Advokatrådet

ADVOKAT SAMFUNDET

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F

1220 København K

trm@trm.dk + dog@trm.dk

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98

DATO: 5. januar 2015
SAGSNR.: 2014 - 3712
ID NR.: 328183

Høring - over udkast til lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark

Ved e-mail af 28-11-2014 har Transportministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte udkast.

Advokatrådet finder ikke grundlag for at udtale sig i sagen.

Med venlig hilsen

Torben Jensen

Til: trm@TRM.dk (Mail TRM)
Cc: DOG@TRM.dk (TRM Dorthe Gravgaard)
Fra: Philip Rasmussen (pr@byoglandskab.dk)
Titel: Høringssvar vedrørende Femernforbindelsen.
Sendt: 06-01-2015 07:35:47

Transportministeriet

Frederiksholms Kanal 27

1220 København

att: Dorthe Gravgaard dog@trm.dk

Høringssvar vedrørende Femernforbindelsen.

Femernforbindelsen er en interessant og ambitiøs satsning, med mange muligheder for at opnå synergi på Lolland - med en stærkere orientering til et stort tysk marked, hvor der i fremtiden er let adgang til 5 millioner tyskere indenfor to timers transport - med alle de muligheder dette indebærer indenfor bosætning og turisme. Især beslutningen om etableringen af den nye station på Sydlolland åbner nogle muligheder for at bringe Lolland i kontakt med et stort fleksibelt arbejdsmarked.

Man kan imidlertid ikke ligefrem påstå at projektets nuværende arbejdstitel - Femernforbindelsen - er specielt sexet. Det bør overvejes om det enorme bygningsværk efter indvielsen ikke er bedre tjent med et bedre navn.

Med venlig hilsen,

Philip Rasmussen
Arkitekt

Planlægningsvirksomheden ByogLandskab
Axeltorv 3
4900 Nakskov
mail pr@byoglandskab.dk
mobil +455137 6980

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Nykøbing Falster
08. december 2014
Kino/glpo/rj

Svar på Høring over udkast til Lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark

J.nr. 2012-1090

CELF ser sociale klausuler som et væsentligt bidrag til at udnytte det store anlægsprojekt til at forbedre beskæftigelsen i Danmark og lokalt.

Samarbejdet mellem Femern A/S og erhvervsskolerne ligger i tråd med de 12 anbefalinger et ekspertudvalg under Beskæftigelsesministeriet – det såkaldte Leo Larsen-udvalg - er kommet med.

Anbefalingerne går blandt andet på at opkvalificere ledige og informere dem om jobmuligheder i bygge- og anlægssektoren – og anvende sociale klausuler i udbudskontrakter.

Femern A/S har et erklæret mål om at skabe elevpladser svarende til op mod 500 mandeår.

Femern A/S's krav til Corporate Social Responsibility (CSR), ansættelse af lærlinge til opgaverne, arbejdsforhold generelt og krav til det beboelsesområde, der skal opføres til medarbejderne tæt på byggepladsen, er forhold som CELF finder væsentlige og derfor anbefaler bliver medtaget i anlægsloven.

Med venlig hilsen
CELF

Kim Normand
Direktør
kino@celf.dk

Danish Shipowners' Association
Rederiforeningen af 2010
Bilfærgernes Rederiforening

Transportministeriet
Bro- og Metrokontoret
Frederiksholms Kanal 27F
DK-1220 København K

5. januar 2015

Høringssvar fra Rederiforeningerne vedrørende lov om anlæg af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark

Med henvisning til høringsskrivelsen af 28. november 2014 har Rederiforeningerne følgende bemærkninger, der vedrører fortsat færgedrift, markedsadgang for danske skibe samt sejladssikkerhed.

Fortsat færgedrift
Efter den megen offentlige debat er det bemærkelsesværdigt, at udgangspunktet for etableringen af den faste forbindelse fortsat er, at der ikke længere vil være færgedrift mellem Rødby og Puttgarden. Scandlines har i mange sammenhænge tilkendegivet, at de både kan og vil sejle videre. Formentlig ikke i samme omfang som i dag, men deres udgangspunkt er, at de med tilpasset kapacitet og målrettet færgedrift i forhold til kundernes behov, kan vise sig at være et attraktivt alternativ til den faste forbindelse. Samtidig er det værd at bemærke, at Europa-Kommissionen har støttet miljøforbedrende tiltag på rutens færger med 65 mio. kr. de senere år samtidig med, at rederiet selv har investeret mere end det dobbelte. Det har naturligvis kun været relevant, hvis den nøgterne vurdering er, at der også er et marked for færgedrift efter den faste forbindelses etablering.

På den baggrund er det naturligvis helt afgørende, at rederiet sikres lige konkurrencebetingelser. Lovens § 2, stk. 4, hvormed Sydmotorvejen mellem tilslutningspunktet for den faste forbindelse og Rødbyhavn foreslås nedlagt, er et klart udtryk for det modsatte. Det er på baggrund af lovbemærkningerne ikke klart, hvad der er den nærmere begrundelse for forslaget, men det burde være både bedre og billigere at lave en såkaldt "fly over"-løsning, hvor motorvejen deles i to, og man som kunde så kan vælge enten den faste forbindelse eller færgen. Det gælder både på dansk og tysk side. Med en sådan løsning er det vigtigt, at også skiltningen på motorvejen afspejler de lige konkurrencebetingelser.

Amaliegade 33
1256 Copenhagen K
Denmark
T. (+45) 33 11 40 88
info@shipowners.dk
www.shipowners.dk

Sikring af lige konkurrencebetingelser gælder naturligvis efter den faste forbindelses etablering, men betyder også, at der skal tages behørigt hensyn til færgedriften i anlægsperioden. I den forbindelse er det efter rederiforeningernes vurdering uheldigt, at der fra statens side er valgt en løsning, hvor et statsligt selskab både skal anlægge og drive den faste forbindelse. Det giver nogle forkerte incitamenter, og muliggør forringede konkurrencebetingelser for rederiet. Det havde været bedre, om disse forhold var adskilt.

I forbindelse med høringen af VVM-redegørelsen sidste år påpegede Scandlines bl.a., at den årlige CO_2-besparelse ved opførelsen af den faste forbindelse er misvisende. Forudsætningen om en årlig besparelse på 200.000 tons er imidlertid gentaget på ny i lovbemærkningerne pkt. 15.4.1. Det fremgår ikke af bemærkningerne, hvorledes dette tal er fremkommet, men tidligere fremkom de 150.000 tons som konsekvens af en lukning af færgeruten. Færgernes udledning er i det regnestykke opgjort forkert. I dag udledes i størrelsesordenen 95.000 tons, men med de allerede igangsatte miljøforbedringer vil der være en yderligere besparelse på 10.000 tons årligt, når disse om kort tid er fuldt indfaset. Samtidig er forudsætningen et ophør af færgedriften, hvilket som anført ovenfor ikke vil være tilfældet. Hvorledes situationen vil være i 2021 kan ikke forudsiges, men de løbende miljøforbedringer på færgerne vil alt andet lige føre til yderligere reduktion i CO_2-udledningen. Det er i øvrigt efter Rederiforeningernes opfattelse paradoksalt, at der ikke opstilles et samlet miljøregnskab, hvor CO_2-udledningen i forbindelse med etableringen af forbindelsen tages med. Det ville ellers være naturligt, når der ses på de klimamæssige konsekvenser forbundet med etableringen af den faste forbindelse.

Markedsadgang for danske skibe
Den faste forbindelse vil i etableringsfasen skabe arbejdspladser både til lands og til vands. For danske rederier specialiseret inden for slæb, uddybning og øvrige entreprenøropgaver til søs er det afgørende, at de kan byde på opgaver på lige vilkår med deres udenlandske konkurrenter. Det handler dels om, at det fra bygherrens side anerkendes, at de kollektive overenskomster og aftaler for danske skibe opfylder betingelserne, dels at man fra myndighedernes side håndhæver dansk lovgivning i søterritoriet, bl.a. i forhold til krav om arbejdstilladelse for 3. landes borgere og skibes indretning.

Sejladssikkerhed
Rederiforeningerne finder det positivt, at der er opmærksomhed på, at anlægsarbejdet ikke må kompromittere sejladssikkerheden, samt at skibstrafikken forsøges generet mindst muligt. Det er i den forbindelse afgørende, at der – som anført – implementeres risikoreducerende tiltag, herunder VTS. Det vurderes vigtigt, at den internationale skibsfart umiddelbart før og gennem hele anlægsfasen til søs gøres opmærksom på sejladsforholdene i området.

Med venlig hilsen

Peter Wallbohm Olsen
Transportpolitisk chef

DANSK ERHVERV
BØRSEN
DK-1217 KØBENHAVN K
WWW.DANSKERHVERV.DK

T. +45 3374 6000
F. +45 3374 6080
–
INFO@DANSKERHVERV.DK

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

5. januar 2015

Høring over udkast til Lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark – Sagsnr. 2012-1090

Dansk Erhverv har modtaget Transportministeriets høring af 28. november 2014 vedrørende forslag til lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.

Dansk Erhverv støtter som bekendt Femernforbindelsen, der vil knytte Danmark og Skandinavien tættere sammen med resten af Europa og styrke erhvervs- og handelsmulighederne til gavn for dansk og europæisk økonomi. Vi støtter derfor generelt høringen og har ingen særlige bemærkninger dertil.

Med venlig hilsen

Jesper Højte Stenbæk
Politisk chefkonsulent

JHS/ATH
jhs@danskerhverv.dk

-
Deres ref.: 2012-1090
Vores ref.: SAG-2015-00016
-
471807

DANSK ERHVERV

Fra: DIF [mailto:dif@dif.dk]
Sendt: 1. december 2014 14:10
Til: TRM Dorthe Gravgaard
Cc: Rasmus Lyhne Ibsen; Poul Broberg
Emne: SV: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark

Kære Dorthe,

Danmarks Idrætsforbund har ingen bemærkninger til det tilsendte lovforslag.

Venlig hilsen

ANN-SOFIE VAN HAUEN DALSGAARD
ELEV

DIF BEVÆGER DANMARK

WWW.DIF.DK AHD@DIF.DK
T 43 26 20 42

Fra: TRM Dorthe Gravgaard [mailto:DOG@TRM.dk]
Sendt: 28. november 2014 17:14
Til: post@brk.dk; Danske Regioner; kommunen@faxekommune.dk; kommunen@guldborgsund.dk; Kommunernes Landsforening; raadhus@koege.dk; post@langelandkommune.dk; lolland@lolland.dk; borger@naestved.dk; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; ringsted@ringsted.dk; Danske Regioner; slagelse@slagelse.dk; soroekom@soroe.dk; stevns@stevns.dk; svendborg@svendborg.dk; post@vordingborg.dk; 'samfund@advokatsamfundet.dk'; ai@asfaltindustrien.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd; BAT-Kartellet; mail@danskeadvokater.dk; kontakt@danmarksvaekstraad.dk; info@danishoperators.dk; DCU; mail@dkfisk.dk; DIF; post@jaegerne.dk; Danmarks Naturfredningsforening; info@shipowners.dk; info@shipbrokers.dk; post@sportsfiskerforbundet.dk; info@dkvind.dk; danskakvakultur@danskakvakultur.dk; daff.medlemskontor@live.dk; Dansk Byggeri; Dansk Cyklist Forbund; info@danskenergi.dk; debra@energibranchen.dk; info@danskerhverv.dk; brm@frederikshavn.dk; danskgartneri@danskgartneri.dk; DI – Transport; Dansk Industri; Dansk Jernbaneforbund; hs@danskenergi.dk; Dansk Metal; dof@dof.dk; DS Sejl; info@skovforeningen.dk; Dansk Sportsdykker Forbund; Dansk Transport og Logistik; Danske Handicaporganisationer; danskehavne@danskehavne.dk; info@danskemaritime.dk; danva@danva.dk; 'info@ecocounsil.dk'; info@dongenergy.dk; DSB; eof@oliebranchen.dk; info@energinet.dk; Fælles Fagligt Forbund (3F); info@femern.info; Forbrugerrådet; Forenede Danske Motorejere; fri@frinet.dk; fvd@fvd.dk; Friluftsrådet; 'sekretariatet@greennetwork.dk'; info.nordic@greenpeace.org; LO; hoering@lf.dk; Landdistrikternes Fællesråd; Movia; 'grpcom@maersk.com'; noah@noah.dk; 'nils.agerup.sabroe@dbschenker.com'; info@shipowners.dk; scandlines@scandlines.dk;

info@sbf.dk; 'ek@stf.dk'; Trafikforbundet; Trafikselskaberne i Danmark; danish@windpower.org; contact@visitdenmark.dk; wwf@wwf.dk; bht@oresundsbron.com
Emne: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark

Til relevante høringsparter

Transportministeriet sender hermed udkast til forslag til lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark i høring.

Høringsfristen er for den offentlige høring er mandag den 5. januar 2015.

Vedlagt er udkast til lovforslag, høringsbrev samt høringsliste.

Venlig hilsen

Dorthe Gravgaard
Fuldmægtig

Transportministeriet
Ministry of Transport
Bro- og Metrokontoret
Frederiksholms Kanal 27F
DK-1220 København K

Telefon + 45 41 71 27 61
dog@trm.dk
www.trm.dk

5. januar 2015
JASV
DI-2014-08420

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Att: Dorthe Gravgaard

Dansk Industri
Confederation of Danish Industry

DI-høringssvar om udkast til anlægslov for Femern-forbindelsen

Dansk Industri vil hermed gerne bidrage til høringen af udkastet til anlægslov for en fast forbindelse over Femern Bælt.

DI er Danmarks største erhvervsorganisation, repræsenterende mere end 10.000 virksomheder. Et projekt som den faste forbindelse over Femern Bælt har naturligt stor interesse for DI's medlemmer.

Muligheden for markante forbedringer i rejsetider, forsyningssikkerhed, nærhed til markeder, samhandelen med Tyskland og andre dele af Europa, m.m., er helt overordnet af meget væsentlig betydning for DI's medlemmer og for det danske samfund.

Projektets nødvendighed og fordele er udmærket beskrevet i det omfattende materiale, som er produceret forud for anlægsloven – navnlig VVM-redegørelsen, de trafikale prognoser og de finansielle analyser. DI noterer sig også den åbenhed, hvormed alt materiale har været offentligt tilgængeligt, og at alle har haft mulighed for at blive hørt i processen.

Det viser en stor grundighed og seriøsitet om projektet, som formentlig er det bedst dokumenterede infrastrukturprojekt i mange år.

På den baggrund støtter DI uden forbehold op om den faste forbindelse over Femern Bælt og om den foreslåede anlægslov.

Vi har dertil en række konkrete bemærkninger og enkelte bekymringer.

Robusthed og økonomi

Den faste forbindelse over Femern Bælt har været undervejs i mange år. Det er vigtigt at sikre, at tidsplanen overholdes, ikke blot af rent finansielle grunde, men også så de samfundsøkonomiske gevinster ved forbindelsen kan realiseres så tidligt som muligt.

DI bakker op om valget af sænketunnel som teknisk løsning, da det giver størst sikkerhed for projektets gennemførelse til tiden og desuden rummer de mindste økonomiske og miljømæssige risici.

H. C. Andersens Boulevard 18
1787 København V
Danmark

(+45) 3377 3377
di@di.dk
di.dk

CVR: 16 07 75 93

DI noterer således også med tilfredshed, at andre af de valgte løsninger, herunder produktionsfaciliteternes placering i Rødbyhavn, sker primært af hensyn til at minimere risici.

DI anser det for at være en dobbelt gevinst, at disse valg samtidig sikrer optimale muligheder i anlægsfasen for virksomheder og samfund i form af øget aktivitet og flere arbejdspladser.

DI noterer også med tilfredshed, at der er valgt en forsigtig budgetlægning, hvor selv anvendelse af reserver på 30 procent over anlægsbevillingen ikke vil vælte økonomien i projektet. Den opdaterede finansielle analyse for projektet indeholder også en række øvrige følsomhedsberegninger, som heller ikke bør give anledning til bekymring, men tværtimod betrygger projektets økonomi.

Et vigtigt element i den økonomiske robusthed vil desuden være det opdaterede anlægsbudget, hvor der for første gang nogensinde bliver tale om at inddrage tilbudte anlægspriser i det lovforberedende arbejde.

En sund projektøkonomi kan på sigt give mulighed for lavere priser for passage af den faste forbindelse. Netop prisen for passage vil være afgørende for den faste Femern-forbindelses succes efter åbningen, som det også har været tilfældet på Storebælt og især Øresund. I modsætning til de faste forbindelser over Øresund og Storebælt vil Femern-forbindelsen imidlertid have et landbaseret transportalternativ, nemlig via Storebælt og landegrænsen. Derfor bliver prisniveauet endnu vigtigere for Femern-forbindelsen, end det har været de to andre steder.

Risici i anlægsfasen
På grund af projektets enorme karakter er det af afgørende betydning at minimere risici i anlægsfasen, eftersom selv små flaskehalse hurtigt kan skabe problemer for hele produktionen. Det gælder især de kritiske fysiske elementer som arbejdshavnen, tunnelelementfabrikken og adgangsvejene.

En del af risikoen for elementproduktionen er minimeret ved at inddele produktionen i to lige store dele med hver sin kontrakt. Dette ændrer dog ikke ved det forhold, at de to produktioner ligger fysisk ved siden af hinanden, og dermed også begge kan blive påvirket af brand, miljøuheld eller noget helt tredje.

Risikoen bliver endnu mere udtalt for arbejdshavnen (indsejlingen) og adgangsvejene, som de to elementproduktioner jo skal deles om. Ulykker eller andre hændelser, der sætter disse elementer ud af drift, vil således effektivt bremse eller stoppe hele anlægsprojektet. DI skal opfordre til, at der nøje overvejes, hvordan sådanne risici kan minimeres.

I øvrigt bør det overvejes, hvordan andre flaskehalse kan bekæmpes, f.eks. inden for trafik, arbejdskraft og materialer. DI anbefaler, at der afsættes midler til etablering af logistikfaciliteter i nærheden af byggepladsen for derigennem at sikre en optimal styring af materialer m.v. De indhøstede erfaringer kan efterfølgende anvendes som grundlag for logistikoptimering af store anlægsprojekter.

Trafik i anlægsfasen
Den lokale trafik i forbindelse med anlægsfasen er beskrevet i høringsmaterialet og i VVM-redegørelsen. Der er foretaget en række forholdsregler og nyetableringer for at imødegå udfordringerne. DI har ingen forudsætning for at betvivle trafikberegningerne,

men vil dog gerne advare om, at der kan komme væsentlig mere trafik end forventet, og at denne trafik vil få en tendens til at klumpe sig sammen på bestemte tidspunkter. Således må der forudses omfattende lastbilleverancer om morgenen samtidig med, at hundredevis - måske tusindvis - af underleverandører, ledere, funktionærer og lokale medarbejdere, som ikke bor i den særlige camp, skal køre til produktionsstedet i bil.

På s. 39 i høringsudkastet står der i bemærkningerne vedr. trafik i anlægsfasen: "Af forsigtighedshensyn er det forudsat, at trafikken generelt vil være jævnt fordelt over hele døgnet på alle ugens dage og over hele året." Derefter tales der om trængsel. Men forsigtighedshensynet vedrører støjpåvirkningen fra trafikken. I en trængselsoptik er det næppe et forsigtighedshensyn at antage, at trafikken er jævnt fordelt over døgnet og året.

I bemærkningerne til anlægsloven s. 64 anføres det, at store dele af arbejdet skal foregå "inden for normal arbejdstid eller om aftenen". Dermed vil trafikken klumpe sig sammen på bestemte tider af døgnet, nemlig om morgenen og om eftermiddagen, når leverancer, tjenesteydere og arbejdskraft skal til/fra produktionsstedet, og på bestemte tidspunkter af året, nemlig op til ferier og weekender med mere trafik til/fra færgerne.

DI noterer sig, at såvel ministeriet som Femern A/S har haft og vil have stor opmærksomhed på disse forhold.

DI er imidlertid bekymret for, om den udbygning af det lokale vejnet, der er foretaget forud for projektets start, vil være tilstrækkelig til den voldsomt øgede – og koncentrerede - trafik, når projektet for alvor kommer i gang.

I VVM-redegørelsen angives (s. 99), at der kan forventes kødannelser på Færgevej og på Jøncksvej, og at disse kryds og strækninger "vil blive hårdt belastet", "kunne opleve store problemer", m.v. Eventuelle kødannelser helt ud på motorvejen vil også ramme færgetrafikken, som yderligere vil forværre problemet.

Når motorvejen nordvest for Rødbyhavn skal omlægges til et mere østligt forløb, kan det heller ikke undgå at skabe udfordringer.

Den trafikale belastning af motorvejen og af de lokale veje ved Rødbyhavn udgør dermed en risiko for den internationale mobilitet og samhandelen og risikerer at føre til produktivitetstab – ikke bare på anlægget af den faste forbindelse, hvilket er alvorligt nok i sig selv, men meget bredere. Se i øvrigt nedenfor om gener i anlægsfasen.

DI vil derfor opfordre til, at Femern A/S og Lolland Kommune sikrer større kapacitet for afvikling af trafikken lokalt, end det er tilfældet i dag, og som beskrevet i høringsmaterialet.

Dette kunne bl.a. ske ved en skiltning med omkørsel via afkørsel 49, kombineret med en opgradering af den østlige "bagvej" til produktionsfaciliteten fra Holeby via Darketvej, så der er et alternativ, både til at lette presset på den daglige trafik, og hvis motorvejen eller Færgevej i Rødbyhavn skulle blive spærret. Eksemplet er ikke udtømmende og kan næppe stå alene.

DI mener, at busløsninger bør gennemføres i større omfang, men at de næppe heller kan forventes at løse udfordringerne i sig selv.

DI vil desuden opfordre til at opgradere til- og frakørselsanlægget ved frakørsel 48 Maribo, som et led i den overordnede opgradering af Sydmotorvejen og koblingen til hovedvej 9, men dette bør i så fald ske hurtigst muligt eller efter anlægsfasen af den faste forbindelse, og ikke når selve anlægsprojektet i Rødbyhavn pågår.

DI er endvidere bekymret for, om der er tilstrækkeligt med rastepladsfaciliteter ved produktionsfaciliteten og omkring Rødbyhavn til de mange lastbilchauffører, der skal overholde kørehviletidsreglerne. Staten bør som opdragsgiver for projektet stille tilstrækkelige faciliteter til rådighed for chauffører og vognmænd.

DI finder overordnet, at de trafikale forhold kan få afgørende betydning for anlægsprojektets smidige afvikling. Kapaciteten på de lokale veje bør derfor udvides og udnyttes bedre.

Gener og miljøpåvirkninger i anlægsfasen
Som nævnt ovenfor bør det erindres, at vejene, jernbanerne og de to færgehavne på hver side af Femern Bælt er led i en international transportkorridor, som også skal fungere i anlægsfasen. DI vil opfordre til, at anlægsarbejderne tilrettelægges, så der sker de færrest mulige gener for den internationale transport.

Bemærkningerne til lovforslaget nævner f.eks. ikke de trafikale gener for den landtrafik, der skal benytte færgerne i den periode, hvor der sker anlæg og omlæg af veje og afkørsler. DI skal opfordre til, at dette forhold overvejes nøje.

Endvidere anføres det i bemærkningerne til udkastet til lovforslag, at opgraderingerne af banestrækningen mellem Ringsted og Rødbyhavn vil være totalspærret i godt halvdelen af den treårige periode 2017-2019. Dette er i realiteten en spærring af en international jernbanetrafikkorridor i samfulde tre år. DI har stor forståelse for det nødvendige i baneudbygningen fra enkeltspor til dobbeltspor, elektrificering m.m., og at dette nødvendigvis må medføre spærringer i anlægsfasen. Der er imidlertid tale om temmelig omfattende spærringer. DI vil derfor opfordre til, at spærringerne minimeres mest muligt, og at der både foretages dialog med de lokale pendlere på strækningen og en omfattende informationsindsats, bl.a. på de relevante stationer (inkl. Hamburg og Lübeck), herunder også på andre sprog end dansk af hensyn til internationale rejsende i korridoren.

DI noterer sig, at udkastet til lovforslag – herunder også belyst i det offentliggjorte materiale forud for udkastet til lovforslag – er opmærksom på støjpåvirkninger m.m. af lokalområdet. Eftersom turisterhvervet er af stor betydning for lokalområdet, er det væsentligt, at sådanne gener minimeres mest muligt. DI forventer, at dette vil ske i videst mulig udstrækning, jf. udarbejdelse af informationsmateriale, oprettelse af døgnberedskab og gennemførelse af afværgeforanstaltninger.

DI noterer sig, at VVM-tillægget i lighed med den oprindelige VVM-undersøgelse ikke har fundet, at projektet giver anledning til miljømæssige bekymringer. Endvidere finder DI det positivt, at der med projektet kan skabes store arealer med ny natur samtidig med, at infrastrukturen opgraderes markant. Der er således tale om, at alle parter vinder ved projektet.

Hvis der undervejs i anlægsprocessen skulle opstå et ønske om en efterfølgende erhvervsmæssig anvendelse af dele af produktionsarealet, er DI er opmærksom på, at dette

vil kræve en særskilt VVM-undersøgelse for denne del. DI mener ikke, der på forhånd bør udelukkes noget, hvis en investor med en god idé og forretningsplan melder sig. Det bør derfor overvejes, hvordan eventuelle krav om erstatningsnatur kan håndteres, så det ikke bliver en bremseklods for mulig erhvervsudvikling.

Internationalt fokus
Femern Bælt-forbindelsen bliver verdens længste kombinerede sænketunnel for vej og bane, Nordeuropas største infrastrukturprojekt, og i anlægsperioden bliver produktionsanlægget en af Danmarks største industrifaciliteter. Dette vil naturligt tiltrække stor opmærksomhed fra såvel danske som udenlandske investorer, virksomheder, teknikere og almindelige turister. Der bør derfor gøres en indsats for, at disse kan modtages bedst muligt.

