

Lolland Kommune

Den faste forbindelse over Femern Bælt

Lollands handlemuligheder

Juni 2009

Lolland Kommune

Den faste forbindelse over Femern Bælt

Lollands handlemuligheder

Juni 2009



NIRAS Konsulenterne A/S Sortemosevej 2
DK-3450 Allerød

Telefon 4810 4711
Fax 4810 4712
E-mail niraskon@niraskon.dk

1.	HOVEDRESULTATER OG ANBEFALINGER	1
1.1	Indledning.....	1
1.2	”Vent og se strategi”.....	2
1.3	”Aktiv strategi”	2
1.3.1	Tiltrækning af en byggeplads	2
1.3.2	Organisering	4
1.3.3	Overordnet strategi for anlægsfasen.....	5
1.4	Forhold uafhængige af den valgte strategi.....	7
1.5	SWOT-analyse af Lolland i forhold til Femern byggeriet	8
2.	UDGANGSPUNKTET FOR LOLLAND.....	13
2.1	Tidsplanen	13
2.2	Forberedelsesfasen for Lolland	14
3.	DEN OVERORDNEDE ORGANISERING	15
3.1	Aktører i dag.....	15
3.2	Overvejelser om fremtidig organisering, masterplan mv.....	18
4.	EFTERSPØRGSEL EFTER ARBEJDSKRAFT	20
4.1	Direkte efterspørgsel efter arbejdskraft.....	21
4.2	Indirekte og afledte beskæftigelseeffekter på Lolland.....	25
5.	HVORDAN HØSTES DE ØKONOMISKE GEVINSTER VED BYGGEFASEN?	27
5.1	Arbejdsstyrken i byggeperioden.....	28
5.2	Gode erfaringer med udenlandsk arbejdskraft på Lolland.....	33
5.3	Flaskehalse i byggeperioden	34
5.4	Offentlige forhold.....	35
5.5	Planloven.....	36
5.6	Erhvervsstrukturen ændres på Lolland.....	36
6.	BOSÆTNING	38
6.1	Bosætning af arbejdere uden familie.....	40
6.2	Bosætning af arbejdere med familie.....	41
7.	TURISME.....	45

8. INFRASTRUKTUR	47
REFERERENCCELISTE	49
APPENDIKS 1 STOREBÆLTSBYGGERIET I FORHOLD TIL FEMERN BYGGERIET.....	51

1. HOVEDRESULTATER OG ANBEFALINGER

1.1 Indledning

Der er truffet politisk beslutning om, at der skal laves en fast forbindelse over Femern Bælt. Det vil påvirke Lolland på både kort og langt sigt. Lolland Kommune har bedt NIRAS Konsulenterne om at analysere situationen for kommunen i anlægsfasen i forbindelse med byggeriet af forbindelsen, herunder mulige ulemper for Lolland Kommune.

NIRAS Konsulenterne vurderer, at der kan være ulemper i form af en række trusler og svagheder. Disse kan dog vendes til muligheder, såfremt de bliver grebet rigtigt an. NIRAS Konsulenterne har derfor valgt, at analysere konsekvenserne af Femern byggeriet for Lolland kommune indenfor en SWOT analyse ramme. Rapporten har fokus på Lollands Kommunes handlemuligheder, og i rapporten behandles en lang række emner, som vil være relevante for Lolland i de kommende år.

Der er overordnet set to mulige strategier eller scenarier for, hvordan Lolland Kommune kan forholde sig til projektet.

Den ene er en "Vent og se strategi", hvor man tilpasser sig byggeriet og konsekvenserne af det efterhånden som det skrider fremad, høster fordelene undervejs og håndterer udfordringerne, når de dukker op. Det antages som følge af denne strategi, at der ikke kommer en decideret byggeplads i Lolland Kommune. Den anden er en "Aktiv strategi", hvor Lolland Kommune går aktivt ind i processerne og forsøger at påvirke dem så meget som muligt. Det antages som led i denne strategi, at der kommer en byggeplads.

De to strategier gennemgås nedenfor. I praksis vil der være en glidende skala mellem de to strategier, men ved at stille dem op på denne måde, fås et indtryk af handlemulighederne.

Udover at den aktive strategi kan resultere i flere arbejdspladser på Lolland, er den væsentligste forskel, at Lolland Kommune vil få størst mulig indflydelse på projektet ved at vælge den aktive strategi. Det kan være på forhold som for eksempel, hvad arealet på havnen skal bruges til efterfølgende, indflydelse på bo-

sætningen, hvordan tilgodeses Lollands interesser bedst undervejs i processen osv.

1.2 ”Vent og se strategi”

Hvis Lolland Kommune vælger en ”Vent og se strategi” vil kommunen få fordele af den faste forbindelse allerede i anlægsfasen. Det mest iøjefaldende er, at der som en direkte følge af byggeriet vil komme en arbejdshavn i Rødby med lagerbygninger, infrastruktur, produktionsbygninger mv. samt faciliteter til bygherreorganisationen.

En sådan arbejdsplads vil skabe arbejdspladser lokalt. Der vil være behov for smede og svejsere mv., som arbejder med at samle de enkelte dele til den faste forbindelse. Der vil være behov for folk til at bygge betalingsanlæg, der skal foretages udgravninger, og der skal laves arbejde i forbindelse med landanlæg (motorvej og jernbaneopgraderinger) osv. Disse aktiviteter skønnes, at give anledning til i størrelsesordenen gennemsnitligt 500 mandårs arbejde på Lolland årligt i perioden 2012-2018. Hertil kommer afledte effekter i andre erhverv.

1.3 ”Aktiv strategi”

I den aktive strategi forsøger kommunen at påvirke projektet mest muligt og at tiltrække en byggeplads til kommunen. Derved øges både risikoen og den mulige gevinst for Lolland Kommune.

Selve anlægsloven, som er startskuddet til byggeriet, ventes vedtaget i 2012. Herefter går byggeriet i gang og mulighederne for at påvirke projektet bliver mere begrænsede. Det betyder med andre ord, at mulighederne for at påvirke processen er særligt store i de kommende tre år. Men at påvirke processen mest muligt kræver en række beslutninger fra Lolland Kommune, hvor nogle haster mere end andre.

1.3.1 *Tiltrækning af en byggeplads*

Udover en arbejdshavn mv., der kommer under alle omstændigheder, har Lolland Kommune mulighed for at tiltrække en egentlig byggeplads. Eksempler på byggepladser i forbindelse med byggeriet af Øresundsbroen er tunnelfabrikken på Nordhavn, hvor tunnelementerne blev fremstillet, før de blev sejlet ud til broen og nedsænket. Et andet eksempel er fremstillingen af støbekasser og pille skafter til Øresundsbroen, som blev fremstillet i Malmøs Nordhavn.

Det forventes, at den faste forbindelse vil blive udbudt i 3-4 entrepriser, men antallet af fabrikationsanlæg afhænger af, hvordan entrepriserne deles op, og om det bliver en bro eller en tunnel.

Hvis det bliver en bro, er det en mulighed, at hver entreprenør både skal producere sænkekasser, pilleskaffer og overbygningen til 1/3 af broen. I det tilfælde vil der blive tale om i alt 9 fabrikationsanlæg.

I det følgende antages det, at den enkelte entreprenør vil etablere alle fabrikationsanlæg i samme område. Der bliver med denne antagelse etableret byggepladser 3-4 steder, hvor entreprenørerne finder det mest hensigtsmæssigt. Det kan være i Rødby, i en anden by i Danmark, i Polen, Tyskland eller et helt andet sted i udlandet.

Lolland har umiddelbart den fordel, at Rødby er tæt på det sted, hvor forbindelsen kommer i land, og det vil alt andet lige være attraktivt for entreprenørerne. Men placeringen er ikke den eneste vigtige parameter, når en entreprenør skal placere byggepladser. Udover lønniveau spiller det også en stor rolle, hvor erhvervsvenlig kommunen er. Det vil blandt andet sige, om administrative barrierer af forskellig slags er ryddet af vejen, så entreprenøren umiddelbart kan gå i gang med arbejdet.

Ved en egentlig byggeplads i forbindelse med byggeriet af Femern forbindelsen sikres så mange arbejdspladser som muligt på Lolland. Et skøn behæftet med stor usikkerhed er, at en byggeplads vil fordoble beskæftigelseseffekten på Lolland til 1.000 mandår gennemsnitligt årligt i perioden 2012-18, hvortil kommer afledt beskæftigelse i andre erhverv.

Entreprenørkonsortier kender ikke området omkring Rødby på samme måde, som andre områder i Danmark og i udlandet, der tidligere er anvendt til byggepladser. Der er således behov for, at Lolland Kommune træffer en principbeslutning, om kommunen vil forsøge at tiltrække en byggeplads samt gøre en indsats for, at entreprenørkonsortier kan blive trygge ved lokalisering på Lolland. For at øge sandsynligheden for at få en egentlig byggeplads skal der f.eks. udarbejdes fantombyggepladser med de nødvendige miljøgodkendelser, tegninger over placeringer for mulige byggepladser, el, gas og vand forhold, mv.

Beslutningen skal således træffes på et tidspunkt, hvor man ikke kan sige, hvordan byggeriet af den faste forbindelse deles op mellem forskellige typer byggepladser. Beslutningen skal således træffes under stor usikkerhed, da det hverken er sikkert, at det faktisk vil lykkes at tiltrække en byggeplads, ligesom man ikke i dag med nogen særlig sikkerhed kan sige, hvor store de beskæftigelsesmæssige konsekvenser af en byggeplads i givet fald vil være. Der er således en risiko for at den indsats, som kommunen lægger i at tiltrække en byggeplads, ikke giver et afkast. Ikke desto mindre må det anbefales, at kommunen har en målsætning om og gør en indsats for at tiltrække en decideret byggeplads, som vil skabe yderligere aktivitet og beskæftigelse på Lolland.

NIRAS Konsulenterne vurderer, at den øgede aktivitet som følge af en byggeplads vil være en økonomisk gevinst for virksomheder og borgere i Lolland Kommune. Risikoen for uholdbare lønstigninger og andre negative økonomiske konsekvenser vil være begrænset.

Dermed ikke sagt, at der ikke vil være udfordringer for Lolland kommune med en byggeplads, som vil blive kommunens største industriarbejdsplads. Arbejdskraften skal opkvalificeres, og der skal bruges store ressourcer på f.eks. bosætningsstrategier og miljøundersøgelser (se afsnit 1.4).

1.3.2 *Organisering*

NIRAS Konsulenternes interviews med lokale aktører viste, at en stor udfordring er af organisatorisk karakter. Organisationen vedr. den faste forbindelse over Femern Bælt og en række potentielle problemer med denne er kort ridset op, men der er ikke foretaget en decideret interessant organisationsanalyse i denne rapport.

Anlæg af en fast forbindelse over Femern er et meget stort projekt med stor betydning både lokalt og regionalt. Det er naturligt, at et så stort projekt involverer mange aktører, og at der i det hele taget er mange interessenter.

Det er dog det overordnede indtryk, at der er for mange aktører med uklare roller i processen vedr. en fast forbindelse over Femern. Formentlig som en konsekvens heraf bliver der bragt mange forhold i spil, hvorved der ikke er tilstrækkelig fokus på de centrale emner.

Det vil derfor være et naturligt led i en aktiv strategi at optimere de organisatoriske forhold. Det vil være relevant at lave dette ud fra overvejelser om:

- Der skal være én indgang til kommunens Femern Bælt aktiviteter.
- Der skal være fokus på kommunikation af disse aktiviteter.
- Femern Bælt Developments rolle, ansvar og kompetencer skal være klare, jf. nedenfor.
- Koordineret beskæftigelsesindsats.
- At det skal være klart hvem der gør hvad i forbindelse med erhvervsudviklingen.
- Bred politisk opbakning til organisationsstrukturen.

- At Lolland Kommune er i spidsen for projektet fra lokal side.
- Organisationen skal have den nødvendige slagkraft.

Overvejelserne om organisering er uddybet i kapitel 3 nedenfor.

Særligt om Femern Bælt Developments rolle

Set fra Lollands Kommunes side kan det være relevant at overveje, hvordan man bedst udnytter Femern Bælt Development. Skal det være et udviklingselskab, der arbejder for at fremme den langsigtede udvikling af regionen og primært formidler viden og samarbejde og fokuserer på udvikling indenfor lokalt funderede emner som turisme og bosætning? Eller skal Femern Bælt Development styrkes og have en overordnet, koordinerende rolle i forhold til hele processen for Lolland Kommune og dermed være et mere politisk organ, der spiller den centrale rolle i forberedelsen og gennemførelsen af hele projektet med henblik på, at Lolland Kommune får mest muligt ud af det?

Uanset om man vælger den ene eller den anden tilgang er det vigtigt, at der kommer klarhed over hvad Femern Bælt Developments rolle er. Selvom der er en sammenhæng mellem den langsigtede udvikling af regionen og Lollands Kommunes interesser, er der brug for, at det er klart for alle (både eksterne og interne), hvad Femern Bælt Developments rolle er.

1.3.3 *Overordnet strategi for anlægsfasen*

I forbindelse med overvejelser om den fremtidige organisering vil det være relevant også at tænke i en overordnet strategi/masterplan for anlægsfasen, hvor der bliver udstukket nogle visioner/retningslinier for, hvad kommunen ønsker med projektet. Borgere og erhvervsliv på Lolland skal føle ejerskab til disse.

En del af en sådan strategi er også, at det gøres tydeligere, hvilke emner der er særligt vigtige at forholde sig til og (forsøge at) gøre noget ved. For øjeblikket bør et fokusområde eksempelvis være arbejdsmarked, fx tiltrækning af arbejdspladser og opkvalificering af arbejdsstyrken.

Andre emner, som kommunen med fordel kan forholde sig til på kortere sigt, er:

- *Lolland Kommune engagerer sig i en hurtig afklaring af forholdene for jordejerne*

Frivillige aftaler og ekspropriation af jord er et anliggende mellem staten/Femern Bælt A/S samt jordejerne. Der vil imidlertid være tvivl om den konkrete linieføring, byggepladser mv. indtil 2012. Det er væsentligt, at Lolland Kommune involverer sig i spørgsmålet for at sikre fremdrift og

hurtig afklaring for jordejerne, som kan reducere usikkerheden for de berørte jordejere.

- *VVM undersøgelse af byggepladser på Lolland*

Med vedtagelsen af projekteringsloven starter undersøgelserne af de miljømæssige konsekvenser af en fast forbindelse. Der bliver imidlertid ikke lavet en VVM-undersøgelse af byggepladser på Lolland.

Det vil være hensigtsmæssigt, såfremt Lolland Kommune analyserer de miljømæssige konsekvenser af byggepladser på Lolland snarest, så evt. miljøspørgsmål kan være afklaret, inden entreprenørerne vælger placering af arbejdspladser.

- *Den fremtidige brug af havnen og dispositionsarealet*

Få fastlagt hvad der skal være den fremtidige brug af havnen og dispositionsarealet. Ved at melde dette klart ud, vil det være lettere at påvirke den konkrete planlægning i den ønskede retning.

