortsat to færgeforbindelser ud over tunnelen. Disse færgeruter er placeret ved henholdsvis Calais-Dover og Dunkerque-Dover. Tunnelen ligger altså i direkte konkurrence med færgerne, og dertil kommer flyruterne mellem England og kontinental Europa. (Anguera 2005, s. 291)

Hvis man ser på The Channel Tunnel benyttes tre forskellige trafikformer: passagertog, godstog og shuttletoget. Passagertogene opereres af Eurostar med London, Paris og Bruxelles som hovedstationer, og betjener almindelige togpassagere. Godstog benytter ligeledes jernbaneforbindelsen til transport af gods på tværs af kanalen. Den sidste trafikform tilbydes gennem shuttletoget, kaldet "Le Shuttle". Disse togenheder er større og bredere enheder, der har til formål at fragte både motorcykler, bil og lastbiler mellem byerne Folkestone og Calais. Til det er der oprettet terminaler på begge sider af tunnelen, der bl.a. tilbyder toldfrie varer. Særligt disse kan ses i direkte konkurrence med færgeselskaberne. (www.eurotunnel.com 2013)

I forbindelse med etableringen af tunnelen udvikledes også en højhastighedsforbindelse mellem de to lande. På den baggrund opnåedes en større reduktion i rejsetiden mellem landene. En tur mellem Lille og London, som tidligere tog små 7 timer kom ned på kun 2 timer. Hvor faciliteterne for den franske del af højhastighedsforbindelse allerede stod klar i 1993, var den endelige højhastighedsforbindelse på den engelske side først helt klar i 2007. Rejsetiden mellem London og Lille er derfor i dag ca. 1½ time.⁵ (Bruyelle og Thomas 1994, s. 89)

Planerne om højhastighedsforbindelse mellem London og Paris stammer tilbage til 1974 og skal sættes i relief med planerne om en højhastighedsforbindelse mellem Paris, Bruxelles og Köln fra 1983. (Bruyelle og

⁴ Prisen angivet efter omkostninger i engelske Sterling pund i 2004-priser, omregnet til danske priser efter kursen i 2004.

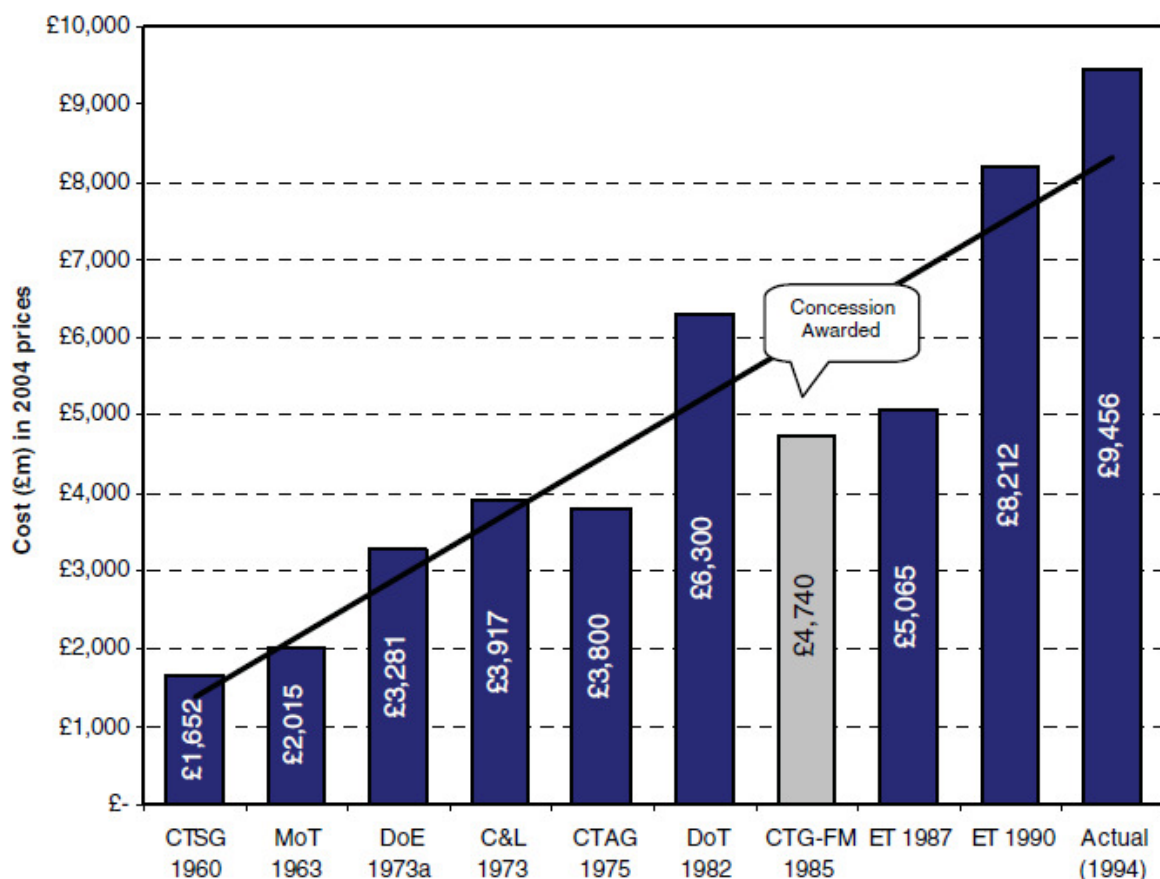
⁵ Ved brug af Google Maps ruteplanlægning med tog som transportmiddel.

Thomas 1994, s. 93-94) Tilsammen udgør disse planer i dag de jernbaneforbindelser, som Eurostar servicerer med højhastighedstog. Ved både Paris og Bruxelles er jernbanen tilknyttet det øvrige europæiske jernbanenet, herunder højhastighedsforbindelse til Sydfrankrig. Netop brugen af højhastighedstog, og den kvalitet af jernbanenet det medfører, er et helt central element for The Channel Tunnel. Det gør tunnelen konkurrencedygtig i forhold til alternativ transport. Der argumenteres ligefrem for, at tunnelen og TGV var indbyrdes afhængige af hinanden. (Bruyelle og Thomas 1994, s. 89)

Oprindeligt lå det ikke i tankerne, at jernbaneforbindelse skulle gøre stop i Nord-Pas-de-Calais. Planerne herfor blev dog ændret ved indsigelser fra byen Lille, der endte med at blive et knudepunkt mellem de to akser Paris-London og Paris-Bruxelles (Bruyelle og Thomas 1994, s. 94) I dag finder man også et stop i umiddelbar nærhed af tunnelen på den franske side, mens den nærmeste station på den engelske side ligger ca. 20 kilometer inde i landet.

11.1.2 Forbindelsens økonomi og brug

Dover-tunnelen står i dag ikke tilbage som en entydig succes, hvilket først og fremmest skyldes finansielle problemer, samt skuffende trafiktal. Således var den før omtalte anlægspris på 99 mia. kr. betydeligt over estimerterne undervejs i projektet. For disse estimer er tendensen dog ganske entydig; de bevæger sig kun en vej – hvilket fremgår, ganske tydeligt, af Figur 34:



Figur 34 – Gradvise estimer over anlægsprisen af The Channel Tunnel. Den grå prisangivelse fra årstallet 1985 er angivelse af estimatet, der blev anvendt ved tildelingen af koncessionen fra den britiske og franske regering. (Anguera 2005, s. 302)

Den høje anlægspris skal primært begrundes i to forhold. For det første var sikkerhedskravene for projektet ikke kendt på forhånd. Således pålagdes projektet undervejs i forløbet højere sikkerhedsstandarder, hvilket medførte fordyrelser af projektet. For det andet eksisterede der en meget kompleks selskabskonstruktion, der var uhensigtsmæssig. Dette skyldtes bl.a. en opdeling mellem selskaberne, der stod for henholdsvis konstruktionen af tunnelen og den efterfølgende drift. Det er således påpeget, at disse to separate enheders målsætninger ikke nødvendigvis var identiske. Samtidig kan det påpeges, at de kontraktlige forhold ikke muliggjorde økonomiske sanktioner ved misvedligeholdelse af kontrakterne. (Anguera 2005, s. 301-302)

Også tunnelens brug har været skuffende. I vidt omfang skyldes det en række urealistiske estimater før tunnelens etablering, samt konkurrencen med færgedriften. Ganske vist har tunnelen tilkæmpet sig markedsandele svarende til estimaterne på forhånd. Således har man fået taget betydelige procentdele af de forskellige kundegrupper, der før forbindelsen brugte færgerne. Når denne konstatering ikke udelukkende er positiv, er det fordi, markedsandelene er tilkæmpet på baggrund af en priskrig, hvorfor revenuet ikke har stået mål med forventningerne. (Anguera 2005, s. 324)

Dertil kommer, at estimaterne for brugen af forbindelsen også havde inkluderet en betydelig forøgelse i trafikstrømmen over Den Engelske Kanal. Dette boom i trafik har været voldsomt overvurderet, hvorfor estimaterne for økonomien i projektet også her har slået fejl. Alt i alt har det ført til den konklusion, at forbindelsen set ud fra en samfundsøkonomisk cost-benefit analyse ikke har været gavnlig for den britiske side. (Anguera 2005, s. 324)

11.1.3 Det lokale franske perspektiv

Nærværende delafsnit fokuserer på lokalområdet på den franske side af forbindelsen – et valg, der er begrundet under metode-afsnittet.

I et historisk perspektiv kan Nord-Pas-de-Calais karakteriseres som en udkantsregion, med større økonomiske problemer op gennem sidste halvdel af det 20. århundrede. Særligt i perioden 1975-1989, hvor man tabte 244.000 arbejdspladser i kulmineindustrien, samt stål- og tekstilindustrien var denne tendens udtalt. Initiativer med at tilskynde bilindustrien til at placere sig i regionen – en strategi, der har kastet 35.000 arbejdspladser af sig – har ikke været nok til at vende udviklingen. (Bruyelle og Thomas 1994, s. 92-93)

Som en konsekvens har regionen oplevet en massiv fraflytning. Det skønnes at ca. 400.000 mennesker er flyttet fra regionen mellem 1968 og 1990. Et afledt problem af denne udvikling, er en udtalt mangel på kvalificeret arbejdskraft, hvorfor regionen har udviklet sig til en lavindkomstregion sammenlignet med landsgennemsnittet. Denne betragtning understøttes af Pierre Bruyelle og Peter R. Thomas⁶, der skriver: *"Regional incomes are also suprisingly low for a central location close to the core area of the European Community, and it has been suggested that this may reflect the 'depressing effect of the economic shadow of the frontier'"* (Bruyelle og Thomas 1994, s. 93)

I forbindelse med udviklingen af projektet over Den Engelske Kanal, udvikledes der konkrete planer i både 1974 og 1983 for infrastrukturen. Ingen af disse blev realiseret, men fælles for dem var fraværet af

⁶ Ansat ved de geografiske afdelinger hos henholdsvis *Université des Sciences et Technologies de Lille* og *Christ Church College of Higher Education, Canterbury*

⁷ *'depressing effect of the economic shadow of the frontier'* er en betegnelse først anvendt af R.W. Wickerdew og A.D.J. Flowerdew i *The Channel Tunnel: the economic and regional impact* (1990)

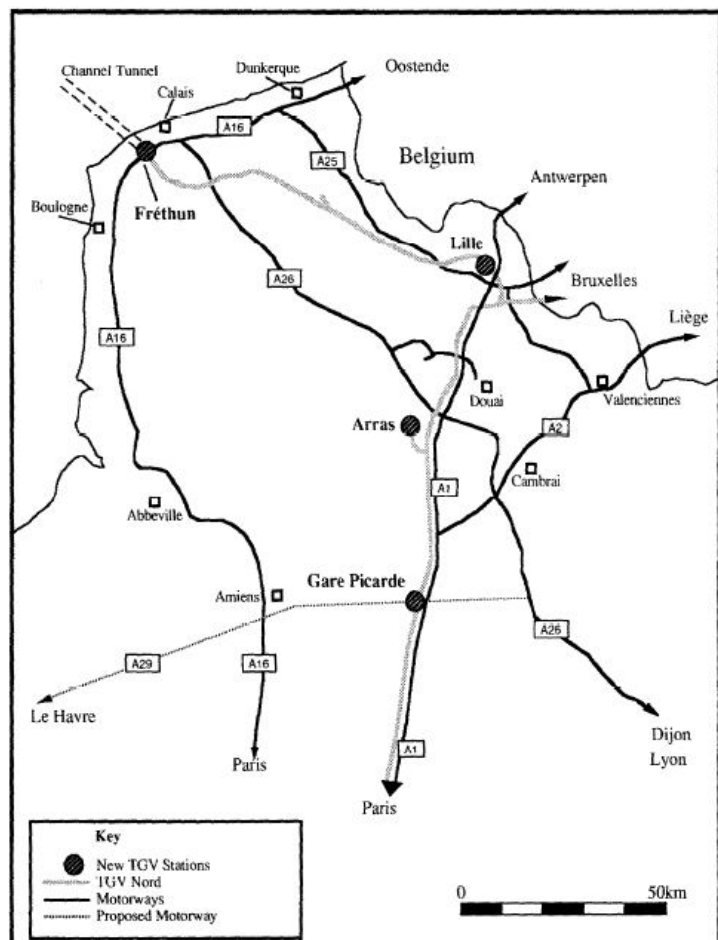
stationer i regionen Nord-Pas-des-Calais. Formålet med forbindelsen var en direkte forbindelse mellem Paris og London, hvorfor stop undervejs søgtes undgået. (Bruyelle og Thomas 1994, s. 93-94)

Da projektet blev taget op igen i 1986 var spørgsmålet endnu åbent. Regionen Nord-Pas-des-Calais arbejdede hårdt for en omlægning af 1983-forslaget, således at jernbanenettet blev konstrueret i en Y-form med knudepunkt i Lille (se Figur 35). Denne løsning modgik de oprindelige visioner om en direkte forbindelse til London, men efter stærkt lobby-arbejde fra regionen generelt, og byen Lille i særdeleshed, fik argumenterne om den potentielt gavnlige effekt lov at slå igennem. Som et led i forhandlingerne påtog Lille sig visse udgifter for at sikre, at byen fik en central jernbanestation, og at stationen ikke blev lokaliseret uden for bygrænsen, som tegningerne tydede på umiddelbart efter tilsagnet var givet. (Bruyelle og Thomas 1994, s. 94)

Sidenhen blev der blevet truffet beslutning om også, at oprette stationer i byerne Calais og Arras. (Bruyelle og Thomas 1994, s. 96) Yderligere er motorvejsnetværket blevet forbedret markant. Dette er sket med oprettelserne af motorvejene A16 og A26. Begge disse projekter er udviklet som et led i projektet under Den Engelske Kanal, og motorvejene blev færdiggjort i begyndelsen af 90'erne. Også motorvejene kan ses på figuren her på siden. (Bruyelle og Thomas 1994, s. 91)

Siden etableringen af tunnelen har Nord-Pas-de-Calais oplevet en positiv udvikling, og den må i rimelig grad bl.a. tilskrives forbindelsen. Det er klart at den generelle økonomiske udvikling i hele den vestlige verden, herunder også Frankrig, gennemgik en eksplosiv udvikling fra begyndelsen af 90'erne og op til krisens indtræden i 2007.

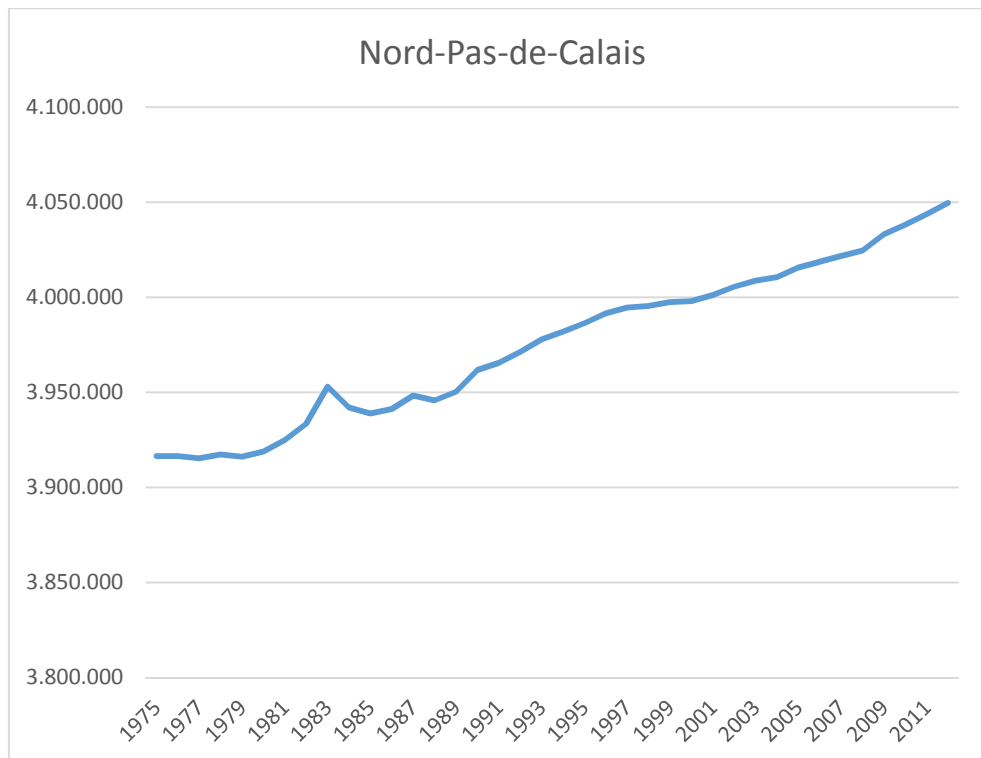
På den baggrund er det betimeligt, at holde sig for øje, at regionen muligvis ville kunne have vendt den negative udvikling, selv uden tunnelen. Omvendt syntes det rimeligt, at forbindelsen har haft sin aktie i den positive indflydelse. Af figuren i længere nede er den samlede udvikling i befolkningstallene for hele regionen præsenteret. Med udgangspunktet i den triste udvikling, der netop er dokumenteret af det foregående – blandt andet emigrationen på 400.000 fra regionen i årene 1962-1990 – så er udviklingen bemærkelsesværdig. Naturligvis har den demografiske udvikling noget at sige i sammenhængen, men den kan ikke retfærdiggøre de tendenser, der træder frem når man nærstuderer figuren herunder.