Derudover vil DI anbefale, at der lægges en strategi for, hvordan den faste forbindelse kan være med til at styrke det internationale "brand" for både Lolland, Danmark og hele den nordeuropæiske vækstregion mellem Øresundsregionen og Hamborg. Projektet har formatet til at kunne tiltrække international opmærksomhed - både i anlægsfasen, ved åbningen og efterfølgende. DI står gerne til rådighed i dette arbejde.

Sammenfatning
DI anser den faste forbindelse over Femern Bælt for at være et strategisk afgørende infrastrukturprojekt for Danmark.

DI bakker således helhjertet og uden forbehold op om den foreslåede anlægslov, og vi skal opfordre til, at loven vedtages hurtigst muligt.

DI vil dog også gøre opmærksom på vigtigheden i at minimere risici og gener i anlægsfasen.

Den faste forbindelse over Femern Bælt vil blive en vigtig del af den europæiske kerneinfrastruktur. DI ser frem til, at forbindelsen efter planen kan åbne i 2021.

Med venlig hilsen

Michael Svane
Chef for Infrastruktur
Dansk Industri

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Att. Dorthe Gravgaard

Sendt pr. e-mail den 22. december 2014
til trm@trm.dk og til dog@trm.dk

Dato:	22-12-2014
Sagsnr.:	s2014-896
J. nr.:	d2014-17950
Vor ref.:	CMO

Høring over udkast til Lov om anlæg af en fast forbindelse overv Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark

Nærværende høringssvar er fremsendt på vegne af Dansk Ledningsejerforum.

Dansk Ledningsejerforum er samarbejdsorgan og interesseorganisation for danske ledningsejerorganisationer og regionale eller landsdækkende ledningsejere.

Medlemmer af Dansk Ledningsejerforum er:

- Foreningen for Vandværker i Danmark
- Dansk Energi
- Dansk Fjernvarme
- Danske Vand- og Spildevandsforening
- Naturgasselskaberne
- Forenede Danske Antenneanlæg
- TDC

Foreningens fælles høringssvar er ikke nødvendigvis et endeligt udtryk for medlemmernes fuldstændige bemærkninger til høringen, idet der kan være uddybende kommentarer fra de enkelte ledningsejere.

Kommentarer til udkastet.

I udkastet til § 18, stk. 3 foreslås det indført, at

> ”Ledningsejerens betalingsforpligtelse efter stk. 1 og 2 kan i stedet for en udgift til flytning af ledninger omfatte betaling af den fordyrelse af anlægsprojektet nævnt i §§ 1-2, som alene eller i det væsentligste skyldes, at anlægsarbejdet ændres for at undgå en flytning af ledninger. Det er dog en forudsætning, at fordyrelsen af anlægsarbejdet udgør et mindre beløb, end hvad det vil koste at flytte ledningerne.”

I 2012-forslaget til den nye lov om offentlige veje, som netop er blevet vedtaget, var der i udkast til ny § 92 (tidligere § 106) indføjet et nyt stk. 2, hvorefter

> ”Ledningsejerens betalingsforpligtelse efter stk. 1 omfatter tillige fordyrelse af vejmyndighedens arbejde, som alene eller i det væsentligste skyldes, at arbejdet ændres for at undgå flytning af ledningerne, forudsat at fordyrelsen af arbejdet er mindre økonomisk belastende end flytningen af ledningerne.”

Landsretsdommen i M3-sagen (2008) fastslog, at ledningsejerne ikke kan pålægges sådanne udgifter, og forslaget til § 92, stk. 2 i vejloven blev stærkt kritiseret fra flere sider. Andet stykke blev siden taget ud af det endelige forslag til lov om offentlige veje, som netop er blevet vedtaget (nu § 77).

Vintapperrampesagen omhandler som bekendt det tilsvarende spørgsmål. Sagen, der er indbragt for Højesteret, skal hovedforhandles den 4. maj 2015. Primo juni måned forventes den endelige dom at foreligge.

DLF finder det stærkt kritisabelt - med et lovforslag som dette - at forsøge at foregribe begivenhedernes gang, ligesom den foreslåede bestemmelse ikke respekterer den omstændighed, at Højesteret om mindre end et halvt år vil have udtalt sig herom; herefter vil spørgsmålet ikke længere - sådan som det nævnes i bemærkningerne - være ”uafklaret i retspraksis”.

En bestemmelse som den foreslåede udgør på denne måde en egentlig trussel for retssikkerheden.

På denne baggrund henstiller DLF på det kraftigste, at bestemmelsen tages helt ud af det foreliggende udkast til lovforslag.

> Subsidiært opfordres til som minimum at præcisere, at anvendelsesområdet for § 18, stk. 3 nødvendigvis må begrænses til alene at omfatte sådanne fordyrelser, som kan henføres til anlægsudgifter, der direkte substituerer (sparede) omkostninger til flytning af ledninger.

Med venlig hilsen
Dansk Ledningsejerforum

Claus Møller Olsen
Konsulent, cand.jur

DANSK METAL
Formandssekretariatet
Nyropsgade 38
1780 København V
Tlf.: 3363 2000
Fax: 3363 2100
e-mail:
rshn@danskmetal.dk

Dansk Metals høringssvar vedr. Høring over udkast til Lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark

Dansk Metal takker for muligheden for at kommentere på lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.

Dansk Metal har, fra idéen om en Femern Bælt-forbindelse først blev introduceret, bakket op om projektet, som vil bidrage til øget vækst og beskæftigelse i både Danmark og Tyskland.
Forbindelsen vil forkorte rejsetiden mellem København, Hamborg og Berlin betydeligt og reducere virksomhedernes omkostninger til eksport og import til gavn for Danmarks konkurrenceevne.
Samtidig vil selve anlægsarbejdet skabe arbejdspladser i hårdt ramte områder som Sydsjælland og Lolland-Falster.

Med venlig hilsen

Rasmus Stoklund
Erhvervspolitisk konsulent
Den 19. december 2014

Danske Handicaporganisationer

Blekinge Boulevard 2
2630 Taastrup, Danmark
Tlf.: +45 3675 1777
Fax: +45 3675 1403
dh@handicap.dk
www.handicap.dk

Taastrup, den 5. januar 2015

Sag 19-2014-00807 – Dok. 180637/mol_dh

Høringssvar: udkast til lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark

Danske Handicaporganisationer (DH) har fra Transportministeriet modtaget ovenstående til høring og har følgende bemærkninger:

Retten til at bestemme over eget liv indbefatter mobilitet. For DH er det en overordnet politisk målsætning at sikre personer med handicap de samme muligheder og rettigheder, som alle andre. Alt andet vil være at begrænse den personlige frihed og dermed muligheden for en aktiv deltagelse i samfundet. Mobilitet og kollektiv transport hænger sammen, og samfundets evne til at skabe en infrastruktur og anvende transportmidler, som alle har mulighed for at benytte, er derfor afgørende.

Danmark har ratificeret FN's konvention om rettigheder for personer med handicap. Tilgængelighed fremhæves i konventionens artikel 9 og pålægger regeringerne at træffe passende foranstaltninger, for at sikre personer med handicap tilgængelighed på lige fod med andre til de fysiske omgivelser, transportmidler, information og kommunikation.

DH mener derfor, at der i lovforslaget skal være et kapitel vedr. handicapforhold/tilgængelighed, ligesom der er et kapitel, der omhandler miljø. Regeringen skriver i sin handicappolitiske handlingsplan s. 58: ”Regeringen vil arbejde for, at hensynet til mennesker med handicap inddrages ved nyanskaffelse af tog, ved væsentlige stations- og perronændringer og ved nyanlæg i forbindelse med realisering af midlerne i Togfonden DK”. Og i opfølgningen på handlingsplanen s. 44 ” Der sættes fokus på tilgængelighed for mennesker med handicap på de nye letbaner og metroen, og tilgængelighed indtænkes, når midlerne i Togfonden DK realiseres.”

For at opnå målsætningen i handlingsplanen, er det nødvendigt at fokusere på handicapforhold/tilgængelighed i lovforslag som dette. DH kan ikke se, at tilgængelighed er indtænkt i udkastet af lovforslaget, som det foreligger på nuværende tidspunkt.

Den faste forbindelse over Fermern Bælt skal leve op til tre grundlæggende principper: Uafhængighed, spontanitet og kompensation.

Princippet om uafhængighed skal sikre, at flest muligt kan bevæge sig fra A til B på egen hånd uden at være afhængig af andre. Jo større grad af uafhængighed, desto større grad af fri mobilitet.

Princippet om spontanitet skal sikre, at rejsende med handicap ikke stilles ringere end andre passagerer i forhold til at kunne tage kollektiv transport spontant. Alle barrierer, som for eksempel bestillingsfrister for at kunne få assistance, og krav om bestemte mødetidspunkter, utilgængelige stationer og tog begrænser spontaniteten og skal på sigt afskaffes.

Princippet om kompensation omfatter mulighed for assistance, hvor en person med handicap, uanset tilgængelige transportmidler eller ej, har behov for assistance for at kunne benytte kollektiv transport.

Det er derfor af afgørende betydning for personer med handicap, at der stilles krav om, at alt det indkøbte/anvendte materiel på Femernforbindelsen bliver tilgængeligt, dvs. kan benyttes af personer med handicap og give mulighed for spontan rejse. Det samme gælder for alle stationer og deres platforme.

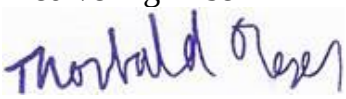
I forbindelse med anlæg af nye stationer og platforme og ombygning af nuværende skal det sikres, at stationer og platforme lever op til krav om tilgængelighed, heriblandt nedenstående:

- Krav i Bygningsreglementet om tilgængelighed, hvor DH dog anbefaler sikring af et højere niveau svarende til SBi's (Statens Byggeforskningsinstitut) "kvalitetsniveau B", som beskriver en højere kvalitet svarende til DS 3028, SBi-anvisning og tjeklister.
- Kravene i vejreglen "Færdselsarealer for alle".
- Inddragelse af repræsentanter for handicaporganisationerne gennem tilgængelighedspanel, som det har været gjort i forbindelse med metroen.

For at opnå tilgængelighed er forholdet mellem faste anlæg og det rullende materiel også afgørende. Derfor skal der i forbindelse med indkøb af nye tog stilles krav i udbudsmaterialet om, at alle tog lever op til krav om tilgængelighed. Dette er vigtig forudsætning for, at kunne leve op til målsætningen i den handicappolitiske handlingsplan s. 58, om at "understøtte udviklingen ved at tænke tilgængelighed ind i den langsigtede planlægning af udviklingen på transportområdet."

Skulle ovenstående give anledning til spørgsmål, kan disse rettes til chefkonsulent, Monica Løland, på tlf.: 3638 8524 eller e-mail: mol@handicap.dk.

Med venlig hilsen



Thorkild Olesen
Formand

Danske Havne

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

Telefon 3370 3137
Giro nr. 200 30 31

Bjarne Løf Henriksen
blh@danskehavne.dk
Dir 3370 3441

www.danskehavne.dk

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Att.: Dorthe Gravgaard
Sendt på mail til dog@trm.dk

7. januar 2015

Høringssvar om fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark

Oprensning og uddybning af sejlrender og ved havne udvidelser er almindelige opgaver i danske havne. Derfor er Danske Havne optaget af vilkårene for, hvordan materialet håndteres. Med de store mængder sediment, der skal håndteres ved anlægsarbejdet ved Femern Bælt, er det oplagt, at vilkårene for sedimenthåndteringen får betydning. Danske Havne har derfor primært haft fokus på §16 i høring af anlægsloven.

Sediment fra oprensning i havnebassiner og sejlrender er et komplekst lovgivningsområde. Sedimenter er ikke affald og kan, som det skitseres i Transportministeriets udkast til anlægslov for den faste Femern-forbindelse, anvendes langt mere ressourceeffektivt.

Årligt optages der i danske sejlrender og havne ca. 3 mio. m^3 sedimenter, der nyttiggøres, klappes andet steds på havet eller placeres i kystnære depoter afhængig af sedimentets karakter og indhold af miljøfremmede stoffer. Det sker på baggrund af grundige analyser af sedimentet. I forbindelse med den faste forbindelse over Femern Bælt er der tale om 19 mio. m^3 sedimenter, hvoraf de 17 mio. m^3 skal nyttiggøres på dansk område. 95 pct. af sedimenterne vurderes af Miljøstyrelsen ikke at være affald, men et biprodukt. De resterende 5 pct. vurderes at være affald, der skal anvendes til landopfyldning.

I den forbindelse finder Danske Havne det interessant, at det i anlægsloven foreslås, at de dele af EU's affaldsdirektiv, der ikke er sat i kraft i dansk lov de facto bringes i anvendelse.

Det er derfor Danske Havnes forventning, at Transportministeriets fremgangsmåde i forslagets § 16 stk. 1-2 danner præcedens og derfor baner vej for en mere smidig håndtering af reglerne vedrørende sedimenthåndtering, herunder:

- at affaldsreglerne i kapitel 6 i lov om miljøbeskyttelse og regler udstedt i medfør heraf ikke finder anvendelse på havbundsmaterialer, som flyttes inden for overfladevand med henblik på landinvinding, når materialerne ikke er farlige. Derved er sedimenterne ikke længere affald og kræver derfor ikke miljøgodkendelse,

- at Transportministeren, når denne fastsætter regler om, hvornår havbundsmaterialer er ufarlige, vil lade reglerne være almengyldige.

Nyttiggørelse af havbundsmaterialerne er som i etableringen af Femern-forbindelsen generelt set et ønske og en væsentlig forudsætning for at kunne gennemføre anlægsprojekter enten som landopfyldning eller opfyldning af havneområder.

Alternativt kan sedimenter anvendes som værn mod klimaforandringer ved at skabe flere lavvandede områder og sikre udsatte kyststrækninger mod bølgerne. Det vil samtidig skabe grundlag for mere biodiversitet, trækfugle og fiskeyngel. Derfor er det ønskeligt, at der sker en smidiggørelse, så mere sediment kan forblive i havmiljøet.

Med venlig hilsen,
Bjarne Løf Henriksen
Erhvervspolitisk konsulent, Danske Havne
blh@danskehavne.dk
Mobil +45 2116 4045

Maribo den 2-1-2015.

Transportministeriet
Att. Bro- og Metrokontoret, Dorthe Gravgaard
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K.

Mail: dog@trm.dk.

Det Lollandske Digelag har gennemgået udkast til Lovforslag om anlæg af fast forbindelse over Femern Bælt mv.
Vi vil ikke påstå at vi har det fulde overblik over hvad der foregår, men vi er faldet over at der ingen steder er nævnt at Femern A/S er forpligtiget til ud i al fremtid at sandfodre i den østlige ende af landopfyldningen øst for Rødbyhavn med ca. 14.000 m3 sand pr. år.
Digelaget finder det væsentligt at projektets negative indvirkning på kysten øst for Rødbyhavn kompenseres, således at digelagets årlige omkostninger ikke øges.
Femern har i sin VVM-redegørelse (sammenfattende rapport) anført at kompensationen vil være sandfodring med 14.000 m3/år. (side 149)
Digelaget finder det naturligt og væsentligt at en tilbagevende årlig udgift for at holde digelaget skadesløs, skal fremgå af lovteksten og bemærkningerne til lovforslaget.
Forholdet med sandfodring kan overdrages til digelaget mod en passende økonomisk kompensation.

I kommentarerne til § 33 anføres det at vejadgang til det nye landområde vest for Rødbyhavn, udføres med ramper op til den nuværende digehøjde.
Dette indebære at Digelaget eller vejmyndigheden vil blive påført en ekstra udgift når digerne skal forhøjes på grund af klimaændringer.

Vi mener derfor det skal fremgå at ramperne udformes således at diget kan forhøjes uden at hele rampeopbygningen skal ændres.
På den gode side vil det være fornuftigt at regne med at digerne skal forhøjes med op til 1 m.
Er der uklarheder eller spørgsmål kan jeg kontaktes på tlf. 54780230

Med håb om at ovenstående vil blive indarbejdet i det endelige lovforslag, forbliver jeg:

Med venlig hilsen

Sv Aage Sørensen
Digeingeniør

Maribo den 2-1-2015.

Transportministeriet
Att. Bro- og Metrokontoret, Dorthe Gravgaard
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K.

Mail: dog@trm.dk

Vedr. Den Faste forbindelse over Femern Bælt.
VVM-redegørelse og Tillæg til VVM-redegørelse.

Det Lollandske Digelag har gennemgået VVM-redegørelse og Tillæg til VVM-redegørelse.

Det fremgår af begge redegørelser at digehøjden fremover skal være ca. 4 m. i det berørte område.

Digelaget arbejder i øjeblikket med planer for digets tilpasning til klimaændringerne som alle efterhånden er enige må komme.

De seneste udmeldinger fra DMI forudser at vi inden år 2100 vil have fået havvandsstigninger på 80 cm. +- 50 cm. Det indebærer at vi må påregne at diget skal forhøjes inden for en overskuelig tidshorisont.

Digelaget finder det derfor relevant at diget øst for Rødbyhavn reetableres til en kote + 5 m. Da meromkostningerne ved at bringe digekronen op i kote + 5m er mikroskopiske,vil digelaget anmode om at dette indarbejdes i projektet.

Ved etablering af adgangsveje til landopfyldningen vest for Rødbyhavn, mener vi der skal tages højde for at digehøjden øges.

Ved etableringen af den vestlige strand i landopfyldningen vest for Rødbyhavn, går stranden hen foran udløbet fra Dragsminde slusen, og digelaget bemærker at der ikke er beskrevet tiltag der sikre et frit udløb. Jeg skal anføre at udløbet igennem slusen sker ved gravitation, og dermed er der ikke et forhøjet vandtryk til at holde udløbet frit.

Digelaget håber at ovenstående betragtninger indarbejdes i redegørelserne.

Med venlig hilsen

Sv Aage Sørensen
Digeingeniør.

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Høringssvar til høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark

På vegne af lodsejerne

Anders Ploug	Peder Marcussen	Kjeld Rud Hansen
Lundegårdsvej	Darketvej 16	Ottelundevej 1
4970 Rødby	4970 Rødby	4970 Rødby

som alle er landmænd og har afvandingsinteresser i området ved Rødby, afgives hermed høringssvar på de dele af Femern projektet, der kommer til at berøre vandløb 40L (Næsbæk) og vandløb 40.6.1 (hovedsageligt rørlagt). Vandløb 40.6.1 ligger opstrøms vandløb 40L.

I forbindelse med etableringen af de nye motorvejsanlæg og udvidelsen af jernbanen omkring Rødby, vil der ske en øget afstrømning af vand til vandløb 40L og vandløb 40.6.1. Dette skyldes at befæstelsesgraden i oplandet til vandløb 40L øges, samt at jernbanedelen af Femern projektet udvides, med øget afstrømning af vand til vandløb 40.6.1 til følge.

Det planlægges at etablere tilbageholdelsesbassiner, genåbne dele af vandløb 40.6.1 samt at etablere natur ved vandløb 40L. Se bilag 1 for reguleringer af vandløbene.

Lodsejerne estimerer, at mindst 350 ha landbrugsjord afvander til 40L.

Området er generelt meget fladt, og dyrkningen af landbrugsarealerne, er betinget af en velfungerende afvanding af landbrugsarealerne. Vandløbene i området er gravet og rørlagt gennem mere end 100 år, og vandløbenes nuværende dimensionering og bundkoter er nøje tilpasset dræningen af landbrugsarealerne.

Enhver ændring af enten dimensioner, bundkorter eller tilstrømning af regnvand til vandløbene, vil grundet områdets flade karakter, kunne betyde at alle 350 ha landbrugsjord får en dårligere afvanding, med deraf følgende nedsættelse i udbytterne.

De ændringer i vandløb 40L og vandløb 40.6.1, der er beskrevet på Femern A/S´s dynamiske kort, vil blive kommenteret i dette høringssvar.

Vandløb 40L:
På det dynamiske kort er det beskrevet, at der skal etableres natur. Lodsejerne er blevet orienteret om, at de vandløbsstrækninger, der er markeret på bilag 1 med rød cirkel, skal have ændret skråningsanlæggene således, at vandløbets bredde udvides. Dette sker formentlig for at vandløbet kan aflede de større mængder vand, de befæstede arealer leder til vandløbet.

Vejdirektoratet regnede ved Ønslev Motorvejen på Falster og Lolland med, at der fra befæstede arealer (vejanlæg) afledes ca. 400 mm mere regnvand til vandløbene end tilsvarende landbrugsarealer gør. Ønslev området kan jordbund- og nedbørsmæssigt sammenlignes med Rødby området.
De planlagte tilbageholdelsesbassiner vil forsinke regnvandet når det løber i vandløbene. Men det ændrer ikke ved, at der vil ske en øget og umiddelbart hurtigere tilstrømning af regnvand. En udvidelse af befæstelsesgraden i vandoplandet, svarer til at udvide oplandet, der afvander til vandløbene. Derfor skal vandløbets dimensioner tilpasses således at der ikke sker en forringelse af vandafledningen.

En udvidelse af 40L er derfor nødvendig og ikke kun på en del af strækningen, men hele vejen forbi Rødby og ud til de store kanaler i Rødby Fjord. Det ses allerede i dag, at vandløb 40L, ved større nedbørshændelser kan have svært ved at aflede vandmængderne. Dette bliver kun værre med etablering de befæstede arealer, der skal lede vand til 40L.

Hvis ikke vandløbsstrækningen forbi Rødby bliver udvidet, kommer den til at fungere som en prop. Dette vil give vandspejlsstigninger opstrøms i vandløb 40L og strækningen før Rødby by kommer til at fungere som et vandreservoir. Vandspejlsstigningerne vil andet lige medføre en dårligere afvanding af de ca. 350 ha god landbrugsjord, der afvander til vandløb 40L. En ringere afvanding betyder faldende udbytter og økonomiske tab for lodsejerne.

Vi skal anmode om at Anders Ploug som formand for vandløbslaget for Rødby Fjord oplandet, inddrages i de diskussioner der kommer til at være omkring reguleringen af vandløb 40L.

Vandløb 40.6.1:
På det dynamiske kort fremgår det at man, opstrøms jernbanen, vil genåbne en lille rørlagt strækning af vandløbet. Det er markeret med blå cirkel, på bilag 1.
Denne genåbning er i enhver henseende uforståelig.

Som det kan ses på bilag 1 kommer strækningen til at ligge opstrøms jernbanen og tilbageholdelsesbassinet ved jernbanen. Opstrøms den forslående genåbning, vil der udelukkende være rørlagte vandløb. Det er mere end utænkeligt, at den strækning fremover vil få et naturindhold, der på nogen måde kan retfærdiggøre ødelæggelsen af det landbrugsareal den åbne strækning kommer til at ligge i. Udover selve vandløbet, vil der også blive krav om udlæg af 9 m. randzoner langs vandløbet. På bilag 2 ses det tydeligt at en genåbning vil medføre, at marken deles op i 2 mindre ukurante stykker, hvor forpløjninger og vendinger samt arealernes størrelse, ødelægger en rationel drift af arealerne fremover.

Da vandløbet fra jernbanen og op til vandløb 40L ikke udvides, vil den genåbnede strækning i vandløb 40.6.1 formentlig kun komme til at fungere som et vandreservoir, på helt sammen måde som det er beskrevet ved 40L. Dette vil betyde højere vandspejl og dermed dårligere afvanding af arealerne op til genåbningen og opstrøms genåbningen.

Regnvandsbassiner:
Hvis de 2 vandløbsreguleringer i vandløbene 40L og 40.6.1, er udtryk for, at der er behov for en udvidelse af regnvandsbassinerne, så skal vi opfordre til at det gøres på en måde så det vil forstyrre landbrugsdriften mindst muligt.

De berørte lodsejere og vandløbslaget deltager gerne i en dialog med Lolland kommune og Femern A/S om udvidelsen af vandløbene.

Resume:
En større tilledning af vand til vandløbene vil alt andet lige betyde en ringere afvanding af oplandets landbrugsarealer.
En delvis udvidelse af vandløb 40L vil medføre en ringere afvanding af landbrugsarealerne der afvander til vandløbene 40L og 40.6.1. Der bør derfor laves en udvidelse af 40L hele vejen fordi Rødby og ud til kanalerne i Rødby Fjord, for at kunne håndtere de øgede vandmængder i vandløbet, som udvidelsen af motorvejen og anlæggene ved Rødby medfører.

En genåbning af vandløb 40.6.1 vil, grundet åbningens ringe længde og placering opstrøms jernbanen, ikke føre til et øget naturindhold i vandløbet.

Hvis der er behov for yderligere tilbageholdelse af regnvand, bør dette udføres som egentlige regnvandsbassiner og ikke opstuvning i vandløbene.

Ca 350 ha landbrugsjord risikerer en ringere afvanding med de forslag der ligger på tegnbrættet og lodsejerne må forlange, at vandløbene tilpasses de fremtidige vandmængder, der tilføres vandløbene.