På lidt længere sigt er der behov for at gøre noget ved bl.a. følgende:

- *Afklaring med staten om kommunale forhold*

Byggeprojektet vil indebære en række kommunale merudgifter til infrastruktur, planlægning, børnepasning og andre offentlige udgifter mv., ligesom projektet også må forventes at give indtægter til kommunen. Omfanget vil imidlertid være ukendt i flere år. Det vil være hensigtsmæssigt at afklare rammerne for dette med staten i forbindelse med anlægsloven i 2012.

- *Lokalisering af virksomheder*

Det vil være naturligt at forsøge at få ændret regler for lokalisering af virksomheder. Planloven forhindrer virksomheder i at lokalisere sig tæt ved motorvejen, og den forhindrer dermed størst mulig beskæftigelse i området i især driftsfasen. Kommunen skal fortsætte arbejdet med at gøre lokalisering tæt ved motorvejen mulig.

Større opmærksomhed på miljøforhold kan afvente VVM-undersøgelserne, ligesom evt. forbedringer af de lokale trafikale forhold afhænger i høj grad af om der kommer en egentlig byggeplads.

I forbindelse med byggeriet af Femern forbindelsen er det væsentligt at være opmærksom på, at det kan betyde, at lokale virksomheder ændrer produktionen og bliver underleverandører til byggeriet. Driftsfasen af den faste forbindelse over Femern kan betyde, at Lolland bliver et centrum for handels-, logistik- og transportvirksomheder. Det kan indebære en gradvis overgang fra mindre til

større virksomheder og en ændret virksomhedsstruktur. Det er en naturlig proces, og det vil være hensigtsmæssigt, at erhvervsstrukturen følger markedsudviklingen. Påvirkning af erhvervsudviklingen kan derfor ikke anses som et decideret indsatsområde.

1.4 **Forhold uafhængige af den valgte strategi**

Udover et mere principielt valg af overordnet strategi og overvejelser om organisering mv. er der en række forhold, som er værd at være opmærksom på, uafhængigt af den valgte strategi mv.

Det drejer sig om:

- *Opkvalificering af arbejdsstyrken*

Opkvalificering af arbejdskraften er meget vigtig og nødvendig, uanset valg af strategi. Flere elektrikere, svejsere, ingeniører mv. vil der være behov for under alle omstændigheder, idet den faste forbindelse over Femern Bælt bare er et af mange danske infrastrukturprojekter, der vil blive gennemført i de kommende 10 til 15 år. Faglærte, der ikke får job i forbindelse Femern-projektet, vil have meget gode muligheder for beskæftigelse i forbindelse med andre store projekter.

Lollands Kommunes rolle er imidlertid begrænset i denne proces. Beskæftigelsesindsatsen koordineres mest hensigtsmæssigt i Beskæftigelsesregion Sjælland og Hovedstaden, men med inddragelse af mange aktører, herunder Lolland Kommune og de kommunale jobcentre.

- *Beslutning om bosætning*

Det skal besluttes, hvor arbejdere fra udlandet (og måske fra andre dele af Danmark) kan bo i anlægsfasen. Det anbefales, at der ikke bygges nye boliger til dette formål. Indkvartering kan ske i camps i nærområdet med gode forhold samt i ledige boliger i Maribo - dette er formentlig især relevant for familier med børn. Det gælder også i det tilfælde, hvor beskæftigelseseffekten maksimeres ved, at der kommer en byggeplads til området. Under alle omstændigheder er der vigtigt, at bosætningsstrategier fokuserer på, at skabe ordentlige forhold for arbejderne og dermed være attraktive for entreprenøren.

Bosætning i sommerhuse vil kræve en ændring af loven vedrørende helårsbeboelse i sommerhusområder, stride mod formålet af denne og skabe præcedens for ændringer af loven i andre områder af landet. Det vil således sandsynligvis kræve en længere dialog med statslige myndigheder og politikere, såfremt loven skal ændres. Hertil kommer, at sommerhusområderne

formentlig ikke vil være attraktive at bo i for byggearbejdere, ligesom det vil gå ud over den særlige stemning, der i sommerhusområder.

Det kan overvejes, om bosætning i et afskærmet område i Lalandia kan være et alternativ til en egentlig camp. Især hvis der kommer en byggeplads, kan dette være en relevant mulighed.

- *Turisme*

De negative effekter for turismen vurderes i begge scenarier små, men der vil formentlig komme broturister i begge scenarier. En arbejdshavn og især en byggeplads kan give et potentielt problem for turismen i Lalandia og sommerhusområdet umiddelbart øst for den faste forbindelse på grund af støj og støv. På grund af usikkerheden om placeringen og indholdet af en evt. byggeplads er det vanskeligt at sige noget om størrelsen af problemet. Det kan undersøges nærmere blandt andet i forbindelse med kommunens arbejde med fantombyggepladser.

- *Miljøforhold*

Miljøforholdene i forbindelse med byggeriet bliver undersøgt i forbindelse med de kommende VVM-undersøgelser, som ventes udarbejdet i løbet af de kommende tre år, ligesom der vil blive anvist, hvilke afværgeforanstaltninger, der kan blive nødvendige. Blandt andet vil effekterne af grumset badevand blive undersøgt i forbindelse med VVM-undersøgelserne.

1.5 SWOT-analyse af Lolland i forhold til Femern byggeriet

I tabel 1 vist en SWOT-analyse af Lolland i forhold til Femern byggeriet. Normalt anvendes en SWOT-analyse til at afdække en virksomheds interne "situation". Dvs. kortlægge styrker (Strengths) og svagheder (Weaknesses) i forhold til de indre vilkår, muligheder (Opportunities) og trusler (Threats) i forhold til ydre forhold, og på denne baggrund opstille mulige indsatsområder. Denne tankegang er nedenfor anvendt på Lolland Kommune i forhold til at få mest muligt ud af Femern byggeriet. Meget kort fortalt gælder det overordnet i en SWOT-analyse, at styrkerne kan bruges til at udnytte mulighederne og minimere truslerne, og at svaghederne så vidt muligt skal imødegås.

SWOT analysen kan primært bruges til at afdække konsekvenserne af den aktive strategi. Både truslerne og mulighederne er størst i den aktive strategi. Dertil kommer, at de interne styrker og svagheder i høj grad har betydning i den aktive strategi. Forholdene kan dog også bruges til at analysere vent og se strategien, hvor truslerne og mulighederne har mindre omfang end i den aktive strategi.

I de efterfølgende afsnit bliver punkterne i Tabel 1 analyseret nærmere.

Tabel 1 SWOT-analyse: Lollands situation i forhold til Femern byggeriet

<p>Styrker</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Lokalisering:</i> Den faste forbindelse over Femern vil komme i land i Rødby. Det giver en konkurrencefordel ift. placering af arbejdspladser • <i>Bosætning:</i> Gode muligheder for bosætning tæt på byggepladser • <i>Infrastruktur:</i> Rimelig god infrastruktur til og fra den faste forbindelse 	<p>Svagheder</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Organisering:</i> Overordnet organisering - uklart hvem der gør hvad i processen • <i>Masterplan:</i> Manglende overordnet vision/masterplan for anlægsfasen • <i>Erfaring:</i> Manglende erfaring med et byggeprojekt af denne størrelse • <i>Flaskehalse:</i> Mangel på faglært arbejdskraft • <i>Mange jordejere:</i> Begrænsede arealer og mange ejere af jord til byggepladser • <i>Lønninger:</i> Højere lønninger end andre steder i verden
<p>Muligheder</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Opkvalificering:</i> Efterspørgsel efter faglært arbejdskraft kan være en løftestang til opkvalificering af arbejdskraft i kommunen • <i>Større beskæftigelse:</i> Efterspørgsel efter arbejdskraft i afledte erhverv kan sikre beskæftigelse for ufaglærte. • <i>Bedre kommunale budgetter:</i> Øget vækst og beskæftigelse i lokalområdet vil øge velfærden og styrke de kommunale budgetter • <i>Pendlingen:</i> Pendlingen til Lolland kan vendes • <i>Lollands Image:</i> Kan øge kendskabet til og attraktionen af Lolland • <i>Turisme:</i> Øget "broturisme" • <i>Større mere specialiserede virksomheder:</i> Den faste forbindelse over Femern kan betyde større mere specialiserede og effektive virksomheder på Lolland. 	<p>Trusler</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Lukket samfund for udenlandske arbejdere:</i> Byggeriet udføres af udlændinge, og lokalområdet får stort set ikke gavn af det. • <i>Lønpres:</i> Risiko for lønpres • <i>Pres på små og mellemstore virksomheder:</i> Små og mellemstore virksomheder kan komme til at mangle arbejdskraft • <i>Byggearbejdspladserne forsvinder:</i> Arbejdspladserne vil forsvinde "pludseligt", når anlægsperioden er ovre. • <i>Forværrede kommunale budgetter:</i> Arbejdet vil belaste de kommunale budgetter vedrørende infrastruktur, børnepasning mv. • <i>Skønne spildte kræfter:</i> Usikkerhed om antal lokale arbejdspladser i 2012-18 komplicerer planlægningen og kan medføre kommunale indsatser, som ikke giver et afkast. • <i>Miljø gener kan belaste turismen:</i> Støv- og støjgener og grumset badevand og andre miljø gener kan genere turistindustrien i specielt Lalandia samt sommerhusområderne øst for den faste forbindelse. • <i>Få erhvervsgrunde:</i> Planloven hindrer, at nye virksomheder kan lokalisere sig, hvor profitten er højst.

Styrker

Lollands største styrker i forhold til at tiltrække arbejdspladser og få gavn af dem er lokalisering, bosætning og infrastruktur.

Lollands største styrke i forhold til byggeriet af Femern forbindelsen er, at den faste forbindelse kommer i land i Rødby. Det giver en konkurrencefordel i forhold til alle andre mulige placeringer af byggepladser. Det minimerer transportudgifterne og gør logistikken så enkel som mulig.

Lolland kan tilbyde gode muligheder for bosætning af ansatte på Lolland, da der både er ledige boliger samt muligheder i forbindelse med sommerhusområder og evt. Lalandia til indkvartering. Gode bosætningsforhold vil være en konkurrenceparameter for Lolland. Dertil kommer, at det kan være til gavn for bymiljøet og Lollands nuværende boligejere, såfremt en del af de ledige boliger bliver bosat.

Den overordnede infrastruktur over land til og fra den faste forbindelse og byggepladser vurderes umiddelbart god. Det vil dog kræve nærmere undersøgelser af de lokale forhold, når de nærmere detaljer omkring placering af byggepladser mv. er kendte.

Muligheder

For at gribe mulighederne skal der sættes ind med initiativer allerede i 2009.

Efterspørgsel efter arbejdskraft i anlægsfasen vil betyde, at Lolland får nye muligheder for øget vækst og beskæftigelse. Det gælder både med selve byggeriet af den faste forbindelse og indenfor afledte erhverv. Større efterspørgsel efter arbejdskraft på Lolland byder især på muligheder for faglærte ved byggeriet af den faste forbindelse og tilhørende landanlæg samt for ufaglærte i afledte erhverv. Større beskæftigelse og højere uddannelsesniveau vil være til gavn for de kommunale budgetter på både kort og lang sigt.

En mulighed for at øge arbejdsudbuddet lokalt er, at der i dag er mange, der bor på Lolland, men arbejder andre steder (især på Sjælland). Der kan således skabes et større arbejdsudbud lokalt, hvis pendlingen til Lolland vendes.

Den faste forbindelse over Femern kan endvidere medvirke til, at kendskabet til Lolland øges, ligesom der kan forventes "broturisme" i et vist omfang.

Byggefaserne af den faste forbindelse over Femern vil skabe større efterspørgsel og mere konkurrence om arbejdskraften. Det kan indebære, at virksomhederne

bliver større mere specialiserede og effektive til gavn for vækst og økonomisk udvikling på Lolland.

Svagheder

Ses på de interne forhold er de største svagheder den overordnede organisering af projektet. Det er uklart, hvem der gør hvad, og der mangler en overordnet masterplan for byggeprojektet. Den overordnede organisering af projektet skal dog ses i sammenhæng med, at området aldrig har oplevet et byggeprojekt af denne størrelse, samt at der stadig er 3 år til byggefasen. Hertil kommer, at der fortsat er mange ubekendte.

I forhold til placering af arbejdspladser på Lolland er det ligeledes en svaghed, at manglen på elektrikere, ingeniører, smede, svejsere mv. i byggeperioden kan føre til flaskehalse. Dertil kommer, at byggeriet af Femern forbindelsen falder sammen med andre store byggeprojekter på Lolland og Region Sjælland. Desuden er der kun et begrænset areal til byggepladser i området ved Rødby, samt mange jordejere der skal indgås aftale med i området.

Merudgifterne ved transport fra en byggeplads i f.eks. Polen er væsentligt mindre end mindre udgifterne til lønninger. I meget runde tal vurderes timelønnen at være ca. er den halve i Polen sammenlignet med Danmark. Lolland skal derfor kunne tilbyde andet end lokalitet tæt ved den faste forbindelse, såfremt byggepladser på Lolland skal være et konkurrencedygtigt alternativ til udenlandske byggepladser.

Trusler

En trussel (eller måske snarere en forbigået mulighed) er, at hovedparten af arbejdet med forbindelsen bliver udført af udlændinge, som har lille indflydelse på lokalområdet.

Dertil kommer, at der er risiko for lønpres. Et sådan lønpres vil dog ikke komme som følge af anlæg af den faste forbindelse over Femern Bælt, men kan komme som følge af de mange andre store anlægsprojekter, der skal gennemføres i de kommende år. Det betyder, at hvis der kommer lønpres, vil det ikke være et isoleret lollandsk problem, men et problem for hele Regionen og Hovedstadsområdet (muligvis for hele landet).

Risikoen for lønpres må imidlertid vurderes at være begrænset, da det vil være forholdsvis nemt at tiltrække udenlandsk arbejdskraft til de mange anlægsprojekter.

Når anlægsarbejdet er overstået, vil arbejdspladserne i forbindelse med byggeriet forsvinde ”pludseligt”. Når den tid nærmer sig, vil det være en udfordring for virksomhederne at finde andre kunder og for de ansatte at finde anden beskæftigelse. Med rettidig planlægning burde det dog være muligt at håndtere dette. Det kan tænkes, at små og mellem store virksomheder, som udgør størstedelen af Lollands virksomheder, mister arbejdskraft til byggeriet, og at de har vanskeligt ved at tiltrække og integrere udenlandsk arbejdskraft i virksomheden. Men samlet set vil der være en gevinst ved højere beskæftigelse.

Det er usikkert om, der kommer en decideret byggeplads i kommunen. Det er entreprenøren, der afgør, hvor byggepladserne bliver placeret. Omkostningerne i forbindelse med at tiltrække byggepladser kan således være skønne spildte kræfter.

Der vil ligeledes være udfordringer for turisme industrien i nærområdet til byggeriet. Støv, støj og grumset byggevand kan genere i Lalandia nordvest for byggepladsen samt sommerhusområderne umiddelbart øst for byggepladsen.

En sidste trussel som kan nævnes er, at planloven kan hindre virksomhedslokaliseringer på Lolland.