Figur 35 Viser oversigt over udvidelsen af jernbanenettet og motorveje i Nord-Pas-de-Calais. (Bruyelle og Thomas 1994, s. 88)

Femern-forbindelsen - en mulighed for Lolland Kommune

Således kan det ses, hvordan befolkningsvæksten springer i både 1983 (hvor planerne var tæt på en realisering) og i 1987 (hvor projektet endelig blev vedtaget). Fra denne periode, og især fra 1991, hvor forbindelsen står færdig oplever regionen en støt vækst i befolkningstallet.



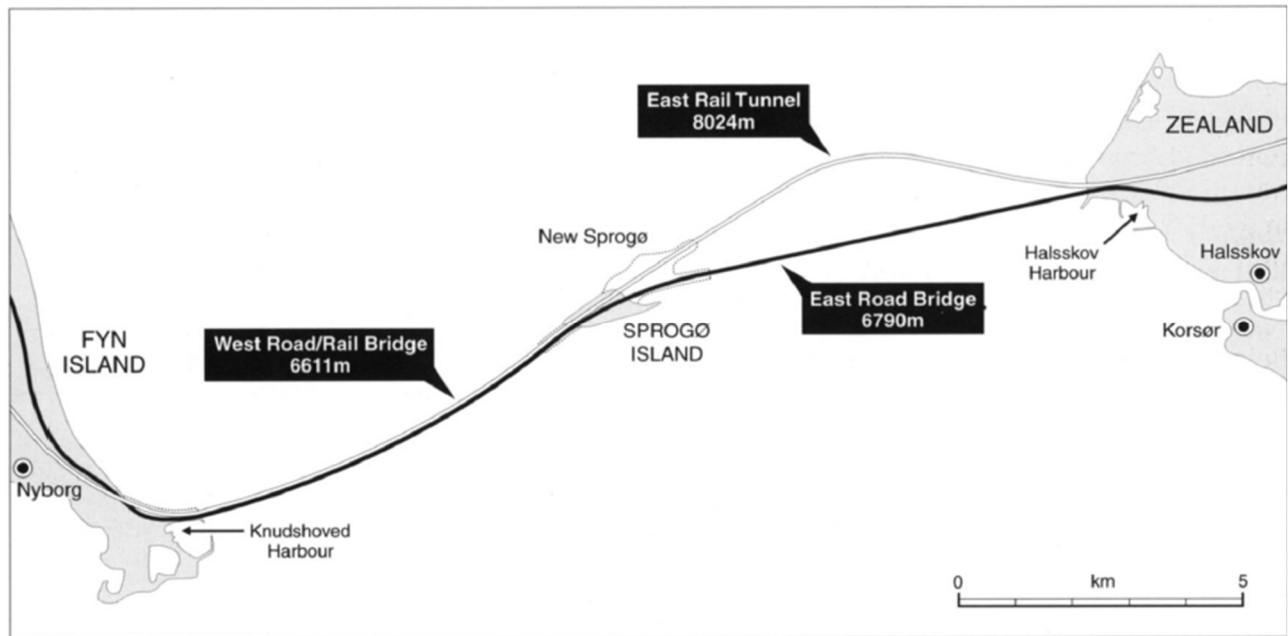
Figur 36 – Graf over befolkningsudviklingen i den franske region Nord-Pas-de-Calais. (Insee - Estimations de Population 2013)

På baggrund af den sammenhæng, der ud fra Figur 36 kan dokumenteres, må forbindelsen over Den Engelske Kanal siges at have gavnet den franske region. I hvorvidt omfang lokaliseringen af stationerne i lokalområdet har været afgørende for den udvikling kan ikke fastslås med sikkerhed.

På den ene side er der bl.a. eksperter bred enighed om, at adgangen til de centrale transportkorridorer, er afgørende for en regions tiltrækningskraft på beboere. Omvendt er det også dokumenteret af ovenstående analyse, at den samlede transportstrøm over kanalen slet ikke levede op til forventningerne – hvorfor det også ud fra en cost-benefit analyse er blevet fremhævet som en fejl med etableringen af forbindelsen set ud fra et engelsk perspektiv. (Anguera 2005, s. 313-314) Med andre ord har nytteeffekterne ikke været de samme på hver sin side af forbindelsen; en tendens, som også er udtalt i det følgende case-studie.

11.2 Storebæltsforbindelsen

Storebæltsforbindelsen er en fast forbindelse, der binder Fyn og Sjælland sammen. Forbindelsen kan deles op i to led, øst- og vestbroen, hvor østbroen består af en hængebro til køretøjer og en jernbanetunnel til tog, mens vestbroen er en kombineret lavbro til både togtrafik og køretøjer. Sprogø, der ligger midt i Storebælt, er knudepunktet for de to led. Forbindelsen åbnede 1. juni 1997 for jernbanetrafikken, mens den først åbnede 14. juni 1998 for den øvrige trafik. Forbindelsen er illustreret i Figur 37:



Figur 37 – Kort over Storebæltsforbindelsen. (Knowles 2000, s. 351)

Forbindelsen er omtrent 17 kilometer og har efter sin etablering skabt store besparelser på turene tværs af bæltet. Ligeledes har man efter broernes etablering oplevet en stigning i trafikken på tværs af landet.

Som forudsætning for etableringen af en fast forbindelse mellem Fyn og Sjælland, var en indstilling i færgeforbindelsen mellem Korsør og Nyborg. Dette fremgår i, den nu historiske anlægslov, Lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt af 10. juni 1987:

Lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt, § 7:

”Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at indstille DSBs færgefart mellem Korsør og Nyborg, når jernbaneforbindelsen tages i brug, og DSBs færgefart mellem Halsskov og Knudshoved, når motorvejsforbindelsen tages i brug.”

(Anlægslov for Storebælt 1987)

Som følge af projektet fulgte en lokal skepsis for de konsekvenser den faste forbindelse ville medføre, og i særdeleshed nedlæggelsen af færgefarten. Nedlæggelsen ville medføre omtrent 1350 mistede job, hvorfor der var fokus på den ledighed nedlæggelsen af færgefarten ville medføre (Berlingske Tidende 1993). Særligt var den daværende Korsør Kommune aktiv i offentligheden. Efter egne beregninger forventede kommunen

dengang at arbejdsløsheden ville stige fra 14 til 25%. Reaktivt ytrede kommunerne ønske om statstilskud for at sætte gang i beskæftigelsen efter åbningen af forbindelsen. (Ritzaus Bereau 1994)

Med Anlægslovens § 13 sikrede man, at der fortsat kunne opretholdes færgeforbindelser mellem Sjælland og Jylland, hvad enten det var over Kattegat eller ved Langeland-Lolland – hvilket også blev tilfældet. Som en del af forløbet sikrede Mols Linien, som i dag betjener samtlige færgeruter over Kattegat, sig dengang et statslig tilskud på op mod 100 millioner årligt, som følge af tab i kunder. (Storebæltsbroen 2013) Således kunne selskabet være konkurrencedygtig med broen ved at tilbyde billetter, der var afhængige af bropriser, samt prisniveauet for benzin. Modellen med færgealternativer for den tværgående trafik har været en gardering for det tilfælde, at der skete et færdselsuheld eller lignende, der gjorde at broen var utilgængelig for trafik. Samtidig er færgeruten endnu den hurtigste forbindelse til Sjælland for en betydelig befolkningsgruppe i Aarhus og omegn.



Figur 38 – Fotografi af Storebæltsbroen. (Sund & Bælt Holding A/S 2013)

11.2.1 Korsørs problemer med forbindelsen

En af de mest skeptiske parter, i forhold til Storebæltsforbindelsen, var under hele forløbet Korsør Kommune. Som nævnt var broen direkte årsag til et tab af arbejdspladser, hvilket der også var kalkuleret med. Således blev der i forbindelse med Anlægslovningen udarbejdet en politisk aftale, der skulle kompensere de skadelidte kommuner. Af denne aftale fremgår det, at især Korsør Kommune forventedes hårdt ramt, grundet lokaliseringen af DSB's arbejdspladser netop i Korsør. (Politisk aftale vedr. Storebæltsbroen 1986)

Politisk aftale vedr. Storebæltsbroen, § 9:

"Med henblik på at varetage væsentlige, lokale planlægningshensyn inddrages Korsør kommune, Nyborg kommune og de berørte amtskommuner i projektets planlægningsfase. De lokale beskæftigelsesmæssige overgangsproblemer vil især berøre Korsør kommune. Ved udflytning af statslige arbejdspladser og ved disponeringen af de arealer, der bliver ledige ved færgefartens ophør, skal de lokale beskæftigelsesmæssige forhold tilgodeses. DSB skal optage forhandlinger med de relevante personaleorganisationer med henblik på indgåelse af aftaler, som dels sikrer færgefartens opretholdelse indtil åbningstidspunktet for den faste forbindelse, dels i videst muligt omfang sikrer de ansatte genbeskæftigelsesmuligheder."

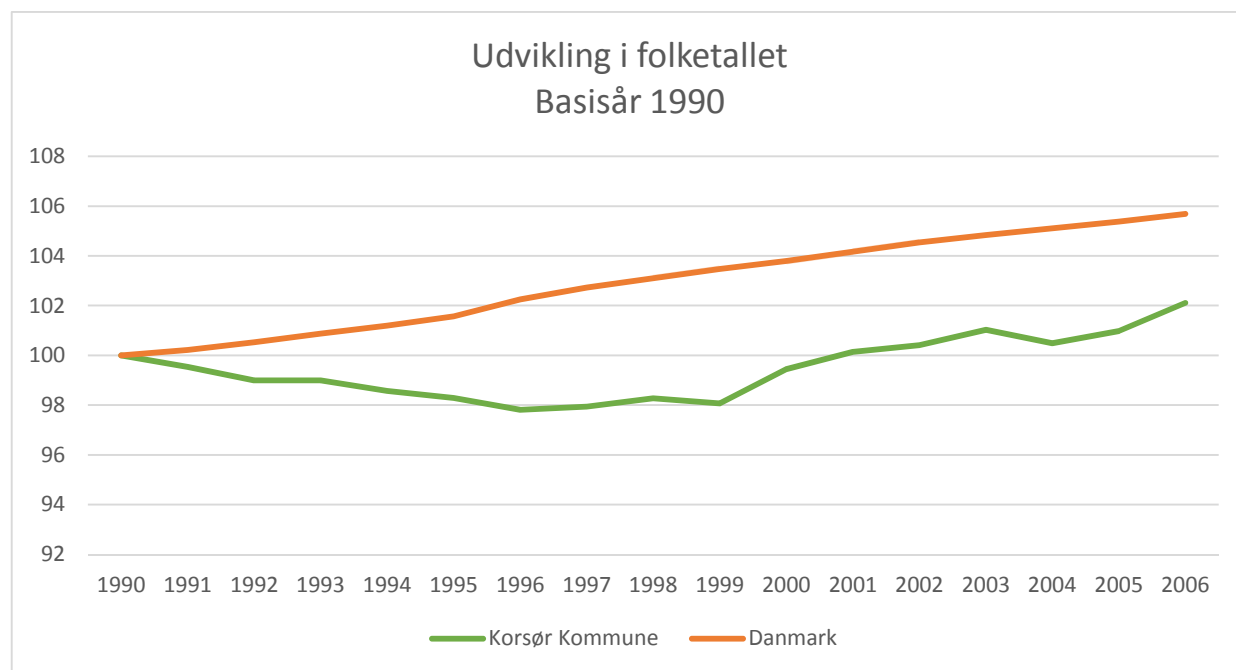
(Politisk aftale vedr. Storebæltsbroen 1986)

Oven på aftalen fulgte også en vis decentralisering af statslige jobs. Til eksempel blev Flådestation Holmen, i det centrale København, nedlagt. Flådestationen blev flyttet til henholdsvis Frederikshavn og Korsør – de to byer, der endnu havde flådestationer tilbage. Resultatet af denne manøvre var en massiv forstørrelse af Flådestation Korsør, der steg fra 480 til 1500 arbejdspladser. Et væsentligt forbehold for denne betydelige tilkomst af arbejdspladser var dog, at en stor andel bestod af værnepligtige. Af andre tiltag til fordel for Korsør kan nævnes placeringen af den daværende Told- og Skattestyrelse, samt et stort DSB-køkken. (Ritzau Bureau 1994)

Disse indrømmelser var dog ikke nok for Korsørs borgmester, Flemming Erichsen, der i 1993-1994 gik i offensiven. Med udgangspunkt i en analyse fra Kommunernes Landsforening kunne han forudsige de digre tab af 1350 arbejdspladser, og konstatere et hul i kommunekassen på et sted mellem 150-200 mio. kr. Erichsen gjorde gældende, at dette tab, såfremt det skulle dækkes gennem skatten, vil være lig med en skattestigning på 2,5%.

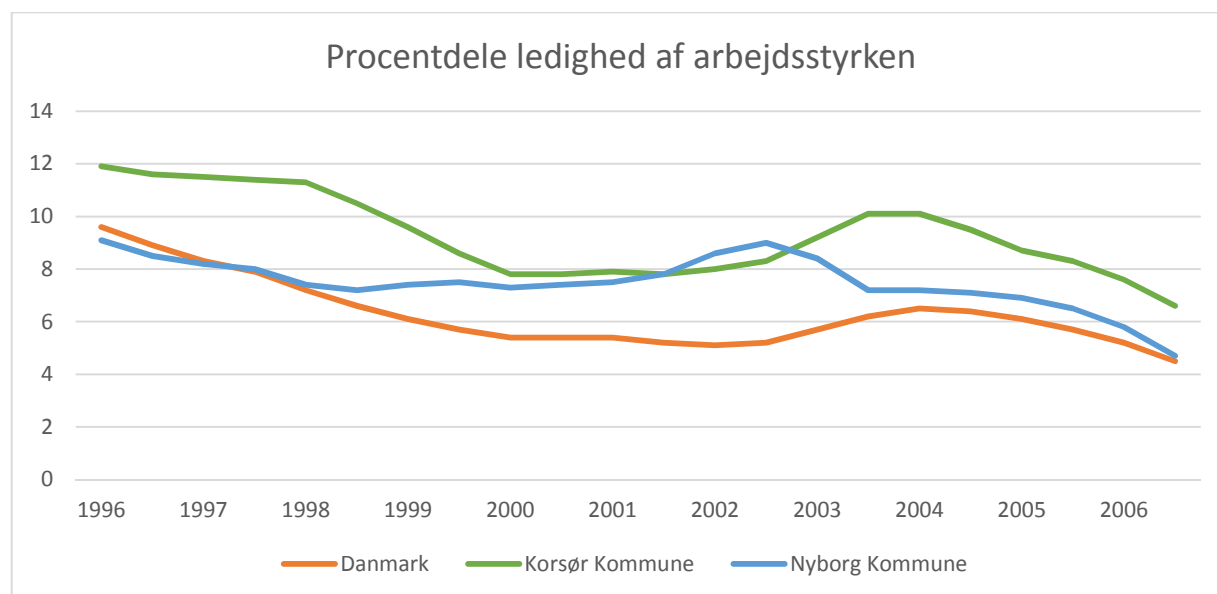
Videre argumenterede Erichsen for, at den skattestigning ville skræmme potentielle erhvervsvirksomheder væk, hvorfor kommunens konkurrenceevne vil være stækket. Som kompensation argumenterede Erichsen for en vederlagsfri overtagelse af DSB's arealer ved havnen, i henhold til den politiske. (Berlingske Tidende 1993) I 1994 satte Korsør Kommune trumf på ved udover overdragelsen af arealerne også at kræve en økonomisk godtgørelse på 146 mio. kr. (Politiken 1994)

Siden oprettelsen af Storebæltsbroen er de dystre udsigter i nogen grad blevet til virkelighed. Ud fra et blik på befolkningsudviklingen (Figur 39) kan det ikke siges, at Korsør Kommune har oplevet en massiv fraflytning. Omvendt har forbindelsen heller ikke haft en konkret, positiv effekt, svarende til den for Nyborg Kommune, der kan aflæses i det følgende afsnit.



Figur 39 – Udvikling i befolkningstallet for Korsør Kommune. (Danmarks Statistik 2013)

Studerer der videre på udviklingen i arbejdsløsheden (Figur 40) er udviklingen dog ikke entydigt negativ. Således har kommunen siden 1996 oplevet et fald i ledigheden i kommunen frem mod 2006. Som det tidligere er nævnt, oplevede verden – herunder Danmark – en uhørt vækst i denne periode, hvorfor det er et rimeligt argument, at denne tendens kan have kompenseret for Korsør Kommunes situation. Alligevel ses det kortvarigt, at kommunen endda har lavere ledighed end Nyborg Kommune, hvorfor den generelle udvikling ikke kan tilskrives hele forklaringen.