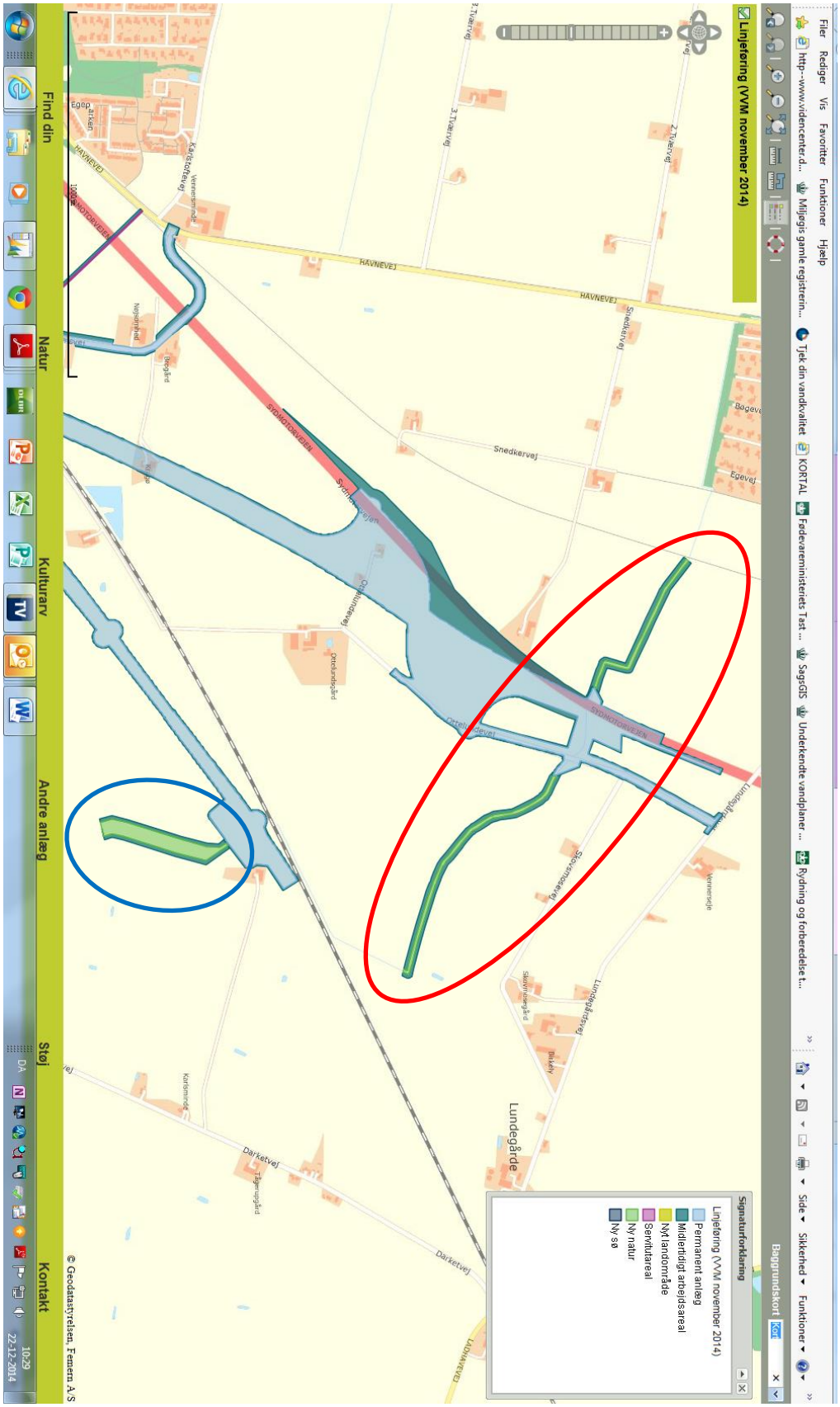
Lodsejerne kræver fuld erstatning for ethvert økonomisk tab, som følge af en eventuel forringet afvanding af oplandet til vandløb 40L og vandløb 40-6.1

På vegne af de berørte lodsejere

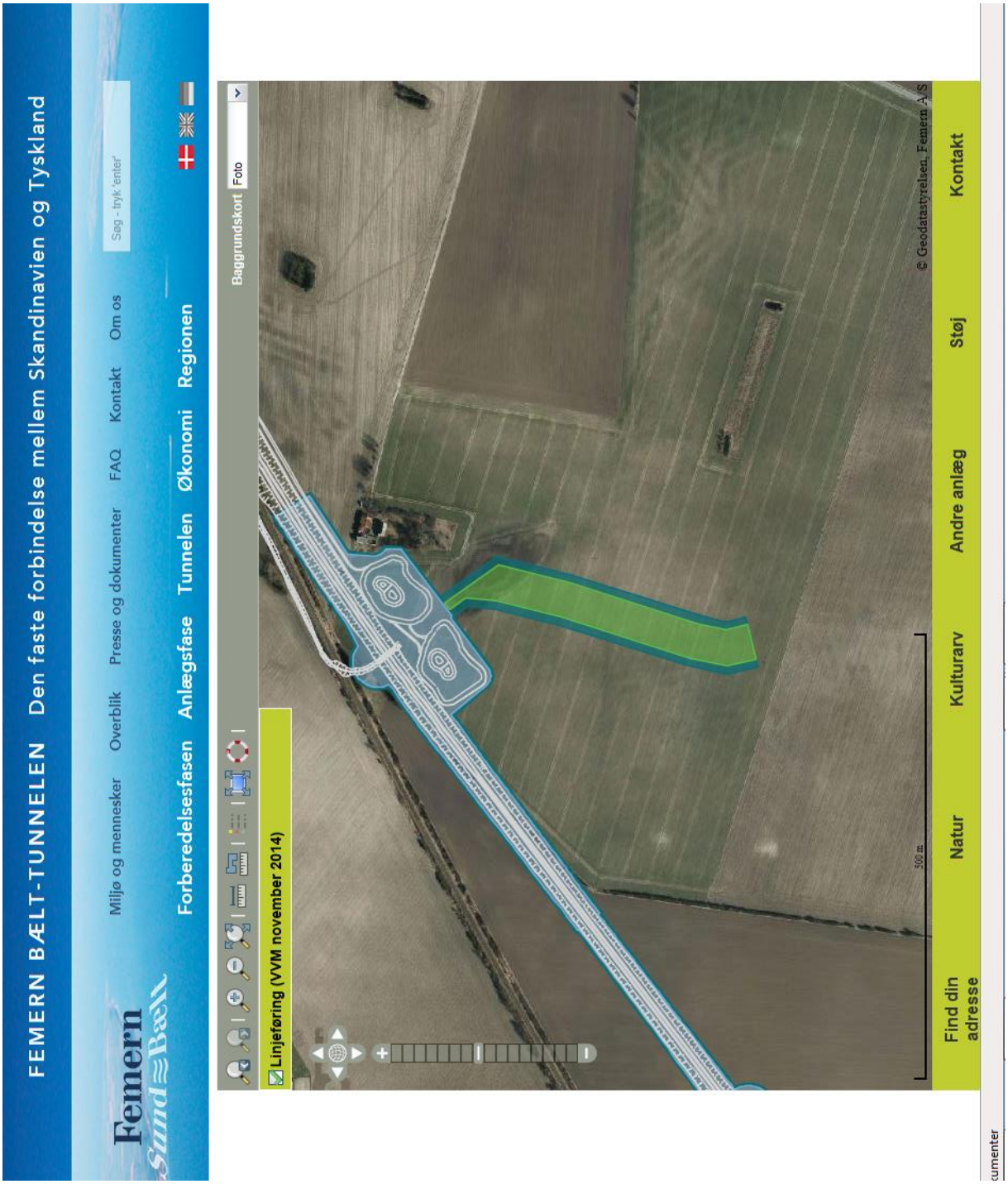
Jens Kahr
Erhvervspolitisk medarbejder
DLS
Agrovej 1 Telefon: 5484 0999
Ø. Toreby Direkte: 5484 4124
4800 Nykøbing F. E-mail: jak@dlsyd.dk

- viden til at gro

Bilag 1


Fil er Rediger Vis Favoritter Funktioner Hjælp
Side Sikkerhed Funktioner
Baggrundskort Kort
Linjeføring (VVM november 2014)
Signaturforklaring
Linjeføring (VVM november 2014)
Permanent anlæg
Midlertidigt arbejdsareal
Nyt landområde
Servitutareal
Ny natur
Ny sø
HAVNEVEJ
SYDMOTORVEJEN
Snedkervej
Lundegårde
Darketvej
Natur
Kulturarv
Andre anlæg
Støj
Kontakt
© Geodatastyrelsen, Fenmern A/S

Bilag 2


FEMERN BÆLT-TUNNELEN Den faste forbindelse mellem Skandinavien og Tyskland
Femern Sund & Bælt
Miljø og mennesker
Overblik
Presse og dokumenter
FAQ
Kontakt
Om os
Søg - tryk 'enter'
Forberedelsesfasen
Anlægsfase
Tunnelen
Økonomi
Regionen
Baggrundskort
Foto
Linjeføring (VVM november 2014)
500 m
© Geodatastyrelsen, Femern A/S
Find din adresse
Natur
Kulturarv
Andre anlæg
Støj
Kontakt

AG-29

Arbeitsgemeinschaft der anerkannten Naturschutzverbände in Schleswig-Holstein

Landesnaturschutzverband - AG Geobotanik - Landesjagdverband
Landessportfischerverband - Naturschutzgesellschaft Schutzstation Wattenmeer
Schleswig-Holsteinischer Heimatbund - Schutzgemeinschaft Deutscher Wald – Verein Jordsand

Tel.: 0431/93027, Fax: 0431/92047, eMail: AG-29@LNV-SH.de, Internet: www.LNV-SH.de

INDKOMMET

-5 JAN. 2015

TRANSPORTMINISTERIET
SAGSSTYRINGSENHEDEN

Power of Authority

Herewith we authorize

Mr Dr. Wilhelm Mecklenburg, Lawyer,
Hätschenkamp 7, 25421 Pinneberg, Germany

and

Mr Hendrick Kerlen,
Westermakelsdorf 12A, 23769 Fehmarn, Germany

to represent us within all, procedures concerning **the construction act for the Fixed Link of the Fehrman Belt**.

Kiel, December 20, 2014

.....
Michael Ott

(for the AG29 Schleswig-Holstein - Working Group of legally recognized nature conservation organizations in Schleswig-Holstein (AG 29) and its associated organizations)

Dr Wilhelm Mecklenburg

Diplom-Physiker • Rechtsanwalt
Hätschenkamp 7
25421 Pinneberg
wmecklenburg@t-online.de

RA Dr W Mecklenburg, Hätschenkamp 7, 25421 Pinneberg

To the Ministry of Transport / Transportministeriet
Kingdom of Denmark
- Dorthe Gravgaard -
Frederiksholms Kanal 27 F
DK - 1220 Copenhagen (København)

Hand Carried Delivery
Telefax of Transportministeriet: not avaible upon request
eMail of Transportministeriet: dog@trm.dk

5th January 2015
C-414/13

Høring over udkast til Lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark -
Pre-Hearing for the Construction Law concerning the Fehmarn Belt Fixed Link (FBFL) to be brought before the Danish Folketing

Objections (bemærkninger til lovudkastet)

Objection / Statement

The

1. Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V., represented by Mr. Hendrick Kerlen, Westermarkelsdorf 12A, 23769 Fehmarn,

2. Federation for Environment and Nature Conservation, Germany (BUND e.V.), East Holstein Group, represented by Mr. Wolfgang Hielscher, Am Moor 9A, 23611 Bad Schwartau, who also represents the BUND Schleswig Holstein,
3. Working Group of legally recognized nature conservation organizations in Schleswig-Holstein (AG 29) and its associated

organizations,

State Association of Nature Conservation (LNV)
AG Geobotany
Regional Hunters Association
State Association of Sport Fishing
Nature Conservation Society Wadden Sea, Conservation Centre,
Schleswig-Holstein Heritage Association,
German Forest Protection Association,
Jordsand Association,

all represented by the CEOs of the State Nature Conservation Association, Mr. Ragnar Schaefer an Michael Ott, business address: Burgstrasse 4, 24103 Kiel,

4. Verein zum Schutz von Umwelt und Wohnqualität e.V. (VESUV) represented by the Chairman Joachim Kuschinske, Sandstraße 25-27, 23552 Lübeck,

5. Umweltschutzverein Seeretz e.V. (UVS), represented by Chairman .Dr. Jörn Funck, Hammersberg 24, 23611 Sereetz

in the following to be referred to as

objectors,

have asked me to represent them in the above- mentioned procedure. I declare to have been properly empowered with powers of attorney as included.

In the name of and on behalf of the objectors I raise

objections

with representations as follows :

TABLE OF CONTENTS

1. Preliminary remarks

2. Connection to the Espoo-procedure

3. Split development consent

4. Necessity for a coherent authorisation

5. No development consent through a parliamentary law

6. The Aarhus Convention

7. TEN-T regulations

8. State subsidies

9. Ecology

10. Tunnel safety

11. Uninformed preliminary decision of implementing the immersed tunnel

11.1 General remarks

11.2 Further major faults in the project plan

11.2.1 Flawed selection of the favoured immersed tunnel

11.2.2 Only cursory appraisal of the null alternative (baseline scenario)

11.2.3 Unfeasible bridge solutions

11.2.4 Methodology of selecting the optimal fixed link solution

11.2.5 Arguments from the Høringsnotat October 2014

11.2.6 Inadequate environmental assessment

12. The Marine Strategy – Framework Directive; Biodiversity

13. Some obvious deficiencies in the investigations are presented in the following sections

13.1 Impact of dredging works

13.2 Impact on benthos and plankton

13.3 Impact on birds

13.4 Impact on bats

13.5 Impact on fish

13.6 Impact on the harbour porpoise

14. Dynamics of the sea bed

15. Economics of the Fixed Link Project

15.1 Traffic Forecast 2014

15.2 Financial Analysis 2014

15.3 Mandatory macro-economic project justification

16. The draft law (lovudkastet) is moot

1. Preliminary remarks

1.1 For technical reasons - as no Telefax communication was made available - Mr Kerlen from the "Aktionsbündnis" will personally deliver the present objections to the Transportministeriet. He will sign the latter and has been authorized to do so for all the objectors.

1.2 The person of contact, Ms Dorthe Gravgaard wrote to us on December 19, 2014:

> Dear Dr W Mecklenburg
>
> The Ministry of Transport is closed for the public holiday and I will therefore not be available until January 5.
>
> Best Regards
>
> Dorthe Gravgaard
> Head of Section
>
> Ministry of Transport
> Bro- og Metrokontoret
> Frederiksholms Kanal 27F
> DK-1220 København K

We hold this behavior to be unlawful under the general requirements of the EIA-Directive (public participlation clauses), to wit the public participation clauses ("effective opportunities to participate", Article 6 No 4 of said Directive).

In particular, certain files on the website www.hoeringsportalen.dk concerning the present procedure turned out to be corrupt and we had to ask for proper files. This problem could not have been solved without help from the Danish Authorities.

Also it will not be possible to send these objections by mail as the person on the "receiving end" of the mail communication will not be available to confirm receipt of the objection.

The objectors maintain that, if the Ministry feels it deserves a holiday during the Christmas period, it is unfair (in a legal sense!) that at the same time the public is put under the obligation to work and left without reliable communication line.

1.3 The objectors are NGOs who, under German Law, fulfil the necessary requirements to take legal action under Article 11 of

the EIA-Directive.

1.4 Because German and English material is available only through the portfolios of the Espoo procedure

> "**Transboundary public participation** pursuant to § 9b of UVPG (the German law on environmental impact assessment) for the Danish section of the Fixed Link Project between Rödby and the German-Danish border in the Baltic Sea" –
>
> **"Espoo procedure"** for the Fixed Link, the party of origin: Denmark, notification by the Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr, (LBV-SH, State Authority for Road Construction and Transport) of 2 July 2013.

addressing the environmental effects of the Danish half of the FBFL on Germany and the German "Planfeststellungsverfahren" addressing the environmental effects of the German half of the FBFL on Germany the objectors sometimes refer to material from these procedures.

1.5 The public hearing procedure on the draft act is marred by two serious flaws that are completely invalidating the former and are turning it into a mere farce for the public.

Firstly, the recently published financial analysis, which is an important part for any decision on the Project Act, is still based on preliminary cost estimates of Femern A/S. It has already been announced that the financial analysis 2014 will have to be revised on the basis of the more relevant cost estimates quoted by the construction consortia in their tender submissions.

Secondly, the socio-economic analysis for the Project is not yet available for the hearing.

These two procedural flaws entitle the public to demand that the Ministry of Transport shall stay the current public hearing until these two decision-relevant analyses are available for public review and discussion.

1.6 We also remind the reader that the German public has not been consulted within the Danish scoping procedure under the EIA-Directive.

1.7 Furthermore and so far, the draft act raises a number of

important legal and forensic questions:

Can the building permit for the cross-border tunnel be issued by an act of Folketing?

Did Denmark comply with the regulations of the Espoo Convention when convening the transboundary hearings on the environmental impact of the Belt Tunnel?

Was the Minister for Transport rushed into making a hasty and uninformed decision on the immersed tunnel solution?

Are the EIA and the various risk assessments (e.g. tunnel safety, safety of shipping) providing a sound basis for a decision in favour of an immersed tunnel?

Does the traffic prognosis 2014 provide a sound basis for the economic evaluations?

1.8 We will in the following touch upon these questions in a concise manner. We refer the Danish Government, in particular the Ministry of Transport, to our objection with the German Planfeststellungsverfahren for the German half of the FBFL. This we consider to be part of the present objection. The material is available to Femern A/S and thus to the Danish Government.

2. Connection to the Espoo-procedure

2.1 The present hearing is connected to the Espoo-hearing having taken place in 2013 in Germany, but otherwise conducted by the Danish authorities. That hearing contained only a very small portfolio of material:

a) Fehmarnbelt Fixed Link (coast to coast)-TRANSBOUNDARY-ENVIRONMENTAL IMPACT ASSESSMENT- Summary Report, with a German translation (of 62 pages). ("Summary")

b) Fehmarnbelt Fixed Link (coast-coast)- TRANSBOUNDARY-ENVIRONMENTAL IMPACT ASSESSMENT- Documentation for the Danish Espoo Procedure, only in English (366 pages). ("Environnemental report").

The present hearing contains **no material either in German or in English** (the latter being, unlike German or Danish, lingua franca within the EU). As far

as the Danish authorities are concerned, the German public will altogether be informed only by the portfolio of the Espoo-procedure.

Within the Espoo-procedure, only two documents have been made available to the German public, to wit:

a) Fehmarnbelt Fixed Link (coast to coast)-TRANSBOUNDARY-ENVIRONMENTAL IMPACT ASSESSMENT- Summary Report, with a German translation (of 62 pages).

b) Fehmarnbelt Fixed Link (coast-coast)- TRANSBOUNDARY-ENVIRONMENTAL IMPACT ASSESSMENT- Documentation for the Danish Espoo Procedure, only in English (366 pages).

These two reports are hereinafter sometimes referred to as "**environmental report**" (b) and "**summary**" (a).

The documentation is totally inadequate.

The objectors consider this to be unlawful. The Danish Espoo-procedure was entirely insufficient as far as the material provided was concerned and cannot therefore substitute a participation within the procedure leading to the Construction Act.

Being a hearing of the German public of the effects of the **Danish** half of FBFL on the German public, the hearing's object was ridiculously formulated.

2.2 The construction act therefore can be passed only if the objectives of the EIA-Directive are met, cp Artikel 2 para (2) lit b of directive 2014/52/EU. The material leading to the Construction Act must therefore be available not only in Danish, but also in German (at least in English, even though this would not be considered to be sufficient).

However as Ms Dorthe Gravgaard told us expressly by eMail from December 5, 2014, the material for the construction law is available

only in Danish.

The objectors consider this to be unlawful.

3. Split development consent

3.1 The overall development consent is split into two: On the German side it will be the result of an administrative procedure, on the Danish side the Construction Act will be a formal parliamentary law.

3.2 This splitting is after all agreed upon in the Treaty for the building of a fixed link across the Fehmarn Belt. See Art.13, paragraph 3, which states:

> The implementation of the necessary approval procedures will be, for the part of the Fixed Link on German sovereign territory, subject to German law, and on Danish sovereign territory to Danish law.

The German authorities have confirmed that there will be no proceedings, in which the objections of the public regarding the entire project will be taken into account. (Answer of the State (Länder) Government of Schleswig-Holstein, parliamentary information 18/1119, Question and answer no 3.).

The objectors maintain that the splitting of the building permit for the Fixed Link is not only inappropriate but also illegal and the Treaty, therefore, must be altered (if the whole project is not abandoned).

3.3 In this context, it is to be emphasized that the Espoo procedure is **not** a Strategic Environmental Assessment for the entire project,

> cf. the SEA Protocol = Protocol on Strategic Environmental Assessment of the Agreement about the Environmental Impact Assessment in a transboundary context, OJEU L 308/35 of 19th November 2008.
>
> DIRECTIVE 2001/42/EC of the EUROPEAN PARLIAMENT and of the COUNCIL from 27th June 2001 on the assessment of the effects of certain plans and programmes, OJEU 197/30 21st July 2001 but concerns a project – EIA (Directive 2001/92/EU).

The objectors maintain that such a strategic assessment should have been carried out for the Treaty and before entering into the procedures for the respective national development consents.

4. Necessity for a coherent authorisation

4.1 The objectors maintain that it follows from the EIA-Directive that the development consent for the Fixed Link must be a single

uniform decision based on coherent material encompassing the entire project (both halves of the link together). This follows basically from the fact that building half a tunnel would make no sense and might also be technically impossible.

4.1.1 Under the Boxus-decision of the ECJ the requirements of the EIA-directive effectively have to be fulfilled also within the legislative procedure at hand. This point has now been clarified within Directive 2014/52. Thus, in particular, the definitions of the EIA-Directive apply.

4.1.2 The term "development consent" or authorisation" is derived from

> **'Development consent'** means the decision of the competent authority or authorities which entitles the developer **to proceed with the project**",
>
> Article 1, para. 2, lit c) EIA Directive

The term **"project"** is also found in the EIA Directive. There it is defined as

> "**project** means the execution of construction works, other installations schemes
>
> or other interventions in the natural surroundings and landscape including those involving the extraction of mineral resources".
>
> Article 1, para.2, lit a) EIA Directive

4.1.3 From the fact that the

> '**developer**', as a person applying for authorisation for a private project or as a public authority which initiates a project",

is given the right to **proceed** with the project, it follows that the project **must be feasible**.

4.1.4 It corresponds to general legal principles that the right to authorisation of a non-viable project does not exist. The German courts label this under the term -

> "no interest in a decision".

4.1.5 There can be no interest in a development consent for half a tunnel.

Only in such a way can the public (concerned) properly participate in the procedures.

5. No development consent through a parliamentary law

5.1 The objectors maintain that Denmark must not grant a development consent by parliamentary law, to wit: The exemption Article 1 No 4 of the EIA-directive is not applicable.

The reason for this is basically that the Espoo-convention regulation concerning cross-boundary participation does **not** contain such an exemption.

5.2 In fact the Espoo-Convention only speaks of "decisions of competent authorities", see in particular Article 1 (v) of the Convention,

> "Proposed activity" means any activity or any major change to an activity subject to a decision of a competent authority in accordance with an applicable national procedure; …

and simply does not mention "specific acts of national legislation".

5.3 There are also rules of German constitutional law that would forbid giving a development consent by parliamentary law.

The reason for this is that the Danish half of the tunnel does after all have legal and material consequences for the German public concerned.

5.4 Putting together the objectors maintain:

(1) It is **not** permissible to approve a measure such as the Fixed Link in separate proceedings for two tunnel halves without the public having an opportunity to comment upon the project in a manner, which, in the framework of a contiguous approval, would have to be considered with legal effectiveness.

(2) It ist **not** permissible to restrict participation in the Danish Espoo Procedure to the above-mentioned small portfolio in particular since many further

relevant documents were also available at the time, but only in English and Danish.

(3) It is **not** permissible to base the participation of the German public concerned on documents that are not in German.

(4) A Strategic Environmental Assessment had to be carried out for "Fixed Link and (at least part of) Hinterland Connections"

5.5 Indeed, only within a Strategic Environmental Assessment a parliamentary act would have been possible:

> 'plans and programmes' shall mean plans and programmes... as well as any modifications to them: which are subject to preparation and/or adoption by an authority at national, regional or local level or **which are prepared by an authority for adoption, through a legislative procedure by Parliament** or Government, ...
>
> Article 2 Nr 5 lit b) SEA-Protocol, see also Article 2 lit a) indent 1 SEA-Directive 2001/42/EG.

In asfar as the second indent of Article 2 lit a) of the SEA-Directives provides (only) for plans or programmes which are required by legislative, regulatory or administrative provisions, the following can be pointed out: A cross-border project always requires some state treaty which usually is adopted by the respective national parliaments, mostly in the form of some formal legislation. These state treaties or the corresponding national laws then are the "plans or programs" which are to be subjected to a Strategic Environmental Assessment.

That there has to be an environmental assessment for the entire tunnel (and not only the respective halves) also follows from the "principle of integrated permits" as outlined above. While the rules of SEA provides for unifying procedures for several projects and a plan or program common to these, the rules of EIA by the definition "projects" and "permits" make sure that an **non-dividable** project is subject to a **single** EIA.

6. The Aarhus Convention

6.1 The Aarhus Convention allows the implementation of environmental impact assessments only through authorities (Article 6) and specifically excludes from the term "authority" those bodies and institutions acting in a legislative capacity (Article 2, No.2, in fine).

However, in the Boxus Decision the ECJ (C-128/09) holds that the Aarhus Convention excludes parliamentary legislative acts from its application.

The Court infers this from the formulation of Article 1 of the Convention,

> This definition (of a public authority, undersigned) does not include bodies or institutions acting in a judicial or legislative capacity.

The objectors maintain that the Court is wrong in concluding that the Aarhus Convention excludes legislative acts from the application of the Convention. They hold this to be true only in an inverse sense namely that the relevant decision making processes must be non-legislative in nature.

The objectors maintain that, similarly to the situation with the Espoo Convention, the Aarhus Convention does not allow to issue a development consent by parliamentary law.

6.2 Independent from which interpretation one chooses: The Court sets strict standards for the legislative procedure and maintains effectively that the requirements of the EIA Directive must be observed.

6.3 Furthermore, the objectors point out that the Court holds that the right to legal action of the public concerned is not diminished by the fact that the development consent is granted by a law, **and that frequently no legal redress exist against parliamentary acts,** as is certainly the case in Germany (with very few exceptions).

7. TEN-T regulations

7.1 The objectors maintain that the planning of the FBFL violates the requirements of

> REGULATION (EU) No 1315/2013 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 11 December 2013
> on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU, OJEU L 348/1, 20.12.2013

and

> REGULATION (EU) No 1315/2013 OF THE

EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL
of 11 December 2013
on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU, OJEU L348/129, 20.12.2013,

as well as certain related regulations.