2. UDGANGSPUNKTET FOR LOLLAND

Den danske og tyske regering besluttede i efteråret 2008 at etablere en brugerfinansieret fast forbindelse over Femern Bælt. Det er målsætningen, at den faste forbindelse skal åbnes i 2018.

Den faste forbindelse vil binde Danmark og Nordeuropa bedre sammen, hvor Lolland vil have en central placering. Dette vil bidrage til den økonomiske vækst og beskæftigelse på længere sigt, jf. Copenhagen Economics (2004).

2.1 Tidsplanen

Der er næsten 10 år til at den faste forbindelse forventes at åbne. I perioden frem til åbningen af den faste forbindelse er der 5 pejlemærker.

1. *Projekteringsloven vedtaget i marts 2009*

Projekteringsloven af en fast forbindelse over Femern Bælt blev vedtaget i Folketinget i slutningen af marts 2009. Hermed kan arbejdet med den konkrete projektering af anlægget gå i gang, herunder fastlæggelse af den præcise tekniske løsning (bro eller tunnel), VVM-undersøgelser, overtagelse af landområder, som skal benyttes til linieføringen mv.

2. *Miljø og landanlæg 2009-2012*

Med vedtagelsen af projekteringsloven kan miljøundersøgelserne af den faste forbindelse begynde (VVM-undersøgelser). Derudover skal den præcise linieføring fastlægges, herunder placeringen af en ny station på Lolland.

3. *Bro eller tunnel 2012*

Den 6. april indgik Femern Bælt A/S kontrakt med to tekniske rådgivergrupper. Rådgiverne skal de kommende år projektere både en bro og en tunnel over Femern Bælt, men kun det ene af de to projekter skal senere udføres. I projekteringsloven fremgår det, at den foretrukne tekniske løsning er en skråningsbro.

4. *Entreprenørkonsortier og antal byggepladser 2012*

Der forventes vedtaget en anlægslov i 2012. Valget af entreprenørkonsortier vil ligeledes ske til den tid. Det betyder, at den tekniske løsning, placering af

de nødvendige byggepladser mv. først vil være kendt i 2012. Og dermed at det tidligst er i 2012, at der kan laves et mere præcist skøn over, hvor mange arbejdspladser der kommer på Lolland og resten af Danmark.

Der kan som nævnt blive tale om op til 9 fabrikationsanlæg, som teoretisk set kan placeres 9 forskellige steder. Det forventes i det følgende, at byggeriet af den faste forbindelse deles mellem 3-4 entreprenørkonsortier, som arbejder på 3-4 byggepladser. Byggepladserne kan placeres alle steder i verden. Det er således stadig usikkert, om området omkring Rødby er attraktivt nok til at tiltrække en decideret byggeplads.

5. *Byggefasen 2012-2018*

Placeringen af byggepladser til elementerne til den faste forbindelse kendes ikke. Der skal imidlertid konstrueres en arbejdshavn, der skal laves gravearbejde, og en del af den faste forbindelse skal samles fra Lolland. Desuden skal jernbanen udbygges som en del af projektet. Byggefasen forventes således at have store konsekvenser for Lolland, økonomien i området og kommunens økonomi. Påvirkningerne kommer især gennem arbejdsmarkedet og virksomhederne, men også fx boligmarkedet, infrastrukturen og turismen i området kan blive påvirket.

2.2 **Forberedelsesfasen for Lolland**

Målt på centrale økonomiske parametre som indkomst og beskæftigelse ligger Lolland placeret under landsgennemsnittet, men over når det gælder ledighed, andel personer uden for arbejdsmarkedet mv. Grebet rigtig an vil byggeriet af den faste forbindelse over Femern Bælt være en løftestang for Lolland til at øge vækst og beskæftigelse på både kort og længere sigt.

At antallet af arbejdspladser ikke kendes endnu betyder på den ene side, at planlægningen er meget vanskelig. Det er således ikke muligt at lave en præcis plan for fx bosætning af de beskæftigede ved byggeriet af den faste forbindelse, når man ikke ved hvor mange arbejdere, der skal bosættes på Lolland. Tilsvarende er det heller ikke muligt at detailplanlægge den nødvendige infrastruktur til anlægsarbejdet, når det ikke vides om byggematerialerne skal køres over land, eller om de bliver sejlet til området i store præfabrikerede enheder samt, hvor mange byggepladser som placeres på Lolland. På den anden side betyder det, at mulighederne for at påvirke projektet i de kommende år er store, således at Lolland kan få mest ud af byggeriet.

At der er store muligheder og udfordringer for Lolland Kommune ændrer ikke ved, at antallet af ubekendte faktorer stadig er meget stort.

3. DEN OVERORDNEDE ORGANISERING

Byggeri af en fast forbindelse over Femern Bælt er et projekt til ca. 33 mia. kr. for en bro og ca. 41 mia. kr. for en tunnel. Dertil kommer tilhørende landanlæg til 8-9 mia. kr., Transportministeriet (2009).

Der er med andre ord tale om et meget stort projekt, der har stor økonomisk betydning både lokalt og regionalt, ligesom det kan gribes an på mange forskellige måder med forskellige konsekvenser for erhvervsliv, lokalområdet, økonomien mv. til følge. Det er således naturligt, at et projekt af denne karakter involverer mange aktører, og at der i det hele taget er mange interessenter.

Da projektet er så stort, er det også naturligt, at det er meget komplekst. Hertil kommer, at det er sjældent, at der gennemføres sådanne projekter, og det kan ikke forventes, at den nødvendige ekspertise i håndtering af sådanne processer umiddelbart findes lokalt eller regionalt i tilstrækkeligt omfang. Det er løseligt anslået henholdsvis 20 og 15 år siden, man var i denne fase i forbindelse med byggeriet af Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen. Endvidere er ethvert stort broprojekt unikt. Den nuværende fase med planlægning af byggeri af Femernforbindelsen er derfor i sagens natur helt speciel. Det betyder også, at der kan være grund til at gennemtænke og overveje den overordnede organisering af processen for, at Lolland får mest muligt ud af det i anlægsfasen samt i den efterfølgende driftsfase.

Det overordnede indtryk er dog, at der er for mange aktører med uklare roller i processen vedr. en fast forbindelse over Femern. Formentlig som en konsekvens heraf bliver der bragt mange forhold i spil, hvorved der ikke er tilstrækkelig fokus på de centrale emner.

3.1 Aktører i dag

Nedenfor er kort oplistet de aktører, der vurderes mest relevante for Lolland Kommune i forhold til byggeriet af Femern forbindelse. De enkelte aktørers rolle og betydning er meget forskellig, og der er således ikke tale om en liste i prioriteret rækkefølge.

Konsultationsorgan

I projekteringsloven fremgår, at der ”etableres et konsultationsorgan”, hvor de to stater, Region Sjælland, Lolland Kommune, delstaten Slesvig-Holsten og Kreis Ostholstein er repræsenteret. Konsultationsorganet har til formål at drøfte spørgsmål af regional interesse i relation til selve anlægsfasen.

Transportministeriet

Transportministeren har det overordnede ansvar for den faste forbindelse over Femern Bælt.

Miljøministeriet

Miljøministeriet er blandt andet aktør i forbindelse med de kommende VVM undersøgelser. Derudover administrerer Miljøministeriet de landsplansdirektiver, som regulerer, hvor der kan udlægges nye erhvervsområder.

Økonomi- og Erhvervsministeriet

Økonomi- og Erhvervsministeriet har ansvaret for lov om erhvervsfremme, som blandt andet sætter rammerne for Vækstforums Sjællands arbejde.

Beskæftigelsesministeriet

Beskæftigelsesministeriet er blandt andet en aktør i forbindelse med at sikre et tilstrækkeligt arbejdsudbud.

Femern Bælt A/S

Femern Bælt A/S har til opgave for Transportministeriet at forestå det forberedende og udførende arbejde med at etablere en fast forbindelse over Femern Bælt mellem Danmark og Tyskland.

Vækstforum Sjælland

Vækstforum Sjælland har til opgave at skabe og udvikle rammerne for erhvervsudviklingen i Region Sjælland.

Vækstforum Sjællands formand er formanden for Regionsrådet i Region Sjælland. Derudover har Vækstforummet 19 medlemmer fra kommunerne på Sjælland og Lolland, Region Sjælland, erhvervslivet, viden- og uddannelsesinstitutioner, arbejdsgiver- og lønmodtagerorganisationer.

Femern Bælt Development

Fonden Femern Bælt Forum udspringer af en idékomité nedsat af Storstrøms Amt, som fra 1996 til 2006 arbejdede for at skabe interesse om en forbindelse over Femern. I 2006 blev amterne nedlagt, og idékomitéen fortsatte sit arbejde i en ikke- erhvervsdrivende fond. Fra og med 2009 er det en erhvervsdrivende fond.

Fonden vil være et ”udviklingsselskab”, der fungerer som ”one-door” for kommuner, erhvervsliv, jobcentre/Beskæftigelsesregionen, uddannelsesinstitutioner m.fl. i forhold til formidling af viden og information om Femern Bælt projektet og de udviklingsaktiviteter, der knytter sig til eller udspringer af projektet. Fondens formand er Svend Erik Hovmand. Medlemmerne er Lolland og Guldborgsund, de 6 sydligste kommuner på Sjælland, samt 1 medlem udpeget af hhv. LO og DI.

Femern Bælt Komite

Femern Bælt Komiteen blev etableret d. 30. oktober 2008. Komiteens medlemmer er formanden for Femern Bælt Development, regionsformanden for Region Sjælland, borgmesteren for Lolland Kommune samt 3 tyske medlemmer. Komiteen skal blandt andet tage stilling til den egentlige Femern Bælt Komité med hensyn til sammensætning og antal af medlemmer og fremtidige opgaver.

Femern Bælt Business Council

Femern Bælt Business Council er blevet til på initiativ af Dansk Industri og Handelskamrene i Hamburg og Lübeck. Femern Bælt Business Council har til opgave at følge og støtte processen i forbindelse med byggeriet af den faste forbindelse over Femern Bælt for at få skabt en vækstregion fra Nordtyskland til Sydsverige.

Femern - Forum Ostholstein

Fehmarnbelt-Forum er sammensat af forskellige regionale aktører, der diskuterer og arbejder med forskellige problemstillinger i forbindelse med projektet at etablere en fast forbindelse over Femern Bælt.

Beskæftigelsesregion Hovedstaden og Sjælland

Beskæftigelsesregion Hovedstaden & Sjælland koordinerer beskæftigelsesindsatsen i Østdanmark (Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm).

Region Sjælland

Region Sjælland har interesse i spørgsmål vedrørende beskæftigelse, erhvervsudvikling samt placering af byggepladser.

Erhvervsråd Lolland Falster

Erhvervsrådet opgave er at skabe optimale rammer for erhvervslivet på Lolland-Falster. Erhvervsrådet finansieres af medlemskontingenter fra virksomheder på Lolland og Falster, egen indtjening og tilskud fra Lolland og Guldborgsund Kommune.

Østdansk turisme

Østdansk Turisme er et regionalt turismeudviklingselskab i Region Sjælland.

Kommunale aktører i øvrigt

Udover Lolland kommune har resten af kommunerne i Region Sjælland og Hovedstaden en interesse i projektet. Det skyldes primært påvirkningen af arbejdsmarkedet i området. Dertil kommer, at byggepladser i forbindelse med byggeriet kan placeres overalt, hvor der er adgang til havet og de rette faciliteter i øvrigt.

Jobcentre

Jobcentrene i hele Region Sjælland har en stor opgave med opkvalificeringer mv., så udbuddet af arbejdskraft i byggeperioden kan matche efterspørgslen.

Arbejdsmarkedets parter

Arbejdsmarkedets partnere er vigtige aktører, blandt andet med hensyn til arbejdsvilkår og opkvalificeringer og bosætning.

3.2 Overvejelser om fremtidig organisering, masterplan mv.

Hvis mulighederne for udvikling og vækst ved byggeriet skal gribes, skal der være sikkerhed omkring, hvem der har ansvar for hvad. Det stiller krav til en handlekraftig og gennemtænkt organisering, der er i stand til at påvirke projektet mest muligt. Det er særligt relevant frem til vedtagelsen af anlægsloven, og herefter i selve anlægsfasen.

En hensigtsmæssig organisering af arbejdet er nødvendig uafhængigt af, om kommunen vælger en "Vent og se strategi" eller en "Aktiv strategi". Men samarbejdsparterne afhænger af det konkrete indsatsområde. Der er behov for meget samarbejde og koordination vedrørende beskæftigelse og erhvervsindsatsen i hele Region Sjælland og Danmark. I forbindelse med infrastrukturindsatsen er Guldborgsund, Lolland og staten de væsentligste aktører. Bosætningsstrategier skal afklares mellem Lolland Kommune, entreprenøren, bygherren og arbejdsmarkedets parter. Turismeeffekterne vedrører primært Lolland.

Tabel 2 Behov for koordination vedr. overordnede indsatsområder

Indsatsområde	Behov for koordinering
Arbejdsmarked	Meget højt
Erhvervsudvikling	Højt
Infrastruktur	Middel
Bosætning	Middel
Turisme	Lavt

Det vil være relevant at organisere projektet ud fra overvejelser om:

- Der skal være én indgang til kommunens Femern Bælt aktiviteter, både for privatpersoner, virksomheder og eksterne samarbejdspartner som f.eks. Femern Bælt A/S.
- Der skal være fokus på, at kommunens initiativer og aktiviteter bliver kommunikeret klart til de relevante aktører, herunder borgere og virksomheder på Lolland.
- Femern Bælt Development rolle, ansvar og kompetencer skal være klare, jf. nedenfor.
- Der skal være en koordineret beskæftigelsesindsats mellem kommunen, regionen, staten, jobcentre og arbejdsmarkedets partner.
- I forbindelse med erhvervsudviklingen skal det være klart, hvilke opgaver det regionale Vækstforum Sjælland, det lokale Erhvervsråd Lolland-Falster, Lolland Kommune og Femern Bælt Development løser.
- At der er (lokal-)politisk opbakning til organisationsstrukturen, og at andre kommuner, regionen mv. reelt inddrages og er med i processerne.
- At det er klart for borgere og virksomheder i kommunen, at Lolland Kommune er i spidsen for projektet fra lokal side.
- Organisationen skal have tilstrækkelig slagkraft til, at den kan stå for projektet.

Særligt om Femern Bælt Developments rolle

Set fra Lollands Kommunes side kan det være relevant at overveje, hvordan man bedst udnytter Femern Bælt Forum. Skal det være et udviklingselskab, der arbejder for at fremme den langsigtede udvikling af regionen og primært formidler viden og samarbejde, som primært fokuserer på udvikling indenfor lokalt funderede emner som turisme og bosætning? Eller skal Femern Bælt Development styrkes og have en overordnet, koordinerende rolle i forhold til hele processen for Lolland Kommune og dermed være et mere politisk organ, der spiller den centrale rolle i forberedelsen og gennemførelsen af hele projektet med henblik på, at Lolland Kommune får mest muligt ud af det?