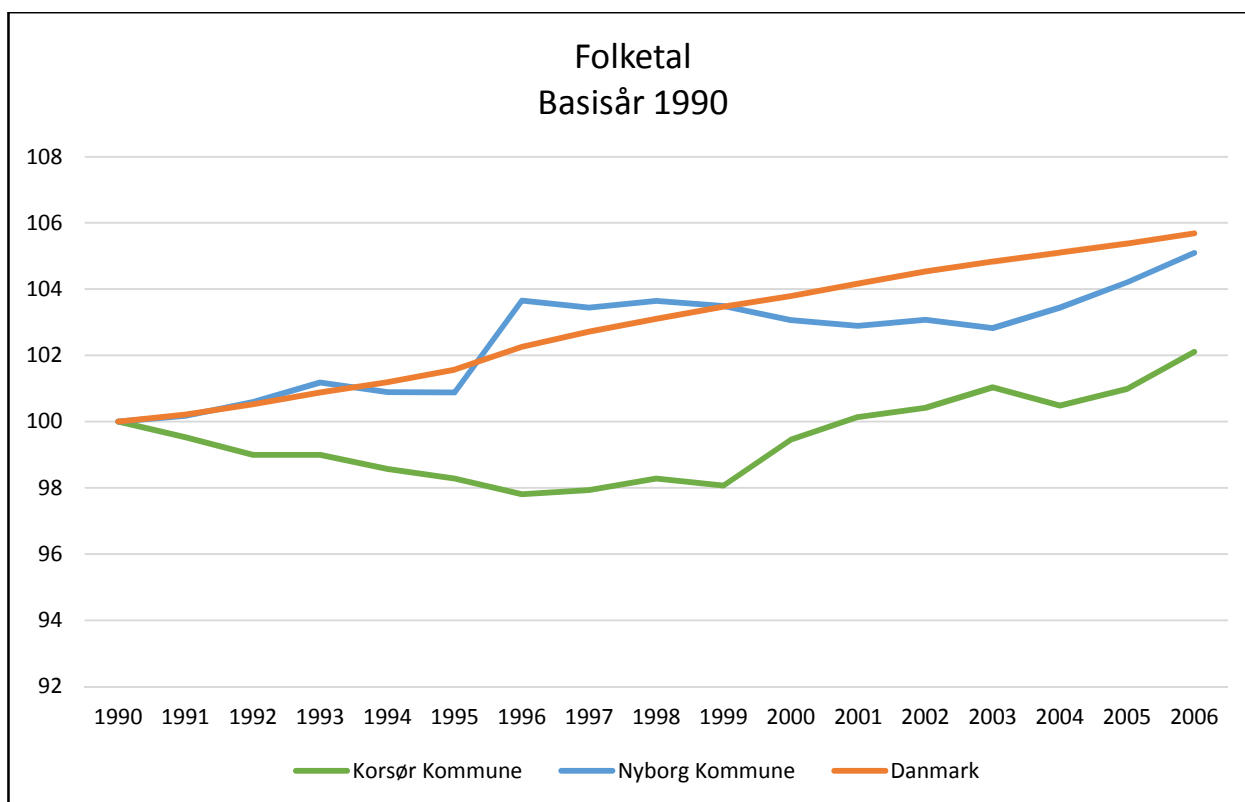
Figur 40 – Udviklingen i ledigheden i Korsør og Nyborg Kommuner, sammenlignet med resten af landet. (Danmarks Statistik 2013)

11.2.2 Mulighederne for Nyborg Kommune

Oprettelsen af Storebæltsbroen varslede problemer for Korsør, og udviklingen har i rimelig grad retfærdiggjort disse bekymringer. På samme vis fandtes også en vis skepsis på den anden side af broen; hos Nyborg Kommune. Således var Nyborg Kommune en del af den fælles kritik, kommunerne rejste i 1994 med forlangende om økonomisk kompensation. (Politiken 1994)

Hvor Korsør Kommune har haft ret i deres antagelser, syntes Nyborg Kommune at være kommet anderledes positivt ud af situationen. Hvorvidt denne udvikling i de små nuancer kan retfærdiggøres af forskellige strategier i planlægningen inden for kommunen, skal ikke kunne siges, men det overordnede perspektiv er den dominerende faktor. Således så Korsør, med forbindelsen, sig selv ramt i forhold til beskæftigelse, uden at forbindelsen i sig selv leverede en direkte kompensation. Det samme gjorde sig for så vidt gældende for Nyborg Kommune, men indirekte placerede Storebæltsbroen lige pludselig Nyborg som et naturligt centrum i Danmark – underforstået, at tilgængeligheden var fra østsiden var ligestillet med den fra vest.

På denne baggrund kan en direkte befolkningsvækst aflæses meget klart i årene omkring forbindelsens åbning, hvilket fremgår af Figur 41:



Figur 41 – Befolkningstal for Korsør og Nyborg Kommuner, samt hele landet. (Danmarks Statistik 2013)

Udviklingen i befolkningstallet var ikke den eneste tendens forbindelsen startede. I forhold til Nyborg Kommunes erhvervsprofil, ændrede den sig markant i disse år. Ganske vist er det alment kendt, at Danmark generelt har oplevet en udfasning af de traditionelle industrierhverv til fordel for mere vidensbaserede arbejdspladser, men udviklingen i Nyborg Kommunes tilfælde er alligevel markant.

Denne betragtning baseres bl.a. på udviklingen inden for beskæftigelsen, hvor der opleves en nedgang i arbejdspladser inden for kommune, men samtidig øges beskæftigelsen blandt kommunens borgere. Dette er en yderst interessant udvikling, da netop disse to kategorier typisk vil følges ad ganske tæt. Naturligvis kan der være mindre udsving, stagnation mv., men at kunne spore en modsat rettede bevægelse tyder på en radikal forandring, og den kan i dette tilfælde tilskrives Storebæltsbroen. Udviklingen er fremstillet i Figur 42.

Udvikling i antal arbejdspladser i Nyborg Kommune, fordelt på brancher i perioden 1997-2007			
	1997	2007	+/-
Landbrug og fiskeri	1.006	679	-33%
Industri	2.201	1.618	-26%
Bygge og anlæg	869	1.045	20%
Handel, hotel og restaurant	1.927	2.145	11%
Transport, post og tele	889	417	-53%
Financiering og forretningsservice	883	1.201	36%
Offentlige og personlige tjenester	5.041	5.026	0%
Øvrige erhverv	108	60	-44%
I alt	12.924	12191	-6%

Figur 42 - Statistisk udvikling i arbejdspladserne fordelt på brancher i Nyborg Kommune. (Nyborg Kommune 2011)

Yderligere kan den nævnte udvikling i erhvervsgrupperne også studeres. Som nævnt afspejler den generelle tendenser for det danske arbejdsmarked, men alligevel må dette forløb betragtes som ganske radikalt. I særdeleshed stigningen i arbejdspladser inden for kategorien *Handel, Hotel og Restaurant* er bemærkelsesværdig. At denne udvikling hænger nært sammen med Storebæltsforbindelsen etablering er ganske vist. Således er Nyborg Kommune blevet et centrum for konferencer, møder mv. for interessegrupper med klienter på begge side af Storebælt, hvorfor bl.a. Hotel Nyborg Strand og Danmarks Lærerforenings kursuscenter oplevede en stor stigning i efterspørgslen. (Ritzau Bureau 1999)

Beskæftigede personer bosat i Nyborg Kommune, fordelt på brancher i perioden 1997-2007			
	1997	2007	+/-
Landbrug og fiskeri	1.037	722	-30%
Industri	3.006	2.432	-19%
Bygge og anlæg	1.044	1.289	23%
Handel, hotel og restaurant	2.333	2.653	14%
Transport, post og tele	1.107	910	-18%
Financiering og forretningsservice	1.050	1.554	48%
Offentlige og personlige tjenester	4.952	5.688	15%
Øvrige erhverv	129	83	-36%
I alt	14.658	15331	5%

Figur 43 – Statistisk udvikling i beskæftigede personer i Nyborg Kommune. (Nyborg Kommune 2011)

Som nævnt er arbejdsudbuddet inden for kommunen faldet, hvilket i sig selv ikke er ønskelig udvikling. Kompensationen ligger omvendt i den øgede pendling, som forbindelsen har ført med sig. Faktisk er pendlingen ud af byen vokset med 30% i perioden 1997-2007, heraf en fordobling i pendlingen til København. I samme perioden er pendling ind til kommunen steget med 12%. (Nyborg Kommune 2011)

11.3 Delkonklusion

Af ovenstående case-studier kan det først og fremmest konkluderes, at infrastrukturprojekter af denne størrelsesorden, dels er komplekse størrelser, dels har varierende indflydelse afhængig af omstændigheder og udnyttelse.

I tilfældet med den franske side af *The Channel Tunnel* har forbindelsen haft en positiv effekt for regionen. Det skyldes i særdeleshed det forhold, at det lykkedes de lokale aktører, at sikre en station først i Lille; sidenhen også både Calais og Arras. Når placeringen af stationer er så afgørende, skyldes det at netop stationerne er hele grundlaget for at uddrage nytteeffekter af de etablerede transportforbindelser.

Omvendt er det en rimelig betragtning, at forbindelsen uden stationer kunne have en skadevirkende effekt for regionen, da den – i endnu større grad end tidligere – ville tabe konkurrenceevne, og således blive yderligere isoleret. I denne forbindelse bør det bemærkes, at regionens image allerede var skrantende grundet udfordringerne i forhold til beskæftigelse og befolkningstal, hvorfor en yderligere isolation ville have været katastrofal. (Bruyelle og Thomas 1994, s. 92)

På denne baggrund må det konkluderes, at placeringen af en station i Lolland Kommune er afgørende betydning for dennes mulighed for at høste frugterne ved en Femern-forbindelse. Denne observation ligger i øvrigt fuldt ud på linje med de dokumenterede interessenters holdninger. Beslutningen er dog uden for Lolland Kommunes direkte indflydelse, hvilket er problematisk. I det franske tilfælde fra Nord-Pas-de-Calais havde man en succesfuld proces med, at påvirke de nationale beslutningstagere. Dette forløb skal dog ses på baggrund af, at regionens egne politikere nød en stor popularitet og anciennitet, også på nationalt plan. (Bruyelle og Thomas 1994, s. 94)

I en dansk sammenhæng er det svært, at forestille sig en lige stor gennemslagskraft fra lokalpolitisk hold. Det er hævet over enhver tvivl, at debatten om Udkantsdanmark har ophøjet problematikken om udkantskommunerne til et nationalt emne. Omvendt syntes case-studiet fra Danmark, at dokumentere Korsør Kommunes problemer med at bryde igennem lydmuren til de højere politiske lag. For så vidt syntes ingen af de folketingsvalgte politikere fra Sydhavsøerne, at have en bred folkelig opbakning, hvorfor ønsket om at påvirke beslutningen gennem de primære politiske kanaler fremstår en anelse svage.

Omvendt kan en positiv lære af forbindelsen, findes i tilfældet Nyborg Kommune. Det er helt givet, at det geografiske forhold, at Nyborg ligger centralt i landet, mens Lolland Kommune ligger i udkanten, gør, at case-studiet ikke kan overføres analogt. Med dette forstås, at Lolland Kommune næppe vil opleve en automatisk udvikling i handel, hotel- og restaurant-brancherne. På den anden side har nærværende rapport allerede dokumenteret Lolland Kommunes udprægede rolle som turistområde, hvorfor at netop denne branche må betragtes som et oplagt indsatsområde – for yderligere se Bilag 5. Forbindelsen bør således åbne op for det tyske turistmarkedet i yderligere grad end hidtil, og på baggrund af den negative udviklingen inden for erhvervsområdet, må perspektivet i at kunne forandre beskæftigelsesprofilen i retning af Nyborg Kommunes, være opløftende. En sådan udvikling vil ikke komme lige så let til Lolland Kommune, som den gjorde det for Nyborg, men omvendt har Lolland Kommune allerede prioriteret for området gennem den fysiske planlægning.

12 Betænkninger

I det følgende afsnit vil der blive udarbejdet en række betænkninger. Disse skal ses som forslag, der søger at modgå udfordringerne for Lolland Kommune, og således udgør de besvarelsen af problemformuleringen. Betænkningerne baseres på de fire foregående analyser, hvorfor der i vidt omfang vil blive henvist til observationer fra disse.

Afsnittet er bygget op i tre dele, hver med deres fokusområde. Denne opdeling er identisk med Business Lolland-Falster fokusområder for deres arbejde. Når det vælges at adoptere disse fokusområdet skyldes det, at disse i vidt omfang har gået igen i det øvrige analysearbejde. Derfor syntes det logisk at fortsætte i dette spor.

De tre kategorier er som følger:

- Bosætning
- Erhverv
- Turisme

Arbejdet med betænkninger er rettet imod den fysiske planlægning, der er substansen i projektet. Dog eksisterer der en nær sammenhæng mellem politiske beslutninger og planlægningen, hvorfor betænkninger også vil berøre perspektiver, som ikke direkte kan reguleres gennem den kommunale planlægning.

På samme vis er det også en præmis for dette afsnit, at der ikke nødvendigvis inden for alle felter kan findes initiativer i den fysiske planlægning, der vil være formålstjenlige i forhold til en besvarelse af problemformuleringen. Denne erkendelse er en logisk præmis for det problemorienterede arbejde, og samtidig naturligvis en anerkendelse af det arbejde, der allerede er lagt i den fysiske planlægning i Lolland Kommune. Som det er fremhævet i det hidtidige arbejde er Lolland Kommune sig bevidste om udfordringerne, hvorfor de naturligvis har gjort deres bedste for, at modgå denne udvikling med deres dispositioner i den fysiske planlægning.

12.1 Bosætning

Inden for området bosætning er det retfærdiggjort af især Statusanalysen, at udviklingen går i den gale retning. Lolland Kommune oplever både en fraflytning fra kommunen, et udfordret boligmarked med ringe omsætning, samt en stor del tomme og forfaldne ejendomme.

Hvad angår det sidste område, støtter denne rapport kommunens dispositioner om, at facilitere diverse nedrivninger af tomme, forfaldne ejendomme. Denne betænkning skal ses som en erkendelse af det træge boligmarked i Lolland Kommune. Således er det rimeligt, at afskrive en række ejendomme fra dette boligmarked under hensyn til, at de efter al rimelighed ikke vil blive benyttet inden for de næste 20 år. Denne afskrivning udgør selvfølgelig et principielt tab, især for det tilfælde at udviklingen bliver vendt, hvorfor der vil skulle genetableres ejendomme. Dog betragtes dette tab som nødvendigt. For det første vil en række ejendomme i Lolland Kommune under alle omstændigheder skulle renoveres, såfremt udviklingen vendes, og dertil kommer de skadelige effekter de tomme bygninger har på områdets image, i den mellemliggende periode. Således kan man argumentere for, at nedrivningen er en af forudsætninger for en udvikling, der igen kan skabe efterspørgsel på boligmarkedet.

Ud over dette initiativ gøres der ingen konkrete betænkninger til Lolland Kommunes øvrige strategi på dette område. Kommunens dispositioner er baseret på nøgterne, realistiske forventninger til den

kommende periode, hvorfor deres udvikling i nye boligområder er ganske begrænset. Der findes enkelte udlæg, men generelt må boligstrategien i den fysiske planlægning siges at være ganske afmålt. Nærværende rapport finder det på ingen måder godtgjort, at der skulle disponeres anderledes, hvorfor vi læner os op ud kommunens dispositioner.

Ovenstående afdækker kommunens direkte handlemuligheder i forhold til den fysiske planlægning inden for bosætninger. Der findes dog et altafgørende perspektiv knyttet til bosætningen: Muligheden for at oprette en station i forbindelse med anlægget af Femern-forbindelsen. Dette perspektiv vil være afgørende for Lolland Kommunes fremtidige bosætningsstrategi, men beslutningen om stationen træffes på højere niveau – det statslige – hvorfor kommune ikke har nogen direkte, operationelle muligheder. Perspektivet medbringes alligevel her, fordi potentialet er så enormt afgørende. Dette i særdeleshed, da det allerede er besluttet, at nedlægge den hidtidige, direkte togforbindelse til København, i forbindelse med Femern Bælt projektet.

Af Bilag 6 er overvejelserne for stationsplaceringen syd for Holeby og øst for Rødby nærmere beskrevet. Placeringen, som i det følgende omtales som *ved Holeby*, er udpeget, som potentiel placering, på baggrund af en samfundsøkonomisk analyse. Af bilaget er der redegjort nærmere for en række af nytteeffekterne for nærområdet, ved etableringen af en station. Sammenfattende er disse gavnlige for både bosætning, erhverv og turismen – men især for bosætningen er det afgørende.

Denne betragtning kan bl.a. retfærdiggøres af case-studiet af den franske region Nord-Pas-de-Calais, som blev behandlet i den komparative analyse. Således kan en befolkningsvækst i denne region netop knyttes til en forbindelse på tværs af Den Engelske Kanal. Før oprettelsen af forbindelsen havde regionen oplevet en emigration fra regionen, men denne tendens blev vendt med etableringen af tunnelen under kanalen. I sær det forhold, at der blev etableret stationer på togstrækningen i regionen var afgørende for udviklingen.

Dertil kommer at interessentanalysen ligeledes pegede på væsentligheden af en togstation. Den primære interessant, Business Lolland-Falster, fremhævede specifikt en potentiel stations afgørende indflydelse for bosætning. Denne betragtning skyldes den reducerede rejsetid til København, hvilket vil muliggøre pendling mellem Lolland Kommune og København.

12.2 Erhverv

Lolland Kommunes fysiske planlægning for erhvervsområder, er knap så passiv som den for bosætning. Kommunen satser på en strategi, der fokuserer erhvervsudviklingen til fem byer: Nakskov, Maribo, Holeby, Rødby og Rødby Havn. Denne prioritering finder denne rapport giver mening, set ud fra de gældende forudsætninger.

Dog må det påpeges, at såfremt kommunen lykkes i deres lobbyarbejde med at få en station med direkte forbindelse til København, så ændrer forholdene sig. Således finder denne rapport, at man med fordel kunne satse i endnu større grad på de østlige byer, såfremt der findes en station i dette område. Denne betænkning er ganske vist radikal, set i det lys at Nakskov er kommunens største by. Således foreslås al form for erhvervsaktivitet naturligvis heller ikke fjernet fra Nakskov. Men et skifte i prioritering må overvejes, da de fire østlige byer ud fra en geografisk betragtning, er langt bedre placeret til at høste nytteeffekterne fra en station.

Derfor betænkes et skifte i erhvervsprioriteringen, såfremt der etableres en station ved Holeby. En sådan skifte i erhvervsstrategi vil være til gavn for kommunen som helhed, og bør således skabe de bedste forudsætninger for at vende udviklingen.

12.3 Turisme

For feltet turisme må det først og fremmest fastslås, at dette felt ikke er behæftet med lige så store problemer som de to øvrige. Således drager Lolland Kommune betydelig gavn af turisme, hvorfor der inden for dette område må tales om videreførelse og udvikling af allerede positive strømninger.