7.2 Regulation 1315/2013 spells out certain requirements for the elements of the trans-European transport network (TEN-T). In particular a socio-economic cost-benefit analysis -

> 'socio-economic cost-benefit analysis' means a quantified ex-ante evaluation, based on a recognised methodology, of the value of a project, taking into account all the relevant social, economic, climate-related and environ mental benefits and costs. The analysis of climate-related and environmental costs and benefits shall be based on the environmental impact assessment carried out pursuant to Directive 2011/92/EU,
>
> Article 3 lit t) of Directive 1315/2013

must be carried out. This is to be the case at least when a project is to be subsidized under council regulation 1316/2013 (which is the case for FBFL).

7.3 Under Article 7, para 3 lit c) the projects must

> be **economically viable** on the basis of a socio-economic cost-benefit analysis.

7.4 The objectors maintain not only that

(1) this holds for any project to be an element of TEN-T and certainly for the FBFL for which EU financing has already been applied,

(2) said "economic viability" can **not** be achieved for the FBFL and thus the project is

materially unlawful under EU-law.

8. State subsidies

8.1 In particular, compatibility with EU-regulations for state

subsidies is **not given.**

8.2 The Danish model for the financing of the FBFL- state-guaranteed loans granted to a state-owned company constitutes an infringement of Articles 107ff TFEU (TREATY ON THE FUNCTIONING OF THE EUROPEAN UNION) - state subsidies. The guarantees constitute a state aid incompatible with the internal market.

8.3 The

> Decision COM(2009)5513, finally to N 157/2009 (Denmark), 13th July 2009, (cf. OJEU C 202/2, 27th August 2009)

does not invalidate this argument, to wit:

The Commission bases its decision **firstly** on **the assumption** that Femern A/S is acting as a public authority in their participation in the planning process for the infrastructure. Therefore, the use of government funding, which is granted solely for the planning of the project is not State Aid within the meaning of Article 87, (now 107 TFEU), para. 1, EC Treaty. **In addition** , the Commission stated that such public support under Article 87 (now 107 TFEU), para. 3, letter b, is compatible with the common market anyway, because it serves the execution of an important project of common European interest.

8.4 The objectors are of the opinion that the **first argument** of the Commission is no longer compatible with the view of the European Court on the public financing of infrastructure,

> " ECJ C-288/11P, 19th December 2012 (Airport Leipzig/Halle)".

As to the **second argument**, the objectors point out that the project **is not** and cannot be in the European interest, because it deviates significantly from the requirements of the TEN Guidelines, in particular not being economically viable in the sense required by the TEN-T-guideline (see above).

8.5 From the German perspective, the tunnel therefore can not, for legal reasons, be financed. Under German jurisdiction a "plan justification" is therefore missing making a planning consent for the German half of the tunnel unlawful and therefore, the Danish half of the tunnel becomes an unfeasible project.

9. Ecology

9.1 There are a number of significant objections to the environmental assessments carried out for the project.

9.2 First of all, the planning documents maintain that there will be

> no significant (negative) environmental effects of building and using the tunnel.

9.3 This is utterly ridiculous.

Millions of tons of seabed material will be displaced and for several years the surrounding waters will be muddied by the construction causing fauna to die or otherwise to suffer in a significant way. This in turn will have strong effects for instance on birds as well as sea life feeding in the area. Benthic fauna and flora will terribly suffer. The same applies to sea mammals like the harbour porpoises living in the area and migrating through it. They will suffer not only through the deterioration of the water quality (for which, by the way, the hydrographical simulation models turn out to be false) but will also be deeply afflicted by noise through the construction period and probably through vibrations and electromagnetic effects while the tunnel is operated.

Some details will be spelt out below.

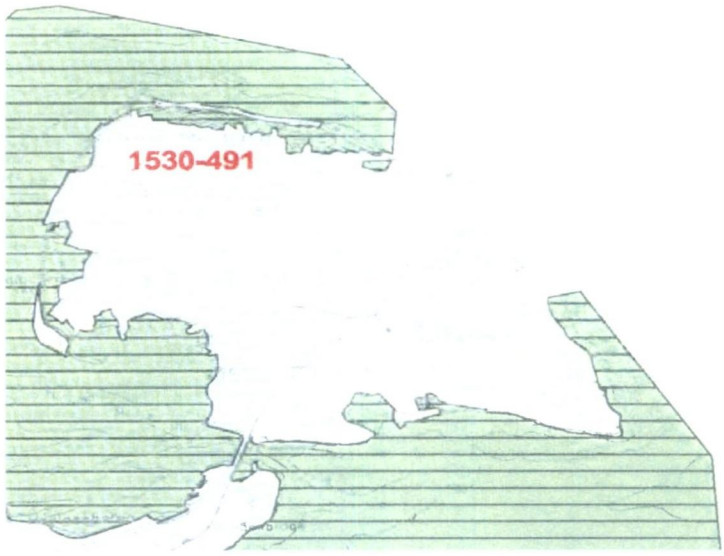
9.4 As far as compensation measures are concerned, the German side only offers money claiming - falsely - a compensation *in natura* as impossible.

It seems that on the Danish side, coastal landfills are considered as compensation measures. The objectors strongly disagree with this point of view.

This distorted view becomes (formally) possible because of the Danish (and German) policy in designating special protection sites (birds directive and/or sites of community interest (habitats directive). There are great and unlawful gaps in the spectra of designated sites. If for examples, landfills are put into these gaps, they can for legal reasons not be considered to be compensation measures.

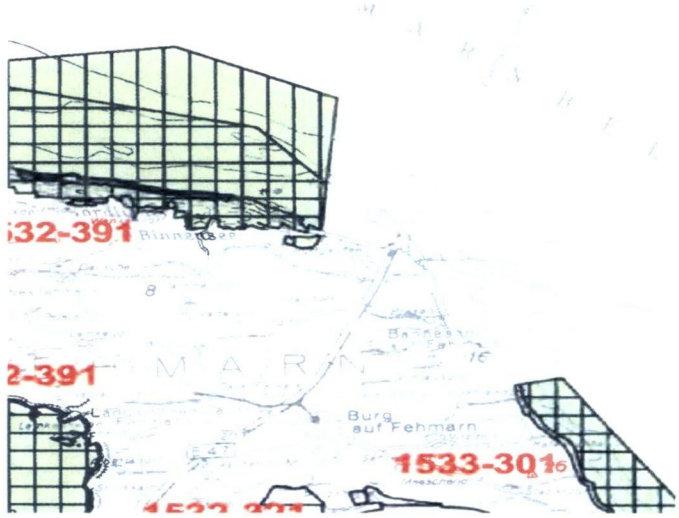
9.5 That political "keep clear" instruction is well known for German examples (Lübeck Airpoirt, A20).

9.6 On Fehmarn, the special (bird) protection sites look as follows:



(from the official publication of the map, the scale being slightly distorted for technical reasons), clearly leaving room for the FBFL.

9.7 For FFH areas see map:



(from the official publication of the map, the scale being slightly distorted for technical reasons)

The objectors maintain that "efforts to keep clear" are definitely recognisable here.

9.8 The corresponding situation on the Danish side cannot currently be assessed.

10. Tunnel safety

10.1 The objectors maintain that the planning process does not fulfil the requirements of Council Directive 2004/54, to wit:

> DIRECTIVE 2004/54/EC of the EUROPEAN PARLIAMENT and of the COUNCIL, 29th April 2004, on minimum safety requirements for tunnels in the trans-European road network, JOEU L 167/39, 30th April 2009 (hereinafter: Tunnel Directive)

10.2 According to Eur-Lex, Germany has implemented the Tunnel Directive through

(1) Revision of the "Guidelines for the equipment and operation of road tunnels" (RABT) and general circulars concerning road construction

Administrative act: Circular, number: 10/2006, Official Journal: Administrative measures, publication date: 27th April 2006; Reference: (MNE (2006)52992)

(2) Revision of the "Guidelines for the equipment and operation of road tunnels" (RABT) and a general circular concerning road construction

Administrative Act: Circular, number: 10/2006, Official Journal: Administrative measures, publication date: 27th April 2006;Reference: (MNE (2006)52991)

(3) 43. Regulation amending road traffic regulations and additional VwV-StVO, 10th April 2006

Administrative Act : Regulation, Official Journal : Federal Law Gazette, part 1 (BGB 1), publication date 30th March 2006,.Coming into force : 1st April 2006, Reference (MNE (2006) 52993)

It should be noted that the only legal act of realisation (number 3) above) applies only to the introduction of traffic signs. The RABT has been introduced by means of an administrative circular.

Denmark has implemented the Tunnel Directive as follows:

(1) Bekendtgörelse nr. 892 af 18 august 2006 om minimumssikkerhedskrav for tunneler, der er offentlige veje, og som indgar i det transeuropaeiske veynet

Act: Bekendtgörelse, number 892; Official Journal: Lovtidende A, date of publication: 18th August 2006, Reference (MNE (2006) 56288)

(2) Bekendtgörelse nr. 726 om minimumssikkerhedkrav for tunneler i det transeuropaeiske vejnet.

Act: Bekendtgörelse; Official Jounal: Lovtidende A, date of publication 8th July 2008, come into force 9th July 2008; reference: (MNE (2008)53956)

However, according to the established case-law of the European Court of Justice, an EU Directive cannot be implemented by means of administrative circulars. The implementation of the Tunnel Directive therefore is faulty in both countries.

The Tunnel Directive which should have come into force by 30th April 2006 has been, as yet, insufficiently transposed into German law and is, therefore, to be applied with immediate effect.

10.3 The objectors do not, of course, claim that the RABT (number 1 and 2 of the notification by Germany) should not be observed. The legal character of the RABT (or the accompanying introduction) is, however, only that of an anticipated expert report. It is not a general administrative regulation (cp Article 84, para. 2, GG (Basic Law of Germany))

10.4 The mandatory regulations of the Tunnel Directive with relevance to the circumstances of the present case include:

(1) Compliance with the **minimum requirements** according to Annex I (see Article 3, para.1 of the Directive);

(2) Designation of an **administrative authority** (Article 4)

(3) Appointment of a **tunnel manager** (Article 5)

(4) Appointment of a **safety officer** (Article 6)

(5) **Risk analysis** (Article 13)

(6) Exceptions for innovative technology (Article 14)

Important aspects to be ascertained relate to the transport of dangerous goods,

Annex I, number 1.1.2 of the Directive

the extent and importance of which needs to be explored, as well as **ventilation systems,**

Annex I, number 2.9 of the Directive.

The objectors consider the ventilation system indicated in the planning,

Environmental Report, Espoo-procedure, page 76,

which is

made up of a **self-ventilating system due to piston effects** and **impulse fans** at the tunnel exits,

to be

totally inadequate.

This is so specifically in view of the length of the tunnel and possible operational breakdowns (accidents), in particular large fires with an intensity in the region of 100 MW or possibly more.

The objectors have supplied many more technical details within their objections in the German participation procedure (Planfeststellungsverfahren).

According to Article 1, para.1, 3 of the Tunnel Directive, a single **administrative authority** is to be set up for each tunnel. Although Member States may, in principle, set up several administrative authorities (Article 1, para.1), this only applies to the Member State as a whole and not the individual tunnel (Article 1, para.3).

10.5 Article 5, para.1 of the tunnel Directive shows that this administrative authority must be established in the **planning phase**. Also, the tunnel manager (Article 5) is to be named in the planning phase.

This follows with greater clarity, from Article 4, para. 4, in conjunction with Annex II of the Tunnel Directive, whereby

> "the provisions of the Directive have to be applied from the beginning of the preliminary planning stage".

This is not a mere (nit-picking) formality.

The safety problems of the tunnel will not only arise with the opening of the tunnel but, quite definitely, in the construction phase as well.

In addition, specific elements of infrastructure of the tunnel must be assessed as to their necessity during the planning phase, so as to avoid at commissioning the experience that these measures would be necessary while it is too late for their supplementary installation.

10.6 It is not apparent that a single administrative authority was set up for the present planning. This constitutes a breach of the requirements of the Tunnel Directive.

It is, therefore requested that,

> the ongoing process be discontinued and, if necessary, not reopened until this authority has been set up and a tunnel manager appointed.

Otherwise this provision of the Tunnel Directive can not been fulfilled.

10.7 The objectors take this as a further argument to support their opinion that the planning should be carried out in total by a single

administrative authority, since, for those affected, it is quite absurd and a fraudulent exploitation of their legal rights to authorise a tunnel in two halves.

10.8 Article 13, para 2 of the Tunnel Directive orders the Member States to develop a common methodology, with regard to risk analysis:

> "2. Member States shall ensure that, at national level, a detailed and well-defined methodology, corresponding to the best available practices, is used and shall inform the Commission of the methodology applied; the Commission shall make this information available in electronic form to other Member States."

10.9 Germany and Denmark should have co-operated in this respect to develop a joint methodology which is accessible to the public.

It cannot be seen that this has been done,

which is being reprimanded as being a major omission.

10.10. Summarizing it has to be noted that the safety of the tunnel and its users has by no means been proven.

From the German perspective, a municipal political aspect is of particular importance. **Protection against fire** and of public safety fall, according to German law, (here: Fire Protection Act of Schleswig-Holstein, BrSchG-SH), under the responsibility of the local community i.e. presently the town of Fehmarn. This not only concerns the fighting of fires, but more general rescue operations.
It can be assumed **with certainty**, the town will not be able to fulfil its duties in relation to BrSchG-SH regulations.

As experience with the planning of the Elbe tunnel in connection with the A 20 motorway shows, the Federal State of Schleswig-Holstein, which may only become active on the initiative of the competent district authorities (in the case of the Belt tunnel the District of East Holstein), is not inclined to become active in a form of a contingent liability.

Should it turn out in this context, that the district and the state are united in their obstructive attitude, the **tunnel safety**

can indeed **not be guaranteed**.

Although the Federal Republic of Germany has transferred the operation of the tunnel to Denmark in Article 4, para. 1 of the Treaty, this cannot include the duties being subject of the Fire Protection Act of Schleswig-Holstein, since this is state law

whilst the Federal Government, so far, is lacking relevant legislative competence.

11. Uninformed preliminary decision of implementing the immersed tunnel

11.1 General remarks

As mentioned in the introduction to the second part of the legislative proposal (Part 2 Explanatory statements on the Proposal), in February 2011, the immersed tunnel was selected from among the two technical solutions mentioned in the proposal for the Planning Act.

For the selection process, the following sets of criteria were used:

1) environmental impact,
2) security of shipping in the Fehmarn Belt,
3) operational security and hazard control,
4) technical construction risks,
5) duration of construction works,
6) economic efficiency.

Following a public meeting held on 20th January 2011 at Lalandia/Rødbyhavn, the Minister for Transport instructed Femern A/S to focus its further planning on the immersed tunnel.

In this connection, it should be noted that contrary to the assertion in the explanations to the legislative proposal for the Construction Act (page 16) a good number of German participants at the Lalandia meeting brought forward a barrage of objections against the fixed link project in general and notably against the immersed tunnel.

Main arguments raised by them at that occasion were:

Absence of proof of the socio-economic and financial feasibility of the whole venture;

serious concerns about the marine environmental impact of the immersed tunnel and

the risks to shipping during the construction phase.

Even the issue of a bored tunnel as an environmentally friendly solution was put forward by the German participants. On that

occasion, directors of Femern A/S still argued that the Project would produce a net benefit of 1.2 billion Euro, though they knew very well that the net benefit of the immersed tunnel would range near zero.

Therefore, the Ministry is rebuked for alleging that, at said meeting, no new arguments were raised against the favoured solution of an immersed tunnel.

Although backed by the majority of Folketing, the 2011 instruction by the Minister in favour of an **immersed tunnel**

> **was based on an un(der)informed and thus incorrect and premature decision.**

The same flawed approach had already been taken in the proposal for the Project Planning Act of December 2008 in which the bridge solution was declared the preferred one; the immersed tunnel was only considered another possible option; a bored tunnel was not mentioned at all.

At that time, insiders knew already from the pre-feasibility studies (COWI-Lahmeyer, 1999) that a bridge would result in intolerable average risks for shipping and thus would not be feasible.

Likewise, the marginal (and deceiving) results of the earlier socio-economic project evaluation (COWI—Danmarks Transportforskning, 2004 - not in compliance with TEN-T requirements!) on the poor economic efficiency of the immersed tunnel should have been considered in Folketing's decision on passing the Planning Act.

However, this important fact was omitted from the legislative proposal of 2008 in order to leave a loophole, if the bridge solution failed.

Nevertheless, and against all rational planning, Femern A/S has included the bridge solution in its German plan approval documentation as still "feasible" solution.

Irrespective of this, the immersed tunnel is now being presented as the only and final option for which Folketing shall issue its development consent. The legislative proposal for the Construction Act and its related documentation is grossly inadequate for Folketing to come up with a fully informed decision as will be shown below.

11.2 Further major faults in the project plan

11.2.1 Flawed selection of the favoured immersed tunnel

The selection of the best technical solution for the Fixed Link structure proposed for implementation is beset by a number of deficiencies indicated below.

11.2.2 Only cursory appraisal of the null alternative (baseline scenario)

Right from the beginning, i.e. already at the pre-feasibility stage, the Ministry of Transport failed to consider the null alternative for planning of the Project. The null alternative is marked by retaining the ferry service while freight trains continue using the existing Jutland route. This reference case has never been seriously evaluated. In 2004, COWI-Danmarks Transportforsknign indicated that assessment of this alternative might be beneficial. But the Ministry failed to heed this expert advice.

Due to the clear instruction by the Ministry to further planning of the immersed tunnel, Femern A/S also failed to evaluate the do-nothing alternative.

The objectors rebuke Femern A/S for their obvious neglect of a self-evident obligation in plan preparation and demand that this fault is made good as precondition for a final decision on project implementation by an act of Folketing.

11.2.3 Unfeasible bridge solutions

The deceiving and wasteful manner by which the bridge solutions has been dragged along throughout project preparation from the pre-feasibility study, via the Planning Act, the subsequent feasibility studies and the current approval stage of the Project has been unveiled under Section 11.1 above. A lot of money has been wasted on studying this nonsense solution. The unacceptable average risks for shipping were already known by 1998. By cunning editing of the final pre-feasibility report of COWI-Lahmeyer, this fact was hidden somewhere in the annexes to the main report in order to ensure that no time pressed decision maker might stumble across this decisive technical planning restriction. Later on, the earlier findings from 1998 were corroborated through costly simulation runs on bridge design and fairway layout.

Moreover, the additional findings on the negative environmental impact of bridge piers in terms of the qualitative stratification of water currents as well as the quantitative impairment of the water exchange through the Fehmarn Belt should have been enough for abandoning the bridge solution. Irrespective of such obvious killer conditions, Femern A/S is still alleging that the bridge solution is a feasible option while including it in the final selection exercise for the optimum technical solution.

In Section 12.2.5 of its proposal for the Act (page 46), the Ministry alleges that all technical solutions have been examined through diligent and prudent analysis. The above representations give evidence that this claim is lacking substance.

Therefore, the objectors reprimand the Ministry for its failure to control the work of Femern A/S in order to avoid wasteful planning that is obviously deceiving the public. They demand that the Ministry subjects the plan to thorough scrutiny by independent international consultants.

11.2.4 Methodology of selecting the optimal fixed link solution

The proposal of the Construction Act only mentions the sets of criteria applied for the selection of the optimal fixed link solution (ref. Section 12.2.5). Therefore, the final decision-makers are assumed to just follow the Ministry's recommendation for their vote.

Neither the Ministry nor Femern A/S are disclosing how they established their preference for the immersed tunnel. The documentation in this respect on the websites of the Ministry and Femern A/S is exiguous. On 9th September 2013, Femern A/S just published a memo (2 pages) "The selection of the immersed tunnel as the preferred solution" without any indication on the methodology and criteria used. Apparently, the final choice has mainly been made under consideration of construction cost.

Since the bridge solutions are obviously unfeasible, decision makers' final choice will be reduced to the two tunnel options, i.e. the immersed tunnel and the bored tunnel – or an improved do-nothing alternative in case the latter is also assessed in depth.

The cost comparisons in Section 12.2.5 of the proposal suggest that the bored tunnel and the cable stayed bridge were mainly deselected by taking into account construction and recurrent cost. Though environmental impacts allegedly had been carefully assessed, they are not specifically mentioned as having played a role in the deselection process.

As mentioned before, any considerations of the bridge solution was and is absolutely superfluous because it is not feasible.

This leaves the question of whether the deselection of the bored tunnel can simply be decided through a mere cost comparison.

Taking into account the documentation which Femern A/S produced in their application for the German development consent, the question has to be answered in the negative. On the basis of their multi-criteria comparison, the immersed tunnel was clearly rated inferior to a bored tunnel in terms of former's significant environmental impact. Yet, in the course of the overall assessment, the bored tunnel was excluded by using its "higher" cost as the final "killer argument".

In this connection it is worth noting that Femern A/S is essentially still sticking to the outdated design concept of a tunnel with three single bored tubes as proposed in the pre-feasibility study of 1999. Since then, technological advance in tunnel engineering make possible boring of large diameter tunnels. In consequence, only two bored tubes would be needed. Thus construction cost could be saved through scale effects.

Moreover, Femern A/S always claims that, in view of the geology, tunnel boring would involve a number of serious engineering risks. Such assertions are untenable. In recent years, a good number of bored tunnels have been implemented under similar geological conditions and without technical problems.

The headstrong negative approach of Femern A/S to the bored tunnel solution suggests that they obediently stick to the Ministry's order of February 2011 to construct an immersed tunnel. Any other solution is or has to be described as unacceptable.

11.2.5 Arguments from the Høringsnotat October 2014

The Ministry follows the same approach as can be seen from its hearing note (Høringsnotat – VVM-redegørelse for en fast vorbindelse over Femern Bælt, October 2014). Under Section 2.3.4 (p. 48ff) the recommendation of Dr. Silvino Pompeu Santos in favour of a bored tunnel solution is repudiated by the following arguments:

a) Femern A/S and their consultants had very carefully investigated i. a. the bored tunnel,

b) this solution offers only small advantages in terms of the environmental impact,

c) the high risks of constructing and operating the tunnel,

d) high construction and operation cost,

e) higher duration of construction time,

f) risks for shipping.

The objectors maintain however:

ad a):

The asserted "careful" assessment of the bored tunnel is questioned because the state of the art had obviously not been applied (as evidenced by three tunnel tubes).

ad b):

The allegedly "small" environmental advantage of the solution is the result of an obviously heavily biased overall assessment of all environmental impacts: By underweighting of the prevention of sediment spill related ecological problems while overweighting respectively exaggerating some negative environmental impacts (e.g. possibly toxic tailings, stabilization of tailings) not specified in the hearing note but in the final EIA report (Høringsnotat October 2014) for the Danish environmental public hearing of summer 2013.

ad c) through e):

All these arguments appear artificial and forced having the sole purpose of imposing the "favoured" immersed tunnel solution. They are lacking thorough substantiation on the basis of state of the art engineering instead of following outdated design concepts.

ad f):

The risks for shipping is not discussed in the Høringsnotat. That shipping will not be endangered during construction of the immersed tunnel is still maintained in Chapter 5 of the final EIA report prepared for the Danish public hearing.

Most of the tailings accruing on Fehmarn from the bored tunnel are envisaged to be transported across the Fehmarn Belt for land reclamation works on Lolland. The tug and tows crossing the fairway increase the risk of collision which Femern A/S rates a disadvantage of the bored tunnel (similar to the immersed tunnel). With respect to the alleged prudent planning of

alternatives, the question arises of whether any thought had been given to the obvious option to avoid, in the case of a bored tunnel, this technical problem by landfilling on Fehmarn.

11.2.6 Inadequate environmental assessment

11.2.6.1 In its Section 2.1 the proposal for the Construction Act acknowledges the inevitable environmental impact of the Project. It highlights the legal obligation to analyse the environmental impact of the Project and to develop mitigating measures to reduce the potential environmental degradation by the Project. These requirements have not been adequately fulfilled.

11.2.6.2 The Planning Act puts the Ministry of Transport in charge of supervising the EIA and related studies instead of leaving the competent Ministry of Environment responsible for this task. Already at this point of project preparation it should have been clear that this decision resulted in a permanent clash of interest between environmental concerns and engineering.

11.2.6.3 While the Ministry was and still is pressing ahead with project implementation, aspects of environmental protection are only considered as restricting technocrats'/engineers' scope of action and progress of planning. The two final environmental reports of the Ministry of Transport give strong evidence to suggest that, in this clash of interest, environmental considerations were sacrificed in favour of engineering expedience.

11.2.6.4 The fact that Femern A/S obviously authored the final environmental report is symptomatic for a deceiving approach taken to lull the public, and apparently this approach is supported by the Minister: The driver of the EIA is even enabled to defend his insufficient studies.

11.2.6.5 This obvious bias could have been avoided by completely entrusting the EIA to the Ministry of Environment.

11.2.6.6 Else, the environmental studies produced so far, should be reviewed by independent international experts directly employed by the Ministry of Environment.

12. The Marine Strategy – Framework Directive; Biodiversity

12.1 The objectors maintain that neither

> the "DIRECTIVE 2008 /56/ EC of the EUROPEAN PARLIAMENT and of the COUNCIL; 17th June 2008, for the establishing of a framework for measures of the COMMUNITY in the field of the Marine Environment (Marine Strategy Framework Directive), OJEU L164/19, 25th June 2008",

nor the

> Biodiversity Convention of the UN (Convention on Biological Diversity

have been properly applied.

The planning process restricts itself to (an inefficient) application of the Birds Directive and the Habitats directive (numerus clausus of species etc).

Biological diversity is an object to be protected in its own right, in which disruptions can be examined according to the **indicator method** developed by the German Federal Agency for Nature Conservation.

Such an examination

> is **demanded** by the objectors.

This could apply, in the project at hand, mainly to the Benthic species and communities, which will be significantly disturbed not only by the "footprint" and the sediment spill, but also by the fixation of the seabed along a longitudinal axis.

12.2 Such investigations should be furnished prior to the passing of the Construction Act and should have been already included in the public participation process.