Uanset om man vælger den ene eller den anden tilgang, er det vigtigt, at der kommer klarhed over, hvad Femern Bælt Forums rolle er. Selvom der er en sammenhæng mellem den langsigtede udvikling af regionen og Lollands Kommunes interesser, er der brug for, at det er klart for alle (både eksterne og interne), hvad Femern Bælt Forums rolle er.

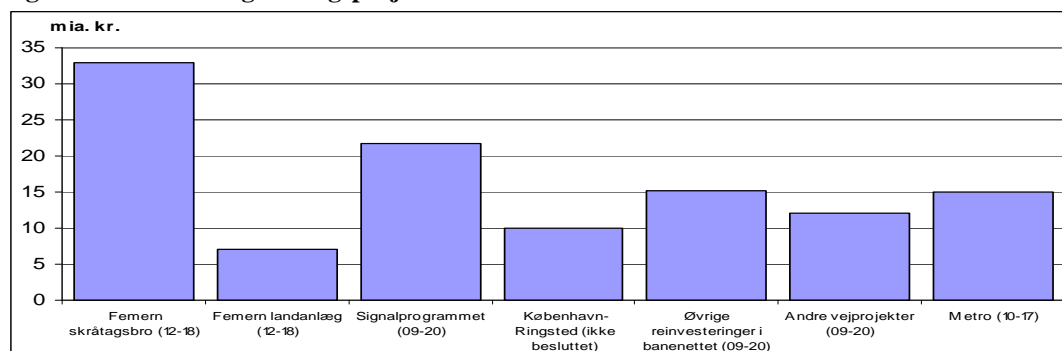
4. EFTERSPØRGSEL EFTER ARBEJDSKRAFT

Effekterne af Femern Bælt byggeriet for Lollands og Region Sjællands arbejdsmarked og virksomheder er analyseret i mange rapporter over de seneste 10 år. Alene i 2008 er der udarbejdet 4-5 konsulentrapporter om arbejdsmarkedet og virksomheder. Rapporterne er bestilt af 4-5 forskellige offentlige interessenter - dette illustrerer i sig selv behovet for bedre koordinering mellem de mange aktører, jf. kapitel 3.

Byggeriet af den faste forbindelse over Femern Bælt er et af Europas største infrastrukturprojekter. Udover selve forbindelsen er der tale om opgradering af de danske landanlæg. Det omhandler en elektrificering af jernbanestrækningen mellem Ringsted og Rødby, udbygning af jernbanen til dobbeltspor mellem Vordingborg og Rødby og miljømæssige tiltag på motorvejsstrækningen Saks-købing-Rødby i fornødent omfang.

Effekterne af byggeriet rækker langt ud over Lolland, da arbejdsmarkedet og virksomheder i hele Region Sjælland vil blive berørt af byggefasen. Byggeriet af Femern forbindelsen forventes at finde sted i perioden 2012-2018. I den samme periode skal byggeriet kæmpe om den regionale arbejdskraft med andre store offentlige projekter som f.eks. Metro Cityringen og signalprogrammet, jf. figur 1. Derudover skal der på den nordlige del af Falster bygges et nyt lukket fængsel til ca. 1 mia. kr.

Figur 1 Store offentlige anlægsprojekter



Kilde: Transportministeriet 2009

Uden yderligere initiativer fra statslig, regional eller lokal side vil arbejdsudbuddet på Lolland og Region Sjælland være presset i byggeperioden. Efterspørgslen i forbindelse med Femern Byggeriet er i høj grad afhængig af de beslutninger, som de valgte entreprenørkonsortier træffer med hensyn til placering af byggepladser og brug af udenlandsk arbejdskraft. Men der vil, som det fremgår af figur 1, være massiv efterspørgsel i forbindelse med de samlede infrastrukturprojekter i Danmark de kommende 10 til 15 år.

At det samlede antal arbejdspladser på Lolland i forbindelse med Femern Bælt byggeriet ikke kendes endnu ændrer ikke ved, at byggefasen vil få store konsekvenser for Lolland. Der skal bruges jord- og betonarbejdere, smede, svejsere, kranførere mv. på Lolland, uanset valg af entreprenør og placeringen af byggepladser. Usikkerheden skal derfor ikke bremse, at der allerede i dag foretages en koordineret arbejdsmarkedspolitisk indsats i hele Region Sjælland.

4.1 Direkte efterspørgsel efter arbejdskraft

Arbejdskraftbehovet i forbindelse med anlæggelsen af en fast forbindelse over Femern Bælt kan opdeles i direkte effekter i forbindelse med anlægget af selve den faste forbindelse, indirekte effekter for underleverandører til byggeriet samt afledte effekter som følge af øget forbrug i f.eks. detailhandlen.

Hidtidige undersøgelser af efterspørgsel efter arbejdskraft

På Transportministeriets og Femern Bælt A/S hjemmeside opgøres de beskæftigelsesmæssige konsekvenser til 44.000 til 66.000 i alt, svarende til ca. 6.000 til 9.000 gennemsnitligt årligt i byggeperioden fra 2012 til 2018. I Beskæftigelsesregionens rapport for Beskæftigelsesregion Hovedstaden og Sjælland opgøres de til ca. 2.000 til 5.000 på dansk område, svarende til ca. 300 til 700 gennemsnitligt årligt. Disse forskelle giver anledning til frustration og vanskeligheder blandt interessenter med hensyn til størrelsesordenen af projektet, samt hvilke politiktiltag som er nødvendige.

Forskellene i skønnene skyldes kort fortalt, at Beskæftigelsesregionens skøn kun inkluderer de direkte beskæftigelsesmæssige effekter på dansk jord, mens tallet på Transportministeriets hjemmeside inkluderer både direkte, indirekte og afledte beskæftigelsesmæssige konsekvenser i både Danmark og andre lande. Derved vil tallet på Transportministeriets hjemmeside naturligt være væsentligt større. Men en stor del af beskæftigelseseffekten på Transportministeriets hjemmeside kan tilskrives arbejde udført i udlandet med lille indflydelse på Lolland eller resten af Danmark.

Direkte beskæftigelseseffekter på Lolland i vent og se strategien

I dag er det besluttet, at der skal bygges enten en bro eller en tunnel. Det vil uafhængigt af den tekniske løsning samt entreprenørens placering med hensyn til byggepladser skabe arbejde på Lolland.

Der skal være en arbejdshavn på Lolland med tilhørende lagerbygninger, faciliteter til bygherreorganisationen. Dertil kommer smede og svejsere mv., som arbejder med at samle de enkelte dele til den faste forbindelse, arbejdere til betalingsanlæg, der skal foretages udgravninger og arbejde i forbindelse med landanlæg (motorvej og jernbaneopgraderinger) osv. Disse processer skønnes, at give anledning til i størrelsesordenen gennemsnitligt 500 mandårs arbejde på Lolland, hvilket omtrent svarer til Beskæftigelsesregionens skøn.

Entreprenører kan principielt set placere arbejdspladser alle steder i verden, hvor der er adgang til en havn med de rette faciliteter. I forbindelse med konstruktionen af Øresundsbroen blev stålet f.eks. produceret i Karlskrona i Sverige og Cadiz i Spanien.

Direkte beskæftigelseseffekter på Lolland i den aktive strategi

I den aktive strategi antages det, at kommunen tiltrækker en byggeplads. Det skønnes med stor usikkerhed, at en decideret byggeplads giver anledning til i størrelsesordenen 500 direkte arbejdspladser. Lolland Kommune kan således fordoble de direkte beskæftigelsesmæssige konsekvenser til 1.000 arbejdspladser, såfremt kommunen tiltrækker en decideret byggeplads. Usikkerheden skyldes blandt andet, at det på nuværende tidspunkt er usikkert, hvordan entreprisen deles op.

Realistisk set kan Lolland Kommune dog højst forvente at kunne tiltrække én decideret byggeplads. Det skyldes blandt andet, at byggepladser kræver direkte adgang til vand, og kystlinien i reservationsområdet sandsynligvis kun kan rumme en decideret byggeplads.

Tiltrækning af byggepladser på Lolland

Tiltrækning af en decideret byggeplads på Lolland afhænger af, om byggepladserne i lokalområdet er konkurrencedygtige i forhold til udlandet. Lolland Kommune arbejder med en placering for byggepladser på et reservationsområde umiddelbart øst for den nuværende Rødby Havn, jf. Figur 2.

Figur 2 Reservationsområde til byggepladser i Lolland Kommune

Kilde: Lolland og Femern Bælt Broen

I Lollands kommunes rapport "Lolland og Femern Bælt Broen" fremgår, at der i Regionplan 2005 for Storstrøms Amt og efterfølgende landsplansdirektiv er foretaget reservation af arealer øst for Rødbyhavn til broens landfæste samt landanlæg, terminalanlæg og midlertidige fabrikationsarbejdspladser.

Nedenstående er en gennemgang af faktorer, som kan være vigtige i entreprenørens beslutning om lokaliseringen af byggepladser på reservationsområdet.

Nærheden til den faste forbindelse og lønninger

Placering af byggepladser på reservationsområdet sparer entreprenøren for transportudgifter. Lønningerne er imidlertid højere i Danmark end f.eks. Polen. Ekspertter i branchen vurderer, at timelønningerne er ca. dobbelt så høje i Danmark som i Polen i dag.

Dertil kommer, at skatteaftalen fra marts 2009 begrænser fradraget for rejseudgifter i forbindelse med arbejde fra 1. januar 2010. Ifølge Dansk Byggeri vil en

arbejder miste ca. 35.000 kr., såfremt arbejderen er udstationeret 220 dage om året. Skatteudspillet vil derfor sandsynligvis øge før skat lønningerne i Danmark, hvilket vil begrænse konkurrenceevnen af danske arbejdspladser.

Overtagelse af arealer

Anlæggelsen af den faste forbindelse over Femern Bælt adskiller sig fra Øresundsbyggeriet ved, at der er mange jordejere i området. Med projekteringsloven kan der indgås frivillige aftaler med jordejere, som bliver påvirket af linieføringen og landanlæg. Den konkrete linieføring kendes imidlertid først i 2012.

Byggepladser på reservationsområdet vil imidlertid påvirke langt flere jordejere end selve linieføringen. Der vil som nævnt først være en afklaring af antallet af byggepladser i nærområdet, når entreprenøren er valgt i 2012. Derfor vil der indtil 2012 være usikkerhed om, hvor stor en del af jordejerne på reservationsområdet, som påvirkes af byggeriet.

Det er væsentligt, at Lolland Kommune, staten og berørte jordejere indgår i en tæt dialog. Jordejerne skal have sikkerhed for, hvad der sker, såfremt deres grunde berøres, og entreprenøren skal have sikkerhed for, at jordejernes forhold er afklarede på byggepladserne i området.

Fantombyggepladser og kontakt med bygherre og entreprenører

Sandsynligheden, for at Lolland kan tiltrække en arbejdsplads, øges, såfremt der udarbejdes såkaldte fantombyggepladser. Det vil sige sikrer, at plangrundlaget er på plads, at der er tilstrækkelige el, gas, vand og el forhold, beskriver hvilke krav der er til støv, forurening, støj mv., ejerforhold på grunden er ordnede mv. Det vil sige, at kommunen viser entreprenører, at der er styr på tingene, og i det hele taget fremstår så attraktiv som muligt.

Bosætningsmuligheder

Der skal være muligheder for bosætning af arbejderne enten i camps, skurvogne, ledige boliger eller andet. Der vurderes gode bosætningsmuligheder på Lolland. Bosætningen er nærmere beskrevet i kapitel 6.

Konkurrenternes styrke

Sandsynligheden for byggepladser på Lolland afhænger naturligvis af konkurrenternes styrke. Det kunne være relevant for Lolland at kigge på, hvad andre kommuner har gjort for at tiltrække byggepladser. Entreprenørkonsortierne vil kigge på byggepladserne i Danmark og resten af verden. I Danmark kunne byggepladser f.eks. ligge i Nyborg eller Nordhavn, hvor der er arealer til rådighed. Sandsynligheden for byggepladser på Nordhavn formindskes dog af kommunens og statens ønsker om udvikling af bydelen.

4.2 Indirekte og afledte beskæftigelseseffekter på Lolland

De indirekte effekter for Lolland består af underleverancer til byggeriet. De afledte beskæftigelsesmæssige konsekvenser af den faste forbindelse skyldes den aktivitetsstigning, som et øget forbrug giver anledning til blandt andet i form af efterspørgsel i lokale detailhandelsvirksomheder, catering bureauer, leverancer fra lokale virksomheder osv.

De afledte (inducerede) effekter afhænger af den samlede aktivitet i området, herunder antallet af udefra kommende arbejdere, som skal bosættes på Lolland. Størrelsen af de afledte beskæftigelsesmæssige effekter som følge af højere forbrug er forbundet med stor usikkerhed. På grund af den store usikkerhed omkring de afledte effekter skønnes der ikke over størrelsen her.

Indirekte beskæftigelsesmæssige effekter i vent og se strategien

De indirekte beskæftigelsesmæssige konsekvenser i Beskæftigelsesregionens analyse er beregnet med udgangspunkt i en entreprenørs vurdering af, hvad der er brug for af leverancer. I Beskæftigelsesregionens analyse antages det som nævnt, at byggepladser placeres i udlandet.

Tabel 3 Gennemsnitlige indirekte årlige beskæftigelsesmæssige konsekvenser af Femern byggeriet, mandår

	Bro - Beskæftigelsesregionen	Tunnel - Beskæftigelsesregionen
I Danmark	700-1.300 ¹	300
I lokalområdet²	110-170	80

Note 1: Beskæftigelsesregionens skøn er inklusiv de inddirekte effekter af landanlæg.

Note 2: Lokalområdet er defineret som Lolland, Guldborgsund, Vordingborg og Næstved kommune i Beskæftigelsesregionens analyse, mens det i Storstrøms Amts analyse ikke er nærmere defineret, hvad der forstås ved den nærliggende region.

I det scenarium, hvor der bygges en bro, skønner Beskæftigelsesregionen de største regionale konsekvenser, mens de laveste beskæftigelsesmæssige konsekvenser skønnes i scenariet med en tunnel. I lokalområdet skønner Beskæftigelsesregionen, at de beskæftigelsesmæssige konsekvenser vil være i størrelsesordenen 80-170 mandår årligt. I hele Danmark vil de beskæftigelsesmæssige konsekvenser være i størrelsesordenen ca. 300 til 1.300 mandår årligt.

De indirekte effekter beskæftigelsesmæssige effekter består i høj grad af leverancer fra rådgivningsvirksomheder (ingeniører), cement, metal og anlægsvirksomhed.

Beregningen af de indirekte beskæftigelsesmæssige effekter forudsætter, at brancherne er fuldt afhængige af aktiviteten. Hvis den øgede efterspørgsel for-

trænger anden produktion, bliver de afledte beskæftigelsesmæssige effekter lavere.

Indirekte beskæftigelsesmæssige effekter i den aktive strategi

De indirekte beskæftigelsesmæssige effekter i den aktive strategi vil være større end i vent og se strategien, da Lolland virksomheder også kan være underleverandører til byggepladsen. Størrelsesordenen afhænger af, hvilke byggepladser som placeres på Lolland. Derudover afhænger de af Lollands virksomheder konkurrenceevne i forhold til øvrige danske og udenlandske virksomheder. Usikkerheden taget i betragtning er der ikke foretaget et skøn over de indirekte beskæftigelsesmæssige konsekvenser i den aktive strategi.