Business Lolland-Falster påpeger, at det næste skridt i denne sammenhæng, kunne være oprettelsen af en mere helårsorienteret turistattraktion (gerne flere). Dette input skal helt sikkert ses i betragtning af, at de to absolut største turistattraktioner i Lolland Kommune – Knuthenborg Safaripark og Lalandia – har deres højsæson i sommerhalvåret. Oprettelsen af en sådan attraktion skal ikke nødvendigvis foretages alene af Lolland Kommune. Således syntes LAG Lolland, at kunne være en interessant samarbejdspartner for dette projekt sammen med Business LF, der allerede spekulerer i disse baner.

For Lolland Kommune må det dog gøres gældende, at denne skal arbejde for etableringen af en helårs turistattraktion. Dette skal ske ved at facilitere processen gennem den fysiske planlægning, f.eks. ved at udlægge rammeområder til dette specifikke formål. Denne betænkning er i udgangspunktet tænkt med Lolland Kommune, som samarbejdspartner i projektet, der også bør inkludere lokale aktører.

Yderligere bør kommunen ligeledes arbejde for en større samarbejdspolitik inden for turistområdet. For visse organisationer er disse klyngesamarbejder allerede etableret, men kommunen bør ikke desto mindre arbejde for en videreførelse af denne kurs. I særdeleshed bør en samarbejdspolitik med tyske interessepartnere inden for turistområdet prioriteres.

13 Konklusion

Konklusionen er bygget op med skelen til det øvrige projekts bærende elementer. Med dette forstås de hypoteser (der har drevet analyserne), selve analysearbejdet, betænkningerne og den generelle problemformulering.

Projektets helt grundlæggende hypotese har været, at der eksisterer en række muligheder i forbindelse med etableringen af Femern-forbindelsen, som ville være gavnlige for kommunen. Denne hypotese er blevet retfærdiggjort gennem projektets studier. Således har både case-studier og interessentanalyser, uafhængigt af hinanden, peget i denne retning. Dertil kommer, at den opfattelse også står tilbage som det generelle indtryk fra de litterære kilder, der tæller akademiske tekster, rapporter mv.

At denne hypotese har holdt stik, har således også været grundlaget for projektets forløb. Det har været afgørende for, de metodiske prioriteringer, der er gjort og resultatet heraf. Således var rapportens første del – indeholdende *formålsanalysen* – også baseret på denne hypotese. Formålsanalysens *formål* var at bekræfte en del-hypotese; at beslutningen om, at etablere Femern-forbindelsen ikke var sket ud fra lokale hensyn. Disse to hypoteser står ikke i et modsætningsforhold, da det sagtens kunne være sådan, at Femern-forbindelsen kunne gavne lokalområdet; det var bare ikke den væsentligste intention med projektet.

Det kan konkluderes, at denne observation også var korrekt. Femern-forbindelsen var således ikke vedtaget med lokale interesser som den primære bevæggrund. Dette forhold førte til rapportens næste fase, bestående af problemformuleringen. Som præmis for problemformuleringen udvikledes en anden del-hypotese: At Lolland Kommune var ramt af den negative udvikling man i bred forstand associerer med Udkantsdanmark.

Det kan fastslås, at den hypotese også er korrekt. Statusanalysen har således leveret en fuldstændig entydig dokumentation på dette område – uanset hvilket kriterium, der er målt efter. På den baggrund kan det samlet konkluderes, at den overordnede hypotese også har været væsentlig for projektet, al den stund, at Lolland Kommune befinder sig i en situation, hvor de i særdeleshed har brug for, at høste de lokale effekter af en forbindelse over Femern Bælt.

For analysernes vedkommende har de virket til, enten at bekræfte hypoteser eller som grundlag for udarbejdelsen af betænkningerne. Alle analyserne har således bidraget med forskelligt og relevant input. Resultatet af analyserne kan aflæses af de betænkninger, der blev udarbejdet i det efterfølgende afsnit. Disse er præsenteret i Figur 44.

Betænkningerne er dette projekts forslag, til udviklingen i den fysiske planlægning inden for de tre fokusområder: *bosætning*, *erhverv* og *turisme*. Det kan absolut påpeges, at disse tiltag synes begrænsede i både omfang og indhold.

I den forbindelse må det fastholdes, at projektets fokus, igennem hele projektet, har været førnævnte tre områder. Således er betænkningerne begrænset til disse områder, for at leve op til problemformuleringens rammer. Dernæst er det væsentligt at være opmærksom på, at disse betænkninger skal ses i forhold til den allerede eksisterende planlægning. For det fleste af betænkningerne gør det sig således gældende, at de bygger videre på tendenser, der allerede findes i kommuneplanen.

For det enkelte tilfælde i erhvervsprioriteringen, hvor der foreslås en dramatisk ændring, gælder det, at ændringen er baseret på en præmis i den fremtidige udvikling. Således findes erhvervsdispositionerne for nuværende tilstrækkelige, men skulle der blive truffet beslutning om oprettelsen af en station ved Holeby,

er konklusionen, at erhvervsstrategien bør omlægges. Denne konklusion vidner konkret om den enorme betydning stationen kan få for Lolland Kommune, hvilket også er fremhævet inden for feltet *bosætning*.

Endvidere påpeger usikkerheden den dynamik, der har været gældende for hele dette projekts forløb. Således beskæftiger rapporten sig med konsekvenser af et projekt under udvikling. Dette betyder, at processen hele tiden er forgået under visheden om, at præmisserne konstant kunne forandres. På den baggrund bør projektet også i fremtiden vurderes på de nuværende, gældende forudsætninger.

Område	Betænkninger
Bosætning	• Beslutningen om initiativer i forbindelse med nedrivning af forladte ejendomme bifaldes • Af hensyn til ønsket om på sigt, at øge bosætning i Lolland Kommune, vil det være afgørende, at der bliver placeret en station i kommunen, tilknyttet den regionale togforbindelse
Erhverv	• Det konstateres, at for de nuværende omstændigheder, er erhvervsudviklingen gennem den fysiske planlægning formålstjenlig • Etableres der en station ved Holeby, betænkes en omstrukturering i den eksisterende erhvervsstrategi. Således bør udviklingen for fremtiden fokuseres på de stationsnære byer Holeby, Maribo, Rødby og Rødby Havn • Denne prioritering skal omvendt indeholde en begrænsning i den hidtidige erhvervsprioritering af Nakskov
Turisme	• Det betænkes, at Lolland Kommune som planmyndighed bør facilitere en proces til gavn for en helårs turistattraktion. Dette bør gøres gennem samarbejde med lokale aktører • Generelt bør Lolland Kommune søge, at støtte klyngesamarbejder indenfor turismen. I særdeleshed bør et tæt samarbejde med tyske aktører etableres, f.eks. den lokale tyske planmyndighed

Figur 44 – Oversigt over projektets forskellige betænkninger.

14 Bibliografi

- Aftale om forbindelse over Øresund. *www.retsinformation.dk*. 23. marts 1991.
<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=22923> (senest hentet eller vist den 1. maj 2013).
- Anguera, Ricard. *The Channel Tunnel - an ex post economic evaluation*. Artikel, Oxford: Elsevier Ltd., 2005.
- Anlægslov for Storebælt. *www.retsinformation.dk*. 10. juni 1987.
<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=51365> (senest hentet eller vist den 8. juli 2013).
- Aue, Lars, og Mads Erik Witt-Nielsen. »Studietur.« Lolland Kommune, 23. juni 2013.
- Banedanmark. *Generelle forhold Ringsted-Holeby - miljøredegørelse, hæfte 1*. Redegørelse, København: Banedanmark, 2012.
- Banedanmark. *Samfundsøkonomisk analyse af ny station på Lolland*. København: Banedanmark, 2012.
- Berlingske Tidende. »Bro-byggeri bringer dystre udsigter.« København: Berlingske Tidende, 12. November 1993.
- berlingske.dk. *www.business.dk*. 28. maj 2012. <http://www.business.dk/oekonomi/danmarks-stoerste-succes> (senest hentet eller vist den 22. maj 2013).
- Boliga.dk. *Gennemsnitlige liggetider på boliger i Danmark*. 2013. <http://www.boliga.dk/liggetid-kommuner.html?listType=Liggetider> (senest hentet eller vist den 21. Maj 2013).
- Bruyelle, Pierre, og Peter R. Thomas. »The impact of the Channel Tunnel on Nord-Pas-de-Calais.« *Applied Geography*, 1994: 87-104.
- Business Lolland-Falster. *Om Business LF*. 2013. <http://www.businesslf.dk/business-lf/om-business-lf/> (senest hentet eller vist den 19. Maj 2013).
- . *www.businesslf.dk*. 1. januar 2013. <http://www.businesslf.dk/business-lf/oversigt-over-medlemmer/> (senest hentet eller vist den 9. juli 2013).
- Copenhagen Economics & Prognos. *Regional Effects of a Fixed Fehmarn Belt Link*. SWOT-analyse, Copenhagen Economics & Prognos, 2006.
- COWI. *Samfundsøkonomisk vurdering af en fast forbindelse over Femern Bælt*. Cost-benefit analyse, Lyngby: COWI, 2004.
- Danmarks Statistik. *Danmarks Statistik*. 10. juli 2013.
<http://www.statistikbanken.dk/statbank5a/default.asp?w=1366> (senest hentet eller vist den 10. juli 2013).
- Det Danske Transportråd. *Facts about Fehmarn*. København: Det danske transportår, 1995.
- Dornier, Philippe-Pierre, og Ricardo Ernst. »The Logistics Impact of the Channel Tunnel.« *Interfaces* 27, 3. maj 1997: 39-59.
- Femern A/S. *Femern A/S*. 3. Juli 2013. <http://www.femern.dk/servicemenu/om-os>.

- . *www.femern.dk*. juni 2011. <http://www.femern.dk/forside/okonomi> (senest hentet eller vist den 21. maj 2013).
- . *www.femern.dk*. 2013. <http://www.femern.dk/forside/okonomi/hvem-betaler> (senest hentet eller vist den 22. maj 2013).
- . *www.femern.dk*. januar 2011a. <http://www.femern.dk/forside/forberedelsesfasen/undersogelser/miljoundersogelser> (senest hentet eller vist den 24. april 2013).
- . *www.femern.dk*. januar 2012b. <http://www.femern.dk/forside/anlagsfase/en-tunnel-er-den-foretrukne-losning/hvordan-er-sanketunnelen-valgt> (senest hentet eller vist den 24. april 2013).
- . *www.femern.dk*. januar 2012a. <http://www.femern.dk/forside/forberedelsesfasen/undersogelser/geotekniske-undersogelser> (senest hentet eller vist den 24. april 2013).
- . *www.femern.dk*. oktober 2012. <http://www.femern.dk/forside/forberedelsesfasen/vigtige-milepale> (senest hentet eller vist den 22. april 2012).
- . *www.femern.dk*. marts 2013a. <http://www.femern.dk/forside/forberedelsesfasen/undersogelser/sejlads-og-sikkerhed> (senest hentet eller vist den 24. april 2013).
- . *www.femern.dk*. 1.. februar 2013b. <http://www.femern.dk/servicemenu/om-os> (senest hentet eller vist den 22. april 2012).
- . *www.femern.dk*. januar 2013c. <http://www.femern.dk/forside/fardig-tunnel/hvorfor-fast-forbindelse> (senest hentet eller vist den 24. april 2013).
- Femern Belt Development. *Femern Belt Development*. 3. Juli 2013. <http://www.femern.info/da/Om-Femern-Belt-Development/Organisation/>.
- . *Femern Belt Development*. 3. Juli 2013a. <http://www.femern.info/da/Om-Femern-Belt-Development/Organisation/Historie/>.
- folketing.dk. *www.ft.dk*. 26. marts 2009. <http://www.ft.dk/%2fsamling%2f20081%2fafstem%2f228.htm> (senest hentet eller vist den 1. maj 2013).
- Færøen. *LangelandsFærøen | Med LangelandsFærøen Lolland <-> Langeland*. 2013. <http://www.faroen.dk/ruter/langelandsfaergen.aspx> (senest hentet eller vist den 12. Maj 2013).
- Google. *www.google.com*. 5. juli 2013. www.google.com (senest hentet eller vist den 5. juli 2013).
- Hovgesen, Henrik Harder, og Thomas Sick Nielsen. »Kort over pendlingsflow.« I *Landsplanredegørelse 2006*, af Miljøministeriet. København: Miljøministeriet, 2005.
- Infrastrukturkommissionen. *www.aau.dk*. Januar 2008. <http://flyvbjerg.plan.aau.dk/Publications2008/0801aInfrastrukturkommissionenSammenfatning.pdf> (senest hentet eller vist den 15.. april 2013).
- Ingeniøren. »Femern A/S bekræfter: Broen bliver dyrere.« *Ingeniøren*, 18. oktober 2010.

- Insee - Estimations de Population. 15. januar 2013. http://www.statistiques-locales.insee.fr/carto/ESL_CT_cartethematique.asp?nivgeo=COM&submit=Ok (senest hentet eller vist den 9. juli 2013).
- Jensen-Butler, Chris, og Bjarne Madsen. »An Eclectic Methodology for Assessment of the Regional Economic Effects of the Femern Belt Link Between Scandinavia and Germany.« I *Regional Studies*, af Chris Jensen-Butler og Bjarne Madsen. Regional Studies Association, 1999.
- Knowles, Richard. »The Great Belt Fixed Link and Denmark's Transition from Interisland Sea to Land Transport.« *Geographical Association*, oktober 2000: 345-354.
- LAG Lolland. www.laglolland.dk. 1. januar 2013. <http://www.laglolland.dk/om%20Leader.aspx> (senest hentet eller vist den 9. juli 2013).
- . www.laglolland.dk. 1. januar 2013a. <http://www.laglolland.dk/andre%20puljer.aspx> (senest hentet eller vist den 9. juli 2013).
- Lolland Falster Airport. *Om LF Airport - Lolland Falster Airport*. 2012. <http://www.lollandfalsterairport.dk/om-lf-airport.html> (senest hentet eller vist den 10. Maj 2013).
- Lolland Færgesfart - Lolland Kommune. *Lolland Færgesfart, Askø, Femø og Fejø*. 2013. <http://www.lollandfaergesfart.dk/index.aspx> (senest hentet eller vist den 9. Maj 2013).
- Lolland Kommune. *De tomme boliger*. Rapport, Udvalget for Landdistrikter og Øer, 2011.
- Lolland Kommune. *Kommuneplan 2010-2022 - Hovedstruktur*. Plandokument, Lolland Kommune, 2011.
- . *Nedrivning af ejendomme*. 2013. http://www.lolland.dk/Borger/Teknik_og_milj%C3%B8/Byggeri_og_ejendomme/Nedrivning_af_ejendomme.aspx (senest hentet eller vist den 21. Maj 2013).
- . *Station i forbindelse med Femern Bælt ønskes - Lolland Kommune*. 29. Juni 2011. http://www.lolland.dk/Erhverv/Den_faste_forbindelse_over_Femern_B%C3%A6lt/Ny_station_p%C3%A5_Lolland_%C3%B8nskes.aspx (senest hentet eller vist den 16. Maj 2013).
- . www.lolland.dk. 21. juni 2011. http://www.lolland.dk/Erhverv/Den_faste_forbindelse_over_Femern_B%C3%A6lt/Femern_B%C3%A6lt_Strategi.aspx (senest hentet eller vist den 22. maj 2013).
- . www.lolland.dk. 04. juli 2013. www.gis.lolland.dk/webgis/kort.htm (senest hentet eller vist den 04. juli 2013).
- Lolland, Langeland og Svendborg Kommuner. *Fra omvej til smutvej - Fyn og Femern via Lolland*. Dokument, Lolland, Langeland og Svendborg Kommuner, 2009.
- Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri. *Det danske landdistriktsprogram 2007-2013*. Rapport, Den Europæiske Landbrugsfond for Udvikling af Landdistrikterne, 2008.
- Nyborg Kommune. *Nyborg Kommuneplan Erhvervsudvikling*. 5. April 2011. http://nyborg.odeum.com/dk/det_vil_vi/hovedtemaer/erhvervsudvikling.htm (senest hentet eller vist den 22. Juni 2013).

Femern-forbindelsen
- en mulighed for Lolland Kommune

PLAN09. *www.plan09.dk*. 1. januar 2009. <http://www.byplanlab.dk/plan09/www.plan09.dk/index.html> (senest hentet eller vist den 5. juli 2013).

—. *www.plan09.dk*. 1. januar 2009a. <http://www.byplanlab.dk/plan09/www.plan09.dk/Projekter/index.html> (senest hentet eller vist den 5. juli 2013).

Politiken. »Kommuner kræver erstatning for Storebæltsbro.« 12. marts 1994.

—. *www.politiken.dk*. 11. september 2010. <http://politiken.dk/debat/ECE1056665/riv-de-doeende-landsbyer-ned/> (senest hentet eller vist den 4. juli 2013).

Politisk aftale vedr. Storebæltsbroen. *www.retsinformation.dk*. 14. Oktober 1986. <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=106124> (senest hentet eller vist den 16. Juni 2013).

Probst, Jens Christian. *Rute 9 Lolland - Forundersøgelse >>> Opgradering af vejforbindelsen på Lolland*. Rapport, København: Vejdirektoratet, 2012.

Projekteringsloven. »Lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.« *Lov*. København: Trafikministeriet v. Lars Barfoed, 15.. april 2009.

Region Sjælland. *Vækstforum Sjælland*. 4. Juli 2013. <http://www.regionsjaelland.dk/Politik/vaekstforum-sjaelland/hvad-er-vaekstforum-sjaelland/Sider/vaekstforum-skaber-rammerne.aspx>.

Regionstog A/S. *Om Regionstog - Regionstog.dk*. 2013. <http://www.regionstog.dk/om-regionstog/> (senest hentet eller vist den 9. Maj 2013).

Rejsekort A/S. *www.rejsekort.dk*. 5. juli 2013. <http://www.rejsekort.dk/brug-rejsekort/her-kan-du-bruge-rejsekort/sydsjaelland-og-lolland-falster.aspx> (senest hentet eller vist den 5. juli 2103).

Ritzau Bureau. *Storebæltsforbindelsen trækker kommuner op*. København, 10. Juni 1999.

—. »Korsør kræver 150 mio.« København, 21. Februar 1994.