13. Some obvious deficiencies in the investigations are presented in the following sections

13.1 Impact of dredging works

13.1.1 The Ministry admits in the law proposal (Section 15.1 p. 56f) that the dredging and landfilling works are likely to result in material losses. Yet, it plays down this environmental problem with the argument that natural sediment load of the Fehmarn Belt is much higher than the material losses caused by the construction works. Therefore, the impact on the marine flora and fauna is argued to be low.

The objectors challenge this claim as untenable (see already above).

13.1.2 On the basis of "in-depth" investigations and simulations by a set of numerical models, Femern A/S asserts that the settling of sediments will be mainly limited to the vicinity of the tunnel trench whilst only part of the sediments will be transported to more distant areas, e.g. the Arcona Basin or the Kiel Bight. The assurance of Femern A/S that the project design is based on reasonable optimizations of project works including a dredging plan minimizing sediment spills to marine waters has to be judged with strong reservations.

13.1.3 An expert's review of the various simulation models arrives at the following observations on the work of Femern A/S:

(1) The compilation and application of relevant data easily available from German authorities has been insufficient, own field investigations have been inadequate in terms of quantity, duration and spatial distribution; the source of data related to morphology and sea bed material is often not mentioned.

(2) The resolution of 1000 to 3000 m (and above) of the numerical models for the simulation of hydraulic and morphological processes in the local and regional sea areas is too low for arriving at any meaningful predication about the environmental effects of the construction works, especially in terms of sedimentation.

(3) Model data input is partly defective in terms of bed roughness relative to the local seabed conditions; fine material has not been considered and samples were only taken in the Danish part of the Fehmarn Belt.

(4) The investigations are obscure due to lacking

descriptions of the simulation models used.

(5) The significance of the models cannot be verified because in many cases the imperative calibrations of the models are missing.

(6) The results are obtained on the basis of averaged input data; extreme events have not been duly considered.

(7) Existing structures of coastal protection are not indicated.

(8) There is a glaring discrepancy in the assertion that sediments are mainly settling within the vicinity of the construction site while a substantial part is also transported to the Arcona Basin.

(9) The simulations do not adequately consider the importance of the Fehmarn Belt for the qualitative and quantitative water exchange especially during extreme events (change of salinity and oxygen content of water, current velocities as well as sediment loads and transport).

As to the impact on individual functional elements of the immersed tunnel, the expert states:

For the immersed tunnel, only the change of current velocity in the upper surface of the Belt and wave heights have been determined.

(1) Information on salinity, temperatures, water levels and stratification is lacking; without this data some of the results cannot be verified;

(2) No scenarios of extreme events have been taken into account, i.e. extreme storm floods, design scenarios for coastal protection, current surges of saline water: therefore the impact of the fixed link structure cannot be reliably assessed;

(3) The investigations on the cumulative impact of the fixed link structure cannot be reproduced because of the missing basic data and the limited extent of the map section applied;

(4) It is impossible to comprehend why no serious functional impairment by the project has been determined though several hundreds hectares of coastal areas will be also lost due to the immersed tunnel.

Furthermore, the expert deals with the negative effects of the construction related measures and raises the issues of:

(1) site reinstatement in order to re-establish the environment to its original conditions;

(2) the absence of any information on the type and quantity of material used for backfilling the tunnel trench; this information is important for assessing the long term consequences of the works;

(3) the respective duration of such recovery; in this connection, the expert warns against grave misjudgement of such processes.

13.1.4 Trench stability is another issue not properly dealt with in the studies of Femern A/S. Already the pre-feasibility study by COWI-Lahmeyer gives evidence that the trench slopes may be instable and that considerable sea bed erosion has to be anticipated in the close vicinity of the trench. This expectation is corroborated by the more detailed geological information available by now.

13.1.5 In consequence, the quantities of dredge spoils and refill material will be much higher than indicated in Section 15.5.7 (p. 78) of the legislative proposal at hand.

13.1.6 The above expert opinion on the multitude of critical environmental issues clearly shows that the studies by Femern A/S are incomplete and not suited as basis for the legislative proposal at hand. His observations leave the impression that the very basic investigations have been presented under the cover of a highly scientific work approach which in fact has been debunked a mere deception.

13.1.7 In view of the fundamental importance of the above observations, especially for the marine ecology, and while taking into account the principles outlined under Section 6.1 of the legislative proposal for the handling of environmental issues

the objectors strongly urge the Ministry to

- stay the initiated legislative process
- order a comprehensive revision of the EIA
- resume the legislative process only subject to a new, objective and altogether sound decision making basis.

13.2 Impact on benthos and plankton

13.2.1 Construction of the immersed tunnel will pose a massif intervention into the benthic habitat caused by dredging works (tunnel, extraction of sand), erosion of the sea bed in the vicinity of the tunnel trench and increased water turbidity as well as settling of sediments in sea areas the locations and sizes of which have not yet credibly established.

13.2.2 This environmental problem is briefly mentioned in Section 15.5.7 of the legislative proposal. Potential loss of benthos is obviously played down as being of low significance, because affected benthos communities will recover within 1-2 years.

13.2.3 The objectors reject such assertion as not substantiated by the environmental assessments performed so far.

13.2.4 The assessments are marred i.a. by the following deficiencies:

(1) The case studies are quite old (about 5 years)

(2) The location and density of the sampled sea areas is dubious so that the statistical significance of the results obtained is insufficient.

(3) The disturbing effects for the benthos habitat are not made transparent.

(4) Environmental sensitivities of benthos are verbally described but not quantified.

(5) The ecological impact forecast fails to determine the severity of the intervention into the habitat.

(6) In conjunction with their "scientific" approach, the assessments elucidate once again that they are performed only in order to justify the feasibility of the immersed tunnel.

13.2.5 The objectors challenge this manipulative planning approach biased in favour of the immersed tunnels and demand a thorough review of the methodology and approach by independent experts in order to provide decision makers with reliable facts.

13.3 Impact on birds

13.3.1 In several sections, the legislative proposal at hand stresses the importance of bird protection in connection with the construction works. Yet, in view of a still fragmentary baseline study on the bird populations possibly affected, it is futile to argue about mitigation measures without knowing the facts.

13.3.2 All in all, the environmental report focusses, from the outset, on only five out of about 230 known species. This can, by no means, be sufficient for an environmental assessment.

13.3.3 Apart from the objection to an inadequate collection of data, the impact assessments are contestable:

"unlikely to cross the alignment area" (Red-necked Grebes) is not enough as a reason for irrelevance, crossing must be excluded.

"areas are assessed to be of minor importance to the species, since these areas are already highly disturbed" (White-tailed Eagle) – a principle of already existing disturbance levels does not exist; it is rather the other way round, if the species still appears in the area despite disturbances, it is highly probable that further disturbances will be fatal.

"not being sensitive to habitat change" (Gulls) – cannot be accepted. The fact that a species suffers a loss of habitat cannot be conjured away with the comment that the species could move away. The alternative areas, if suitable, are, firstly, likely to be already occupied and, secondly, it is precisely this "salami slicing" which lead, in the end, to no more suitable areas being available.

"The total loss of such shallow water habitat on the German side would be rather small (approximately 22 ha)" (Terns) – 22 ha are not a small area! It is, in this case, only necessary to refer to the Santona Decision of the ECJ.

13.3.4 The planners' considerations addressed are paradigmatic for their biased planning approach. By assuming the size of the chosen area affected, the impact on large sub-areas is belittled, the – theoretical – avoidance options of species are, in effect, rated as contribution to nature conservation, and the killing-rates are verbally and qualitatively downgraded to insignificance.

All this **cannot be tolerated and calls for thorough review and revision in order to arrive at an fully informed decision on project feasibility.**

13.4 Impact on bats

13.4.1 The legislative proposal mentions only mitigating measures for the protection of bats in connection with the land based works (see for instance Section 15.4.3.1). There is no information on the impact of the tunnel on bats.

13.4.2 With regard to the Bat-background studies, in particular to the impact assessments, it should be noted that this (and this also applies to other background studies) contain a huge "overhead" of general statements, i. e. statements which re-appear in every background paper and are not directly related to the problem concerned. In view of the abundance of material to be scrutinised, this is to be criticized.

That said in advance, the objectors note:

13.4.3 The studies focus on migrating bats,

Environmental Report for the Espoo process, page 283.

The approach is contested, as in coastal areas and especially in the area of the tunnel portals, also bats on the hunt, which are not migrating, have to be expected.

13.4.4 The planners must admit that "average" collision risks exist, but they regard them as being insignificant.

In view of the significant migration perpendicular to the route of the FBFL (on land: motorways and railway, power lines) this is contested.

13.4.5 Nevertheless, the assessments come to the conclusion; for instance on page 284 of the Environmental Report of the Espoo hearings:

> "Most of the potential pressures in the operational phase were assessed to cause no impacts on the relevant bat species during their migration phase. Only the pressure 'Traffic-related collision risk' was assessed to have an impact on migrating bats.
>
> The degree of impairment regarding traffic-related collision risk is assessed to be minor for Noctule and medium for Nathusius' Pipistrelle and Soprano Pipistrelle in the area of the tunnel entrances.
>
> The impact assessment therefore concludes that any predicted impacts are insignificant at local (the Fehmarn Belt) and population level. Furthermore, the investigation on bat migration predicts that only a few bats on a local scale will be impacted. Therefore, no trans-boundary impacts are expected."

The objectors maintain that this conclusion is false.

13.4.6 Once again, the above statement is symptomatic for the structural deficiencies of the environmental studies and planners' approach of playing down environmental problems:

(1) Limitation of the approach used in the investigations "migrating bats").

(2) Exclusion of significant risks ("only the pressure 'traffic-related collision risk' was assessed to have an impact on migrating bats")

(3) Conclusion of not inconsiderable impact ("the degree of impairment is … medium …").

(4) Conclusion that these are insignificant in the Espoo Procedure (- "only a few bats on a local scale will be affected" – "no trans-boundary impacts"), whereas the method used is questionable because the basic investigations do not just restrict themselves to trans-boundary impacts. The problem lies in "only a few", since the assessments, according to the laws on species protection, on the one hand, must be quantitative, on the other hand "only a few" casualties should be sufficient in some cases for invoking the regulations governing exceptions.

13.5 Impact on fish

13.5.1 Stock taking of fish species for the baseline survey was

restricted mainly to the Danish territorial waters. As German fisherman from Fehmarn noted, a number of endangered species were not listed in the records, though their presence is known from by-catch. Likewise, fisherman from Fehmarn reported that they have obviously not been considered as resource persons on the local fish fauna.

13.5.2 Turbidity and sediment spill as well as landfills in coastal waters will have a massively effect on the local fish fauna as in particular spawning and spawning grounds will be either completely lost or at least greatly affected.

13.5.3 This will also have indirect effects on birds and direct effects on commercial fishery.

13.5.4 The objectors maintain that the planning process does not assess these damages properly.

13.6 Impact on the harbour porpoise

13.6.1 In the legislative proposal the species harbour porpoise is casually mentioned in Section 15.5.3.1 (p. 69) but only with respect that these mammals will leave the Fehmarn Belt if exposed to excessive noise or in response to deliberately applied scaring measures.

13.6.2 The objectors note again that the most critical issues for project feasibility are left unmentioned in the Ministry's explanations:

(1) Harbour porpoises are a highly endangered species in the Western Baltic Sea.

(2) Recently published results of continuous surveys over several years on the species' abundance and migratory behaviour in the Baltic Sea west of the island of Rügen confirm the high importance of the Fehmarn Belt for the reproduction of the population (Federal Agency for Nature Conservation, 2014); this has been evidenced by flight observations and counts of calves.

(3) Scaring away of harbour porpoises from the construction site will result in a reduction of their already confined habitat and respective feeding grounds.

13.6.3 The environmental assessments carried out so far by Femern A/S play down potential conflicts between this species and construction interests resulting in such statements as reflected above under 5.3.13.1.

13.6.4 In view of the high significance of this environmental problem for the feasibility of the immersed tunnel solution, the objectors demand to stay the legislative procedure until this issue has been thoroughly analysed by independent experts commissioned by the Ministry of Environment.

14. Dynamics of the sea bed

14.1 An extremely important dynamic factor is that of sediment spill (see above). Its relevance (impairment of water composition, light conditions and feeding grounds) is not disputed. The objectors, in their in-depth analysis of the German "Planfeststellungsunterlagen" found that already the hydrodynamical models were wrong and the overall effects of sediment spill widely underestimated.

14.2 This said, it appears to be most strange that the question as to the impact on the seabed by a huge trench, which will be filled in by the watertight tunnel, has not been dealt with,

cf Environmental Report Espoo, page 75.

The objectors maintain that the sheer presence of this structure will render transverse movements of the seabed virtually impossible along the stretch of the Fehmarn Belt. Consequently, not only the morphological conditions that cannot be perceived as being static will be significantly affected, but also the Benthic Flora and Fauna which will no longer be able to migrate across this barrier.

Hence, the tunnel will result in

a significant barrier effect for the seabed.

Therefore, the conclusion to the contrary of the planners,

Environmental Report Espoo, Section 1.6.7 and 1.6.8,

is refuted.

It is however not so that the planners view the seabed as not

being dynamic. In the brief summary of the morphology (see above, 1.5) is stated :

> "The impact simulations show that the seabed is dynamic and that sediment spill is characterised as temporary impairment."

The objection raised is that the assessments stop here whereas the disruption of the dynamics as such is not discussed.

15. Economics of the Fixed Link Project

15.1 Traffic Forecast 2014

15.1.1 In Section 12.3.1 of the legislative proposal, the updated Traffic Forecast 2014 (published by Femern A/S in November 2014) is mentioned. In principle, it should a basic building block the basis for the economic evaluation of the FBFL in terms of the latter's socio-economic and financial feasibility.

15.1.2 Credible and robust forecasts on traffic volumes by mode are forming key parameters to this end. The recent traffic forecast fails to fulfil this requirement in several decisive aspects.

15.1.3 The B Case scenario of the forecast is still basically based on the assumption that Scandlines will completely abandon its service across the Fehmarn Belt.

The objectors maintain that the assumption that ferry services will completely close down with opening of the fixed link is unrealistic.

Though the impact of a continued ferry service is formally attempted, this happens in a half-hearted way only. The respective approach and assumptions are obviously tailored in a way to play down the significance of such competition.

15.1.4 Definitely not taken into account is the scenario of all ferry services closing down before the opening of the crossing. The building of the tunnel will greatly affect traffic across the Belt and without financial compensation and/or mitigating measures during the building phase might turn out to be economically unrealistic.

The objector cannot see that SCL or other ferry services

providers are under any legal obligation to provide these services.

15.1.5 According to the material provided, the planners expect a rapid increase in traffic numbers after opening the tunnel.

A substantiation for this "four years ramp-up effect" is not given however. A ramp-up of 40% of the traffic at opening of the tunnel previously forecast was at least drawing on the experience of the Great Belt and Øresound crossings.

In the Traffic Forecast 2014, the traffic jump (ramp up effect) for all road vehicles is predicted to reach 54% (66% increase for passenger vehicles).

It seems these forecasts have been "adjusted" by inverting the approach, in which the "needed" traffic demand 2035 became model input and the traffic jump output. The objectors suspect that those traffic numbers needed to have the tunnel financed by toll payments are inserted into the calculation as a starting point from which the needed ramp up is derived.

The objectors reject such forecasts on the traffic jump as pure fiction and plucked from the air, because the FBFL can not be compared with the links across the Great Belt and Øresound

15.1.6 In this context, the exclusion of the phenomenon of tunnel phobia from the forecasts is another fault symptomatic of how the traffic volumes have been predicted with a positive bias.

Norwegian studies (SINTEF) suggest that tunnel phobia and tunnel fear have an impact (of 5% – 30%) on drivers' (and passengers') decision to use a tunnel. This holds true especially for long subsea tunnels like the one of the FBFL where road users have the choice to use a ferry.

The objectors request that the effect of tunnel fear on the traffic forecast for the tunnel resp. ferry service must also be assessed

15.1.7 The prospects of an important competitor for the FBFL coming up with the railway tunnel crossing the Baltic to link Trelleborg and Sassnitz/Stralsund is not assessed in the assessment of transport in the Scandinavia-Continent Region. Planning of the COINCO project is steadily progressing and decisions makers should pay due attention to this project. Failure to address this project in the making is another indication of planners' sweeping problems under the carpet, if the latter become relevant for feasibility decisions.

15.1.8 In conclusion of the before said, the new Traffic Forecast 2014 does **not** represent a sufficiently robust and reliable basis for sound decision making on the feasibility of the FBFL.

This will have legal consequences at least on the German side, where the Supreme Court will minutely dissect the traffic forecast in the context of "plan justification".

15.2 Financial Analysis 2014

15.2.1 The Financial Analyses 2014 - another fundamental component of the economic analysis - mentioned under Section 12.4 of the legislative proposal are still speculative guesswork, because they lack substantiation by robust traffic forecasts (see above) and cost estimates.

Moreover, the assumption of substantial grant funding from the TEN-T coffers has also remained mere speculation.

15.2.2 The update of the previous cost estimates by using the price index of 2014 raises the question of the source of this index which may be only known in 2015. Irrespective of this observation, the new index does not materially improve the previous cost estimates of the FBFL because the latter remain essentially based on semi-detailed quantity computations as is usual practice for feasibility studies. The more realistic assumption of increased contingency costs (30%) was long overdue. Nevertheless, the current estimates remain shaky.

15.2.3 A construction budget of around 52.7 billion DKK (7.1 billion Euro) for the tunnel component of the FBFL plus some 9.5 billion DKK (1.3 billion Euro) for the Danish hinterland infrastructure sums up to the big amount of 62.2 billion DKK (8.4 billion Euro).

15.2.4 In view of the poor average daily traffic by 2035 of around 13,000 vehicles (possibly substantially lower in view of the highly questionable traffic jump), decision makers are faced by a striking imbalance between traffic demand and total cost.

15.2.5 The problem of low road traffic is still aggravated by the project objective to relocate freight transport from road to rail.

15.2.6 The financing model proposed envisages the total cost of the FBFL (construction and operation/major replacements plus the borrowing cost) to be essentially refinanced through user charges. While the railway operators are assumed to pay only the trifle amount of operating cost saved by using the 160 km shorter rail link of the FBFL (ref. Section 12.3.2 of proposal), the road users are presumed to shoulder the main burden of refinancing the FBFL. In view of the poor average daily traffic demand, it should be obvious that the refinancing model is doomed to failure; this in turn having the consequence that compatibility with EU-regulation on state subsidies can not be achieved.

15.2.7 The Ministry is not free to fix road user charges at levels which would be needed for enforcing refinancing in a reasonable period of less than 40 years. Tunnel charges would always have to remain in balance with the charges of the competing ferries.

Increasing railway operators' charges is also constrained by their option to revert to the existing Great Belt Link / Jutland route.

15.2.8 As the FBFL is always rated an integral project of the Union's TEN-T programme, it would, in principle, be entitled to grant funding from the respective EU budget. For the cross-border tunnel the maximum rate for grant funding could amount to 40% of the construction cost – provided the requirements of TEN-T Regulation 1315/2013 are fulfilled (see Article 7, paragraph 2 (c) of said regulation).

The objectors maintain that these requirements are **not** fulfilled.

In particular, conformity not only with environmental standards but also wit e.g. state subsidy law is required, all depends on the traffic using the tunnel passing a "break-even point" in terms of enough vehicles paying a high enough toll.

Even the planners concede that this break-even point can be reached (and only just be reached) under the assumption of state-guaranteed (and thus cheap) bank loans.

15.2.9 In the Financial Analysis 2014, the Ministry assumed a comparatively low EU funding rate of 18% instead of 40%. In view of the low income basis due to a possibly grossly overrated traffic forecasts, the Ministry's modesty is difficult to follow, not only for the public, but even for experts.

15.2.10 On 28th December 2014, more reliable estimates of the construction cost have been submitted by the contractor

consortia in response to the tenders performed by Femern A/S. Accordingly, a revision of the financial analysis was already announced which shall be ready shortly before the beginning of Folketing's deliberations on the Construction Act. This approach suggests once again that the Financial Analysis 2014 has only been floated to deceive the public in the current "hearings".

15.3 Mandatory macro-economic project justification

15.3.1 According to Article 7 Para 2 lit c) of the TEN Directive 1315/2013 a TEN-T project of common interest "shall ...

> be economically viable on the basis of a socio-economic cost-benefit analysis; ... .

If, as is the case for the FBFL, such an analysis is not even provided and fundamental socio-economic assessments remain missing, the legal consequence can only be that

> FBFL is not a project of common interest (in the sense of the TEN-T Guidelines).

15.3.2 The TEN Regulation 1315/2013 (Article 3 lit t)) defines the "socio-economic analysis" within the framework of the TEN-T guidelines as follows:

> 'socio-economic cost-benefit analysis' means a quantified ex-ante evaluation, based on a recognised methodology, of the value of a project, taking into account all the relevant social, economic, climate-related and environmental benefits and costs. The analysis of climate-related and environmental costs and benefits shall be based on the environmental impact assessment carried out pursuant to Directive 2011/92/EU;

It thus outlines the essential components resp. project effects to be taken into account in such analysis. It is thus not only limited to cost components or direct benefits (various economic advantages accruing to infrastructure users and operators) but looks also at social, environmental and induced economic effects.

15.3.3 For more than ten years the Danish government has been avoiding to come up with a comprehensive and in-depth evaluation of the FBFL. The project evaluation of 2004 by COWI and Danmarks Transportforskning was the last exercise of this kind.

The analysis was very limited in terms of the socio-economic

project effects assessed. More importantly however, the evaluation was seriously blemished by methodological flaws of double accounting of benefits (objectionable aggregation of direct benefits with financial revenues).

Already at that stage of the FBFL the project should have been abandoned because the true/corrected results would have shown that the project was unfeasible.

15.3.4 The call for a new socio-economic evaluation, voiced by opponents of the FBFL time and again and since 2007, remained without response.

At the EIA hearing in Rødbyhavn of 29th August 2013, the issue of a new socio-economic analysis was raised again by H. Kerlen.

In their reply, Femern A/S (CDY) denied any need for a new analysis. It is noteworthy that the Ministry's Høringsnotat of October 2014 is reproducing the respective reply of CDY in a contradictory manner – just another example of how Femern A/S is manipulating facts.

Following an enquiry of the "Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung" to the then-Minister of Transport, Ms Pia Olsen Dyhr, she replied in a letter dated 16th September 2013

> "I can confirm that the Danish Ministry of Transport has no plans to initiate the preparation of a new socio-economic analysis of the Fehmarnbelt Fixed Link."

The Ministry's statement in the legislative proposal (see Section 12.5) on a new socio-economic evaluation of FBFL is indicative of a more active approach and that it has given up its evasive attitude on this issue.

Nevertheless, in December 2014 the project evaluation report has not been published as announced in the legislative proposal and thus was not made available for the public hearing. Possibly, the study was commissioned much too late for coming up with a thorough assessment of all the complex macro-economic issues of the FBFL.

15.3.5 As already mentioned above under 15.2.8, the TEN-T Directive 1315/2013 establishes mandatory preconditions for any grant funding of TEN-T projects.

Article 7, paragraph 2 (c) reads (see also above)

> "A project of common interest shall: ....
> be economically viable on the basis of a socio-economic cost-benefit

analysis;

Moreover, Article 7, paragraph 4 reads:

> "Member states shall take all necessary measures to ensure that the projects are carried out in compliance of Union and national law, in particular with Union legal acts on the environment, climate protection, safety, security, competition, state aid, public procurement, public health and accessibility".

15.3.6 Thus the Danish government will have to come up with a comprehensive and in-depth socio-economic assessment of the FBFL which provides convincing proof of the project's viability – and this not only for the national government but especially for the European Investment Bank that will be in charge of examining the cost-benefit analysis.

The numerous requirements that must be still fulfilled in accordance with para 4 of Article 7 are putting a big question mark behind Denmark's present eligibility for grant funding under the TEN-T programme.

The objectors maintain that at least presently such grants would be unlawful.

Moreover they maintain that the requirements of Article 7 of the TEN-T Guideline

cannot be fulfilled

as the requirement socio-economic feasibility

cannot be obtained.

15.3.7 Therefore, lawful co-funding by the EU

is impossible,

as Article 3 of Council Regulation 1316/2013 (CEF - Connecting Europe Facility) clearly spells out:

> The CEF shall enable projects of common interest to be prepared and implemented within the framework of the trans-European networks policy in the sectors of transport, telecommunications and energy.

This means that those projects which are not of common interest (which is the case for FBFL) shall not be supported under the provisions of Regulations 1315/2013 und 1316/2013.

16. The draft law (lovudkastet) is moot

16.1 Consequently the objectors maintain that the draft law is moot.

16.2 There is no way visible that the Folketing could pass a law based on this legislative proposal that would be either compatible with European Law, European environmental standards and German constitutional law.

16.3 Certainly a sufficiently informed decision of the Danish Folketing on building the FBFL is presently not possible.

16.4 The material provided to the public is not only

> **insufficient** (outdated and incomplete assessments of the environment, no usable material on climate or social effects and so on)

but also

> in vital aspects (traffic under toll conditions, parallel ferry operations and alternative rail routes through Jutland, financing in general) **conjectural in nature.**

16.5 So far, the kingdom's procedures in letting the public participate (like now, during the Christmas holidays with officialdom's absenteeism) has been at best evasive in nature and certainly entirely unfair procedurally.

16.6 The objectors **request -**

> provision of all documentation in all necessary languages, at least (also) in German,
>
> clear information about competent authorities, the importance of time frames and other procedural questions including judicial relief,
>
> availability of Telefax connection in order to make submissions provable in court,
>
> availability of collateral material in German such as is available to the Danish public as well as to the Danish Folketing.

(Hendrick Kerlen, who has been authorized by Dr W Mecklenburg, Lawyer, and the objectors themselves, is to sign this letter for all objectors)

Fehmarn, 4-01-2015.....H Kerlen.....