5 HVORDAN HØSTES DE ØKONOMISKE GEVINSTER VED BYGGEFASEN?

De økonomiske konsekvenser ved byggefasen afhænger i høj grad af:

- Har Lolland og Region Sjælland den nødvendige arbejdskraft til at håndtere de store byggeprojekter?
- Den udenlandske arbejdskraft på Lolland
- Vil lønninger og priser stige og forværre konkurrenceevnen?
- Offentlige forhold
- Planloven
- Erhvervsudvikling

Det er afgørende for de økonomiske konsekvenser af byggeriet, hvor mange arbejdspladser, som kommer på Lolland. Arbejdspladser vil skabe positive økonomiske konsekvenser som følge af højere efterspørgsel efter varer, tjenesteydelser og arbejdskraft.

Af negative konsekvenser af en stigning i arbejdskraften kan nævnes en risiko for uholdbare lønstigninger og udfordringer for små og mellemstore virksomheder. Det vurderes, at der i den aktive strategi vil være en begrænset risiko for lønstigninger på Lolland. Men risikoen for lønstigninger skyldes det samlede anlægsarbejde, som skal finde sted i perioden. På et internationalt arbejdsmarked vil det samlede antal arbejdspladser på Lolland imidlertid ikke have den store betydning for risikoen for lønstigninger.

Risikoen for at de offentlige budgetter påvirkes negativt er størst i den aktive strategi, men mulighederne for en forbedring af de offentlige budgetter maksimeres også i den aktive strategi.

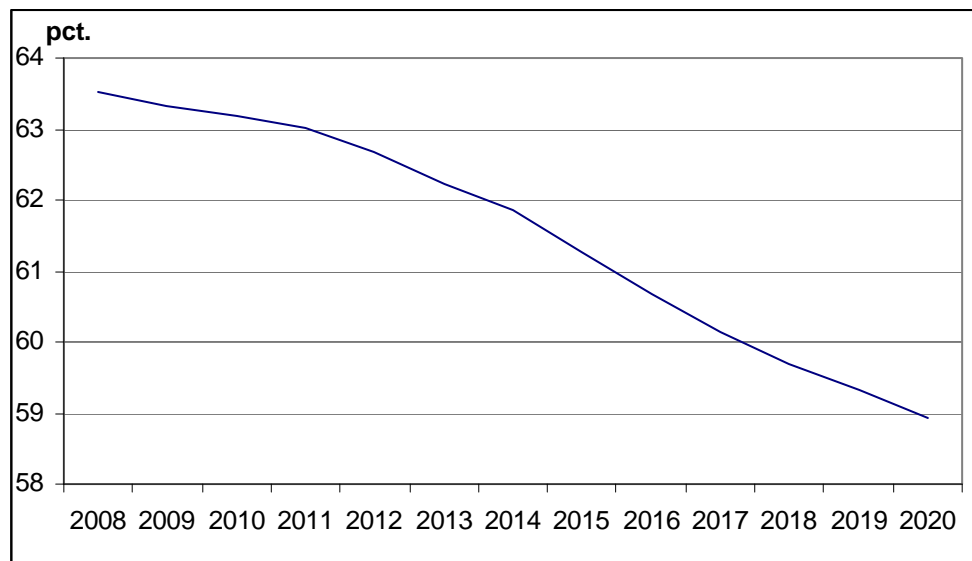
Erhvervsstrukturen kan ændres på Lolland i forbindelse med byggeriet af den faste forbindelse og ikke mindst, når den faste forbindelse står klar. I den aktive strategi vurderes det, at der vil komme større og mere specialiserede virksomheder allerede i byggefasen. Det vil imidlertid være en udvikling, som vil forekomme på sigt.

5.1 Arbejdsstyrken i byggeperioden

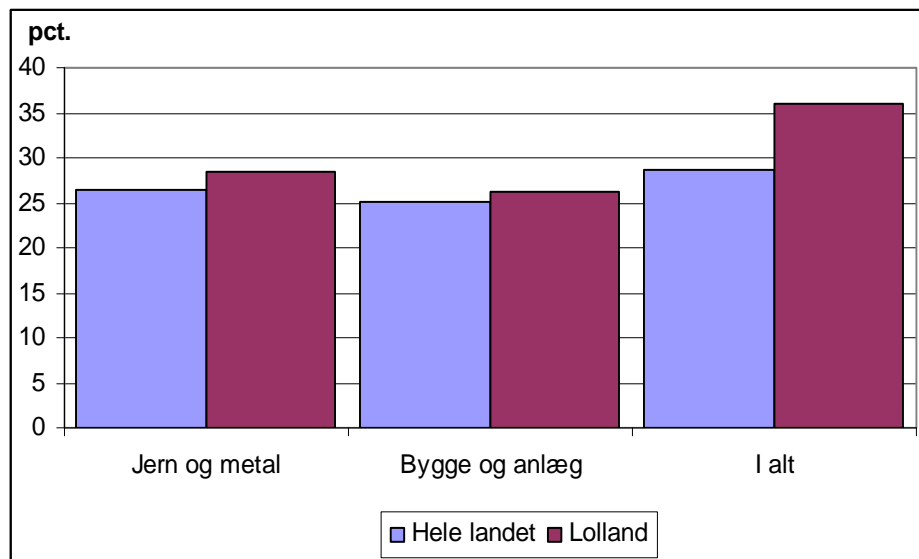
Arbejdsstyrken til byggeriet og virksomheder på Lolland vil komme fra Lolland, Region Sjælland samt resten af Danmark og udlandet.

Befolkningsprognoser viser, at byggeperioden falder sammen med en periode, hvor arbejdsudbuddet på Lolland og Danmark generelt bliver meget presset. Figur 3 viser Danmarks Statistiks fremskrivning af befolkningen mellem 18 og 67 år på Lolland i byggeperioden, som andel af Lollands samlede befolkning.

Figur 3 Befolkning på Lolland mellem 18 og 67 år, pct. af samlet befolkning



Som det fremgår af figuren vil arbejdsstyrken på Lolland i byggeperioden alt andet lige reduceres. I 2008 er ca. 63,5 pct. af den samlede befolkning på Lolland mellem 18 og 67 år. Det tilsvarende tal i 2020 er ca. 59 pct. Den samme overordnede udvikling ser man i Region Sjælland og resten af Danmark, men udviklingen er mere markant på Lolland. Ca. 35 pct. af arbejdsstyrken på Lolland er mere end 50 år, jf. figur 4. Det tilsvarende tal på landsbasis er ca. 28 pct. I brancherne Jern og metal og Bygge og anlæg er antallet af ældre på Lolland imidlertid kun lidt højere end landsgennemsnittet.

Figur 4 Beskæftigede over 50 år, pct. af samlet*Mangel på faglærte, men mange ufaglærte*

Mere detaljerede fremskrivninger af arbejdsudbuddet tegner et billede af, at der er betydelige forskelle mellem arbejdsudbuddet fordelt på brancher. En detaljeret fremskrivning af arbejdsudbuddet på det regionale arbejdsmarked i byggeperioden er senest fremlagt i Beskæftigelsesregionens rapport for beskæftigelsesregion Hovedstaden og Sjælland i oktober 2008.

I rapporten vurderes, at der vil være en relativt stor ledighed for ikke faglærte på 13.700 til 17.100 i Region Sjælland i byggeperioden. Der vil derfor være rigeligt med ufaglærte arbejdere i forhold til brobyggeriet.

I stort set alle øvrige brancher, som skal anvendes i forbindelse med byggeriet af en bro eller en tunnel, forventer Beskæftigelsesregionen, at der vil være mangel på faglærte arbejdere i Region Hovedstaden og Region Sjælland i øvrigt i 2016.

De kortsigtede konjunkturer er forværret markant, siden Beskæftigelsesregionens analyse blev fremlagt. Regeringens langsigtede prognoser er imidlertid kun ændret marginalt som følge af finanskrisen. Den seneste udvikling ændrer således ikke på et billede af, at der vil være relativ stor ledighed blandt ikke faglærte i regionen, mens arbejdsmarkedet for faglærte og folk med højere uddannelser vil være presset i byggeperioden.

Arbejdsudbuddet påvirkes af infrastruktur

Opgraderingerne af jernbanekapaciteten fra Ringsted til Rødby giver mulighed for hurtigere og bedre togforbindelser mellem Sjælland og Lolland. Opgraderin-

gen af motorvejsstrækningen fra Sakskøbing til Rødby kan yderligere øge mobiliteten mellem Sjælland og Lolland.

Opgraderingerne forventes imidlertid først færdiggjort omkring åbningen af den faste forbindelse. De vil derfor øge mobiliteten på længere sigt, men kun have en begrænset betydning for arbejdsudbuddet i anlægsfasen.

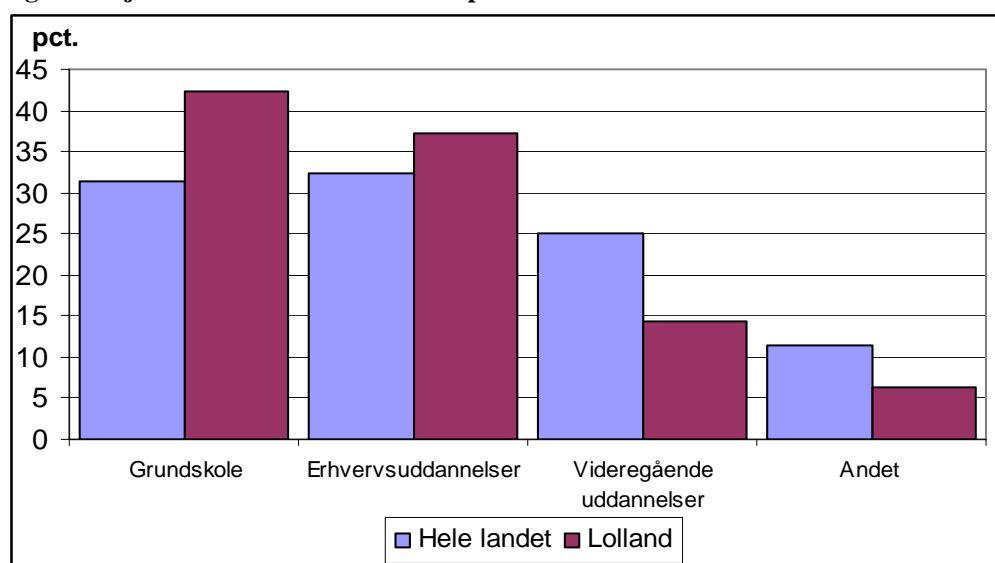
Arbejdet ved byggeriet kan være en uddannelsesmæssig løftestang for Lolland
Uanset placering af byggepladser vil der skulle bruges svejsere, smedere, mekanikere, VVS, ingeniører osv. på Lolland. Det er sandsynligt, at en stor del af arbejdet i Danmark vil blive løst af udenlandske arbejdere, som er specialuddannede og har store byggeprojekter som livsstil.

Men entreprenøren vil ligeledes ansætte lokal og regional arbejdskraft, såfremt de har de rigtige kvalifikationer, og med alle de store infrastrukturprojekter vil der være rigelig efterspørgsel efter faglært arbejdskraft og ingeniører mv. i byggeperioden.

Befolkningen på Lolland har et relativt lavt uddannelsesniveau i forhold til resten af landet. En stigning i efterspørgslen efter arbejdskraften på Lolland kan virke som en løftestang for kommunen, som dels tiltrækker uddannede personer, dels opkvalificerer den nuværende arbejdsstyrke.

Figur 5 viser, at over 42 pct. af befolkningen i alderen 15-69 år på Lolland har grundskolen som det højeste uddannelsesniveau.

Figur 5 Højeste fuldførte uddannelse for personer i alderen 15-69



Kommunen og regionen arbejder med at opkvalificere arbejdskraften i området, så den matcher efterspørgslen efter arbejdskraft til de store infrastrukturprojekter. Antallet af arbejdspladser på Lolland vil være usikkert indtil 2012. Men det samlede antal byggeprojekter de kommende 10-15 år taget i betragtning (signalprogrammet, Femern, Metro byggeriet osv.) vil der komme en stor efterspørgsel efter arbejdere med erhvervsfaglige uddannelser.

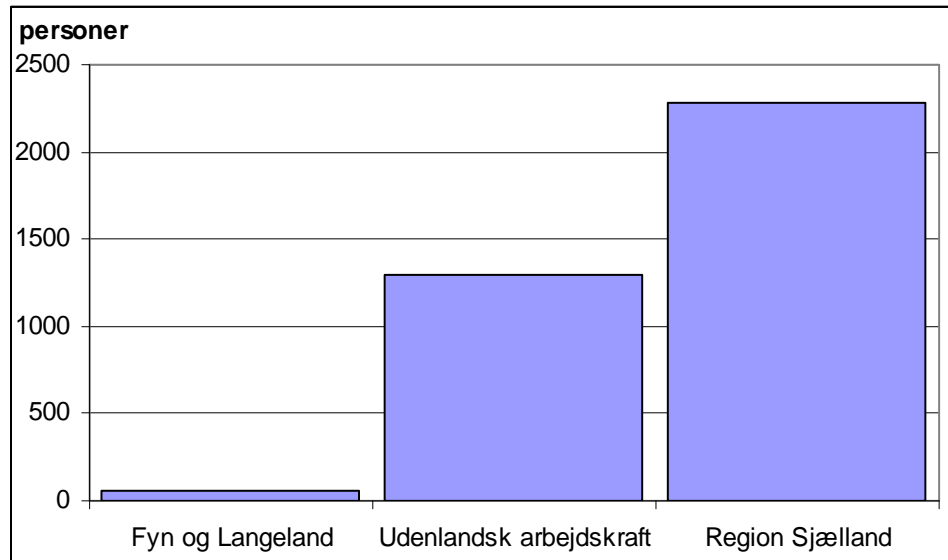
Beskæftigelsesindsatsen bør blandt andet fokusere på at motivere unge til at gennemføre en erhvervsfaglig uddannelse indenfor bygge og anlægsbranchen. Anbefalinger til arbejdsmarkedspolitiske tiltag er detaljeret beskrevet i Arbejdsmarkedsrådet (2005) og Beskæftigelsesregionen (2008).

Ufaglærte gøres arbejdsmarkedsklare

Lolland og Region Sjælland har som nævnt en stor gruppe ufaglærte. Der vil som nævnt være efterspørgsel efter arbejdskraft i brancher som detailhandel, restauration, rengøring mv. Derudover vil de ufaglærte kunne opkvalificeres til at håndtere arbejde direkte i forbindelse med byggeriet. Der vil i disse brancher være særlig gode muligheder for beskæftigelse for gruppen af ufaglærte. Den arbejdsmarkedspolitiske indsats bør fokusere på at gøre gruppen af ufaglærte arbejdsmarkedsparete blandt andet igennem AMU-kurser. Mulige initiativer er beskrevet i Beskæftigelsesregionen (2008).