Ritzaus Bureau. »Nyborg og Korsør kræver støtte for 400 mio.« København, 9. Marts 1994.

Scandinavian Link. *Fixed Link across Fehmarn Belt (Fast forbindelse over Femern Bælt)*. Scandinavian Link, 1990.

Scandlines Danmark A/S. *Rødby-Puttgarden - Færgen mellem Danmark og Tyskland hver 30. minut - Scandlines.dk - Færger til Tyskland og Sverige - Scandlines Danmark A/S*. 2012. <http://www.rodby.scandlines.dk/da> (senest hentet eller vist den 9. Maj 2013).

SKAT. *SKAT: vurderingsstatistik*. 2013. <http://www.skat.dk/SKAT.aspx?old=400350&chk=205358> (senest hentet eller vist den 8. Maj 2013).

Skov- og Naturstyrelsen. *Udvidelse af sommerhusområder i kystnærhedszonen - eksempler fra Lolland-Falster og det sydfynske område*. København: Miljøministeriet, 2004.

Statstraktat - Danmark og Tyskland. »Bekendtgørelse af traktat af 3. september 2008 med Tyskland om en fast forbindelse over Femern Bælt.« *Lovbekendtgørelse*. København: Transportministeriet v. Carina Christensen, 3. september 2008.

- Storebæltsbroen. *Storebæltsbroen.dk*. 2013. <http://www.storebæltsbroen.dk/mols-linien/> (senest hentet eller vist den 21. Juni 2013).
- Sund & Bælt Holding A/S. *www.sundogbaelt.dk*. 1. januar 2013. <http://www.sundogbaelt.dk/dk/menu/presse/billedarkiv/storebalt/ostbro-1> (senest hentet eller vist den 9. juli 2013).
- Sørensen, Marianne, interviewet af Lars Aue og Mads Erik Witt-Nielsen. *Ambassadechef* (3. Julie 2013).
- Thomsen, Arne Bengt, og Anette Aagaard Thuesen. *LEADER i Spil - Landdistriktsudvikling efter LEADER metoden*. Esbjerg: LEADER+ Danmark, 2006.
- Trafikministeriet. *FAST FORBINDELSE OVER FEMERN BÆLT - Finansiell analyse*. København: Trafikministeriet, 2004.
- . »Notat om rapporter om finansiell analyse af Femern Bælt forbindelsen samt om dynamiske og strategiske effekter af forbindelsen.« *Notat fra Trafikministeriet*. København: Trafikministeriet, 16. juni 2004.
- Transport- og Energiministeriet. »Hvorfor skal der etableres en fast forbindelse over Femern Bælt?« *Notat fra Transport- og Energiministeriet*. København: Transport- og Energiministeriet, 19. december 2006.
- Transportministeriet. *Aftaler om En grøn transportpolitik 2009*. Aftale dokument, København: Transportministeriet, 2009.
- Transportministeriet. *FAST FORBINDELSE OVER FEMERN BÆLT - Finansiell analyse*. København: Transportministeriet, 2008.
- Tv2 Nyhederne. *www.tv2.dk*. 10. juni 2013. <http://nyhederne.tv2.dk/article.php/id-69274627:se-listen-nu-har-danmark-34-ghettoer.html> (senest hentet eller vist den 5. juli 2013).
- VisitDenmark. *Turismens økonomiske betydning i Region Sjælland*. København: VisitDenmark, 2012.
- Vækstforum Sjælland. *2011-2014 Erhvervsudviklingsstrategi*. Sorø: Region Sjælland, 2010.
- Vækstforum Sjælland. *Handlingsplan 2013-2014*. Sorø: Region Sjælland, 2012.
- www.eurotunnel.com*. *www.eurotunnel.com*. 1. januar 2013. <http://www.eurotunnel.com/uk/traveller-info/why-eurotunnel/> (senest hentet eller vist den 8. juli 2013).
- www.projectbritain.com*. *www.projectbritain.com*. 1. januar 2012. <http://www.projectbritain.com/calendar/May/channeltunnel.html> (senest hentet eller vist den 9. juli 2013).

Femern-forbindelsen
- en mulighed for Lolland Kommune

Bilag 1

Selve etableringen af forbindelsen

Danmark og Tyskland indgik d. 3. september 2008 en statstraktat om opførelse og daglig drift af en fast forbindelse mellem de to nationer, ført over Femern Bælt. Traktaten blev følgelig godkendt nationalt både i Danmark og Tyskland. I Danmark blev aftalen ratificeret ved *Lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark* dateret d. 15. april 2009 – kaldet Projekteringsloven. (Projekteringsloven 2009) i Tyskland godkendtes aftalen d. 19. juni og 10. juli af henholdsvis Forbundsdagen og Forbundsrådet; de to lovgivende forsamlinger i Tyskland. (Femern A/S 2012)

Med ratificeringen på begge sider af bæltet var beslutningen om en fast forbindelse mellem Danmark og Tyskland endeligt truffet. Herfra kunne projekteringsarbejdet påbegyndes; et arbejde, som jf. traktaten mellem de to nationer pålåg Danmark. Dette forhold fremgår af traktatens første artikel, hvoraf det kan læses, at: *"Kongeriget Danmark opfører og driver den faste forbindelse over Femern Bælt og afholder udgifterne."* (Statstraktat - Danmark og Tyskland 2008)

Af den senere artikel 6 er det nærmere beskrevet, hvordan Danmark skal oprette et selskab til udførelse af disse opgaver: *"Kongeriget Danmark etablerer et selskab (...) der især forestår forberedelse, planlægning, design, opnåelse af godkendelser, kontrahering, anlæg, finansiering, drift og vedligeholdelse af den faste forbindelse over Femern Bælt."* (Statstraktat - Danmark og Tyskland 2008) Med denne artikel er alt arbejde vedrørende projektering således lagt i Danmarks hænder. På den baggrund vedtog Folketinget Projekteringsloven i 2009, og konkret udpegedes Femern A/S som selskabet, der skulle forestå arbejdet med undersøgelser og projektering. Femern A/S er et datterselskab til Sund & Bælt Holding A/S, der ligeledes ejer selskaberne A/S Storebælt og A/S Øresund. Transportministeriet er ejer af Sund og Bælt Holding A/S. (Femern A/S 2013b)

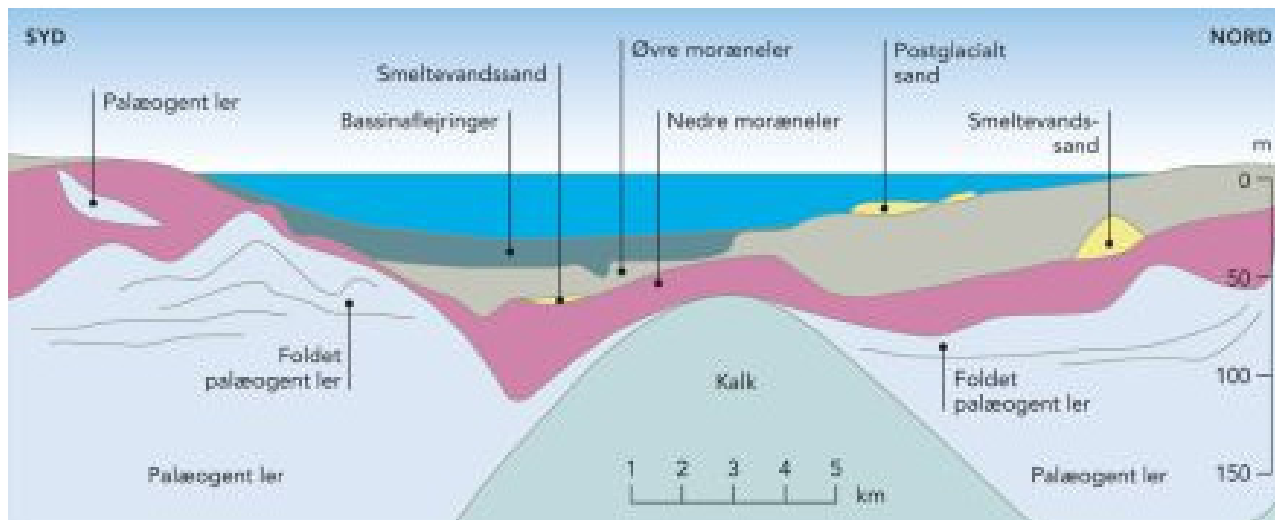
Forberedelser og undersøgelser

Femern A/S har siden 2009 påbegyndt det indledende arbejde; et arbejde, der endnu ikke er færdigt. Omfanget af undersøgelser og projektering er således enormt. Overordnet set kan undersøgelserne kategoriseres inden for tre hovedgrupper: Miljø-, Geotekniske og Sejlads/sikkerhedsundersøgelser. Dertil kommer, at der som i alle andre tilfælde ved anlægsarbejder, foretages arkæologiske studier inden selve anlægget påbegyndes. Disse studier kan rimeligvis betragtes som de eneste, der ikke har en direkte betydning for den faste forbindelse – ud over en potentiel forsinkelse af arbejdet.

For de øvrige undersøgelser gælder det, at de isoleret set tjener selvstændige formål, men i et større perspektiv indgår alle som grundlag for nogle af de afgørende beslutninger, der skal træffes. Miljøundersøgelserne er en væsentlig del af baggrunden for VVM-redegørelsen, der som en del af dansk planpraksis, skal laves inden et større anlægsarbejde. (Femern A/S 2011a) Miljøundersøgelserne vil fokusere på påvirkningen af dyre- og plantelivet i bæltet, men vil også indeholde analyser af konsekvenserne ved den fabrik, der som et led i produktionen, skal opføres i Rødby Havn. Dette tiltag sker som konsekvens af et EU krav, hvorunder alle produktionsfaciliteter også skal være en del af VVM-redegørelsen. På den baggrund valgte de danske politikere at placere fabrikken i Rødby Havn, hvor man i forvejen havde de relevante miljødata. (Femern A/S 2012)

Ud over miljøundersøgelser er der også foretaget en række geotekniske undersøgelser, hvilket vil sige undersøgelser af jordbunden. Så tidligt som i 1995 og 96 foretoges de første undersøgelser, og siden 2008 er fulgt en række yderligere studier. Formålet er at identificere de forskellige jordlag under havbunden,

hvilket er afgørende da en forbindelse – uanset om det er en bro eller en tunnel – er dybt afhængige af disse forhold. Illustrationen herunder viser analyseresultaterne af jordbunden.



Figur 45 Illustration af de forskellige jordlag under havoverfladen (Femern A/S 2012a)

Som det fremgår af undersøgelsen er der på den tyske side et palæogent lag af ler ganske tæt på havbunden. Dette forhold har ført til en udvidet række undersøgelser nær den tyske kyst, for at bestemme hvilke konsekvenser det palæogene lag kan have. Det er således usikkert på forhånd, hvordan dette underlag vil reagere i forhold til bærende konstruktionsdele. Undersøgelserne foretages ca. en kilometer ud for den tyske kyst, nær Puttgarten, og er berammet til udgangen af 2013. (Femern A/S 2012a)

Den sidste type undersøgelser vedrører trafikken i bæltet. En fast forbindelse påvirker således både natur- og planteliv, men også den eksisterende menneskelige aktivitet. Der findes en daglig sejlads på bæltet, og mens det er indlysende at denne sejlads skal indkalkuleres i forhold til den endelige løsning, så udgør den samtidig en endnu væsentligere udfordring i anlægsfasen. Således er det evident, at ved anlæg af en bro (eller en sænketunnel) vil der være en forholdsmæssig stor indgriben i de eksisterende trafikale forhold. Derfor har undersøgelserne af skibsfarten på Femern Bælt, i modsætning til de øvrige undersøgelser, haft et særligt fokus på påvirkningen under opførelsen. (Femern A/S 2013a)

Et afgørende valg

Samtidig med undersøgelserne er projekteringen også i fuld gang. Denne drejer sig om forberedelsen af etableringen af den egentlige forbindelse. Visse af undersøgelserne har bidraget til projekteringen, mens andre pågår sideløbende. Et fuldstændigt uomgængeligt valg må dog træffes før projekteringen for alvor kan tage fart. Valget af, hvilken type fast forbindelse man satser på.

I Statstraktaten fra 2008 havde man allerede foreslået en skråtagsbro som den foretrukne løsning, med et alternativt i en sænketunnel. Dette var baseret på et såkaldt *feasibility* studie fra 1999, der konkluderede at disse løsninger var at foretrække. Denne anbefaling har Femern A/S lænet sig op ad siden hen. I 2009 nedsattes to rådgivergrupper til at komme med skitseprojekter for de to løsninger. Konklusionerne af dette arbejde var grundlaget for at Femern A/S i november 2010 valgte sænketunnellen. (Femern A/S 2012b)

Kriterierne for denne beslutning kan betragtes i fire kategorier:

- Miljømæssige hensyn
- Trafikale sikkerhed
- Tekniske risici
- Økonomi

Hvad angår de miljømæssige hensyn er der redegjort nærmere for undersøgelserne længere oppe. Konklusionerne blev at en bro vil have større langsigtede miljømæssige effekter end en tunnel, men at disse effekter trods alt ikke var så omfattende at de i sig selv var diskvalificerende for at vælge broen som løsning.

I forhold til de trafikale forhold er det ganske klart, at en tunnel er en sikrere løsning end en bro. Det påpeges dog at en skråtagsbro med de rette proportioner faktisk vil være en forøgelse af den hidtidige sikkerhed – med dette refereres til den hidtidige færgefart på tværs af bæltet – hvilket kan anvendes som argument for, at en bro som sådan ikke udgør en sikkerhedsrisiko man allerede er bekendt med.

Et yderligere perspektiv til den trafikale sikkerhed er selve anlægsfasen. Både for bro og tunnel vil selve den tekniske etablering være forbundet med visse udfordringer i forhold til den eksisterende skibstrafik i bæltet. Under de tekniske risici nævnes i øvrigt, at en skråtagsbro – der i dette tilfælde skal have to frie spænd på hver 724 m. – er en teknisk løsning, der vil være den største af sin art. På Femern A/S hjemmeside kan det under afvejningen af de tekniske risici uddrages: *"En sænketunnel indebærer dog ikke så mange tekniske aktiviteter på grænsen til det kendte som en bro."* (Femern A/S 2012b) Som sådan fremgår det således, at en sænketunnel syntes som en mere sikker løsning. En skråtagsbro kan byde på uforudsete problemer; være det sig forsinkelser, øget risiko eller fordyrelser. (Femern A/S 2012b)

Det sidste kriterium er naturligvis økonomien. Her er konklusionen dog ikke af afgørende betydning for beslutningen, da projekterne findes at være ligevægtige. Af de to skitseprojekter anslås anlægsarbejderne til at lægge indenfor et spænd på 600 mio. kr. Sænketunnelen projekteres til 37,9 mia. kr., skråtagsbroen 38,5 mia. kr.

Når disse tal også perspektiveres til længden af anlægsarbejdet – broen skønnes af tage 6 år; tunnelen et halvt år mere – samt vedligeholdelsesomkostningerne, findes den økonomiske forskel at være indifferent i den større sammenhæng. Målestokken for opgørelsen har været den tidsperiode det vil tage at tilbagebetale omkostningerne. (Femern A/S 2012b)

Processen fortsætter

Valget af en sænketunnel er ganske afgørende. I sig selv er valget naturligvis afgørende for det endelige resultat; der er trods alt betydeligt forskel på en bro og en tunnel – også for brugerne. Dertil kommer dog tidsperspektivet. Med en tidsplan efter hvilken projektet ønskes realiseret i 2021, og med en estimeret anlægsperiode af selve forbindelsen på 6½ år, er det således også væsentligt at få afklaret dette forhold.

Ud over valget af en tunnel har man også besluttet nærmere, hvad tunnelens omfang vil blive. Der satses på en kombineret vej- og jernbanetunnel, med henholdsvis to og et spor i hver retning. Illustrationen herunder burde gøre det klart, hvad der menes.



Figur 46 Visuel illustration af den kommende tunnel under Femern Bælt (Femern A/S 2013c)

Denne løsning går således i en anden retning end visse af spekulationerne på de tidligere stadier (inden traktatens underskrivelse). Her overvejede man kun at anlægge forbindelsen til tog, med den mulighed at man kunne medbringe sin bil på et tog over forbindelsen. Løsningen er set i andre sammenhænge, f.eks. den anglo-franske forbindelse over Den Engelske Kanal.

Ydre omgivelser

Ud over selve etableringen af forbindelsen er der en lang række andre omstændigheder, der skal på plads. Såvel vejforbindelse som tognettet skal kobles til den eksisterende infrastruktur, både i Tyskland og Danmark. Denne eksisterende infrastruktur skal også optimeres, så den kan efterkomme de krav som den faste forbindelse kommer til at betinge. Disse er eksempelvis en fuldstændig elektrificering af jernbanenettet, og volumenkrav til såvel vej- som jernbanenet.