Notat

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 Kbh K

Sekretariat & jura

7. januar 2015

Telegade 2
2630 Taastrup

Direkte telefon 24 68 67 76
rujj@dsb.dk
www.dsb.dk

Bidrag til høringssvar vedr. anlægslov om Femernforbindelsen med tilhørende landanlæg

Transportministeriet har den 28. november 2014 sendt et udkast til anlægslov om Femernforbindelsen med tilhørende landanlæg i høring. DSB har følgende bemærkninger.

§18
For så vidt angår § 18 skal DSB bemærke, at i det omfang anlæggelsen af Femernforbindelsen medfører omlægning af DSB's ledninger, anlæg eller andre installationer på de af DSB ejede arealer, skal det ske efter DSB's anvisninger. Anlægsprojektet forudsættes at bære alle omkostninger og risici forbundet hermed.

§31
For så vidt angår §31 er DSB indstillet på, at denne udvides til også at omfatte matr. 8b Gåbense, Nr. Vedby (tidligere Orehoved Station) med henblik på totaleksproprianion. DSB er også indstillet på at indgå frivillig overdragelse vedr. overtagelse af denne matrikel.

Glumsø station
Af punkt 4.1.1.3 i bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at perronerne på stationen i Glumsø med tilhørende gangbro, elevatorer og anden aptering, som en konsekvens af kurveudretningen i forbindelse med hastighedsopgraderingen til 200 km/t, flyttes ca. 200 m mod syd, medens stationsbygningen med tilhørende faciliteter ikke flyttes.

Efter flytningen forøges afstanden altså markant fra parkeringsfaciliteter og busterminal til perron. Erfaringerne viser at mange passagerer er uvillige til at acceptere en lang afstand fra parkeringsplads til perron. Afstanden er særligt problematisk for DSB's handicappede rejsende.

Det må i øvrigt forventes at cyklister vil efterlade deres cykler hvor de kan finde plads i nærheden af perronen, frem for i cykelstativerne 200 meter fra perronen, hvilket ikke er hensigtsmæssigt og kan medvirke til kaotiske forhold omkring perronen.

Langs banens vestlige side, fra stationsbygning til perron, er der projekteret en gangsti, som på ca. 30 m bliver helt ned til 160 cm bred. Gangstien være flankeret

af en støjskærm på den side og et trådhegn ud mod banen på den anden. Gående på gangstien bliver udsat for et voldsomt luft- og støjtryk, når et tog passerer stationen med 200 km/h og man fanges mellem trådhegn og støjskærm.

Glumsø Station benyttes i dag dagligt af omkring 950 pendlere og er i Trafikstyrelsens "Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027" forudsat at bidrage til den overordnede politiske målsætning om 50% flere togrejsende ved at vokse til 1.200 daglige pendlere i 2027.

Med det fremlagte forslag anser DSB det for vanskelligt at realisere Trafikstyrelsens plan for udviklingen af Glumsø Station. Tværtimod vil stationen blive så lidt attraktiv for de rejsende, at Glumsø vil blive fravalgt, enten til fordel for en af de andre stationer i lokalområdet eller til fordel for bilen hele vejen til deres rejsemål, og der må derfor forudses en markant reduktion af passagergrundlaget og et tab af indtægter for DSB.

For at gøre Glumsø Station så attraktiv for de rejsende, at flere vil benytte den i de kommende år med de hurtigere forbindelser på den ombyggede bane, vil det være ønskeligt at genskabe en samlet stationsløsning ved den nye placering af perronerne. Dette kan gøres ved at flytte cykelparkering og busterminal til et ledigt, privat ejet areal ud for den nye perron på banens vestside, medens bil-, motorcykel og handicapparkering vil kunne flyttes til et ledigt af Banedanmark ejet areal ved den nye perron på banens østside.

Da banen på dette sted ligger flere meter over de omgivende arealer, vil arealerne på hver sin side af banen mest hensigtsmæssigt kunne forbindes med en tunnel, hvorfra der også kan etableres trappe og elevatoradgang til perronerne, medens den nuværende gangbro mest hensigtsmæssigt vil kunne genbruges på en af stationerne i Nr. Alslev eller Holeby, hvor der er forudsat etableret helt nye gangbroer. Løsningen forudsætter således, der erhverves rettigheder til dels at benytte et af Banedanmark ejet areal og dels et areal, som er i privat eje, men som ligger ubenyttet hen. Ved en sådan flytning af de til stationen hørende faciliteter vil der blive skabt en løsning, som for alle rejsende er attraktiv og som byder på gode tilkørselsforhold og adgangsveje.

Stationsombygninger generelt
Stationsombygningerne forudsættes at ske i samarbejde med DSB. I Vordingborg, Glumsø og Nørre Alslev er de så omfattende, at stationsbygningerne, der efter elektrificering af banen ikke længere må udlejes til beboelse, efter DSB's opfattelse bør overtages af anlægsprojektet. DSB er indstillet på at indgå en aftale herom mod erstatning.

Trafikomlægning til Lille Syd
Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det desuden under punkt 8, at banen mellem Ringsted og Næstved i 2019 vil blive spærret for trafik i en periode på 6 måneder. Al trafik på Sydbanen skal derfor i denne periode i stedet afvikles via Lille

Syd. Da denne bane er enkeltsporet, er det begrænset hvor mange tog der kan afvikles hver time på strækningen. For at kunne befordre det store antal daglige pendlere på Sydbanen under sporspærringen bliver DSB derfor nødt til at afvikle trafikken med de størst mulige togstørrelser, hvilket med stor sandsynlighed vil sige togstammer opformeret af 6 dobbeltdækkervogne og et lokomotiv, som ud over lokomotivet har en længde på ca. 162 m og en indstigningshøjde på 60 cm.

Da perronerne på flere af stationerne på Lille Syd ikke kan håndtere tog med disse dinminsioner, vil det være nødvendigt at forlænge og forhøje flere af perronerne, så de alle – bortset fra Næstved Nord - vil kunne anvendes til krydsning af 2 dobbeltdækkertog med 6 vogne.

I forbindelse med forlængelsen bør det overvejes at gøre perronerne bredere, så de sikkerhedsmæssigt er forberedt til at der fra december 2018 vil blive kørt med højere hastighed på Lille Syd.

Perronombygningerne på Lille Syd bør være afsluttet senest i december 2018.

FEMERNBELT DEVELOPMENT

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K.

Att: Dorthe Gravgaard (dog@trm.dk)

5. januar 2015

Råhavegård
Maribovej 9
4960 Holeby

Tlf.: +45 5467 6140
Fax: +45 5467 6149

info@femern.info
www.femern.info

Høringssvar til "Lov om anlæg af en fast forbindelse under Femern Bælt m.v"

På vegne af Fonden Femern Belt Development (FBD) fremsender vi hermed høringssvar til "Lov om anlæg af en fast forbindelse under Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark".

Vi har i Femern Belt Development haft mulighed for at følge arbejdet vedrørende projekteringen af den faste forbindelse under Femern Bælt gennem de sidste 5 år. I den forbindelse har vi haft en løbende dialog med Transportministeriet, og et tæt og godt samarbejde med bygherreselskabet Femern A/S. På den baggrund glæder det os, at arbejdet med realiseringen af den faste forbindelse nu for alvor går ind i realiseringsfasen, med alle de muligheder det medfører for udvikling og beskæftigelse til bla. danske virksomheder.

Indledende bemærkninger

Fra Femern Belt Developments side skal vi indledningsvis udtrykke tilfredshed med og glæde over den grundighed og omhyggelighed, hvorunder hele VVM-processen har været gennemført, og vi har med glæde noteret os de svar, som er givet respondenterne i høringsfasen af VVM-redegørelsen.

For så vidt angår anlægsloven og de tilhørende bemærkninger til loven, er der efter vores opfattelse også her tale om et yderst kompetent og gennemarbejdet oplæg, som vi dog har følgende kommentarer til:

Arbejdsmarkedsforhold

Vi vil benytte lejligheden til at nævne, at vi i FBD anser det for overordentligt vigtigt, at der sikres danske virksomheder en ligeværdig mulighed for at konkurrere med udenlandske virksomheder. Dette sker efter vores opfattelse bedst ved at man fastholder de generelle arbejdsmarkedsforhold og øvrige vilkår på det danske arbejdsmarked i de kontrakter, der indgås

med hovedentreprenørerne. Og vi lægger vægt på bygherrens udsagn om, at man vil gennemføre skærpet kontrol for at sikre, at alle aftaler efterleves.
Ydermere er det væsentligt, at der i hele projektets løbetid skabes mulighed for opkvalificering af især unge og ufaglærte ledige gennem krav om etablering af praktikpladser i forbindelse med de store anlægskontrakter. Projektet skal efter vores opfattelse aktivt bidrage til den helt nødvendige opkvalificering af den lokale og regionale arbejdskraft, og således også medvirke til en mere langsigtet udvikling af lokale og regionale arbejdspladser.
Vi finder det ligeledes afgørende, at byggeriet gennemføres med størst mulig hensyntagen til sikkerhed og sundhed på arbejdspladsen, hvilket fordrer ordentlige boligforhold og fritidsaktiviteter i selve campen.

Trafikknudepunkt ved Ringsted med omstigningsmulighed

Femern Belt Development betragter Femern-projektet som en enestående mulighed for at fremme den europæiske infrastruktur i Nordeuropa mellem kontinentet og Skandinavien. Samtidig vil der være tale om en ny, miljøvenlig vækstakse mellem Hamborg og København, som kan være til stor gavn for Danmark, hvis vi udnytter de nye muligheder optimalt.
For at kunne udnytte den nye jernbanestruktur optimalt, indebærer det imidlertid bl.a., at man ikke forringer landsdelens nuværende standsnings- og omstigningsmuligheder. Men tværtimod øger dem bla. ved at sikre, at der med etablering af et jernbaneknudepunkt i Ringsted bliver en ny omstigningsmulighed mellem de nye hurtige tog fra København til Ålborg og de nye hurtige tog fra København til Hamborg.
Denne nye omstigningsmulighed er en væsentlig faktor for, at vi i region Sjælland får optimale muligheder i relation til bosætning, pendling og øvrig erhvervsudvikling.

Glumsø Station

Som følge af, at hastigheden på strækningen mellem Ringsted og Rødby i forbindelse med elektrificeringen af strækningen skal være max. 200 km/t skal banelegemet ved Glumsø Station rettes ud med henblik på at mindske krumningen. Dette indebærer, at det fremtidige stoppested for persontog flyttes ca. 200 meter syd for den eksisterende stationsbygning. Banestyrelsens forslag er, at parkerings- og ankomstfaciliteter bibeholdes ved den eksisterende stationsbygning, hvilket er uhensigtsmæssigt og generende for passagererne. Det anbefales derfor, at der etableres faciliteter ved det fremtidige stoppested, der dels sikrer parkeringsmuligheder tæt på, dels at der etableres mulighed for, at busser kan af- og pålæsse passagerer tæt på stoppestedet, og endelig at de nye faciliteter indrettes således, at de forskellige trafikformer ikke blandes på en uhensigtsmæssig måde.

Station på Sydlolland

Vi noterer os med tilfredshed, at oplægget til anlægslov indeholder etablering af en ny station på Sydlolland, og vi skal i den forbindelse udtrykke en forventning om, at etableringen af stationen følges op af køreplaner med minimum timedrift på stationen i morgen- og de sene eftermiddagstimer.

Afkørsel 48 – Maribo

Vi konstaterer, at der i anlægsloven ikke er nævnt noget om et opgraderet til- og frakørselsanlæg ved Afkørsel 48. Vi undrer os meget over dette, idet vi gennem de sidste mange år har påpeget nødvendigheden af at kunne koble Rute 9 – og dermed forbindelsen til Fyn, på Femern forbindelsen. Derudover er der, i positiv forventning om at et opgraderet til og frakørselsanlæg ville blive etableret ved Maribo, blevet udlagt forholdsvis store erhvervsarealer ved afkørsel 48.

Vi er vidende om, at der mellem ejeren (bistået af Business Lolland-Falster) er gennemført konkrete forhandlinger med en lang række investorer om udvikling af arealet ved Afkørsel 48, og at der ligeledes har været konkrete forhandlinger med en række virksomheder om etablering i området – betinget af en opgradering. Erhvervsarealerne er udlagt på en måde, så de dels kan understøtte de turistmæssige aktiviteter i området, og dels kan fungere som en gateway til hhv. Skandinavien og til kontinentet.

Både Langeland og Svendborg Kommuner har gennem de sidste 4 år arbejdet ihærdigt for en opgradering af Rute 9, således at det fynske arbejdsmarked og erhvervsliv vil få glæde af Femern Bælt forbindelsen, og med en hurtigere forbindelse fra Fyn, vil kunne bidrage til rentabiliteten af Femern forbindelsen gennem højere trafikvolumen. De Sydfynske kommuner peger på, at en udbygning af Rute 9 vil kunne medvirke til at fastholde og udvikle arbejdspladser på Sydfyn gennem en forbedret tilgængelighed til det store tyske marked. Færgerne på Spodsbjerg-Tårs overfarten er blevet opgraderet både hvad angår komfort og kapacitet, og derfor er det en væsentlig forudsætning at planer for afkørsel 48 indgår som startskuddet til opgradering af Rute 9.

Vi er bekendte med, at VVM forholdene i og omkring Afkørsel 48 er undersøgt, så en indarbejdelse af en opgradering af til og frakørselsforholdene ved Maribo og Rute 9 vil kunne ske uden miljømæssige konsekvenser, og uden at det vil forsinke den overordnede proces.

Vi skal stærkt opfordre til, at Afkørsel 48 bliver omfattet af anlægsloven.

Produktionsanlæg

Fra Femern Belt Developments side har vi i 2011 gennemført et feasibilitystudie vedrørende muligheden for at anvende dele af produktionsanlægget til andre erhvervsmæssige formål, efter endt produktion af tunnelelementer. Vi skal derfor foreslå, at nedrivningen af produktionsområdet pristages særskilt, således at det senere i processen kan vurderes, om der vil være nye erhvervsmuligheder (skibsværft, intermodalt logistik hub, containerhavn m.v) i dele af anlægget. FBD vil i løbet af 2015 opdatere feasibilitystudiet i samarbejde med bla. kommunerne og Danmarks Rederiforening.

Det er FBD's forslag, hvilket vi tidligere har fremført i høringssvar til projekteringsloven, at man, såfremt der viser sig mulighed for en anvendelse af produktionsanlægget til alternative erhvervsmuligheder, hensætter omkostningen til en eventuelt senere bortskaffelse af anlægget i en fond.

Jernbaneanlægget ved Rødbyhavn

Vi noterer os, at oprensningen af de ranger-arealer som ved åbningen af Storebæltsforbindelsen blev overflødige, og som med afskæring af jernbanen til Rødbyhavn ikke længere vil have nogen fremtidige anvendelsesmuligheder, ikke er omfattet af anlægsloven. Ud fra turistmæssige interesser bør der tages stilling til arealets fremtidige anvendelse, herunder oprensning af mulig forurening.

Turismemæssige betragtninger

Sydlollands kyst udgør et af landsdelens største turistmæssige potentialer nu og i fremtiden. Desuden er et af landets største overnatningssteder, Lalandia, lokaliseret blot 2 kilometer vest for Rødbyhavn.

Af anlægsloven fremgår det, at grundejere som påføres en støjbelastning, som ligger ud over de støjgrænser som kommer til at gælde for etableringen af Femern forbindelsen, kan kompenseres økonomisk. Vi vil anbefale, at gravearbejder i forbindelse med etablering af forlandet på den vestlige side af Rødbyhavn tilrettelægges således, at de er til mindst mulig gene for Lalandias gæster og de øvrige turister, der besøger området.

Velkomstcenter

Vi noterer os, at der i anlægsloven ikke er nævnt noget om etableringen af et velkomstcenter og tilhørende informationsaktiviteter om Femern Bælt projektets tilblivelse. Vi vil anbefale, at der etableres informationsaktiviteter i samarbejde med lokale interessenter indenfor turismeområdet.

Opgradering af Sydmotorvejen fra Sakskøbing til Rødbyhavn

Vi noterer os, at der indgår etablering af nødspor på strækningen fra Sakskøbing til Rødbyhavn. Henset til at motorvejen er en del af det overordnede TEN-T netværk, mener vi at der som minimum bør indgå planer for, hvornår etablering af nødspor på hele strækningen kan være på plads.

Regional udvikling

Der er behov for at styrke indsatsen for at udnytte det erhvervsmæssige potentiale lokalt og regionalt både under og efter anlægsfasen.

Folketinget vedtog i 2009 "Lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark". I bemærkningerne til projekteringsloven fremgår det i afsnittet "Administrative konsekvenser" (side 18, stk. 7), andet afsnit: "*Det kan på lokalt og regionalt niveau undersøges, hvordan man bedst muligt udnytter det erhvervsudviklingsmæssige potentiale i lokalsamfundet efter åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt, herunder …..*" og af næstsidste afsnit fremgår det *"I forbindelse med en senere anlægslov vil det skulle undersøges, om der er behov for, at indsatsen styrkes."*

Henset til ovenstående formulering i projekteringsloven undrer vi os over, at der i anlægsloven ikke indgår erhvervs-udviklings-, uddannelses- og beskæftigelsesmæssige initiativer der kan støtte en langsigtet strategisk udvikling af den sydlige del af Region Sjælland.

Femern Belt Development har på vegne af medlemmerne: DI, 3F, Vækstforum Sjælland og 12 kommuner gennem de sidste 7 år gennemført en aktiv og målrettet indsats for at afdække de erhvervsmæssige muligheder i og omkring Femern Bælt projektet. Derudover har Femern Belt Development også været en væsentlig aktør i forbindelse med at engagere og samarbejde med tysk erhvervsliv og erhvervsorganisationerne i Holstein om de korte- og langsigtede udviklingsmæssige perspektiver for Femern Bælt regionen. Dette arbejde bør efter FBD's opfattelse videreføres og intensiveres i hele anlægsfasen.

Femern Belt Development vil på denne baggrund anbefale, at indsatsen mht. at skabe lokal og regional udvikling under og efter anlægsfasen også bliver en integreret del af anlægsloven, således som Folketinget lagde op til i projekteringsloven. Herunder at det undersøges om der via EU`s bidrag til projektet kan tilvejebringes midler til en grænseoverskridende udviklingsindsats i områderne på begge sider af Femern Bælt med henblik på den mest effektive udnyttelse af den nye infrastruktur under og efter anlægsfasen.

- o – 0 – o -

Med disse bemærkninger ser vi frem til den videre proces mht. anlægslovens behandling og vedtagelse i Folketinget i første halvdel af 2015.

Med venlig hilsen

Svend Erik Hovmand
Formand for bestyrelsen i Femern Belt Development
Formand for Femern Bælt Forum

Stig Rømer Winther
Direktør, Femern Belt Development

Glumsø 22-12-2014

Glumsø Lokalråd

Høringssvar

Vedrørende Ringsted-Femern Bælt forbindelsen – Glumsø Station

I forbindelse med opgradering af jernbanen Ringsted - Femern Bælt til kørsel med 200 km/timen vil det iflg. "lov om anlæg af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark" blive nødvendigt at flytte de nuværende perroner på Glumsø station længere mod syd.

Glumsø Lokalråd/Stationens Venner[1)] er i den forbindelse blevet gjort opmærksom på Bane Danmarks planer for den fremtidige udformning af Glumsø station. Vi må desværre konstatere at disse planer giver klare forringelser i forhold til stationen som den er i dag, og dermed heller ikke lever op til Næstved Kommunes strategiplaner med Glumsø og omegn som udviklingsområde. Vi ser heller ikke at disse planer lever op til Transportmister Magnus Heunickes ord[2)] "Bane Danmark vil drøfte en eventuel alternativ adgang tættere på standsningsstedet med Næstved Kommune".

[1)] Stationens Venner er en arbejdsgruppe under Glumsø Lokalråd

[2)] Brev fra Magnus Heunicke til Glumsø Lokalråd dateret 18. august 2014

Gennemføres Bane Danmarks nuværende planer for Glumsø Station ser vi bl.a. nedenstående forringelser/problemer:

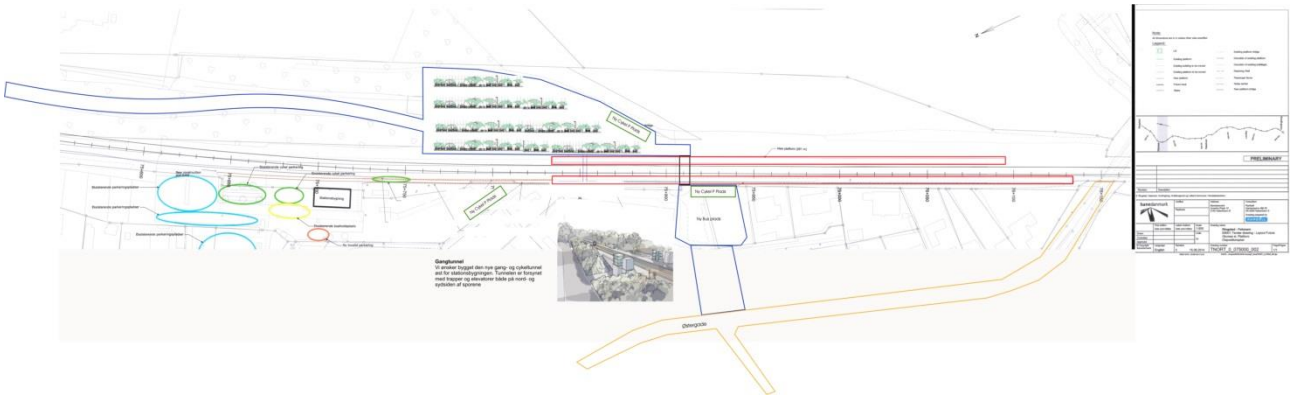
- Planen indbefatter en lang "sluse" hvor al persontrafik til og fra begge perroner skal færdes. Denne trafik vil dels være modsatrettet, dels i forskellige hastigheder og inkludere rejsende med cykler, bagage, barnevogne, ældre og handicappede.
- Afstand fra handicapparkering til på/afstigning vil blive væsentlig forlænget.
- Afstand fra cykelparkering busholdeplads vil blive væsentlig forlænget. Planen giver en gåafstand op til 500 mtr fra bus/cykelparkering til tog på/afstigning.
- Afstand fra bil parkeringsplads til perroner vil blive væsentlig forlænget. Planen giver en gåafstand op til 600 mtr fra bil til tog på/afstigning.

En nylig udført borgerundersøgelse dækkende Glumsø med omegn viste at det vigtigste for denne pendler by er infrastrukturen. Med denne baggrund har Glumsø Lokalråd, for at imødegå anførte forringelser af passagerforholdene på Glumsø station, udarbejdet en alternativ plan for omlægning af stationen. Planen fokuserer på bl.a. følgende hovedområder:

- Personbro over banelegemet erstattes af tunnel.
- Parkeringsplads, incl. handicapparkering og cykelparkering, flyttes til modsat side af banelegemet (på nuværende Aborret grund)
- Stationsforplads, incl. bl.a. busholdeplads og cykelparkering, flyttes til Østergade (ved nuværende bogtrykkeri)

Disse planer har på et møde 24-11-2014 været forelagt for Bane Danmark. Fra Bane Danmark deltog Anlægschef Klaus S. Jørgensen og Projektleder Frank Jørgensen.

Skitse for planerne ses illustreret nedenstående og Lokalrådet stiller sig selvfølgelig til enhver tid til rådighed for yderligere uddybning/forklaring af disse.



På vegne af Glumsø Lokalråd/Stations Venner:

Poul B. Eriksen, Sorøvej 29, 4171 Glumsø / pbn@cirkelnet.dk / mobil 2211 6722
Visti S. Christoffersen, Elmevej 45, 4171 Glumsø / ervichr@gmail.com / mobil 4123 2860

Ovenstående høringssvar er fremsendt til: trm@trm.dk med kopi til dog@trm.dk

Glumsø 28-12-2014

Glumsø Lokalråd

Høringssvar

Vedrørende Ringsted-Femern Bælt forbindelsen – Baneforlægning ved Åsø

I forbindelse med opgradering af jernbanen Ringsted - Femern Bælt til kørsel med 200 km/timen vil det iflg. "lov om anlæg af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark" blive nødvendigt at flytte de nuværende spor på en strækning fra Boelhaveskov over Åsø til Glumsø.

Glumsø Lokalråd/Stationens Venner[1)] er i den forbindelse på et møde med Bane Danmark blevet gjort opmærksom på at sporhøjden over strækningen omkring Åsø vil blive ca. 2 mtr. højere end det eksisterende spor. Dette forudser vi bl.a. vil give følgende ulemper/problemer:

[1)] Stationens Venner er en arbejdsgruppe under Glumsø Lokalråd

1. Da banen nu i føringen omkring Åsø by vil blive næsten frilagt (ikke løbe i dæmning som oprindelig planlagt) vil støj og rystelser blive væsentligt forstærket i dette område.
2. Standsning og igangsætning vil blive længere og mere støjende.
3. Regulariteten vil falde specielt i løvfaldstid, og generelt vil den lovede tidsbesparelse falde delvis på gulvet med standsene tog. Og det er netop tids gevinsten der er begrundelsen for at lave kurven større (sporflytning).
4. Forøget energiforbrug – ikke mindst ved igangsætning af godstog hensat på sidesespor.

For at imødegå ovenstående ulemper anbefaler Glumsø Lokalråd/Stations Venner derfor at sporene på denne strækning holdes i højde med eksisterende spor.

På vegne af Glumsø Lokalråd/Stations Venner:

Arne Cederholm, Åsø Bygade 25, 4171 Glumsø / alc4171@live.dk / mobil 2084 6954
Poul B. Eriksen, Sorøvej 29, 4171 Glumsø / pbn@cirkelnet.dk / mobil 2211 6722
Visti S. Christoffersen, Elmevej 45, 4171 Glumsø / ervichr@gmail.com / mobil 4123 2860

Ovenstående høringssvar er fremsendt til: trm@trm.dk med kopi til dog@trm.dk

GULDBORGSUND

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

HØRINGSSVAR FEMERNBÆLTFORBINDELSEN

05. JANUAR 2015

Guldborgsund Kommune har modtaget jeres høringsbrev af 28. november 2014 vedr. udkast til lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende anlæg i Danmark (Jeres ref. J.nr. 2012-1090).