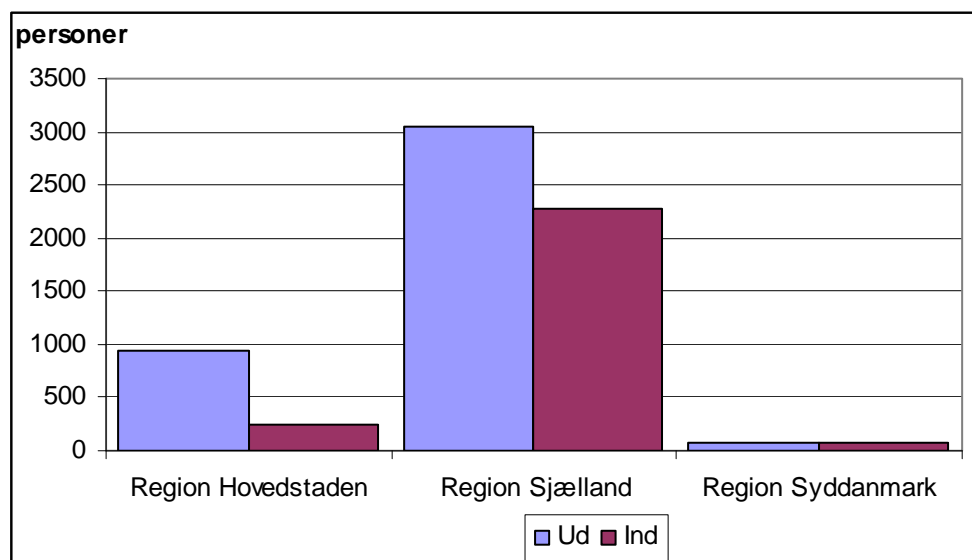
Pendlingen kan vendes

Ifølge Danmarks Statistisk opgørelser er der ca. 2.300 personer, som dagligt pendler fra den øvrige del af Region Sjælland til Lolland Kommune. Derimod er der kun 57 pendlere fra Fyn og 6 ud af Langelands ca. 14.000 borgere pendler dagligt til Lolland, jf. figur 6.

Figur 6 Oprindelsesområde for Lollands arbejdskraft, 2007

Kilde: Danmarks Statistik og New Insight Tiltrækning og fastholdelse af udenlandsk arbejdskraft i Lolland og Guldborgsund Kommuner, oktober 2008.

Nettopendlingen til Lolland er i dag negativ. Figur 7 viser, at ca. 1.000 personer pendler til Region Hovedstaden fra Lolland, mens pendlingen den modsatte vej kun er ca. 250 personer. Der er et nettopendlingsunderskud til Region Sjælland på ca. 800, mens pendlingen i begge retninger til Region Syddanmark er ubetydelig. Samlet set har Lolland Kommune et pendlingsunderskud på ca. 1.500 personer.

Figur 7 Pendling ud og ind af Lolland, 2007

Femern Bælt byggeriet vender isoleret set ikke nettopendlingen i byggeperioden, men (netto)-pendling til kommunen vil kunne øge arbejdsudbuddet lokalt og modvirke evt. flaskehalse. Effekten på nettopendlingen af det samlede infrastrukturarbejde kan dog være både positiv og negativ. Såfremt der ikke anlægges egentlige byggepladser på Lolland, vil beskæftigelseseffekten af Femern Bælt byggeriet på Lolland være relativt begrænset i forhold til de øvrige infrastrukturprojekter i Danmark.

5.2 Gode erfaringer med udenlandsk arbejdskraft på Lolland

Erfaringer fra tidligere broprojekter viser, at entreprenøren i høj grad vil anvende udenlandsk arbejdskraft, som har brobyggeri som livsstil. Men der vil komme et pres på lokale virksomheder, som følge af afgang af arbejdskraft til byggeriet eller erhverv, som skal servicere byggeriet.

New Insight har i oktober 2008 analyseret erfaringer med udenlandsk arbejdskraft på Lolland og Guldborgsund. Undersøgelsen var baseret på interview med 200 lokale virksomheder samt udenlandske medarbejdere, uddannelsesinstitutioner, virksomheder, rekrutteringsfirmaer mv.

Undersøgelsen viste, at det primært er inden for landbrug bygge- og anlægsbranchen samt fremstillingsvirksomhed, at udenlandsk arbejdskraft ansættes. En årsag til at det netop er disse brancher, der ansætter udlændinge, er at jobbene i brancherne kun kræver få dansk kundskaber. Manglende sprogkundskaber er samtidig den vigtigste barriere for at virksomhederne ikke ansætter udenlandsk arbejdskraft.

New Insight finder, at mellem 2,2 og 3,5 pct. af de beskæftigede på Lolland Falster er udenlandsk arbejdskraft, som kommer til Danmark for at arbejde. Flygtninge og indvandrere medregnes ikke i denne opgørelse. Det svarer til mellem 1.000 og 1.600 personer. Det er primært tyskere og polakker, som kommer til Danmark for at arbejde. Undersøgelsen viste endvidere, at den udenlandske arbejdskraft kun i begrænset omfang involverer sig i det lokale samfund. De fleste har familie i hjemlandet, og familien er hovedårsagen til, at de ikke vil bosætte sig i kommunen.

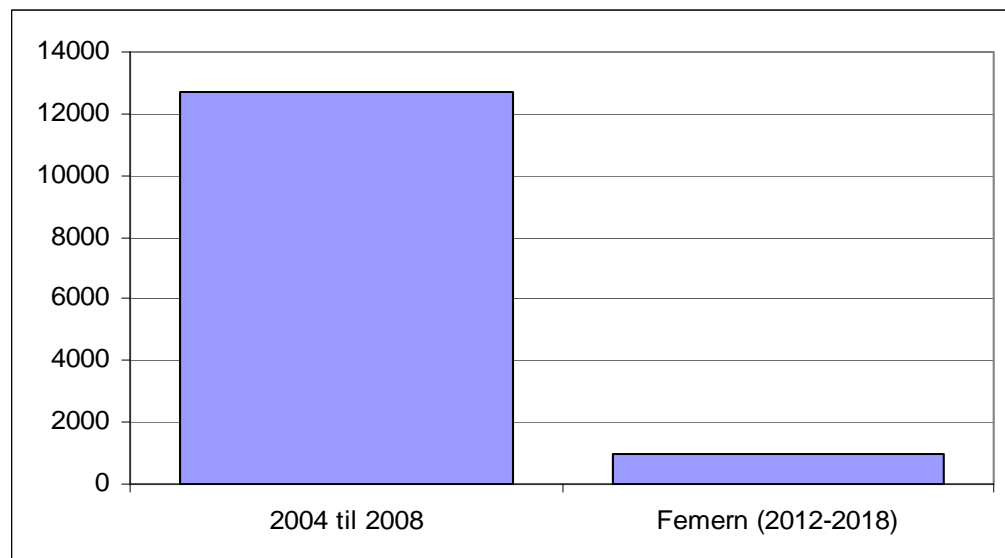
Det vurderes derfor, at der er gode muligheder for at begrænse flaskehalsproblemer på Lolland ved at ansætte udenlandsk arbejdskraft. Det gør sig specielt gældende i store virksomheder. Der er dog en udfordring i forbindelse med små og mellemstore virksomheder, som er fundamentet for virksomhedsstrukturen på Lolland. Disse virksomheder kan have vanskeligere ved at integrere udenlandsk arbejdskraft end større virksomheder, der allerede i dag har en international profil.

5.3 Flaskehalse i byggeperioden

Figur 8 viser reduktionen i ledigheden i Region Sjælland siden 2004 sammenlignet med en skønnet direkte beskæftigelsesmæssig effekt på 1.000 arbejdere for det regionale arbejdsmarked ved anlæggelsen af en fast forbindelse over Femern. En beskæftigelsesmæssig effekt på 1.000 arbejdere svarer til en situation med en byggeplads på Lolland, som kan opnås i den aktive strategi. En direkte beskæftigelseseffekt på 1.000 arbejdere fra Region Sjælland svarer til ca. ¼ pct. af arbejdsstyrken i regionen.

I perioden fra 2004 er ledigheden i Region Sjælland reduceret med ca. 13.000, uden, at det har ført til markant lønpres.

Figur 8 Reduktion i ledighed 2004-2008 og samlet beskæftigelsesmæssig effekt ved anlæggelsen af en fast forbindelse over Femern i Region Sjælland



Kilde: Danmarks Statistik og egne beregninger

Figur 8 giver et fingerpeg om, at de direkte beskæftigelsesmæssige effekter som følge af lokale byggepladser generelt set ikke vil føre til overophedning og lønpres på det regionale arbejdsmarked. Det skyldes, at der vil kunne tiltrækkes arbejdskraft fra det meste af verden.

Det bemærkes dog, at antallet af arbejdspladser i Lolland stadig er forbundet med stor usikkerhed. Figuren giver imidlertid et fingerpeg om, at selv hvis de samlede beskæftigelsesmæssige konsekvenser skulle blive markant større, kan byggefasen gennemføres uden et større pres på de lokale virksomheders konkurrenceevne. Både udenlandsk arbejdskraft og personer fra den øvrige del af Danmark vil blive tiltrukket af nye muligheder.

Omfanget af de samlede danske infrastrukturprojekter i perioden giver imidlertid anledning til bekymring for flaskehalse. Der vil være behov for statslige og regionale initiativer for at øge arbejdsudbudet i perioden.

5.4 Offentlige forhold

En række offentlige udgifter og indtægter øges i byggefasen.

Infrastrukturen i området vil blive belastet i byggeperioden. Der skal ryddes op efter byggeområdet og camps. Dertil kommer, at bosatte arbejdere trækker på kommunale ydelser.

I modsat retning trækker, at flere arbejdere på Lolland vil øge skattegrundlaget for personskatterne, en stigning i grundpriserne vil øge grundlaget for jordskatterne osv. De udenlandske arbejders skattemæssige forhold er afgørende i denne sammenhæng.

De kommunale budgetter påvirkes mest i den aktive strategi. Risikoen for at de kommunale budgetter belastes negativt som følge af f.eks. infrastruktur investeringer er derfor også størst i den aktive strategi. Men mulighederne for forbedrede offentlige budgetter blandt andet som følge af højere skattegrundlag mv. er også størst i den aktive strategi.

De økonomiske konsekvenser for kommunens budgetter af byggeprojektet er ukendt de næste mange år. Det er dog vigtigt, at kommunen allerede ved anlægslovens vedtagelse i 2012 har et overblik over omfanget af konsekvenserne.

Påvirkningen af offentlige udgifter og indtægter vedrører både staten, Femern A/S, kommunen og regionen, men fordelingen mellem parterne er ikke klar.

I forbindelse med Storebæltsbyggeriet blev det lokale og regionale samfund forhold reguleret i en politisk aftale fra 1986. I Nyborg var der et havneområde med en betonfabrik. Området blev efter byggeriet rensset, og Nyborg købte det for en lav pris. Rensningen og den lave pris var en del af aftalen mellem den danske stat og Nyborg Kommune. Generelt blev alle forurenede grunde i Nyborg rensset med statslig finansiering.

I Korsør blev der i forbindelse med byggeriet etableret en betonfabrik. Efterfølgende blev området lavet om til et rekreativt område med strand, campingplads, hytter, legeplads og lystbådhavn. Stranden og havnen var en del af den politiske aftale mellem staten og Korsør fra 1986.

5.5 Planloven

Lolland Kommune solgte erhvervsarealer på i alt 500.000 kvadratmeter i 2007. Det er en prioritet for kommunen også fremover, at finde byggegrunde for erhvervsvirksomheder, der ønsker at lokalisere sig i området.

Arealer udlagt til byformål, herunder erhvervsområder, fremgår af regionplan 2005 for Storstrøms Amt. Regionplanen er efter amternes nedlæggelse i 2007 ophøjet til landsplandirektiv i lighed med de andre regionplaner.

Ifølge regionplanen skal nye erhvervsarealer placeres i byzone i eksisterende byer eller i direkte tilknytning hertil (dvs. de udpegede centerbyer). Byvæksten skal ifølge regionplanen altid ske inde fra den eksisterende by og udad.

Planloven giver en udfordring for Lolland Kommune i at finde egnede byggegrunde til erhvervsarealer. Den fulde økonomiske gevinst ved den faste forbindelse over Femern (både byggefasen og efterfølgende) opnås, hvis Lolland kan tiltrække virksomheder. Det vil imidlertid kræve, at der også fremover kan findes egnede byggegrunde til erhvervsvirksomheder.

Lolland kommune arbejder for, at ændre den gældende planlægning, så det f.eks. bliver muligt at udlægge nye erhvervsarealer langs motorvejene. Skal loven ændres skal kommunen aktivt i forbindelse med udarbejdelse af nye kommuneplaner søge Miljøcenter Roskilde om ophævelse af gældende regionplanretningslinjer.

5.6 Erhvervsstrukturen ændres på Lolland

Lollands virksomheder holdninger til anlægsfasen af Femern Bælt forbindelsen er analyseret i Rambøll Managements Virksomheds survey om de beskæftigelsesmæssige konsekvenser af Femern Bælt forbindelsen for 2008.

Rapporten viser, at ca. ¼ af Lollands virksomheder forventer, at etableringen af den faste forbindelse vil give anledning til nye ordrer. Det er især de mellemstore virksomheder, som forventer, at etableringen vil give anledning til nye ordrer. 1 ud af 10 virksomheder på Lolland forventer, at etableringen betyder, at nogle medarbejdere vil søge ansættelse ved byggeriet. Det er især bygge- og anlægssektoren, som forventer, at der vil miste arbejdere til byggeriet.

Lønnen i forbindelse med byggeriet af den faste forbindelse vil formentlig være højere end andre steder på Lolland. Der skønnes på den baggrund, at der vil være virksomheder på Lolland, som vil miste arbejdskraft til byggeriet.

På baggrund af Rambøll Managements survey kan det konkluderes, at der er begrænset fokus på Femern broen i lokale virksomheder. Det skal dog ses i sammenhæng med, at der er 3 år til, at byggeprocessen starter.

Det vurderes, at større virksomheder på Lolland kan erstatte den mistede arbejdskraft med udlændinge. Små og mellemstore virksomheder kan have vanskeligere ved at erstatte mistet arbejdskraft. Tabel 4 viser, at ca. 90 pct. af virksomheder i VVS, tømrer og bygge- og anlægsbranchen har mindre end 10 ansatte.

Tabel 4 Antal ansatte i virksomheder tømrer, VVS og bygge- og anlægsbranchen

Antal ansatte	Pct. af samlede virksomheder
0	63
1-4	18
5-9	11
10-19	5
20 og mere	3

Kilde: Experian virksomhedsdatabasen

Det kan give anledning til ændringer i virksomhedsstrukturen på Lolland, hvor små og mellemstore virksomheder erstattes af større virksomheder.

Gevinsterne i driftsfasen er dokumenteret i Copenhagen Economics (2004). I driftsfasen skyldes gevinsterne et større marked og højere konkurrence. Gevinsterne skal høstes ved større specialisering og større virksomheder. Lollands erhvervsstruktur vil derfor højst sandsynligt ændres med en højere andel af specialiserede større virksomheder. Denne udvikling vil starte i anlægsfasen og fortsatte i driftsfasen.