Forholdene betegnes i Statstraktaten som landanlæg, hvorfor der her følgelig vil blive anvendt samme betegnelse. Af traktatens 5. artikel fremgår det, at disse landanlæg entydigt skal opføres/forbedres og finansieres af landende selv. Danmark har til opgave at sørge for de danske forhold, Tyskland for de tyske. (Statstraktat - Danmark og Tyskland 2008)

Konkret er der for Danmarks vedkommende tale om følgende landanlæg:

- Elektrificering af banestrækningen Ringsted-Rødby Havn
- Udvidelse af banestrækningen Vordingborg-Storstrømsbroen
- Udvidelse af banestrækningen Orehoved-Rødby Havn
- E47 vejforbindelsen mellem Sakskøbing og Rødby Havn skal være en fire-sporet motorvej

(Statstraktat - Danmark og Tyskland 2008)

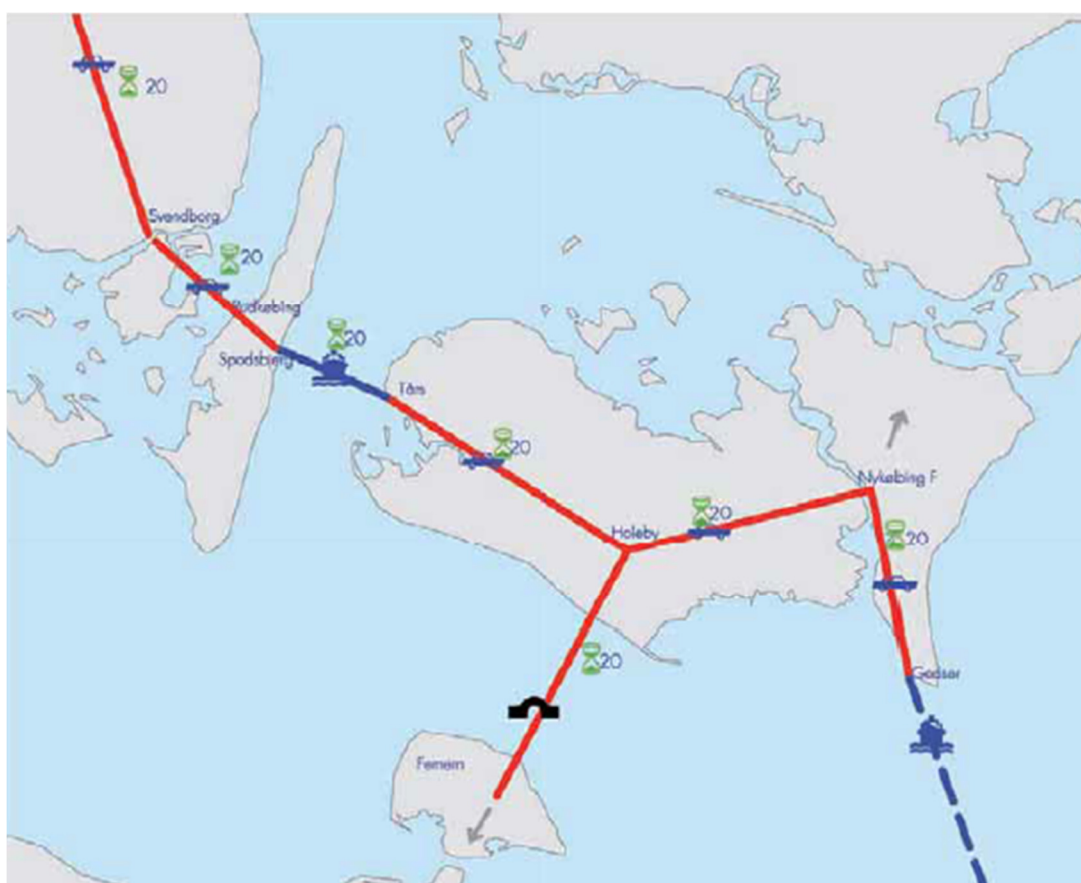
For Tyskland gælder også en række krav af lignende karakter. Det samlede formål er at sikre en flydende trafikal afvikling af både tog- og biltrafik. Yderligere indeholder traktaten også grænsesnittene. Med dette forstås afgrænsningen af, hvad der jf. traktaten defineres som den faste forbindelse, og hvad der opfattes som de enkelte landes suveræne landområder. Denne grænsetrækning er afgørende for skellet mellem om der tale om landanlæg (som altså varetages af landene hver især) eller anlæg til den faste forbindelse (hvis anlæg Danmark forestår).

Bilag 2

20-20-20 samarbejdet

Lolland Kommune søger at optimere sin udvikling bedst muligt på baggrund af de potentialer, som kommunen stilles. Det sker bl.a. ved et samarbejde på tværs af Langeland Bælt, sammen med Svendborg og Langeland Kommuner, om at optimere infrastruktur og øge tilgængeligheden mellem Fyn og Femern Bælt.

I *Aftale om grøn transportpolitik 2009* vedtog partierne, den daværende regering bestående af Venstre og De Konservative, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance, at afsætte 6 millioner kroner til forundersøgelse om at styrke landsdelsrute 9, på strækningen mellem Svendborg og Maribo. (Transportministeriet 2009, s. 63-64) En styrkelse heraf skal ses som en alternativ rute mellem Femern Bælt-forbindelsen og Fyn og Jylland. Dermed forbedres en genvej mellem Fyn og Lolland frem for omvejen via Storebæltsbroen og turen via Sjælland.



Figur 47 – Visualisering af visionen 20-20-20. (Lolland Kommune 2011, s. 54)

Figur 47 illustrerer ruten og projektet. Rute 9 går fra Odense i vest, over Svendborg og Langeland, til Lolland og slutter ved Nykøbing Falster. Egentlig er det europavejene E20, E47 og E55 der forbindes med en alternativ rute.

Lolland, Langeland og Svendborg Kommuner har indgået et samarbejde om sådan en forbindelse, med visionen 20-20-20. Forbindelsen, der vedrører Lolland Kommune, tænkes i kommuneplanen at kan skabe bedre vilkår for bosætningen ved opgraderingen af landsdelsruten 9. (Lolland Kommune 2011, s. 53)

Femern-forbindelsen - en mulighed for Lolland Kommune

De tre kommuners vision er at forbedre infrastrukturen fra Svendborg over Langeland Bælt til Tårs Færgehavn. Herfra går forbindelsen videre til motorvej E47. Forbindelsen mellem Odense og Svendborg er i form af motorvej, hvorfor denne del ikke medtages i deres vision.

Visionen er baseret på følgende principper (af hvilke den har fået sit navn):

- 20 minutter fra Svendborg til Spodsbjerg Færgehavn
- 20 minutter over Langelandsbælt
- 20 minutter fra Tårs Færgehavn til den lollandske motorvej

(Lolland, Langeland og Svendborg Kommuner 2009, s. 6)

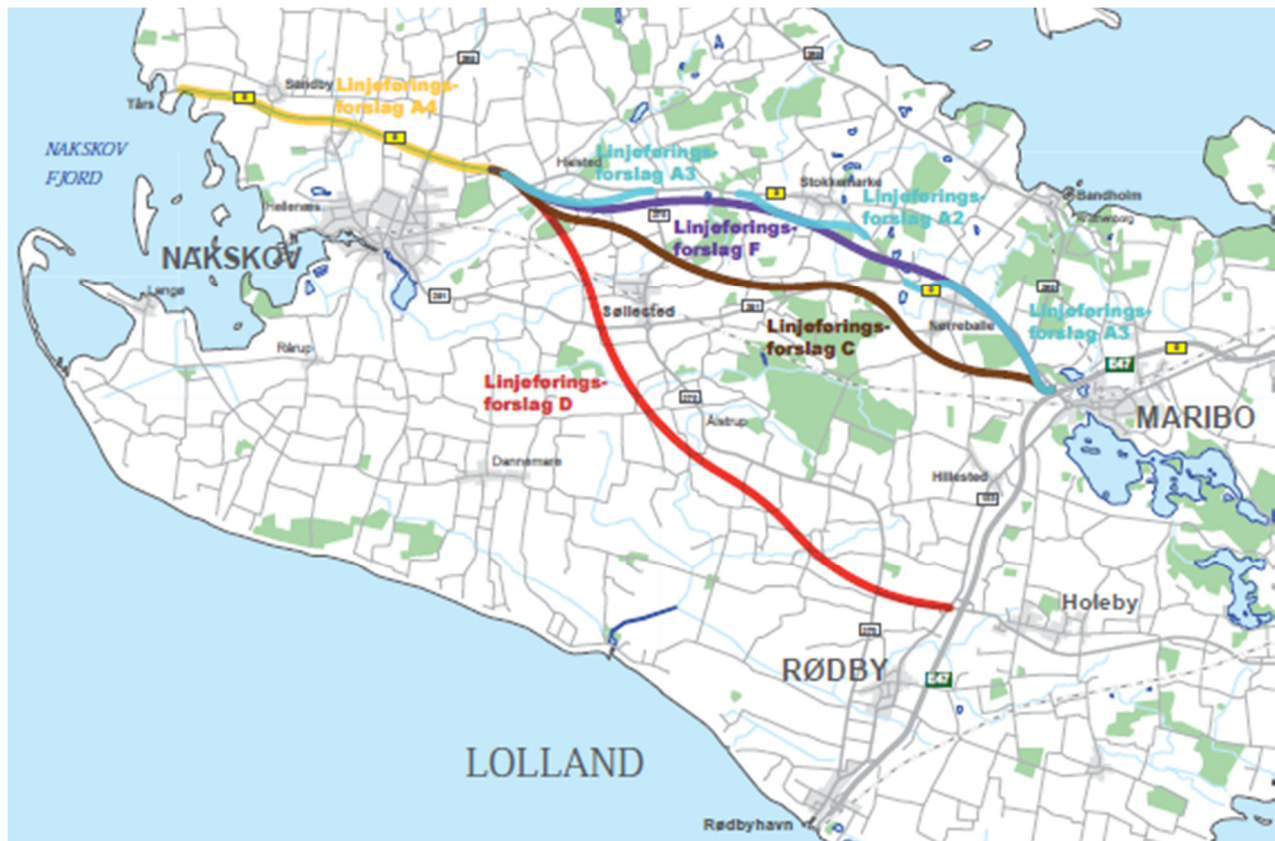
Dette indebærer således en investering i samtlige relevante infrastrukturelle forhold i de tre kommuner. Hertil gælder investering i hurtigfærger mellem Spodsbjerg-Tårs, opgradering af færgelejer, brintbusser og en international banegård på Lolland.

Baggrunden i visionen skal søges i at videreudvikle det potentiale Femern Bælt-forbindelsen giver, og udvikle det mod vest, til gavn for de tre kommuner. Derudover lider alle tre kommuner af udkantsproblematikken og søger med en investering i infrastrukturen, at gøre sig mere tilgængelig for vækst. (Lolland, Langeland og Svendborg Kommuner 2009, s. 10) Virksomheder på Langeland og i det øst- og sydlige Fyn vil nemmere kunne få gavn af det marked, der åbner sig når Femern-forbindelsen står færdig. Projektet omhandler også at øge trafiksikkerheden og lede ruten uden om de små bysamfund, samt at skabe gode og sikre overhalingsmuligheder.

I foråret 2012 blev der indsat to nye færger på forbindelsen mellem Tårs og Spodsbjerg, der samtidig øgede kapaciteten. (Færgen 2013) Ved indsættelse af de nye og større færger, tilgodeses den nuværende og fremtidige efterspørgsel på forbindelsen. Dermed faldt valget ikke på hurtigfærger, som visionen 20-20-20 ellers lagde op til, og overfartstid er i dag fortsat 45 minutter, som tidligere. Årsagen hertil skyldes A/S Storebælt, der er ansvarlig for udbud af forbindelsen og som vurderede at den type trafik, der benytter overfarten ikke gør det velegnet for valget af hurtigfærger. Ligeledes blev det vurderet at farvandet og miljøet ved de omkringliggende kyststrækninger ikke egner sig til hurtigfærger. (Probst 2012, s. 15)

Ved opgradering af strækningen på Lolland vil man sikre bedre vejforhold og aflaste byer for gennemkørende trafik. (Probst 2012, s. 18) Forslagene for opgraderingen af Rute 9 arbejder ud fra to overordnede linjeføringskorridorer mellem Tårs og Sydmotorvejen E47. Første idé er i nogen grad, at følge den nuværende linjeføring, og fortsat lade forbindelsen være mellem Tårs og Maribo. For denne idé er der flere forslag til, hvordan den endelige linjeføring skal tage sig ud.

Den anden idé er at føre den tværgående vej længere syd på og ramme motorvejen nær Holeby. (Probst 2012, s. 19) Begge løsningsmodeller er præsenteret herunder:



Figur 48 – Illustration af forslagene til opgradering af landsdelsruten 9 i Lolland Kommune. (Probst 2012, s. 50)

For illustrationen er det gældende, at den første løsningsmodel er afspejlet ved de lyseblå, brune og lilla forslag. Af disse er både den brune og lilla forslag til etableringen af en helt ny vejforbindelse, mens det lyseblå forslag taler for forbedringer af visse delstrækninger.

Alternativet til linjeføringen er det røde forslag. Dette går mod syd og rammer E47, hvor de andre forbindelser – skønt forskelligt forløb – alle ender tæt ved Maribo.

For alle forbindelserne gøres det gældende, at den gule strækning er fælles. Anlægssummen for forslagene, der består af anlægget af en fuldstændig ny vej (de røde, brune og lilla forslag) skønnes at være 1,2 mia. kr.

Femern-forbindelsen
- en mulighed for Lolland Kommune

Bilag 3

Områdekategori	Beskrivelse	Potentiale for udvikling	Indpasning og æstetik	Godstransportens vejafhængighed	Miljøklasse jf. faktaboks, side 110	Tilgængelighed
A	Bymidteområde - Blandet byområde med detailhandel, kontor og service	Mellem	Byområde	Lav	1-2	Cykel: Høj Gang: Høj Kollektiv transport: Høj Kollektiv transport: Høj
B	Erhvervsområde i byen - Lettere industri, kontor og service	Mellem	Byområde	Mellem	1-3	Gang: Høj Cykel: Høj Kollektiv transport: Høj Bil: Mellem/Lav
C	Erhvervsområde på kanten af byen - Tungere industri	Høj	Indpasses i byen og landskabet ud fra en nutidig fortolkning	Mellem/Høj	3-7	Gang: Lav Cykel: Høj Kollektiv transport: Mellem Bil: Mellem/Lav
D	Transporttungt erhvervsområde - Havneområder og jernbane- og motorvejsnære arealer	Høj	Indpasses i byen og landskabet ud fra en nutidig fortolkning	Høj	2-6	Gang: Lav Cykel: Høj Kollektiv transport: Mellem Bil: Høj/Mellem
E	Lokalt erhvervsområde - Områder i landsbyer og det åbne land	Lav	Indpasses i landsbyen og landskabet ud fra en nutidig fortolkning	Lav	2-4	Gang: Lav Cykel: Lav Kollektiv transport: Lav Bil: Høj
F	Agro industriområde - Områder til jordbrugsrelaterede produktionsvirksomheder	Høj	Indpasses i byen og landskabet ud fra en nutidig fortolkning	Mellem/Høj	3-7	Gang: Lav Cykel: Lav Kollektiv transport: Lav Bil: Høj

Figur 49 - Beskrivelse af ABCDEF-modellen og de forskellige gruppers karakteristika. (Lolland Kommune 2011, s. 107)

Femern-forbindelsen
- en mulighed for Lolland Kommune

Bilag 4

Fakta

Områdekategorierne i ABCDEF-modellen er beskrevet nedenfor:

A. Bymidteområde - Her placeres erhverv der kun i ringe grad påvirker omgivelserne, og som har et lille behov for godstransport, og som regel også et lille behov for adgang i bil. Til gengæld har virksomheder i denne kategori et stort behov for at medarbejdere, kunder og samarbejdspartnere har god adgang til fods, på cykel, og med kollektiv transport. De primære erhverv i denne kategori er liberale erhverv, forretninger, mindre kontorer, værksteder, bogbinderier og visse typer af laboratorier.

B. Erhvervsområde i byen - Erhverv der i mindre grad påvirker omgivelserne og som i nogen grad har behov for godstransport og ofte i mindre varebiler, placeres her. Virksomhederne i denne kategori har brug for god adgang for medarbejdere, kunder og samarbejdspartnere til fods, på cykel, og med kollektiv transport. De primære erhverv i denne kategori er som i kategori A værksteder, bogbinderier og visse typer af laboratorier. Men også håndværksprægede virksomheder, servicevirksomheder og større kontorer. Kategorien bruges ofte på mindre erhvervsområder inde i byerne tæt på offentlig transport.

C. Erhvervsområde på kanten af byen - De "traditionelle" erhvervsområder hvor der i et vist omfang er adgang til kollektiv transport, og hvor de fleste medarbejdere bruger cyklen eller bilen. Virksomhederne i denne kategori har et moderat transportbehov. Erhverv i denne kategori spænder i princippet fra større kontorer til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, så her er det primært behovet for godstransport der sætter grænsen for hvilke typer virksomheder der kan placeres i kategorien. Områder i denne kategori vil ofte skulle zoneopdeles efter miljøklasser i en lokalplan, for at sikre placeringen af en virksomhed ikke, forhindrer placeringen af andre virksomheder i en lavere miljøklasse. Endvidere vil det være sjældent, at områder i denne kategori giver mulighed for virksomheder i miljøklasse 7, se *løvrigt faktaboks om miljøklasser*. Da virksomheder i denne kategori ligger på grænsen mellem det åbne land og byen vil der her blive stillet særlig krav til deres indpasning i landskabet og byen. Det kan være krav til f.eks. arkitektur, plantebælter mv. der sikrer at virksomhederne passer ind i landskabet.

D. Transporttunge erhvervsområde - Erhverv i denne kategori har et særligt transportbehov, eller er virksomheder som serviceer transporttjenesterne. Medarbejderne har her god adgang med bil og cykel, og moderat mulighed for at benytte offentlig transport. Erhverv i denne kategori er transporttunge virksomheder eller havnerelaterede virksomheder, og spænder i princippet fra kontorer til asfaltfabrikker. Men det skal kunne godtgøres, at virksomheden har et særligt transportbehov, f.eks. shipping

virksomheder der både har kontorer og lagerkapacitet, eller en betonelementvirksomhed. Områder i denne kategori vil ofte skulle zoneopdeles efter miljøklasser i en lokalplan, for at sikre placeringen af en virksomhed ikke, forhindrer placeringen af andre virksomheder i en lavere miljøklasse. Da virksomheder i denne kategori ligger på grænsen mellem det åbne land, vand og byen vil der her blive stillet særlige krav til deres indpasning i landskabet og byen. Det kan være krav til f.eks. arkitektur, plantebælter mv. der sikrer at virksomhederne passer ind i landskabet.

E. Lokalt erhvervsområde - Erhverv i denne kategori er lokaliseret uden for den overordnede erhvervsstruktur i udviklingsområderne. Virksomheder her har et ringe behov for, at deres medarbejdere kan gå, cykle og bruge den kollektive transport på vej til arbejde, og er i ringe grad afhængige af godstransport. Der er primært tale om små og mindre virksomheder inden for overfladebehandling, håndværks-, service- og levedsmiddelvirksomheder. Mange af virksomhederne i denne kategori vil ofte skulle flytte ind i de større erhvervsområder hvis de ønsker at udvide. Da virksomheder i denne kategori ofte ligger på grænsen mellem det åbne land og byen vil der her blive stillet særlige krav til deres indpasning i landskabet og byen. Det kan være krav til f.eks. arkitektur, plantebælter mv. der sikrer at virksomhederne passer ind i landskabet.