Kommunen skal, foruden vedlagte høringssvar, især fremhæve, at Guldborgsund Kommune ønsker at skabe optimale rammer for at udnytte de nye muligheder, der opstår som følge af så gennemgribende en ændring af infrastrukturen. Kommunen har bl.a. fokus på nedenstående områder.

Erhverv:
I Guldborgsund samles de to trafikkorridorer E47 og E55, hvilket er et centralt element i udvidelsen af erhvervsområdet ved afkørsel 43 Nørre Alslev samt en planlagt udvidelse af Orehoved Havn. Guldborgsund Kommune og Guldborgsund Havne er klar til at investere i rammebetingelser, som kan skabe yderligere vækst og udvikling i vores landsdel.

Tilkørsel til Business Park Falster fra motorvej
Vi har med en udvidelse af erhvervsområdet ved afkørsel 43 Nørre Alslev taget fat på forberedelserne, men det kan ikke stå alene. Vi har brug for så optimal en tilkørsel til området som muligt, således at trafikken hurtigt og sikkert kan ledes til og fra motorvejen.

Jernbane
I forbindelse med, etablering af overhalingsspor vil vi anbefale, at det belyses om disse kan etableres med tilknytning til Business Park Falster og Orehoved Havn.

Havn
Orehoved Havn vil i fremtiden spille en vigtig rolle som erhvervshavn, og det er afgørende at havnen opnår så optimal en indsejling som muligt.
Vi har et par erhvervsvirksomheder, der bliver direkte påvirket at den nye Storstrømsbro. Vi opfordrer til at disse kompenseres i tilstrækkelig grad, således at det bliver muligt at reetablere virksomhederne i det nye erhvervsområde ved afkørsel 43.

GULDBORGSUND KOMMUNE

BORGMESTERKONTORET
PARKVEJ 37
4800 NYKØBING F.
TLF +45 54732004

SAGSNR. 14/50586
SAGSBEHANDLER:
SVEND ALLAN PEDERSEN
DIR +45 54732004
MOB +45 25180688
SAP@GULDBORGSUND.DK

CVR NR. 29 18 85 99

TELEFONTIDER
MAN – ONS KL. 9.00 – 15.00
TORS KL. 9.00 – 17.00
FRE KL. 9.00 – 12.00

LOLLAND FALSTER

Indsatserne vil f.eks. kunne medføre:

- Nedbrydning af barriere for et fælles arbejdsmarked over landegrænse.
- Mulighed at udbyde nye uddannelser i Nykøbing, som tiltrækker studerende fra Tyskland.
- Mulighed for øget turisme
- Opgradering af produkt med f.eks. en pier.
- Integration over landegrænser med markedsføring, pakketilbud med oplevelser på begge sider.

I forbindelse med de allerede igangsatte forarbejder med opgradering af jernbanen har Kommunen oplevet et positivt samarbejde med bl.a. BaneDanmark og vi forventer, at det gode samarbejde fortsætter i forbindelse med anlægslovens bestemmelser gennem en løbende underretning og dialog mellem trafikstyrelsen og kommunen samt eventuelle andre parter.

Med venlig hilsen

John Brædder

John Brædder
Borgmester

Vedlagt: Høringssvar anlægslov Femernbæltforbindelsen.

GULDBORGSUND

HØRINGSVAR

ANLÆGSLOV FEMERNBÆLTFORBINDELSEN

Kommunens sagsnr: 14/50586
Svarfrist: 05-01-2012
Transportministeriets ref: J.nr. 2012- 1090

Sendes til Transportministeriet, trm@trm.dk samt dog@trm.dk

03-01-2015

Generelt
Guldborgsund Kommune ser positivt og utålmodigt frem til den fulde realisering af Femern Bælt forbindelsen. Kommunen har oplevet et positivt samarbejde med BaneDanmark i forbindelse med de allerede igangsatte forarbejder med opgradering af jernbanen og vi forventer, at det gode samarbejde fortsætter ved realisering af anlægslovens bestemmelser gennem en løbende underretning og dialog mellem trafikstyrelsen og kommunen samt eventuelle andre parter i forbindelse med afgørelser og tilladelser. Dermed kan dialogen med borgere i kommunen styrkes vedr. de aktiviteter anlægsloven forudsætter. Valg af støjdæmpende foranstaltninger gennem Eskilstrup og Nørre Alslev er eksempler på forhold hvor den konkrete udformning og løsningsmodel bør findes i samarbejde med Kommunen og de berørte borgere.

Kommunen har i flere omgange afgivet høringssvar og bemærkninger til konkrete forhold omkring Femern Bælt forbindelsen, bl.a. broer og omkørsler vedrørende jernbanen og de tidligere afgivet bemærkninger er naturligvis fortsat gældende.

Guldborgsund Kommune ser store perspektiver i Femern Bælt forbindelsen og har selv iværksat investeringer, der skal sikre en langsigtet gevinst af den nye forbindelse. Udbytte af disse investeringer kræver en tæt sammenhæng med den konkrete realisering af Femern Bælt forbindelsen men også en tæt sammenhæng til den øvrige del af statens trafiknet gennem kommunen, primært motorvejsnettet.

Her tænkes bl.a. på:

- Kommunens etablering af erhvervsområdet Business Park Falster ved Nørre Alslev og dennes mulighed for betjening via jernbane gennem Nørre Alslev station.

- Sidespor/vigespor til godstog til en evt. banebetjening af Orehoved Havn.

- Den igangværende dialog om en tilknytning af Business Park Falster til motorvejssystemet.

Guldborgsund Kommune har desuden følgende bemærkninger til anlægsloven af mere teknisk karakter:

SAGSBEHANDLER:
SAG:
14/50586
MODTAGER:
CC:

Planforhold
Kortlægningen er foretaget på baggrund af tilgængelige skriftlige kilder og kort, der er indhentet fra bl.a. Guldborgsund Kommuneplan 2009-2021.

Guldborgsund kommune har en ny gældende Kommuneplan 2013-2015:
Herunder opslaget om Kulturmiljøer og den tilhørende rapport "Kulturmiljøet på Østlolland" som ikke er kommenteret i forhold til anlægsloven.

Anlægsloven
De arealer der berøres af udkastet fremgår af § 2 og bilag 3. I udkastet til loven sættes i § 12 en række centrale bestemmelser i vandløbsloven, plan- og naturbeskyttelses- og museums- lovene ud af kraft, idet bestemmelsernes formål dog forsøges implementeret i anlægsarbejdet via implementeringsredegørelsen afs 6.1 p 27 (redegjort for på p 30) i bemærkningerne til lovforslaget:

Anlægsprojektet skal overordnet set gennemføres i overensstemmelse med dels bestemmelserne i anlægsloven og dels inden for rammerne af de gennemførte miljømæssige vurderinger.

Jordforureningsloven og miljøbeskyttelseslovens bestemmelser der kan vedrører oplag af forurenet jord er imidlertid ikke sat ud af kraft og giver således kommunen som myndighed muligheder for at styre dette område.
Stierne i det efterfølgende viser til bane Danmarks miljøredegørelser
http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=18376

Jorddisponering
Det fremgår af "Miljøredegørelse Orehoved-Holeby", at der vil være overskud af overjord i begge grundløsninger for projektet og at:

> *Jordoverskuddet vil, i det omfang det er muligt, blive forsøgt anvendt til landskabsmodellering på arealer langs banen.*

Her ville udlægningen normalt være reguleret af planlovens § 35, men da der tages hensyn til lavbundsarealer (se nedenfor) og formodentlig også nbl § 3 skal der ikke lyde bemærkninger hertil.

Fagnotat: Natur
(Cit p 63) *På lavbundsarealer skal byggeri og anlæg så vidt muligt undgås. Eventuelt nødvendigt byggeri og anlæg skal udformes, så det ikke forhindrer, at et lavbundsareal i fremtiden kan genetableres som vådområde eller eng.*

Vandløb
Fagnotat: Overfladevand:
(Cit p 86) *Ved anlæg af banen krydses en række vandløb. De eksisterende broer skal udvides eller ombygges. Enkelte steder, hvor vandløb ligger tæt ved banen, vil forlægning af vandløb sandsynligvis være nødvendig. Opførelse af nye broer samt regulering af vandløb vil ske efter tilladelse fra den aktuelle kommune.*

Det forstås, at ovenstående med anlægslovens § 12 vil blive reguleret af trafikstyrelsen i stedet for kommunen som myndighed.

(Cit p 91/92) *Vandløb*

Generelt anlægges faunapassager ved de krydsende vandløb i spredningskorridorer, så der er passage for både vandlevende dyr og landdyr. Forslag til faunapassager ses i Fagnotat for natur /18/.
Generelt er det fordelagtigt for vandløbsfaunaen, hvis passager af veje og jernbaner konstrueres, så den oprindelige vandløbsbund bevares. Alternativt skal de oprindelige forhold genskabes efter anlægsarbejdet ved udlægning af grus og enkeltliggende kampesten for at skabe naturlige fysiske forhold, som kan tilgodese et naturligt og varieret plante- og dyreliv.

P 92 angives en række afværgeforanstaltninger i driftsfasen, som ser fornuftige ud og som man bør fastholde. Citatet p 86.

Guldborgsund Kommune
Parkvej 37
4800 Nykøbing F.

Til: trm@TRM.dk (Mail TRM)
Cc: DOG@TRM.dk (TRM Dorthe Gravgaard)
Fra: henrik hjorth (henrik_hjorth@hotmail.com)
Titel: Høringsforslag Femern: Mulighed for fortsat produktion af Femern tunnelelementer ved Rødby Havn?
Sendt: 21-12-2014 01:17:48

Kære Transportministeriet
trm@trm.dk; dog@trm.dk

Jeg har med stor interesse læst jeres nye lovforslag om bygning af Femern tunnelen mellem Lolland og Femern på

http://www.hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/42259

Femernforbindelsen bliver et fantastisk bygningsværk der vil binde for Lolland og Femern tættere sammen og give mange nye muligheder for befolkningerne på begge sider af Østersøen.

I lovforslagets kapitel 6 beskrives at Femernforbindelsen skal have rådighed over arealer omkring byggeriet indtil 31. december 2023. Og på side 22-23 står, at efter at Femerntunnelen står færdig er det planen at Tunnelelementfabrikken skal rives ned og at området skal genskabes til rekreative formål.

Jeg ville i den forbindelse høre Transportministeriet om der i loven kunne gives mulighed for at fortsætte produktionen af tunnelelementer til andre trafikprojekter også efter at Femerntunnelen e færdig?

Arbejdsgruppen for Femernforbindelsen har fremlagt et dygtigt projektoplæg der beskriver en tunnel opbygget som samlesæt af standardkomponenter.

Som det beskrives på side 16 blev Øresundsbroen en forudsætning for Femern forbindelsen, og med Femernforbindelsen vil fremtidige trafikprojekter andre steder kunne realiseres ved at bruge de samme tunnelelementer. Salget af tunnelelementer kunne give en ekstra indtægt og samtidig fastholde arbejdspladser på Lolland.

Jeg har, som eksempel, overvejet hvilke muligheder Slesvig-Holsten kunne have ved at købe ekstra tunnelelementer:

En mulighed er at bruge elementerne ved Femernsund hvor den nuværende bro ikke har kapacitet nok til den forventede trafik. Her er der 868 meter mellem Femern og fastlandet, hvilket svarer til 4 styks 217 meter lange tunnelelementer.

En anden alvorlig udfordring for Slesvig-Holsten og for hele Jylland er, at motorvejsbroen Rader Hochbrücke ved Rendsburg over Kielerkanalen er kraftigt svækket og at broens levetid anses for opbrugt i løbet af 12 år Kielerkanalen er ved Rader Hochbrücke 213 meter bred, så et enkelt tunnelelement fra Femernforbindelsen

på 217 meter ville kunne slæbes på plads og sikre Jyllands forbindelse mod Europa. Hvis broen erstattes af et tunnelelement fra Femern kunne en ny forbindelse til både vej og tog være mulig inden 2023.

Man kunne fra Slesvig-Holstens side også kigge på om hele Kielerkanalen kunne have gavn af et parløb med Femernforbindelsen. Kielerkanalen er på grund af højbroerne begrænset til skibe med en maksimal højde på 44 meter og Rendsburgtunnelen begrænser mulighederne for uddybning af kanalen til maksimalt 12,5 meters dybde. Det betyder at kun mellemstore skibe kan passere kanalen. De største skibe (over 44 meters højde) må sejle 500 km nordom Skagen, hvor også Storebæltsbroens 65 meter begrænser de allerstørste skibes indsejling til Østersøen.

Mange af Kielerkanalens højbroer er over 100 år gamle og skal udskiftes i løbet af 2030 år.

Ved at erstatte de 10 broer og tunneler over Kielerkanalen med Femern tunnelelementer, der nedgraves til 35 meters dybde, giver man mulighed for at Kielerkanalen kan uddybes til 25 meter. Herved vil selv de allerstørste container- og krydstogtskibe med en ubegrænset højde og en dybgang på ned til 25 meter kunne benytte kanalen (Se Wiki 'Suezmax' og 'Chinamax'). Der vil for alle skibe være ubegrænset adgang til Østersøen. Med Femern tunnelelementernes forventede levetid på 120 år kan Slesvig-Holsten sikre passagen ved Kieler Kanalen for skibe, biler og tog indtil år 2150.

Prisen for et stort skibs passage af Kielerkanalen er ca 43000 kr. Kunne man få ekstra 5000 store skibe til at sejle igennem hvert år vil det give en ekstraindtægt på 215 millioner kr om året eller 25,8 milliarder over 120 år, der kunne finansiere købet af tunnelelementerne og uddybningen af kanalen.

Med tunnelelementerne åbner der sig også mulighed for en ny forbindelse over Elben vest for Hamborg. Det ville også give en betydelig aflastning af Elbtunnelen. Ved Glückstadt er Elben ca 2,3 km bred svarende til 11 tunnelelementer fra Femern.

I alt kunne Slesvig-Holsten have stor gavn af at aftage omkring 26-30 ekstra elementer. Sælges de med en fortjeneste på 150 millioner kr stykket vil det give en ekstra indtægt på 4 milliarder kroner, der kunne bruges til at nedbringe gælden for Femerntunnelen.

Med en tunnel fåes en "usynlig", underjordisk forbindelse, der i driftsperioden ikke volder skibstrafikken navigationsmæssige udfordringer eller ødelægger naturskønne områder på overfladen. Biler og tog kører i et "indendørs" klima upåvirket af storm, sne, is og tåge, hvilket giver en driftsikker transportvej. Men en forventet levetid på 120 år bliver tunnelen til glæde og gavn for fremtidige generationer,

I Danmark kunne Femern tunnelelementerne også bruges til at bygge nye faste forbindelse over fjorde, sunde og bælter, imellem øer og landsdele.

Det kunne være en fast forbindelse mellem Spodsbjerg og Tårs, mellem Fyn og Als, De jyske fjorde, Limfjorden, Roskilde Fjord, Kattegatforbindelsen eller en østlig ringmotorvej omkring København.

En fortsat produktion kunne blive et nyt "vindmølleeksporteventyr" for Lolland og sikre arbejdspladser og velstand på øen. Tunnelelementerne kunne tilpasses i forskellige konfigurationer (I stedet for en 4 sporet motorvej og dobbeltsporet jernbane kunne man have en 8 sporet motorvej eller blot en almindelig vej og en enkelt jernbane eller cykelsti afhængigt af behovet). Man kunne også udvide "produktsortimentet" og producere tunnelelementer til borede tunneler som med tog kan transporteres til nye metrocityringe i Europas storbyer eller højhastighedstog gennem Norges fjelde.

Som sagt vil der være mange muligheder, som vil være til gavn for hele området. I det mindste bør Loven om Femernforbindelsen ikke begrænse mulighederne for at forsætte produktionen. Dette kunne gøres ved at sikre at arealet ved Tunnelelementfabrikken, som er reserveret til 2023, kunne indeholde en option på at fortsætte produktionen i ekstra år. Og at tunnelelementfabrikken drives som et selvstændigt selskab, der kan videreføres eller sælges fra når Femern forbindelsen står klar.

Vil en fortsat produktion af tunnelelementer være muligt indenfor lovforslagets rammer?

Med venlig hilsen

Henrik Hjorth

Stjerneparken 91

6300 Gråsten

e-mail: henrik_hjorth@hotmail.com

(privat)

Internethenvisninger:

Rader Hochbrücke

http://www.shz.de/schleswig-holstein/verkehr/rader-hochbruecke-tempolimit-fuer-lkw-id7638101.html

Kielerkanalen

http://de.wikipedia.org/wiki/Nord-Ostsee-Kanal

Suezmax
http://en.wikipedia.org/wiki/Suezmax

Transportministeriets departement
Att.: Dorthe Gravgaard
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

LANDSFORENINGEN
DANMARKS-JERNBANER
Gestvej 9 - 6270 Tønder
Tlf. 74 72 49 40 - 20 83 39 97

INDKOMMET
- 2 JAN. 2015
Transportministeriet

Nakskov / 30. december 2014

Landsforeningen Danmarks Jernbaners høringssvar til forslag til anlægslove for Femern forbindelsen

Forslag til anlægslov for den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg blev offentliggjort af Transportministeriet den 28. november 2014. Høringsfristen varer til den 5. januar 2014. Landsforeningen Danmarks Jernbaner sender hermed bemærkninger til forslaget til anlægslov.

Landsforeningen Danmarks Jernbaner har bemærket, at lovforslaget ikke omtaler eksisterende jernbaneinfrastruktur ved Rødby Færge station i Rødbyhavn. Det er banearealer, der ikke nødvendigvis bliver overflødige med den faste forbindelse over Femern.

Landsforeningen Danmarks Jernbaner har noteret sig, at banearealerne ved Rødbyhavn ikke bliver inddraget i anlægsprojektet. Det gælder både banelegemet fra udfletningen til tunnelen og rangerområdet i Rødbyhavn. Det er Landsforeningen Danmarks Jernbaners opfattelse, at disse arealer bør blive liggende, og at der sikres en fremtidig brug i henhold til nærliggende havn og erhvervsområder.

Det bør tilstræbes, at der i forbindelse med anlæggelse af Femern Bælt-forbindelsen sikres mulighed for, at jernbaneforbindelsen til det eksisterende havneanlæg i Rødbyhavn kan bibeholdes / genetableres. Ligeledes foreslås det, at der i det endelige lovforslag skal være retningslinjer for fremtidig udnyttelse af eksisterende banearealer og mulighed for at gods kan transporteres og omlastes på jernbanespor med forbindelse til den kommende Femern Bælt-forbindelse, der gør det attraktivt at flytte gods fra vej til bane.

Etableringen af den faste forbindelse er en enestående mulighed for at skabe varig og bæredygtig udvikling i hele den sydlige del af Region Sjælland. Det er med den hensigt, at Lolland Kommune er i gang med en opgradering af erhvervsarealerne med tilknytning til banearealerne ved Rødbyhavn, En opgradering, der er afgørende for at sikre skinnebåren erhvervsudviklingen på det sted, der med den faste forbindelse bliver en af de mest attraktive placeringer på Lolland.

Landsforeningen Danmarks Jernbaner har i den forbindelse en klar forventning om, at der på de eksisterende jernbanearealer bibeholdes infrastruktur, og at der foretages de nødvendige tiltag, herunder fortsat jernbaneforbindelse, der giver Lolland Kommune

hensigtsmæssig og skinnebåren infrastruktur ved fremtidig udvikling af havnen som erhvervshavn. Lollands infrastruktur kommer til at ligge i en vigtig international transportkorridor for banegodstransport. Der skal derfor sættes mere fokus på bedre samspil med transportformerne, herunder vej-bane og bane-skib.

Landsforeningen Danmarks Jernbaner håber indtrængende, at lovforslaget ikke nedlægger rangerterrænet i Rødbyhavn, men derimod skaber fortsat jernbanetilslutning til havn og erhverv på Sydlolland, hvorved Transportministeriet forstår at udnytte de store jernbanemæssige muligheder der ligger i anlæggelsen af Femern Bælt-forbindelsen.

På vegne af Landsforeningen Danmarks Jernbaner.
Med venlig hilsen

Anders Madsen

Anders Madsen
Maribovej 157 A
4900 Nakskov

Landsforeningen Danmarks Jernbaner er oprettet 27. februar 1973 og har udgangspunkt i Tønder. Foreningen arbejder for at bevare og udvikle Danmarks jernbaner igennem oplysning over for offentlighed, folketing, trafikministerium, regioner, kommuner, DSB og privatbanebestyrelser. Oplysningerne drejer sig om alle aspekter af jernbanens betydning for lokalsamfund og erhvervsliv - økonomisk, miljømæssigt m.m.

LANGELAND KOMMUNE

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K
trm@trm.dk

att: Dorthe Gravgaard dog@trm.dk

Teknik, Erhverv, Beskæftigelse og Kultur
Infrastruktur
Fredensvej 1,
5900 Rudkøbing
Tlf. 63 51 60 00
E-mail: infra@langelandkommune.dk
www.langelandkommune.dk

Dato 5. januar 2015 J. nr.: 14/15032 Ref: figr

Høringssvar til "Lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt mv."

Langeland Kommune kan af det fremsendte lovforslag se at en Femern forbindelse rykker tættere på en realisering. For at få det fulde udbytte af en udvidet forbindelse til Sydeuropa, vil vi påpege nogle kendte udfordringer, som bør indgå i anlægsloven eller i en naturlig fortsættelse af anlægsloven.

Med den nuværende infrastruktur tager turen fra Rudkøbing til Berlin det meste af en dagsrejse. Motorvejsnettet har ikke ændret sig afgørende siden udbygningen af motorvejsnettet i Tyskland i 1930'erne.
Ved at anvende Femern forbindelsen vil afstanden fra Rudkøbing til Hamborg blive reduceret med ca. 175 km, men ikke nødvendigvis i transport tid. Med en opgradering af Rute 9 over Fyn, Langeland og Lolland til afkørsel 48 Maribo og ikke mindst halvtimesdrift på Spodsbjerg-Tårs ruten, vil der være store tidsbesparelser, væsentlige CO_2 besparelser, øget trafiksikkerhed og hermed store samfundsøkonomiske fordele.

Langeland Kommune vil derfor opfordre Transportministeriet til at tænke en opgradering af Rute 9 forbindelsen ind i anlægsloven eller i umiddelbart fortsættelse heraf.

Venlig hilsen

Bjarne Nielsen
Borgmester

Jørgen Christiansen
Kommunaldirektør

Høringssvar til udkast til lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.

Indsendt af Leo Christensen (privat indlæg)
Byrådspolitiker
Lolland kommune

Rosnæsvej 66
4900 Nakskov

Tlf:+45 23342456
Mail: lech@lolland.dk

Vi kalder os et videnssamfund. Kan vi det med rette, hvis vi skaber verdens mest moderne procesanlæg til flere milliarder kroner og udvikler de absolut højeste kompetencer og helt ny viden på et område - til en ukendt men høj pris, for så at investere yderligere 600 millioner i at fjerne det hele og sprede den indvundne viden, uden et eneste reelt forsøg på at skabe en fortløbende forrentning af investeringerne til gavn for samfundet?

Det foreslås at der i forbindelse med udviklingen og driften af støbeanlæg samt de tilhørende havne- og bygningsfaciliteter, nedsættes en gruppe med det formål at skabe potentielle alternative forretningsområder og finde investorer, der kan sikre en fortsat anvendelse af støbeanlægget eller dele heraf, havneanlæg og den store intellektuelle viden der udvikles på en lang række områder i hovedforløbet.

Dette er et oplæg omkring anvendelse af støbeanlægget til fortsat produktion af forskellige tekniske anlæg i betonmoduler og etablering af et produktionsanlæg for oparbejdning af byggematerialer hentet fra Østersøen. Dette oplæg rummer en række nedslagspunkter, men er i sagens natur ufuldstændig, da såvel processen ved støbning af tunnelelementerne og udviklingen af potentielle andre anvendelsesområder i løbet af få år vil skabe helt ny viden der løbende bør evalueres som en del af den foreslåede proces.

Sammenfatning

Efter at staten har valgt Rødbyhavn til at rumme støbeanlægget for tunnelelementer er der opstået en række nye muligheder for genanvendelse af støbeanlægget i Rødbyhavn, efter den primære produktion ophører.

Imødegåelse af klimaforandringernes påvirkninger af vore samfund er en stadig stigende omkostning for såvel det offentlige som private. Vi står over for de mest omfattende investeringer for at sikre allerede etablerede bygninger og tekniske installationer samt landbrugsjord og forskellige typer lavtliggende arealer.

FN`s klimapanel har vurderet, at verdenssamfundet i år 2100 vil have mistet 40% af menneskeskabte værdier i kystområder og at 1,65 milliarder mennesker er blevet tvunget til at flytte fra truede og oversvømmede områder, ved en havstigning på 1 meter.

Danmark har alene ca. 7000 km kystlinje og er et af de stærkt truede lande. Men vi er også et vidensamfund. Vor ringe størrelse i forhold til mange andre lande har skabt et tæt integrerede samarbejde mellem det offentlige i form af stat, regioner og kommuner som rammeskabere, de private selskaber som virksomhedsudviklere og vore videns institutioner som vækstdrivere gennem kontinuerlig skabelse af ny viden.
I forhold til klimaudfordringen er det en oplagt mulighed for at skabe ny viden, nye produkter, nye job og en stærk position på verdensmarkedet i et af de hurtigst voksende markeder. Samtidig har vi et stigende behov for at sikre byggematerialer uden at tilføre den landbasserede natur flere belastninger. Dette er der også løsningsmuligheder for i en fortsat anvendelse af dette anlæg.

Lolland har to store ressourcer – ferskvand i form af overfladevand og stor eksport af grøn el fra vindmølleparker. Dette skaber muligheder for at kombinere en lokal anvendelse af disse ressourcer, med det materiale og de installationer anlægsarbejdet omkring tunnelen tilvejebringer i byggeperioden.