6. BOSÆTNING

Forskellige bosætningsstrategier vil have forskellig økonomisk betydning for Lolland. Bosatte arbejdere påvirker Lollands økonomi igennem f.eks. efterspørgsel i detailhandel samt kommunale udgifter til børnepasning og infrastruktur mv.

Lolland Kommune vil have vanskeligt ved at udarbejde konkrete bosætningsstrategier, indtil antallet af arbejdere er kendt i 2012. Konkrete modeller for bosætning afhænger blandt andet af:

- Antallet af arbejdspladser som bliver placeret på dansk grund
- Andelen af arbejdskraften som skal være bosiddende på Lolland
- Nationalitet, familiemæssig baggrund samt livsstil for arbejdskraften

Fokus for Lolland Kommune skal i de kommende år være at sikre ordentlige bosætningsforhold for arbejderne i Camps. Bosætningsstrategier skal afklares i samarbejde mellem entreprenørkonsortier, bygherrer, Lolland Kommune og lønmodtagerorganisationer.

Bosætningsstrategier er analyseret indenfor rammerne af de 2 scenarier (den aktive strategi og vent og se strategien).

Der er som nævnt betydelig usikkerhed omkring antallet af arbejdere, som skal bosættes i byggeperioden. Mobiliteten af arbejdskraften er steget de seneste år, og ledigheden er faldet. Blandt andet på den baggrund er det sandsynligt, at andelen af udenlandske arbejdere vil være større ved Femern Bælt byggeriet end ved tidligere store byggeprojekter. Baseret på interviews med eksperter i branchen vurderes det, at ca. 80 pct. af arbejderne på Lolland skal bosættes i lokalområdet. Bosætningen skal ske i nærområdet til arbejdspladsen. Det skønnes endvidere, at ca. ¼ vil have deres familie med.

NIRAS Konsulenterne skønner, at der skal bosættes ca. 600 arbejdere uden familie og ca. 200 arbejdere med familier, hvis der tiltrækkes en decideret byggeplads, og hhv. 300 arbejdere uden familie og 100 arbejdere med familie hvis der ikke tiltrækkes en byggeplads, jf. tabel 5.

Tabel 5 Skøn over omfanget af bosætning

Antal arbejdspladser	Andel bosatte, pct.	Antal bosatte	Uden familie	Med familie
Aktiv strategi	80	800	600	200
Vent og se strategi	80	400	300	100

Skønnet over bosatte arbejdere er forbundet med stor usikkerhed og kan kun give et fingerpeg om størrelsesordenen. Opdelingen på arbejdere med familie og uden familie skønnes vigtig, da deres bosætningsbehov alt andet lige vil være forskelligt.

Der er gode muligheder for bosætning i ledige boliger for funktionærer med familier i Lolland, mens størstedelen af arbejderne formentligt vil ønske bosætning sammen med øvrige arbejdere. Lalandia og nyopførte camps kan være en mulighed i denne sammenhæng.

Boks 1 Bosætning af arbejdere ved metro byggeriet

CASA (2003) foretog i perioden 2000 til 2003 en undersøgelse af bygningsarbejdere, som var ansat ved Københavns Metro. Af metrobyggeriets entreprenør COMETs ansatte var ca. ¾ danskere, ca. 22 pct. svenskere og ca. 4 pct. andre nationaliteter i maj 2000. Metrobyggernes gennemsnitsalder var 41 år, og ancienniteten som bygningsarbejder var i gennemsnit 16 år.

Blandt bygningsarbejdere ved metrobyggeriet boede 61 pct. i camp, mens de øvrige 39 pct. boede hjemme. Entreprenøren indkvarterede arbejderne i 2 camps og en campingplads. For camperne på metrobyggeriet havde camplivet for de flestes vedkommende været deres arbejdsliv igennem en årrække.

CASAs undersøgelse viste endvidere, at den typiske arbejder på Storebæltsbyggeriet, Øresundsbyggeriet samt Københavns metro havde en arbejdsdag på 10-12 timer med hårdt fysisk arbejde kombineret med friuger.

Byggearbejdere på Lolland

Erfaringerne fra de seneste store byggeprojekter tyder på, at langt størstedelen af bosatte arbejdere på Lolland formentligt vil komme uden familie, mens kun et mindretal vil have familien med. Længden af arbejdsdagen taget i betragtning vil det ikke være relevant med bosætning langt fra arbejdspladsen. Det vil på den baggrund være naturligt, at størstedelen af arbejderne indkvarteres sammen i et område tæt på byggepladsen. Det kan f.eks. være i en nyopført camp.

Femern Bælt byggeriet adskiller sig fra byggeprojekterne i København (Metro og Øresund) ved, at det ligger i et udkantsområde med ledige boliger. Derfor vil der være gode muligheder for at overveje bosætning af en del af arbejderne i

ledige boliger eller Lalandia. Det vil formentligt især være relevant for arbejdere, som kommer med deres familie og skal bosættes i en længere årrække.

6.1 Bosætning af arbejdere uden familie

I størrelsesordenen 300 til 600 arbejdere gennemsnitligt årligt uden familie skal bosættes i nærområdet til byggeriet. Arbejdernes lange arbejdsdage taget i betragtning, kan der peges på 2 bosætningsmuligheder for denne gruppe.

Camps

Camps er blevet anvendt i forbindelse med alle de store danske byggeprojekter. Tabel 6 viser, at der typisk har været 150 til 400 personer bosat i camps. Forholdet for arbejdere i Camps i forbindelse med store byggeprojekter er detaljeret analyseret i, (CASA 2003).

Tabel 5 Camps ved danske infrastrukturprojekter

Projekt	Entreprise	Konsortium	Væsentligste entreprenører	Størrelse	Placering
Storebælt	Vestbro	ESG	Højgård § Schultz	300	Nyborg
	Højbro	GBC	Phil og Søn	400/200	Hals- skov/Kalundborg
	Tunnel	MT Group	Monberg og Thorsen	300	Halskov
Øresund kyst- kyst	Sænketun- nel	ØTC	Phil og Søn	250	Uganda- vej/Nordhavn
	Kunstige øer	ØMJV	Per Årsleff	200	Christianshavn
	Højbro	Sund Link	Monberg og Thorsen	150	Malmø
Københavns Metro	Etape 1 og 2A	Comet	NCC Danmark	250	Refshale- vej/Nordhavn

Kilde: Casa (2003)

I den aktive strategi skønnes det, at ca. 600 arbejdere skal bosættes i camps, mens efterspørgslen efter arbejdere i camps i vent og se strategien er ca. 300 arbejdere.

Arbejdsforholdene i en sådan camp skal afklares i samarbejde mellem Lolland Kommune, entreprenøren, bygherren og lønmodtagernes organisationer.

Effekterne på lokalmiljøet af en camp vil sandsynligvis være små. Lokale arbejdere kan blandt andet bidrage i forbindelse med rengøring, vedligeholdelse og mad levering, men det kan også tænkes at entreprenøren selv står for disse ting.

300-600 arbejdere vil have en vis indflydelse i det lokale bymiljø. Det gælder især i det tilfælde, hvor dagligvarebutikker mv. ikke placeres indenfor camp området, at arbejderne kan skabe efterspørgsel i de lokale butikker.

De negative økonomiske konsekvenser af arbejderne i lokalsamfundet vurderes også begrænsede. 300 til 600 arbejdere med en arbejdsdag på 10 til 12 timer vil ikke "overtage" Rødby eller andre byer. Der kan forventes en øget aktivitet i bymiljøet i weekender, men de vil ikke skabe en by i byen. Derudover vil infrastrukturen ikke blive væsentligt påvirket af en camp i nærområdet til byggepladsen.

Lalandia

Lalandia har særlig interesse i forhold til Femern Bælt byggeriet. For det første er Lalandia en af kommunens største arbejdspladser. For det andet er Lalandia placeret kun ca. 3 km. i nordvestlig retning for byggeriet. Lalandia har oplyst, at de overvejer, om der kan indlogeres 500 til 600 beskæftigede i et afskærmet område, således at de "normale" Lalandia-gæster stort set ikke vil blive påvirket.

Lalandia kan dermed huse stort set alle arbejdere uden børn i både den aktive og vent og se strategien. Bosætning i Lalandia indebærer, at der skal være afklarede forhold med ejerne af lejlighederne i det afskærmede område samt afklaring af en række lovgivningsmæssige aspekter.

6.2 Bosætning af arbejdere med familie

Det skønnes med stor usikkerhed, at ca. 100 til 200 arbejdere med familier skal bosættes på Lolland.

Lolland Kommune råder over mange ledige boliger. Det vil være naturligt, at overveje bosætning i ledige boliger i nærområdet for arbejdere med familie.

Ledige boliger

Arbejdere med lange arbejdsdage uden familie skal bosættes i nærheden af byggepladsen. De mest relevante bosætningsmuligheder vurderes at være indenfor 20 minutters kørsel fra arbejdspladsen. Der fokuseres derfor i det følgende på mulighederne i Rødby og Maribo. Nakskov kan muligvis også være en interessant bosætningsmulighed på grund af byens størrelse.

I 2008 er kvadratmeterprisen for parcel- og række huse på Lolland ca. den halve af landsgennemsnittet. Dertil kommer, at Danmarks Statistisk fremskrivninger viser, at befolkningstallet frem mod 2020 vil falde på Lolland. Det vurderes på den baggrund, at der vil være gode muligheder for at leje eller købe huse til medarbejdere i byggeperioden. Antallet af ledige boliger kan imidlertid falde,

såfremt den nuværende udvikling med lokalisering af virksomheder på Lolland fortsætter.

I 2009 er det primært villaer, som er til salg i Lolland kommune. Der kigges i det følgende på konsekvenserne af 3 forskellige bosætningsstrategier.

Alternativ 1- bosætning spredt i Maribo, Nakskov og Rødby

Alene ejendomsmæglerfirmaet Home har over 400 boliger til salg i de 3 ovennævnte byer i 2009. Der vurderes derfor gode muligheder for bosætning i den eksisterende boligmasse for arbejdere med familier. Der er således intet behov for nybyggeri. Arbejdsdagens længde for den typiske brobygger taget i betragtning vil de færreste arbejdere formentligt være interesseret i bosætning i Nakskov.

Bosætning af 200 arbejdere med familie i de 3 byer vil indebære en begrænset befolkningstilvækst i størrelsesordenen 2-3 pct. samlet set i byerne samt påvirke en række kommunale udgifter.

Forenings- og idrætslivet forventes at få flere aktive deltagere. Der vil ligeledes opstå et behov for flere daginstitutioner samt skoler. På daginstitutionsområdet må det forventes, at kapacitetsforøgelsen kan dækkes gennem en udvidelse af institutioner lokalt eller midlertidig etablering af nye institutioner.

På skoleområdet afhænger kapaciteten af, hvilke skoleløsninger man vælger. Det må forventes at dansktalende børn kan integreres på de eksisterende folkeskoler, som forudses at få et kraftigt faldende børnetal de kommende år. Der kan imidlertid blive behov for en international skole.

Bosætningen spredt i de store byer kan betyde, at en del af arbejderne bliver boende efterfølgende.

Alternativ 2 – bosætning spredt i Maribo

Hvis 200 arbejdere skal bosættes i én by, vil det forekomme mest hensigtsmæssigt at vælge Maribo, som både har en fornuftig størrelse og nærhed til byggepladsen. Bosætning i Maribo i ledige boliger indebærer en befolkningsvækst på ca. 4 pct. i Maribo.

Med en spredt bosætning i Maribo by vil der være større risiko for, at de beskæftigede ikke vil blive integreret i lokalsamfundet, da de som gruppe vil være mange nok til f.eks. at drive egne idræts- og foreningsaktiviteter. Efterspørgslen i detailhandlen vil stige.

Med en kraftig forøget bosætning i Maribo vil der opstå et behov for øget institutionsdækning, specielt for børnefamilier. På dagsinstitutionsområdet må behovet forventes at kunne dækkes på de nuværende institutioner, der er i byen eller gennem etablering af midlertidige institutioner. På skoleområdet forventes de dansktalende børn at kunne placeres på de eksisterende skoler, hvorved det faldende elevtal formentlig vil kunne stabiliseres.

På daginstitutionsområdet kan der dog opstå behov for at opføre midlertidige daginstitutioner i forbindelse med den samlede bosætning (brobyggerbyen). Med en bosætning i Maribo vil der opstå et behov for en bedre kollektiv trafik mellem Maribo og arbejdspladserne.

De nuværende boligejere i Maribo vil få en kapitalgevinst som følge af en stigning i efterspørgslen efter boliger.

Alternativ 3 - bosætning i landsbyerne

Der er ca. 14 større landsbyer på Lolland. I flere landsbyer er der huse til salg, og ifølge Home er der huse, der har stået til salg i over et halvt år.

Det vil primært være landsbyer i områderne omkring Holeby, Maribo og Erindlev, som pga. transporttiden vil være interessante at undersøge nærmere. Det samlede befolkningstal i landdistrikterne i området er ca. 4.000.

Det omliggende landsbymiljø kan få karakter af "spøgelsesby", når for mange huse står tomme. Hvis de tomme huse bebos, vurderes en positiv effekt, hvad bygningstilstand og det fysiske landsbymiljø angår. Hvorvidt nye tilflyttere vil bidrage til mere liv i landsbyerne er usikkert. En særlig opmærksomhed på dette, f.eks. gennem en kommunal indsats for integration, vil øge muligheden for, at de nye familier integreres bedst muligt og får lyst til at blive i området efterfølgende.

Det er dog afgørende, at de fremtidige beboere ikke bliver for mange i en enkelt landsby, så landsbyen føler sig "overtaget". Hertil kommer, at evt. skolebørn skal kunne komme i skole i de nærliggende byer samt, at funktionærer skal have lyst til beboelse i en landsby.

De fleste funktionærer vil formentligt ønske bosætning i større byer med adgang til indkøbsmuligheder, skoler og mere byliv.

Sommerhusområder

Bosætning i sommerhusområdet på den sydlige del af Lolland kan være en mulighed. Der er ca. 2.500 sommerhuse på den sydlige del af Lolland, men det vil

være de 2 nærmeste sommerhusområder samt Lalandia, som kan være relevante i forbindelse med bosætning.

Sommerhusudlejning har dog den begrænsning, at sommerhusene i henhold til Planloven kun kan bebos på fuldtidsbasis i perioden 1.april til 20. oktober. For pensionister gælder der dog undtagelser, men dette er ikke relevant i forhold til bosætning af evt. arbejdskraft. Det vil derfor være nødvendigt med en lovændring, hvis arbejderne skal bosættes i sommerhusområderne.

Ca. 30 pct. af sommerhusejerne på den sydlige del af Lolland har bopæl på Lolland. De øvrige ejere kommer primært fra Sjælland. Gevinsten ved udlejning af sommerhuse vil derfor i høj grad tilfalde borgere udenfor Lolland.