F. Agro industriområde - Særligt erhvervsområde for jordbrugsrelaterede produktionsvirksomheder. Virksomheder her har et ringe behov for, at deres medarbejdere kan gå, cykle og bruge den kollektive transport på vej til arbejde, men kan have et stort godstransportbehov. Virksomhederne skal bruge produkterne fra de primære agro erhverv, og evt. producere dem selv. Erhverv i denne kategori er f.eks. algeproduktion, biogasanlæg, gartnerier, svineproduktionsanlæg, producenter af biobrændsel mv. Da virksomheder i denne kategori ligger i landzonen vil der her blive stillet særlige krav til deres indpasning i landskabet. Det kan være krav til f.eks. arkitektur, plantebælter mv. der sikrer at virksomhederne passer ind i landskabet.

Figur 50 – Forklaring af kategoriseringen af erhvervsområder jf. ABCDEF-modellen. (Lolland Kommune, 2011, s. 108)

Femern-forbindelsen
- en mulighed for Lolland Kommune

Bilag 5

Turisme

I dette afsnit vil der ske en redegørelse af turismen og dens betydning i Lolland Kommune. Der hersker ingen tvivl om, at turismen spiller en betydelig rolle for kommunen, der i 2010 skabte 776 årsværk og udgjorde 4,6% af den samlede beskæftigelse. (VisitDenmark, 2012, s. 13)

En anden måde at illustrere turismens betydning, samt et grundlag til sammenligning med øvrige administrative enheder, er turismens andel af det samlede udbud. Som Figur 51 viser, udgør turismen en væsentlig større andel af det samlede udbud for Lolland Kommune, sammenlignet med både Region Sjælland og Danmark. Altså antages det, at turismen har en større økonomisk betydning for Lolland Kommune end ellers. Med udsigten til Femern Bælt-forbindelsen, skabes en bedre tilgængelighed til kommunen, fra både nord, syd og vest, hvormed potentialet for turismen i kommunen forøges.

Område	Turismeandel i samlede udbud
Danmark	1,6%
Region Sjælland	1,6%
Lolland Kommune	1,9%

Figur 51 Tabel over turismens andel af det samlede udbud i 2010. (VisitDenmark, 2012, s. 5)

I 2010 var det samlede turismeforbrug i Lolland Kommune 540 mio. kr. Den største målgruppe af turister var danskere, der bidrog med ~63% af det samlede forbrug. Hvis man ser bort fra danske turister og fokuser på udenlandske turister, var de største grupper svenskere, tyskere og nordmænd. Ikke overraskende er det vores nærmeste naboer, der forbruger mest⁸, mens forbruget aftager desto mere perifert landene er fra Danmark. Overraskende er det dog at Sverige er en større forbrugsgruppe end Tyskland, når det gælder turisme i Lolland Kommune – en antagelse alene grundet i det geografiske aspekt. Et område tyskerne dominerer er ved brugere af lejede feriehuse i kommunen. (Lolland Kommune, 2011, s. 30)

I alt	540
Danmark	338
Det samlede udland	203
Sverige	74
Tyskland	67
Norge	22
Holland	9
Storbritannien	4
Italien	2
Finland	2
USA	1
Frankrig	1
Øvrige lande	22

Figur 52 Tabel over turismeforbrug inddelt efter nationalitet. (VisitDenmark, 2012, s. 25)

Turismeforbruget kan deles op i to kategorier:

- Kommerciel
- Ikke-kommerciel

Figur 53 illustrerer opdelingen af det samlede turismeforbrug for 2010 efter de to kategorier. Ved kategorien ikke-kommerciel forstås private overnatninger og endagsbesøg. Ud fra begge kategorier er listet en række forskellige typer af overnatningsmuligheder og det forbrug, der skabes af turister, som benytter sig af de overnatningsformer.

Feriecentre er den overnatningsform, der skaber det absolut højeste turismeforbrug i kommunen med en andelsprocent på 24% af det samlede forbrug. Af andre større overnatningsformer er kategorier som lejet

⁸ Det antages i forlængelse at de dermed også er mest repræsentative.

feriehus, eget feriehus og familie/venner. Foruden at belyse turismeforbruget angivet efter overnatningsform, kan Figur 53 også benyttes til at udpege forbrugsmængden efter, hvorvidt her er tale om forretning eller ferie. Kategorierne "Hotel – forretning" og "Endagsturister – forretning" udgør tilsammen forbruget ved forretningsrejser i kommune, mens de resterende kategorier udgør forbruget ved ferie. I 2010 var forbruget blandt forretningsrejsende 76 millioner mod 464 millioner kroner fra feriegæster.

For at sætte fordelingen af turismeforbruget gennem overnatningsformer i kontekst, sammenlignes de forskellige formers procentandel af det samlede turismeforbrug med både Region Sjælland og Danmark. Dermed kan der dannes et indtryk af, hvilke parametre som karakteriserer Lolland Kommune. Jf. Figur 55, illustreres sammenligningen ved et søjlediagram med repræsentation af hver af de tre instanser. Særligt to områder skiller sig ud for Lolland Kommune; Feriecentre og eget feriehus.

Feriecentre har stor andel i turismeforbruget sammenlignet med de to øvrige, der som nævnt har en andel på 24%, mod Region Sjællands 2%. Problemet med feriecentre er at forbruget i mindre grad tilfalder andre aktører i kommunen, eftersom turister i højere grad har en tendens til at lade deres forbrug forblive i feriecentrene og deres udbud. (Lolland Kommune, 2011, s. 31) Derfor får det lokale turismeliv samt detailhandel ikke samme grad i andelen af turisternes forbrug som hos turister, der benytter sig af andre overnatningsformer. Så foruden at kategorien feriecentre er med til at tiltrække mange turister, og få dem til at forbruge når de er på ferie, så tilfalder forbruget i højere grad feriecentrene.

Et område, hvor Lolland Kommune halter gevaldigt efter er forretningsrejser, især sammenlignet med landsgennemsnittet, hvor forretningsrejserne tæller 34% af det samlede turismeforbrug mod kommunens 14%. Et andet område Lolland Kommune halter efter er forbruget for gæster med "eget feriehus", sammenlignet med Region Sjælland. Forbruget ved overnatningsformen "eget feriehus", skal selvfølgelig findes i mængden af sommerhuse, der er i de respektive kommuner i Region Sjælland. Odsherred er den kommune med absolut flest sommerhuse i kommunen, hvorfor kommunen naturligt også har det største forbrug ved eget feriehus. Det lave forbrug ved overnatning af "eget feriehus" skal selvfølgelig sættes i kontekst med forbruget ved lejet feriehus, Figur 53.

Lolland Kommune	Mio. danske kroner
I alt	540
Kommercielle	340
Hotel - ferie	34
Hotel - forretning	50
Camping	47
Vandrerhjem	3
Lejet feriehus	68
Feriecentre	131
Lystbåde	7
Ikke-kommercielle	200
Eget feriehus	53
Lånt feriehus	11
Familie/venner	61
Endagsturister - ferie	49
Endagsturister - forretning	26

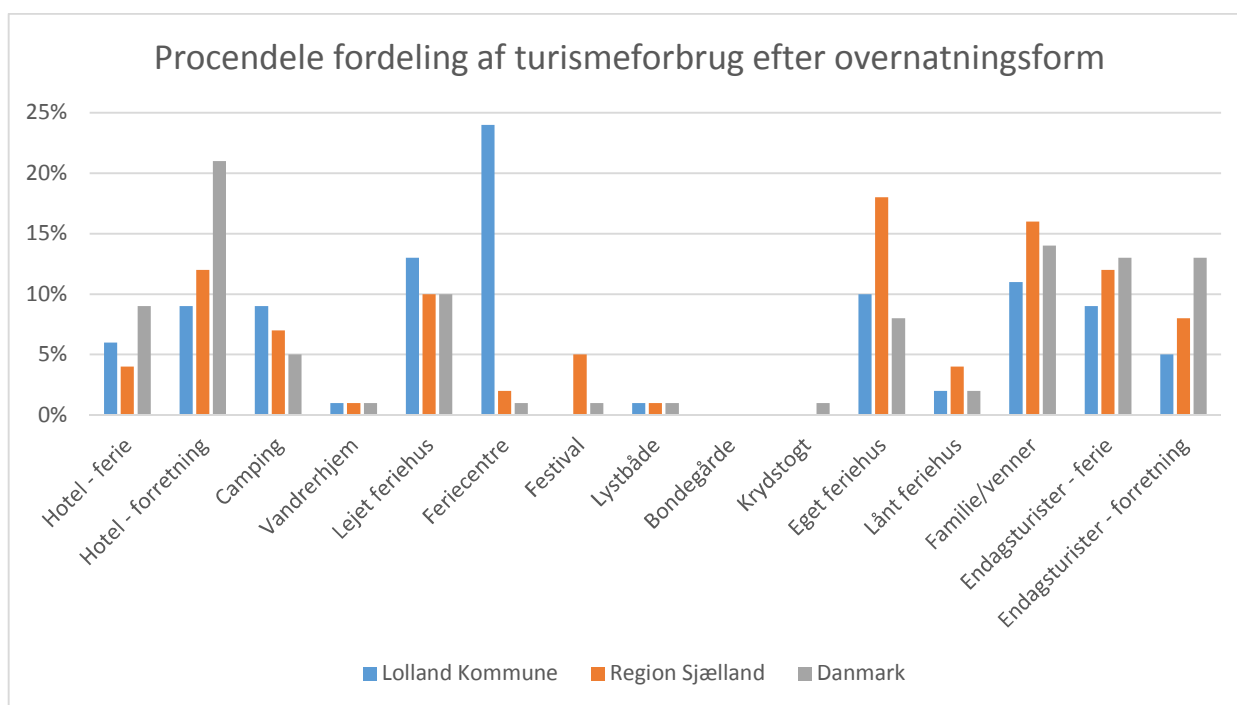
Figur 53 Tabel over turismeforbrug fordelt efter overnatningsform. (VisitDenmark, 2012, s. 24)

	Sommerhuse	Udlejede husuger	Udlejningsuger til rådighed	Kommerciel udlejningsprocent
Guldborgsund	7.958	13.857	285.246	4,9%
Stevns	1.390	1.364	40.131	3,4%
Vordingborg	4.442	4.694	161.031	2,9%
Faxe	748	703	27.300	2,6%
Lolland	3.841	3.468	147.186	2,4%
Region Sjælland	66.638	36-986	2.384.031	1,6%

Figur 54 - Oversigt over antallet af feriehus i udvalgte kommuner, samt deres kommercielle udlejningsprocent.

I forlængelse med "lejet feriehus" er det relevant at beskæftige sig med begrebet udlejningsprocent. Med udgangspunkt i kommunernes samlede antal sommerhuse er det muligt at udregne antallet af udlejningsuger, som er til rådighed. Ved at finde forholdet mellem det maksimale udlejningsuger total og egentlige udlejede husuger, udregnes den kommercielle udlejningsprocent. Figur 54 viser netop udlejningsprocenterne for et udvalg af kommuner i Region Sjælland.

Lolland Kommune har den femte største udlejningsprocent i hele regionen. Interessant er det dog, at sammenligne med Guldborgsund Kommune, der overstiger Lolland Kommune med 2,5 procentpoint. Én af forklaringerne til, hvorfor Guldborgsund Kommune har en så stor succes med at udleje sommerhuse, er Marielyst-området, der med gode strandfaciliteter og servicetilbud rettet mod feriegæster, er vigtige faktorer til at lokke turister til området. (Skov- og Naturstyrelsen, 2004, s. 25)



Figur 55 Søjlediagram over den procentdele fordeling af turismeforbruget efter overnatningsform. (VisitDenmark, 2012, s. 7, 24)

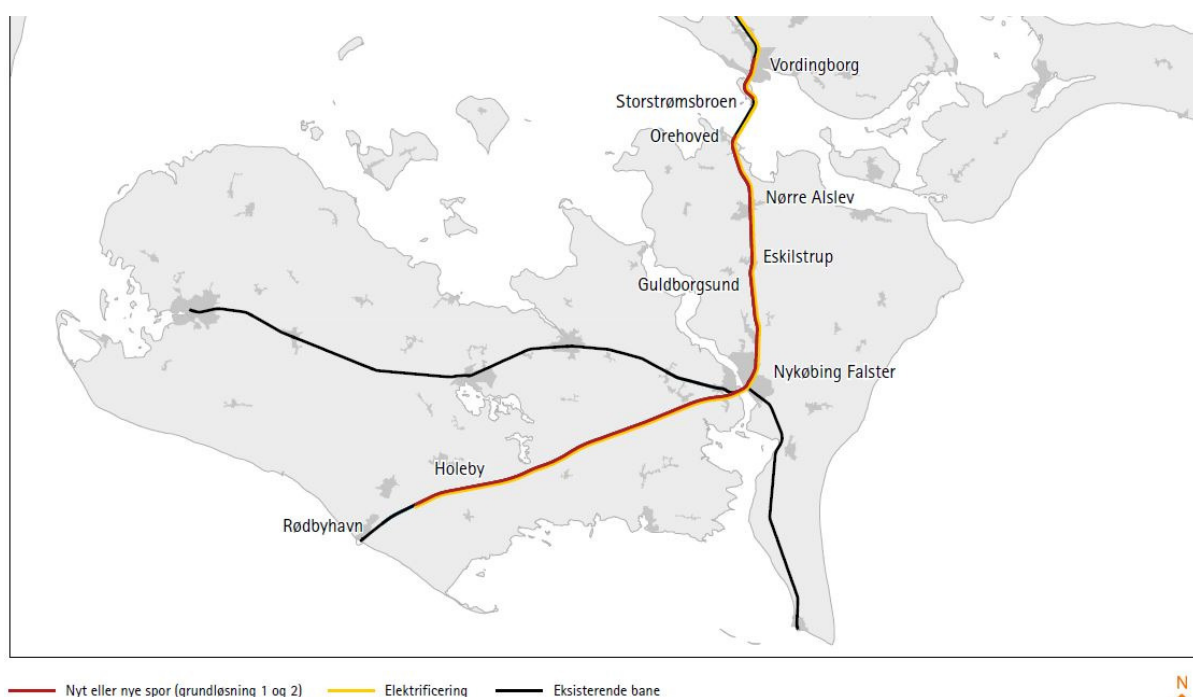
Omvendt kan disse mangler muligvis anvendes som forklaring på, hvorfor Lolland Kommune ikke i samme grad formår, at præstere en lignende udlejningsprocent. Guldborgsund er samtidig den kommune, der formår at leje flest sommerhuse ud om året trods en kapacitet på en ¼ af Odsherred Kommune. (VisitDenmark, 2012, s. 19, 24)

Femern-forbindelsen
- en mulighed for Lolland Kommune

Bilag 6

Muligheden for en station ved Holeby

I forbindelse med etableringen af den faste forbindelse mellem Danmark og Tyskland, over Femer Bælt, fortages en række opgraderinger af den tilstødende infrastruktur. (Statstraktat - Danmark og Tyskland 2008) Udvidelserne i infrastrukturen skal sammen med selve den faste forbindelse medvirke til at afkorte afstanden mellem Øresundsregionen og Hamborg, Tyskland og det øvrige Europa. Umiddelbart betyder en udvidelse i jernbanenettet, sammen med den faste forbindelse en reduktion på en times rejsetid, samt en reduktion i distancen fra København til Hamborg på 160 km, sammenlignet med hvis turen gik over Fyn og Jylland. (Banedanmark, 2012, s. 3) Den faste forbindelse og udvidelser i jernbanenettet øger både kapaciteten i den transportmængde forbindelse ellers ville kunne levere, men der leveres samtidig også en større stabilitet i transporten mellem de to metropoler.



Figur 56 Udsnit af oversigtskort over projekteringen af jernbanestrækningen mellem Ringsted og Holeby. (Banedanmark, 2012, s. 11)

Den endelige beslutning for udvidelsen af jernbanenettet mellem Ringsted og Holeby er endnu ikke truffet, og der knytter sig en række forskellige løsninger, tilvalg og alternativer for en endelig beslutning. Dog er det allerede fastlagt i Projekteringsloven, at der skal ske en udbygning af jernbaneforbindelsen mellem Vordingborg og Rødbyhavn til dobbeltspor, foruden Storstrømsbroen, § 3 stk. 2 nr. 1.

I loven tales hverken for en højhastighedsforbindelse for enkelte strækningen eller i dens helhed, og man skelner derfor mellem to grundløsninger for jernbanen, som i grove træk handler om hvorvidt forbindelsen primært skal facilitere højhastighedsforbindelse eller ej. Løsning 1 taler for en maksimal hastighed på 160 km/t, mens løsning 2 taler for en maksimalhastighed på 200 km/t. (Banedanmark, 2012, s. 12)

Det ligger helt fast, at der etableres en nødstation syd for Holeby ved Ladhavevej/Mosevej. (Banedanmark, 2012, s. 12) Netop denne nødstation er helt central for Lolland Kommune og deres ønske om en ny station, Lolland Syd.



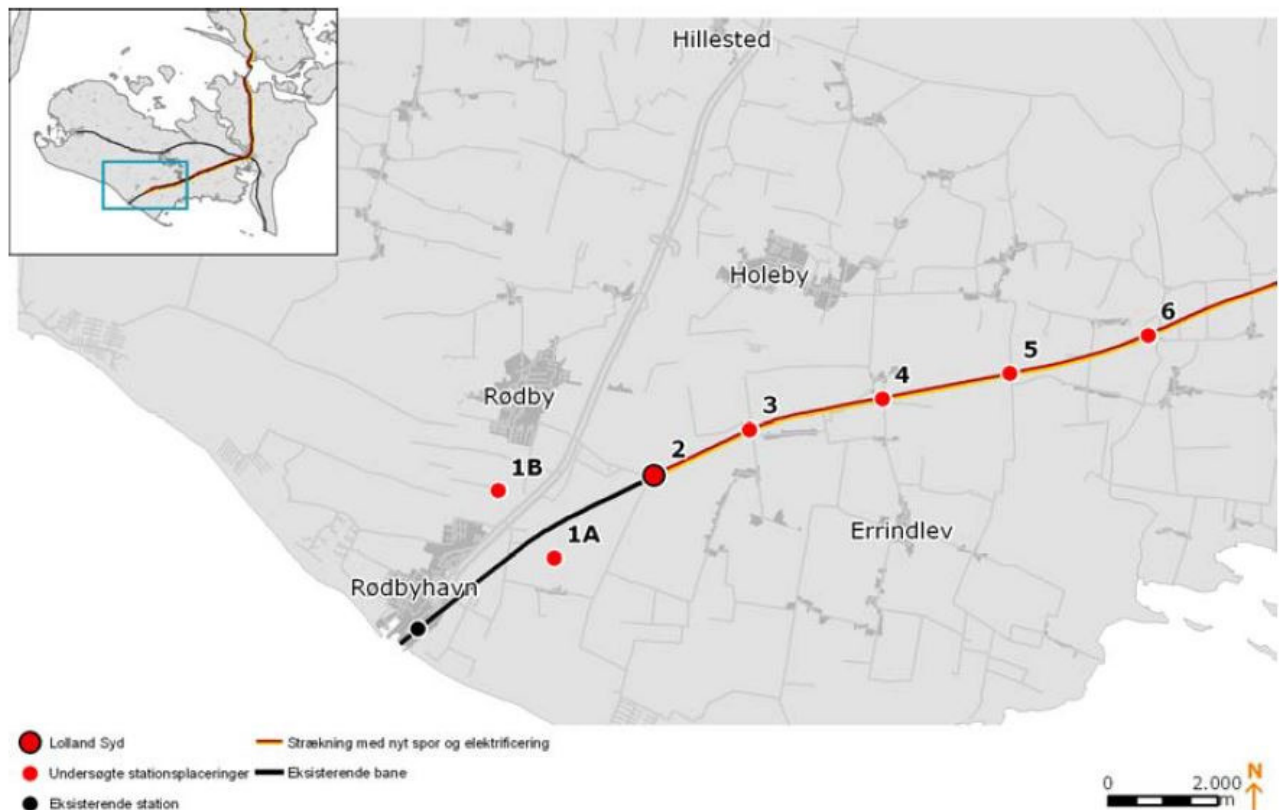
Figur 57 – Jernbanen ved Højbygårdvej syd for Holeby. (Aue & Witt-Nielsen, 2013)

Årsagen hertil skal findes etableringen af Femern-forbindelsen og dets følgeinvesteringer i infrastrukturen. På den danske side betyder det bl.a. ændringer i jernbanenettet mellem Ringsted og Holeby. En del af denne projektering indebærer lukningen af Rødbyhavn Station ved åbningen af den faste forbindelse, der vil resultere i at man ikke finder en fjerntogsstation i kommunen.

Alternativer for borgere, der pendler ud af kommunen kan deles op to scenarier; dem med eller uden bil. I tilfældet for personer uden bil er afhængigheden af den kollektive trafik absolut. Med nedlæggelsen af Rødbyhavn Station vil det betyde, at pendlerne skal til Nykøbing Falster for at komme på det nationale jernbanenet. Det kan enten være med lokale busruter eller brugen af den lokale jernbane, som bl.a. forbinder Nakskov, Maribo med Nykøbing Falster, Figur 57.

Hvorfor Holeby?

Den kommende udsigt til en nedlæggelse af Rødbyhavn Station medvirkede til at Lolland Kommune, naturligvis, begyndte at argumentere for en erstatningsstation. Nedenstående figur viser de syv potentielle stationer. Da jernbanens fremtidige linjeføring ikke var fastbesluttet på daværende tidspunkt, kom der også forslag til stationer, som ikke ligger på den nuværende linje eksempelvis forslag 1 A/B. På baggrund af en samfundsøkonomisk analyse af stationsplaceringer og en dialog mellem Lolland Kommune og Femern A/S, blev forslag 2 udgangspunktet for videre undersøgelser. (Banedanmark, 2012, s. 5)



Figur 58 – Kort over mulige alternativer til en ny station i Lolland Kommune. Løsningen ved Holeby er på dette kort benævnt Lolland Syd (Banedanmark, 2012, s. 5)

Kriteriet for at stationen kan etableres

En videre undersøgelse af stationsvalg 2 affødte en ny samfundsøkonomisk analyse for projektet. Til analysen fulgte der en række kriterier for udregningen af, hvorvidt stationen ved Holeby ville være samfundsøkonomisk rentabel. Det centrale kriterium var, at en station ville medføre 800 passagerer dagligt. I tilfælde heraf ville en station være rentabel, forudsat at en 1/3 af de passerende toge stopper ved stationen. Færre stoppende toge vil være mere samfundsøkonomisk øge rentabiliteten. (Banedanmark, 2012, s. 8) Som en del af analysen forbeholdes det dog, at 800 passagerer dagligt, er en høj estimering af et egentlig passagertal. Dette begrundes med, at det daglige passagertal for Rødbyhavn Station i dag er 300. Lige så snart det daglige passagertal falder til 600 eller færre finder analysen, at stationen ikke længere vil være rentabel ud fra et samfundsøkonomisk synspunkt. (Banedanmark, 2012, s. 6)

Femern-forbindelsen
- en mulighed for Lolland Kommune

Bilag 7

Dette bilag indeholder interviewguiden, der dannede grundlaget for interviewerne i sine spørgsmål. Referat af interviewet, henvises til efterfølgende bilag.

Interviewet fandt sted den onsdag d. 3 juli hos Embassy of Lolland-Falster, København K. Interviewets længde var cirka 90 minutter.

Interviewede er Marianne Sørensen, Ambassadechef hos Embassy of Lolland-Falster.

Interviewguide

Overordnede emner: Erhverv, Bosætning og Turisme

Spørgsmålene er som følger:

- Når Femern-forbindelsen står færdig øges tilgængeligheden mellem Lolland og det nordlige Tyskland. Tyskerne udgør i dag en stor andel i det samlede turismeforbrug i Lolland kommune og vil formentlig i fremtiden blive stadig større. Hvilke initiativer eller processer gør I jer for at tiltrække flere turister fra Tyskland?
 - Samarbejder med evt. interessegrupper
 - Strategier
 - Udnyttelse af i forvejen styrker, hvad er Lollands styrker
- Ved anlæggelse af den faste forbindelse følger en række infrastrukturelle investeringer på begge sider af Femern Bælt. Uden tvivl bliver tilgængeligheden større mellem Hovedstadsområdet og Lolland Kommune. Dog har man endnu ikke fastlagt sig for en ny station i Holeby som erstatning til nedlæggelsen af Rødby Færge Station.
 - Hvilken betydning har en eventuel station i Holeby for de omkringliggende turistattraktioner som Lalandia og Knuthenborg Safaripark.
 - Og hvilken betydning for etablering af nye turistattraktioner?
 - Er en evt. bosætningsstrategi for Lolland Kommune afhængig af regional/international togstation inden for kommunen.
- Lolland Kommune har sammen med bl.a. Guldborgsund Kommune fået fortaget en analyse om placering af erhvervsområder i kommunerne. Udfaldet heraf er en identificering af erhverv og deres behov for tilgængelighed – både i form af ansattes tilgængelighed til virksomheden og deres behov for infrastruktur. I samme åndedrag anbefales kommunerne at omlægge deres frie erhvervsområder, således de centraliseres omkring motorvejsnettet og at der er nok frie arealer til virksomheder, som følge af Femern-forbindelsen.
 - Oplever I en stigende interesse fra erhvervslivet om at placere sig i Lolland Kommune?
 - Adskillige anbefalinger peger på et samarbejde over bæltet med tyske interesseorganisationer. Er det en mulighed?
 - I hvor vidt omfang kan de forskellige interesser under jeres organisation forenes – findes der områder, hvor enkelte interessenter faktisk er konkurrenter?
 - Forsøger I at klæde den lokale ledige arbejdskraft på til Femern-forbindelsen og arbejdspladserne det afføder?

Femern-forbindelsen
- en mulighed for Lolland Kommune

Bilag 8

Referat af interview med Marianne Sørensen

Formålet med at etablere en ambassade i København er at promovere Business Lolland-Falster. Det giver både synlighed og får området til at syne tættere på. Samtidig er Business LF også tættere på beslutningstagerne i Danmark, og identificerer samtidigt at organisationen står på to ben; et politisk ben og et over for den enkelte københavnere. Den anden ben skyldes at byen, foruden at have en masse indbyggere har en masse besøgende både inden- og udenlands. Det handler nemlig om at promovere sig. Det har også haft sin betydning, da man kan spore en ændring i tilgangen til området til det positive.

Lolland-Falster har tre lokalvalgte politikere siddende i Folketinget, og for hvem Business LF har en fin dialog med. Dette kommer bl.a. til udtryk gennem deres fælles kaffeklub. Med det gode forhold til de lokale folketingsmedlemmer, er Business LF med til at præge dagsordenen i Folketinget, fx Storstrømsbroen. Business LF samarbejder også med kommunerne, og primært gennem møder og projektsamarbejder. De finansieres af kommunerne, men har samtidig en selvstændig og rådgivende rolle overfor selv samme.

Femern-forbindelsen kommer til at sætte Lolland på Danmarkskortet. Dog er Femern-forbindelsen ikke nok til at Lolland Kommune kan vende udviklingen og de negative tendenser. Det er en lang proces, der med realistiske øjne vil tage 10 år før en ændring vil kunne spores. Business LF og dens arbejde med at promovere Lolland-Falster udløser nemlig ikke blot en "nu flytter jeg til Lolland" tendens.

Business LF har sit primære fokus på tre områder: Bosætning, erhverv og turisme. Derudover fokuserer organisationen også på, at tiltrække investeringer til området. Femern-forbindelsen har også sin betydning for Lolland-Falster, da den er med til at sætte Lolland på Danmarkskortet. Dog kan Femern-forbindelsen ikke gøre den absolutte forskel.

Bosætning

For bosætningen har etableringen af Femern-forbindelsen ikke nogen betydning nu. Først og fremmest handler det om at tiltrække virksomheder, der skaber arbejdspladser, som dermed bliver et argument for bosætning.

Der skal skabes en diversitet i uddannelsesniveaue, der videre bidrager med dynamik til området. Samtidig er det også et spørgsmål om økonomi, da Lolland Kommune er udfordret af økonomisk ved en masse bistanndsklienter og misbrugere. Kendetegnende for denne gruppe er også, at de ikke i samme grad bidrager til vækst og liv, hvilket er en hæmsko for bosætningen. Dertil kommer TV's syn og præsentation af Lolland-Falster, hvilket besværliggør det at fremhæve sig. I stedet skal man have gode historier og ildsjæle frem.

Turisme

I forbindelse med Femern-forbindelsen etableres er det oplagt for lokalområdet, at se hvad de kan skabe til turisterne. Tyskere er en vigtigmålgruppe for turismen, og den bedre tilgængelighed må gerne give flere turister sydfra. Typisk vil de komme med bil via tunnelen.

I Lolland-Falster har man i dag mange turistaktører. Dog identificeres der en mangel på helårsturismen, nærmere helårsattraktioner. Turistattraktionerne på Lolland bærer præg af at være sæsonorienteret, hvorfor en mangel på helårsattraktioner. Derudover er der også et behov for, at de enkelte aktørgrupper klynger sig sammen. Et eksempel herpå er de lokale campingpladser. Et andet område, som kunne få gavn af dette ville være de adskillige gårdbutikker rundt om i området. Nå de forskellige typer af aktørgrupper

Femern-forbindelsen - en mulighed for Lolland Kommune

burde klynge sig op, vil de bedre kunne standardisere kvaliteten i deres udbud. Selv små ting er vigtigt, som fx at toilettet er i orden osv.

Til at lokke turister til området eksisterer der en hjemmeside, som offensiv reklamerer for området og dets attraktioner på både dansk, tysk og engelsk. Derudover eksisterer traditionelle turistkontorer og digitale informationsstandere, hvor turister kan søge på relevante informationer. Sidst kan turister med smartphone også gøre brug af en landsdækkende applikation, der viser relevante informationer. Der er dog problemer i turistinformationen i dag, da turisternes behov er forskellige. Nogle stiller krav om digital formidling mens andre om mere traditionelle. Turisternes behov ligger i et mellemstadium i dag, da teknologi rykker i informationen. Turistkatalog laves stadig.

Omkring sommerhusene i Lolland Kommune og deres udlejningsgrad, vurderes at Marienlyst er mere kendt som et udlejningsområde, mens Lolland er mere privat.

Erhverv

Ved etableringen af Femern-forbindelsen skabes der både direkte og indirekte arbejdspladser. De direkte arbejdspladser er i form af selve anlægsarbejdet, mens de indirekte skabes bl.a. på baggrund af arbejdernes tilstedeværelse.

Lolland er kendt for at have en høj arbejdsløshed og mange på overførelsesindkomster. De arbejdsløse er et udtryk for de faguddannede som har arbejdet på nogle af de større produktionssteder, der i dag er lukket og som man stadig kan se efterdønninger af i dag. Lolland har et ry som værende et arbejderområde, hvor uddannelsesniveaulet er lavt og hvor man fra generation til generation er tilbøjelig til at vælge samme uddannelse som sine forgængere. Dog er der også et helt diametralt problem, nemlig mangel på kvalificerede arbejdskraft inden for andre arbejdsområder. Helt konkret er der fx mangel på gymnasielærere, revisorer og arbejdskraft til firmaet Maribo Medico. De nyansatte lærere på gymnasierne viser samtidig en tendens til ikke at flytte til nærområdet, men i stedet vælge at pendle længere afstande til arbejdspladsen. Det gør det svært at holde på dem og det ses ofte, at de smutter efter et par år.

Business Lolland-Falster skal medvirke til at hjælpe virksomheder i området. Business LF har en række forskellige medlemmer under sig og fungerer som mellemmand mellem virksomheden og kommunen, ved fx tekniske spørgsmål. Det skal være en portal der begrænser bureaukratiet og hjælper virksomheder med hvilke puljer de kan søge. Ligeledes kan Business LF bidrage med et netværk til virksomhederne imellem. Typisk for små iværksættere er det dog oplagt at modtage hjælp fra Vækstfabrikkerne, et produkt af Region Sjælland om at imødekomme erhvervspolitiske målsætning.

Tværs af grænsen

Business LF arbejder også på samarbejder tværs af grænsen. Egentlig samarbejdes der med Femern Belt Development, der udelukkende har det formål.

Man har endnu ikke etableret konkrete samarbejder på tværs af bæltet, da man venter på at selve etableringen af forbindelsen går i gang. Dog er man begyndt at sætte følere ud for at finde hvad der kunne være relevant. På turismeområdet finder man dog et samarbejde mellem turistkontorerne i Lolland-Falster og Nordtyskland, der reklamerer for hinanden gennem materialer i kontorerne. Et samarbejde, som kan anses værende et klassisk samarbejde.

Ved den kommende Femern-forbindelse kunne det også tænkes at virksomheder fremtidigt kan hente kvalificeret arbejdskraft i Nordtyskland, blandt nogle der er villige til at pendle turen. Fokus hos Business LF

er dog at det fremtidige jobs skal gå til danskere. Dog ses der positivt på den kommende og nemmere tilgængelighed mellem de to områder.

Et problem, som vækker stor bekymring er grænsehandlen. En bekymring, der er meget afhængig af hvordan regeringen vælger af pålægge afgifter på forskellige varer; øl og vand, slik, tobak osv. Hvis man sammenligner det kommende Lolland med den situation Sønderjylland står i, er der dog en væsentlig forskel, da det vil koste penge at krydse grænsen, via Femern-forbindelsen. Ligeledes eksisterer der også i dag en udpræget grænsehandel, gennem Færgen mellem Rødby-Puttgarden, som målretter kampagner til grænsehandel ved prisrefundering på færgebilletter når kunder benytter sig af deres grænsebutik.

Station

En station i Holeby er at foretrække, da denne vil mindske pendlertiden til København. Særligt for bosætning og erhverv vil en station være attraktiv, da transporttid må anses være vigtig. Stationen vil medføre vækst i det nærliggende område og betyde meget for Midtjylland. Holeby har samtidig et ry af tidligere at være en industriby, og med etablering af en station syd for byen håbes det, at byen kan generhverve denne status. Derudover vil stationen kunne danne ramme for endagsturister, som ønsker at besøge Lolland.

Business LF retter sin fokus til lokalpolitikkerne og dialog med Femern A/S i deres lobbyarbejde for en station. Da denne ikke er lovet er den snarere ønskværdig, hvorfor en manglende station blot vil rette fokus andre steder.

Frygten for at Lolland blot bliver en motorvej er eksisterende. En station vil bl.a. medvirke til at modvirke sådan en tendens. Det er vigtigt at folk stopper op i området.

Afslutning

Business LF arbejder ud fra en række primære tiltag: station, helårsturisme, imageforbedring, flere uddannelsesinstitutioner

Ved imageforbedring er en række tiltag gjort: lancering af brandingkampagne i hele Danmark gennem TV, at lollikker og falstringer står sammen, så en lokalopbakning med positiv tone til projektet også finder sted. Dette skal være med til at bryde den mentale afstand til området.

Derudover ønsker Business LF flere uddannelsesinstitutioner, gerne videregående uddannelse med fokus på grøn energi. Dette skal være med til at tiltrække unge og fastholde dem. For særligt de unge viser en tendens til at flytte fra området. Måden dette løses på er bl.a. at ambassaden holder eksilaftner for de unge. Man ønsker at de unge en gang ønsker at vende tilbage igen. Dog er der problemer med at få de unge til at flytte tilbage igen og skyldes "ud af øje ud af sind". Samtidig gør finanskrisen, at mange føler sig tryg i at blive hvor de er, grundet at arbejdspladserne er i storbyerne.

Dog vurderes det, at der kommer et brud i fremtiden og folk søger tilbage til det mere enkle. Det bliver mere efterspurgt at finde ro. Samtidig også mere pendling.