Det vil formentligt ikke være attraktivt for funktionærer med børn at bo i sommerhusområder frem for ledige boliger i Maribo eller Nakskov. Børnene vil have langt til skole, der vil være begrænsede muligheder for indkøb mv.

Omkostningen ved bosætning i sommerhuse kan endvidere have den negative konsekvens, at ”feriestemningen” og det badeliv sommerhusområderne i turistmæssig henseende nyder godt af, vil forsvinde til fordel for en mere intensiv brug af området.

Bosætning i sommerhusområder vil afhænge af, hvilke sommerhusejere som ønsker at leje ud. Arbejderne vil derfor formentligt blive spredt ud på et større område. Det vil kræve en større kommunal indsats for afhentning af skrald, forsyningsvirksomhed osv.

Nuværende sommerhusejere har købt sommerhuset under forudsætning om, at helårsbeboelse kun kan finde sted om sommeren. Hvis de sælger til helårsbeboelse, vil de få en kapitalgevinst. Formålet med sommerhusloven om forbud mod beboelse i vinterhalvåret er at beskytte området rekreative og fritidsmæssige værdi. Indkvartering af arbejdere i sommerhus helårligt vil dermed være i strid med formålet med sommerhusloven.

En ændring af sommerhusreglen på Lolland vil formentligt danne præcedens for en ændring i forbindelse med andre byggeprojekter i Danmark.

7. TURISME

Byggeriet af den faste forbindelse vil både have positive og negative effekter på turismen i området i anlægsfasen. Det samlede antal årlige turister vil sandsynligvis stige i perioden som følge af bro turisme. Byggefasen kan genere sommerhus ejere i lokalområdet samt Lalandia. Den økonomiske effekt på turismen kan derfor være både positiv og negativ.

Broturisme

Turister vil komme til Lolland fra hele Danmark og udlandet for at se byggeriet. Lolland Kommune overvejer i den sammenhæng et Besøgscenter Femern i Rødbyhavn (Lolland 2008). Bygningen skal før anlægsfasen blandt andet bruges til at informere om resultaterne af miljøundersøgelserne. I anlægsfasen skal besøgscentret være et udstillingsvindue for Lolland Kommune. Besøgscentret skal imidlertid ikke kun vedrøre Femern Bælt broen, men også natur- og miljøforhold, kunst og kultur, Lollands byer mv.

I forbindelse med Storebæltsbyggeriet var der udstillingscentre på begge sider af vandet. Udstillingscentret i Korsør havde ca. 50.000 besøgende pr. år. Derudover lavede man i både Korsør og Nyborg specielle tilbud som f.eks. båd- og busture.

Badevandet

Erfaringerne fra tidligere projekter er, at miljøgenerne ikke havde en negativ indvirkning på turismen. Generelt vil miljøgener af den faste forbindelse for mennesker og natur blive undersøgt i forbindelse med den kommende VVM-undersøgelser. Lolland Kommune skal imidlertid selv igangsætte undersøgelser af eventuelle byggepladser på Lolland.

Der kan være problemer med støj, støv og grumset badevand i Lalandia og sommerhusområdet umiddelbart øst for broens landfæste. Grumset badevand var ikke et større problem i forbindelse med øresundsbyggeriet, hvor byggepladsen lå mindre end 2 km. fra den nærmeste strand. Erfaringerne fra Øresund kan ikke direkte overføres til Femern, blandt andet fordi strøm og vind forholdene med videre er anderledes på Lolland.

I den foreløbige miljøvurdering af Transport- og Energiministeriet fra 2006 fremgår, at ”en sænketunnel med dens større mængder af opgravet jord og spild vil indebære en større påvirkning end en bro, som vil have mindre mængder af

opgravet jord og derfor mindre spild. Det fremgår endvidere, at ”for at minimere generne for badning og turisme, vil der blive gennemført forholdsregler på begge kyster for at opretholde tilstrækkeligt god, æstetisk badevandskvalitet”.

I forbindelse med Øresundsbyggeriet blev entreprenøren gjort ansvarlig for, at mængden af sediment blev holdt under fastsatte grænser. Derudover blev sedimentsrater målt ugentligt.

Bosætning og turisme

Bosætningen af arbejderne har i sagens natur betydning for turismen.

Erfaringerne viser, at arbejdere i camps har lange arbejdsdage og holder sig for sig selv. Indkvartering af arbejdere i camps vil derfor formentligt ikke have den store indvirkning på turismen.

Arbejdere bosat i sommerhusområder kan selvfølgelig have betydning for turismen i området. Det må f.eks. antages, at de der måtte ønske at leje sommerhuse ud til broarbejdere i stort omfang er de samme, som lejer ud i dag. Der vil derfor ikke være så mange sommerhuse til udlejning til turister.

8. INFRASTRUKTUR

I projekteringsloven står, at jernbanestrækningen mellem Ringsted og Rødby elektrificeres, jernbanen udbygges til dobbeltspor mellem Vordingborg og Rødby, og der foretages miljømæssige tiltag på motorvejsstrækningen Sakskøbing-Rødby i fornødent omfang. Der konkrete afgrænsning af linieføringen, herunder placeringen af betalingsanlæg og station udestår. Lolland vil få gavn af disse initiativer i driftsfasen.

I anlægsfasen står Lollands vejnet imidlertid over for en række udfordringer. Udfordringernes omfang afhænger af:

- Antallet af byggepladser på Lolland
- Placeringen af byggepladser på Lolland
- Antallet af materialer som transporteres over hhv. land og vand
- Bosætningen af arbejderne

Der vil som nævnt først være en afklaring af disse forhold omkring 2012. Der vil her alene blive peget på en række problemstillinger.

Lastbil transport og lokalveje

Uafhængigt af placeringen af byggepladser vil der skulle transporteres materialer og jord til og fra området med lastbiler. Det vil belaste de kommunale veje. Hvis der skal produceres beton i området, vil en stor mængde grus og sten mv. formentlig blive transporteret med lastbiler. Derudover skal en række lokalveje formentlig omlægges som følge af den faste forbindelse.

Pendlere

Pendling til og fra byggepladsen vil øge trafikken på vejene. Det gælder ikke mindst for arbejdere, der kommer fra Region Sjælland og pendler frem og tilbage dagligt. Derudover vil bosatte arbejdere pendle frem og tilbage mellem arbejdsplads og deres midlertidige bosætningssted. Som nævnt forventes langt størstedelen af arbejderne imidlertid at blive bosat umiddelbart i nærheden af byggepladsen.

Trængsel

Trængsel på vejene på Lolland kan i perioder være et problem. Landmændene på Lolland leverer roer til fabrikkerne i oktober, november og december, hvilket kan skabe trængsel på vejene. Dertil kommer, at der om sommeren kan opstå trængsel på vejene til sommerhusområderne.

REFERENCELISTE

Arbejdsmarkedsrådet i Storstrøms Amt, AF Storstrøms Amt og Femern Bælt Forum (2005): Analyse af arbejdskraft- og uddannelsesbehov i forbindelse med etableringen af en fast forbindelse over Femern Bælt, 2005.

Beskæftigelsesregion Sjælland og Hovedstaden (2008): "Beskæftigelsesmæssige konsekvenser af Femern Bælt-forbindelsen". Oktober 2008.

CASA, Carl Bro as og Arbejdsmiljøinstituttet (2000-2003). Arbejdsmiljø, helbred og camps.

Copenhagen Economics (2004): "Economy-wide benefits. Dynamic and strategic effects of a Fehmarn Belt fixed link", 2004.

Femern Bælt A/S (2008): "Fast forbindelse over Femern Bælt", september 2008.

Lolland Kommune (2008): "Lolland og Femern Bælt Broen", Lolland Kommune og Beskæftigelsesregionen 2008.

New insight (2008): "Tiltrækning og fastholdelse af udenlandsk arbejdskraft i Lolland og Guldborgsund Kommuner", oktober 2008.

Principaftale om etablering af en Cityring mv. (2005)

Rambøll Management (2008): "Kompetenceudvikling og formidling af kvalificeret arbejdskraft i Region Sjælland", september 2008.

Rambøll Management (2008): "Virksomhedssurvey om de beskæftigelsesmæssige konsekvenser af Femern Bælt forbindelsen", Juni 2008.

Storstrøms Amt og Kreis Ostholstein (2001): "Erfaringer fra regioner med faste forbindelser", April 2001.

Transportministeriet (2008): "Forslag til Lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark", oktober 2008.

Transport- og Energiministeriet og Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2004: "Femern Bælt forbindelsen og miljøet", 2006.

Traktat mellem Kongeriet Danmark og Forbundsrepublikken Tyskland om en fast forbindelse over Femern Bælt (2008)

Transportministeriets hjemmeside (2009): Aftale mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om: En grøn transportpolitik.

Transportministeriets hjemmeside (2009): "Oversigt – foreløbig opgørelse over anvendelse af Infrastrukturfonden i transportaftalen"

APPENDIKS 1 STOREBÆLTSBYGGERIET I FORHOLD TIL FEMERN BYGGERIET

Storebæltsbroen består af en 4 sporet motorvej og en 2 sporet jernbane. Dertil kommer, at Storebæltsbroen er ca. 18 km. lang, hvor Femernbroen bliver ca. 19 km. lang. Storebæltsbroen kostede ca. 34 mia. kr. (2008 priser), hvor Femernbroen forventes at koste i omegnen af 33 mia. kr. samt 8-9 mia. kr. til landanlæg.

Tabellen viser Beskæftigelsesregionens skøn over de direkte beskæftigelsesmæssige konsekvenser af byggefasen af Femern Bælt forbindelsen samt Storstrøms Amts opgørelse over antallet af beskæftigede ved Storebæltsbyggeriet.

Tabel 6 Gennemsnitlige direkte årlige beskæftigelsesmæssige konsekvenser af Femern og Storebælt byggeriet, mandår

	Femern Bælt bro (Beskæftigelsesregionen 2008)	Femern Bælt tunnel (Beskæftigelsesregionen 2008)	Storebælt (Storstrøms Amt 2001)
I Danmark	400-700	300	1.800

Note 1: Tabellen viser kun de beskæftigelsesmæssige konsekvenser af selve brobyggeriet, mens tilknyttede landanlæg ikke er medtaget.

Note 2: Beskæftigelsesregionens tal viser det samlede arbejde på dansk jord, mens Storstrøms Amts tal viser arbejdet udført af dansk arbejdskraft.

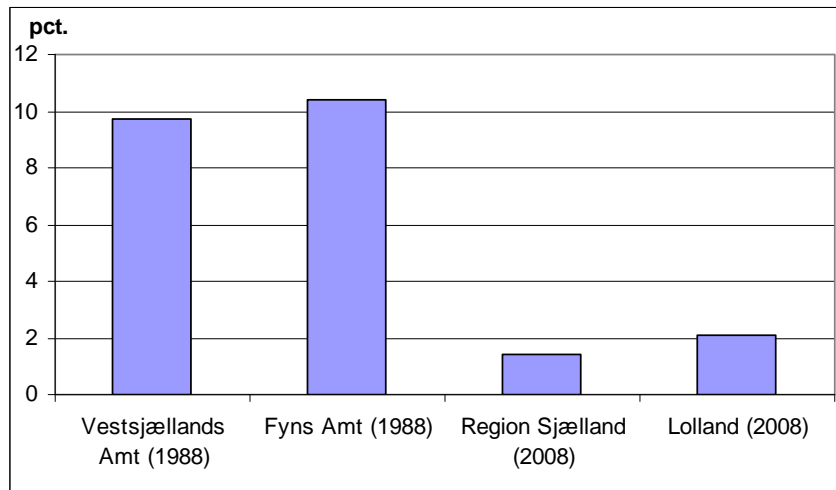
Storstrøms Amt skønner, at der blev anvendt ca. 2.000 mandår gennemsnitligt årligt i byggefasen af Storebæltsbroen. Ca. 90 pct. af arbejdet blev udført af dansk arbejdskraft. I forbindelse med byggeriet af Storebæltsbroen var en stor del af fabriksanlæggene placeret i nærområdet.

Arbejdskraftens og kapitalens mobilitet er steget betydeligt de seneste 20 år. Beskæftigelsesregionens skøn over antallet af beskæftigede danske brobyggere ved Femern Bælt byggeriet er derfor væsentligt lavere end erfaringerne fra Storebælt. Dertil kommer, at den arbejdsmarkedspolitiske situation var væsentligt anderledes med høj ledighed ved starten af Storebæltsbyggeriet. Forskellene mellem Storebæltsbyggeriet og Femern Bælt diskuteres nærmere under de samlede effekter for arbejdsmarkedet.

Ifølge rapporten fra Storstrøms Amt i 2001 var der betydelige positive konsekvenser for det regionale arbejdsmarked af Storebæltsbyggeriet. Men den arbejdsmarkedspolitiske situation ved anlæggelsen af Storebæltsbroen er imidlertid også væsentligt forskellig fra den arbejdsmarkedspolitiske situation i dag.

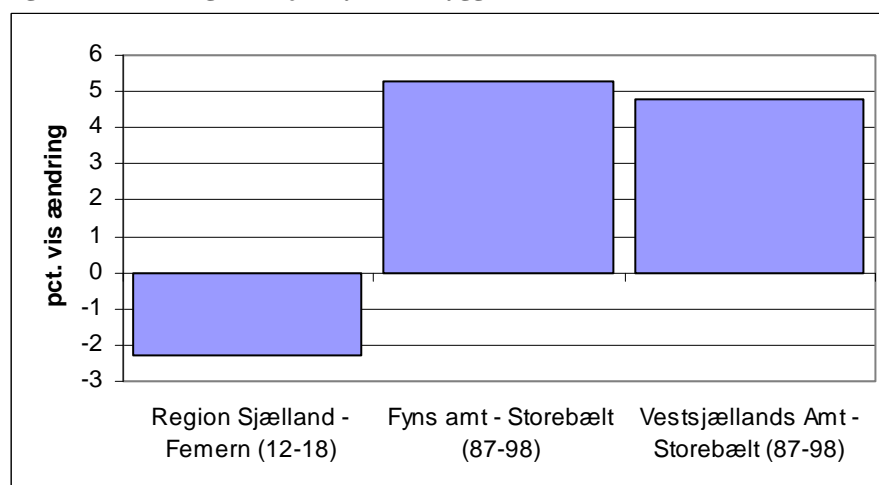
Figuren viser ledigheden i procent af arbejdsstyrken på det regionale arbejdsmarked ved Storebælts byggeriets start samt ledigheden i 2008 i Region Sjælland og Lolland.

Figur 9 Ledighed i procent af arbejdsstyrke



Det er vanskeligt at forudsige ledigheden i Region Sjælland og Lolland ved Femern Bælt byggeriets start. I byggeperioden fra 2012 til 2018 vil der imidlertid være en reduktion i arbejdsstyrken i Region Sjælland på ca. 2 pct., hvilket står i kontrast til udviklingen på Fyn og Vestsjælland i byggeperioden af Storebæltsbroen, jf. figuren.

Figur 90 Udvikling i arbejdsstyrken i byggefasen



Erfaringerne fra byggeriet af Storebælts Broen kan med andre ord ikke direkte overføres til Femern Bælt byggeriet.