Ved at kombinere anvendelsen af hav-sedimentet (sten, sand og grus), med en fortsat drift af de anlæg der bliver bygget til at modtage ca. 7 millioner tons til støbearbejdet af tunnelelementer og de store ferskvandsmængder Lolland råder over nær støbestedet, kan der etableres en fast forsyning af højkvalitet byggematerialer til hele Region Sjælland, København og dele af Nordtyskland, samt til fortsat støbning på anlægget i Rødbyhavn. Dette kan få store positive miljøkonsekvenser for de berørte landsdele gennem mindre landbaseret udvinding. Samtidig kan der sikres en fast billig og mere miljøvenlig forsyning af disse materialer i en meget lang årrække.

Ud over at skabe løsninger, der i højere grad efterlever intentionerne om naturbeskyttelse, beskrevet i den danske råstoflovgivning, kan der skabes rammer omkring nytænkning på en lang række områder inden for bl.a. klimasikring.

Støbeanlægget vil være Europas største og mest teknologisk moderne betonmodulværft- også når elementerne til Femern forbindelsen er færdig. Flere vil hævde at anlægget efter tunnelen til Øresundsforbindelsen ikke fandt genanvendelse. Det er korrekt, men der er tale om en anden tid nu, med andre behov og ikke mindst med en anden teknik.

En arbejdsgruppe bør tage udgangspunkt i, hvor betonmoduler i form af platforme, flydende kajanlæg, diger og sluser kan sejles på plads og ballastes m.m. Dette kan sikre bagvedliggende områder, store værdier og havneanlægs fortsatte virke. Der findes mange områder hvor nytænkning muliggjort af anlæggets størrelse og teknologi, kan indpasses med store økonomiske perspektiver som resultat. Set i lyset af den viden vi kan få fra de nye dataværktøjer, der i dag med stor sikkerhed fastslår

klima risikoområdernes størrelse og risikoens samfunds- og privatøkonomiske omfang, så vil behovet for nye moderne betonmoduler med helt andre funktioner end dem vi kender i dag, kunne beskrives, dimensioneres og forretningspotentialerne analyseres.

Udviklingen af et beton modulværft vil samtidig underbygge en lang række andre tekniske discipliner – både på uddannelsessiden og som hjemmemarked for teknologier vi i dag bl.a. bruger inden for skibsbyggeri og procesanlæg. Der kan skabes en meget stor virksomhed rettet mod såvel eksisterende som nye markeder og med klare potentialer for en lang række eksisterende og nye virksomheder samt en række uddannelsesområder.

Dette forslag er ikke tænkt indarbejdet i VVM tilladelsen og skal ses som et udviklingsarbejde over tid, der vil kræve tilladelse fra bl.a. EU med flere for at kunne realiseres. Men over de næste få år vil vi opleve en lang række klimarelaterede katastrofer og økonomisk tabsgivende vejrfænomener i EU og andre lande, hvoraf en del ville kunne være afværget med den type moduler der foreslås udviklet og bygget på Femern anlægget.
Vi vil ligeledes opleve områder i havne-, kyst- og flodbyer, hvor der ikke længere kan opnås rimelige forsikringsbetingelser af bygninger og tekniske anlæg og dermed tab af store værdier og arbejdspladser. I den forbindelse bør forsikringsselskaber og re-forsikringsselskaber være en del af den arbejdsgruppe som foreslås.

---------- ---- O ----------

Indhold

1.0 Baggrund ---------- *s.04*

2.0 De fem potentialer – sediment, råstofindvinding, ferskvand, råstof ----- *s.05*
behandlingsanlæg og fortsat anvendelse af støberianlæg eller dele heraf
2.1 Råstofindvinding fra Østersøen og Langelandsbæltet --------- *s.05*
2.2 Ferskvand fra lokale pumpestationer ---------- *s.06*
2.3 Behandlingsanlæg til forædling af råstoffer ---------- *s.07*
2.4 Fortsat anvendelse af støberianlægget efter tunnelens. færdiggørelse ---------- *s.08*

3.0 Råstof- og miljølovgivningen ---------- ---------- *s.09*
3.1 Råstoflovgivningen i Danmark ---------- *s.09*
3.2 Miljøorganisationerne i Danmark og Tyskland ---------- *s.10*

3.2.1 Miljømæssige overvejelser generelt ---------- *s.11*
3.2.2 Ferskvand (overfladevand) ------- *s.11*

4.0 Økonomiske potentialer generelt ---------- *s.12*
4.1 Femern A/S ---------- *s.12*
4.2 Staten - Vejdirektoratet og bygningstjenesten ---------- *s.12*
4.2.1 Veje broer og havne ---------- *s.13*
4.2.2 Statens bygninger i Østdanmark ---------- *s.13*

4.3 Nordtyskland ---------- *s.13*

4.4 Øvrige østersøområde ---------- *s.14*

4.5 Kommuner i Østdanmark ---------- *s.14*

4.6 Lolland Falster ---------- *s.15*

5.0 Afsluttende bemærkninger. ---------- *s.15*

1.0 Baggrund

I forbindelse med klimatilpasning – ikke mindst stigende vandstande i have og floder og de enorme omkostninger der udløses herved, er der ved at blive skabt en ny storindustri der primært skal sikre samfundets værdier mod oversvømmelser. Her rummer en fortsat anvendelse af støberiet meget store potentialer. Hvad enten det drejer sig om at levere helt nye kajanlæg, elementer til diger langs floder eller pontoner til flydende bysamfund, så kan de støbes og udstyres med tekniske anlæg i Rødbyhavn. For at forstå mulighederne bør man se ind på storbyer som bl.a. New York, hvor områder af Manhattan ikke længere kan forsikres pga. oversvømmelsesfaren. Presset på store flodbyer og andre kystbyer er lige så stort. En gennemgribende analyse bør laves sammen med bl.a. forsikringsselskaberne og byplanlæggere samt de universiteter der underviser i disse emner.

Muligheden for at anvende anlægget til skibsværft har været fremme og der er bestemt nogle interessante potentialer - specielt omkring mindre og mellemstore skibe. Der skal være tale om meget teknologitunge specialskibe før der er mulighed for at konkurrere med f.eks. Asien. Udrustning af skrog fra andre steder er mere sandsynlig, men kun som biprodukt til en betonmodulproduktion..
Men det interessante er, at der vil være et meget stort sammenfald på teknologisiden mellem skibes og betonmodulers tekniske indretning.
Støbeanlægget koster ca. 1,5 milliarder kroner at bygge og det bliver fuldt afskrevet under tunnelbyggeriet. Omkostningerne til fjernelse kan deponeres og dermed skabe sikkerhed for fjernelse – alternativt sparres når private selskaber etablerer en levedygtig ny storindustri.

Hele Nordeuropa er ved at løbe tør for byggematerialer, forstået på den måde, at de steder hvor der fortsat kan graves sand og grus uden skade på væsentlige landskabelige miljøværdier efterhånden er opbrugte. Vi kan fastholde støbeanlægget til Femern tunnelen og de logistiske funktioner der skabes for at modtage og behandle sediment fra havet til støbeprocesserne. Samtidig med kan vi udnytte, at der på Lolland indsamles og pumpes mange millioner m3 ferskvand over digerne, der i stedet kan anvendes til at kvalitets- og miljøforbedre indvunden sediment, gennem fjernelse af salt (vasket sand og grus), samt kornstørrelsesfordeling der sikre meget præcise dimensioneringsmetoder.
Der skabes en miljøsikker og langtidsholdbar løsning på fremskaffelse af en lang række råstoffer som der altid vil være behov for, hvad enten der er tale om hus-, vej- eller bane byggeri.
Der er andre positive effekter ved denne metode med anlægget placeret i Rødbyhavn. Lolland eksporterer mange gange den el-mængde øen selv bruger og har potentiale for yderligere leverancer til gavn for energistrategien, hvis der kan skabes lokale storforbrugere der kan arbejde når der er el til rådighed. Dette er ikke et stort problem i Danmark, men i alle lande hvor etablering af nye grønne decentrale elforsyninger skal opbygges. På samme måde som andre industrier har brug for et hjemmemarked, så har hele el transmissionsbranchen store muligheder, specielt fordi Danmark er længst fremme i implementeringen af grøn energi i nettet. Lolland kan også her blive et udstillingsvindue hvor en ny energitung type råvareindustri tilpasses et vinddrevet energisamfund.

2.0 De fem potentialer – sediment/råstofindvinding, ferskvand, råstof behandlingsanlæg, grøn el og modul-/skibsværft.

For at sikre en optimal undersøgelse, kan de enkelte potentialer ikke belyses alene. Der er mange synergier mellem de enkelte råmaterialer, de tekniske anlæg som opføres i anlægsfasen samt fremtidens forsyningsbehov af byggematerialer, klimasikringsanlæg og grøn energiforsyning af energitunge virksomheder. Dette skal også sammenholdes med påvirkningen af naturen og miljøet og til de økonomiske potentialer dette forslag beskriver. En undersøgelse der kun belyser selve anlægs- og driftsarbejdet omkring tunnelen vil ikke medtage de øvrige potentialer.

2.1 Råstofindvinding fra Østersøen og Langelandsbæltet

Femern A/S forventer at der i anlægsperioden skal hentes ca. 7 millioner tons sand og grus ved henholdsvis krigers Flak og Bornholm. Stederne er udpeget p.g.a. mængderne der kan udvindes af råmaterialer med de rigtige kornstørrelser og med tilstrækkelig ru overflade.
Forskellige anvendelsesområder kræver forskellig fysisk størrelse, kemisk sammensætning og form. I Østersøen og Langelandsbæltet er udlagt en række råstof indvindingsområder hvor forskellige typer materiale kan opgraves. Fælles for materiale indvundet fra havbund er at det indeholder salt. Dette kan fjernes ved vask med ferskvand eller neutraliseres med kemikalier.

Hele Østdanmark mangler byggematerialer af den type der kan indvindes og behandles på Femern A/S anlægget. Anlægget vil kunne tage adskillige millioner tons materiale om året. Gennem separation samt vask med ferskvand, kan materialet indgå i forsyningen og på den måde kraftigt mindske landbaseret udgravning.

Forslag til undersøgelser.

- *Behov for byggematerialer i Østdanmark og Nordtyskland af den type der kan leveres gennem materialer indvundet fra havet og evt. renset for salt.*
- *Fordele og ulemper miljømæssigt ved land opgravet materiale kontra sø opgravet materiale.*
- *Muligheder for at tilpasse opgravning og lagerkapacitet så der kan vælges tidspunkter for indvinding der skader naturen mindst.*
- *Udvikling af blandemetoder mellem sand, grus, sten og tilført ler der skaber en produktion af stabilgrus.*
- *Kornstørrelse separation gennem vaskeprocessen og optimering af støbeproces*

2.2 Ferskvand fra lokale pumpestationer

Vasket sand og grus til byggeformål har en højere pris end materiale der indeholder salt. Det kræver meget ferskvand for at bringe saltindholdet ned på et acceptabelt niveau. Dette vand har Lolland og vi har det meget tæt på de anlæg fra tunnel byggeriet der kan genanvendes.

Der er to store pumpestationer der kan komme på tale – Rødbyfjord afvandingen og Kramnitze. Samlet udledes der op til 70 millioner m3 vand pr. år. Kanalerne, digerne, pumpestationerne og den nødvendige teknik er der allerede. Det er et spørgsmål om at flytte vandet, opbevare det og evt. rense vandet for biomasse og næringsstoffer.

Genanvendelse af overfladevand frem for urenset udpumpning til Østersøen, vil ud over de økonomiske perspektiver også give mulighed for en kraftig kvælstofreduktion samt mulighed for genindvinding af næringsstofferne gennem blå biomasse produktion i de bassiner hvor vandet opbevares.

Forslag til undersøgelser

- *Totale mængder ferskvand (overfladevand) der kan leveres og disses årstidsvariationer*
- *Krav til renhed og rensemetoder*[1]
- *Omkostninger ved forskellige metoder samt omkostninger til anlæg mellem pumpestationer og anlægsområde*

[1] Her bør Grønt Center involveres med biologisk rensning med alger. Samtidig bør der beregnes hvor mange tons kvælstof, fosfor og kalium (NPK) rensemetoden fjerner fra overfladevandet før anvendelse/udpumpning. Her er tale om klare miljøforbedringer der bør indgå i et samlet miljøregnskab.

- *Indtægter til dige- og pumpelag for levering af vand og disse indtægters betydning på fremtidig klimasikring af de samlede afvandingssystemer.*

2.3 Behandlingsanlæg til forædling af råstoffer

Der findes en række metoder til behandling af opgravet havbund. Der kan ske en mekanisk separering gennem tromle risteværk. Her drejer en række cylindriske net med forskellig maskestørrelse rundt og materialet sorteres efter størrelse. Man kan også sortere på vægten af de enkelte partikler ved at bruge en vandstrøm. Flytning af sand og grus over længere afstande mellem modtageanlæg og bassiner gennemføres nemmest ved pumpning af vand. Hvis dette vand samtidig er ferskvand sker der en reduktion af saltindholdet.

Femern A/S bygger et havneanlæg der kan modtage forskellige typer materiale – sand, grus, sten cement og jern til stålbinding. Hele denne del af anlægget kan bevares og anvendes efter tunnel arbejdet er færdigt.
Der vil blive behov for større lagerkapacitet og dermed rør- og pumpesystemer mellem anlæg og nye bassiner. Der vil ligeledes blive behov for separeringsanlæg der sikre at vi også kan anvende de marginale indvindingsområder hvor sand, grus, ral og sten er mikset i forskellige forhold.
Sidstnævnte kan få stor betydning for det marine miljø, da vi kan vælge mindre naturfølsomme udvindingsområder og kun udvinde på årstider hvor miljøet belastes mindst. Dette skal ses i forhold til de permanente voldsomme påvirkninger landbaseret råstofudvinding påfører natur og landskab.

De kvalitetskontrolfunktioner som Femern A/S anlægger og driver, kan ligeledes genbruges til fortsat kontrol af råmaterialer der videresendes fra produktionsområdet. Det vil kræve en udbygning, da omfang og mængde af kontroller vil stige i takt med at anlægget fremstiller flere forskellige typer materiale.

Med en central placering i Østersøområdet og en unik logistisk platform, bør mulighederne for at indføre diverse affaldsprodukter (knust beton og andre byggematerialer) der kan anvendes som fyldmateriale jf. bekendtgørelse af lov om råstoffers anvendelse §1 stk. 5. Der er muligheder for at skabe et stort centralt anlæg som i større grad sikre en ensartet høj miljøstandard for udnyttelse af disse affaldsprodukter. Hermed fremmes lovens formål ved at reducere forbruget af naturlige råstoffer.

Forslag til undersøgelser

- *Hvilke krav til det oprindelige anlæg skal der stilles for at sikre en let ombygning til et permanent produktions- og separationsanlæg.*
- *Hvilke muligheder er der for at tørre materialerne m.h.p. at kunne blande disse med cement til færdigblandinger.*
- *I hvor høj grad kan energiforbruget ved disse produktioner indpasses som balanceeffekt i den grønne el produktion på Lolland-Falster*

- *Pris og miljøkalkulationer omkring mængder og priser for genanvendelse af affaldsprodukter som er velegnet til formålet.*

2.4 Fortsat anvendelse af støberianlægget efter tunnelens færdiggørelse

Dette emne bør der særlig samfundsmæssigt fokus på, da udviklingen generelt peger på behov for stadig større støbte betonkonstruktioner.

Skibe, pramme, platforme og flydebroer er bygget i beton gennem mange år. Fordelen er, at der spares jern og fremstillingsmetoderne er langt enklere end opsvejsede konstruktioner. Med fremtidens vandstigninger og stadig større klimapåvirkninger af specielt kysterne, flodsystemer og havnebyer, vil der komme et behov for større flydende platforme til mange formål. I princippet kan hele bydele etableres med platforme der er uafhængig af stigende og faldende vandstand. Men havnerelaterede produktionsenheder eller kajfaciliteter kan ligeledes fremstilles som beton moduler. Stigende krav til digekonstruktioner langs Europas floder giver ligeledes mulighed for at tænke i betonløsninger i form af konstruktioner der sejles til og ballastes i en position hvor de fremtidigt tjener som dige, digeporte eller andet logistisk formål (bro, vej, stisystemer m.m.) I dag løses disse opgaver typisk ved meget store og miljøtunge anlægsarbejder, der anvender landindvundet materiale i form af ler og grus m.m. Fremtidens krav til højder på diger og andre beskyttelsessystemer vil skabe en uforholdsmæssig stor påvirkning af naturen og miljøet i nærområderne, hvis den traditionelle ingeniørtekniske tankegang fastholdes.

Et særligt område som bør vurderes, er fremtidens biomasseanlæg som anbringes offshore – typisk algeproduktion. Disse enheder vil få en betydelig størrelse og det vil være en indlysende mulighed at anvende pontoner af beton som rammen om disse anlæg. Den geografiske placering af et produktionsanlæg for dette område ved Rødbyhavn er optimal i forhold til nuværende og kommende offshore felter i Østersøen. Netop Østersøen er samtidig det indhav som er stærkest forurenet med næringsstoffer og har dermed optimale betingelser for denne type produktion. Disse anlæg vil ud over deres primære produktion af blå biomasse til energiformål, også fungere som en "kunstig nyre" for havmiljøet gennem genindvinding af næringsstoffer.

Anvendelse af beton til bølgeenergianlæg er ligeledes en mulighed. Disse anlæg skal have en stor vægt for at ligge stabilt i vandet og hermed sikre maksimal udnyttelse af bølgeenergien. Bemærk at f.eks. England allerede har bestemt at 10 % af energi indhentet offshore skal være bølgeenergi.

Under forudsætning af at der etableres en råstofproduktion, vil hele arbejdsområdet omkring støberidelen af tunnelarbejdet være attraktivt for private selskaber der arbejder med betonfremstilling. Dels er materialerne til stede eller kan importeres via havn, jernbane eller motorvej. Samme logistik sikre optimale betingelser for forsendelse af de færdige produkter til et meget stort opland. Hertil kommer at der vil stå 3000 top uddannede medarbejdere samt lige så mange i baglandet med speciale i komplekse betonkonstruktioner klar når tunnelen er støbt færdig.

Der er så mange muligheder for at optimere processer som skaber en mindre påvirkning af miljøet og naturen. Da der samtidig kan ses økonomiske potentialer i metoderne bør disse muligheder undersøges bredere og mere grundigt.

Forslag til undersøgelser

- *Fremtidens behov for store betonkonstruktioner*
- *Interesse fra private selskaber inden for betonindustrien omkring etablering eller udvidelse af eksisterende produktion i området*
- *Reduktion af miljø- og naturpåvirkningerne ved at udvikle og anvende betonkonstruktioner frem for store jordanlæg til beskyttelse af klimatruede værdier.*
- *Krav til Femern A/S anlægget hvis dele heraf skal opføres som permanente anlæg – især logistikforhold omkring godstransport bort fra anlægget via landevej og bane bør undersøges da dette ikke er et behov Femern A/S anlægget har.*
- *Mulighed for at indpasse energiforbruget til grøn produktion og balanceeffekt i forhold til energiproduktionen på Lolland Falster.*

3.0 Råstof- og miljølovgivningen (uddrag af lovgivning og bekendtgørelser)

Bekendtgørelse af lov om råstoffer

Kapitel 1
Formål m.v.

§ 1. Lovens formål er at sikre:
1) at udnyttelsen af råstofforekomsterne på land og hav sker som led i en bæredygtig udvikling efter en samlet interesseafvejning og efter en samlet vurdering af de samfundsmæssige hensyn, der er nævnt i § 3,
2) at indvinding og efterbehandling tilrettelægges således, at det efterbehandlede areal kan indgå som led i anden arealanvendelse,
3) en råstofforsyning på længere sigt,
4) at råstofferne anvendes i forhold til deres kvalitet, og
5) at naturbundne råstoffer i videst muligt omfang erstattes af affaldsprodukter.

§ 2. Loven omfatter sten, grus, sand, ler, kalk, kridt, tørv, muld og lignende forekomster. Loven gælder ikke for råstoffer, der er omfattet af lov om anvendelse af Danmarks undergrund.

§ 3. Ved lovens anvendelse skal der på den ene side lægges vægt på råstofressourcernes omfang og kvalitet og en sikring af råstofressourcernes udnyttelse samt tages erhvervsmæssige hensyn. På den anden side skal der lægges vægt på miljøbeskyttelse og vandforsyningsinteresser, beskyttelse af arkæologiske og geologiske interesser, naturbeskyttelse, herunder bevarelsen af landskabelige værdier og videnskabelige interesser, en hensigtsmæssig byudvikling, infrastrukturanlæg, jord- og skovbrugsmæssige interesser, sandflugtsbekæmpelse og kystsikkerhed, fiskerimæssige interesser, ulemper for skibs- og luftfarten samt ændringer i strøm- og bundforhold.

3.1 Råstoflovgivningen i Danmark

Som det fremgår af lovens formål kan en række hensigter fremmes ved etablering af et centralt produktionsanlæg i Østdanmark og Femern regionen omkring byggematerialer.

Først og fremmest begrænses opgravning på land af råstoffer. Men et stort centralt råstofanlæg vil i højere grad sikre korrekt genanvendelse af mulige affaldsfraktioner. Over tid vil et sådan anlæg også kunne øge mængden af denne genanvendelse set i forhold til det store opland anlægget kan betjene og de unikke logistiske løsninger anlægget vil kunne betjene sig af.

Ved at etablere større bassiner og dermed lagerfaciliteter, kan indvinding og produktion tilpasses såvel naturhensyn som energiforsyning. Da Lolland Falster har en meget stor overproduktion af grøn el, vil produktionen og produkterne kunne fremstilles "Vind Made" jf. EU´s intentioner på området.

De muligheder der ligger i en bedre separation og dermed kvalitetsforbedring af råstofferne vil samtidig mindske forbruget og dermed understøtte lovens intentioner.

Forslag til undersøgelser

- *Potentialer for genanvendelse af bygningsaffald i produktionen og mængder af dette affald*
- *Afstande og mængder af råstof og anvendelige affaldsmængder der kan indgå i produktionen*
-

3.2 Miljøorganisationerne i Danmark og Tyskland

Det er vigtigt at inddrage miljøorganisationerne. De har organisatorisk en lang række eksperter og anden viden på området. Samtidig har disse organisationer deres dagsorden. Et produktionsanlæg af denne art, med en meget stor påvirkning af forskellige naturmiljøer skal sikres, at udviklingen kan følges tæt og helst i direkte samarbejde med interesseorganisationerne på natur- og miljøområdet.
Hvis der skabes et anlæg der flytter råstofudvinding fra land til det marine miljø og vi samtidig opbygger viden om anvendelse af disse materialer til nye former for en mere natur- og miljøvenlig klimasikring af samfundets værdier, vil miljøorganisationerne få et stærkt værktøj til vurdering af de enkelte lokale nye anlæg i fremtiden. Dette forudsætter en åben dialog med klare fælles mål.

Kravet til klimasikring af byer og øvrige samfund opstår hver gang oversvømmelser og andre katastrofer påvirker samfundet med ødelæggende kraft. Vi kan konstatere at denne udvikling accelererer med foruroligende hastighed. Natur- og miljøhensyn vil generelt blive nedprioriteret når der skal træffes hurtige beslutninger ved disse katastrofer og igen, når man efterfølgende skal sikre sig mod gentagelser samt fremtidens endda større påvirkninger.

Vi får som en afledt effekt af Femern forbindelsens byggeri en mulighed for at udvikle og afprøve helt nye metoder inden for dette område. Vi bør bruge muligheden til at

sammentænke de økonomiske og sikkerhedsmæssige krav samfundet vil stille, med de natur- og miljømæssige hensyn vi også i fremtiden har brug for.

3.2.1 Miljømæssige overvejelser generelt

Umiddelbart viser en gennemgang af dette oplæg en lang række områder hvor der kan opnås miljøforbedringer i forhold til nuværende fremgangsmåder og produktioner. En samlet miljøgevinst vil ud fra lokale forhold virke som modvægt til de miljøbelastninger en stigende trafik over Lolland Falster medfører.

Mange af miljøgevinsterne der kan opnås vil dog komme andre steder i Østersø området og gennem videnseksport til resten af verdenen og skal ses som en generel indsats for miljøet. Specielt bør mulighederne for at anvende grøn energi og sikre at produktionen tilpasses brugen af denne type energi fremmes. Ved også at sikre en grøn profil omkring de produktionstekniske og logistiske forhold, kan en meget stor geografi samtidig få en væsentlig højere grøn profil inden for bygge- og anlægsområdet. Der er tale om så store energiomlægninger, at det vil kunne få indflydelse på regionale og nationale grønne regnskaber – f.eks. gennem Vejdirektoratets og de enkelte kommuners brug af disse råstoffer.

Forslag til undersøgelser

- *Hvilke miljøregnskaber lokalt, regionalt, nationalt og internationalt vil påvirkes ved etablering af et centralt stort råstof indvindings- og behandlingsanlæg*
- *Hvad kræver det at få de forskellige produkter miljø- og energi certificeret.*

3.2.2 Ferskvand (overfladevand)

To tredjedele af Lolland afvandes gennem ca. 1000 km. kunstige kanaler. Vandet ledes til en række pumpestationer som løfter vandet over digerne til Østersøen.

Både anlæg og drift af disse anlæg er omkostninger der afholdes af henholdsvis pumpelag og digelag. I takt med ændrede klimaforhold og skærpede miljøkrav omkring kanalernes pasning er kanalsystemerne ikke nok til at sikre det åbne lands lave områder mod oversvømmelser.

Hvis der skal blive råd til effektiv afvanding hvor der tages de nødvendige natur- og miljømæssige hensyn, må der udvikles processer der gør vandet til en ressource. Så kan samfundet i langt højere grad tilgodese alle interesser gennem samarbejde frem for lovgivning der skiller parterne.

En anvendelse af dette vand til rensning, flytning og separering af store mængder materiale er en af flere mulige veje til et større og mere effektivt klimaværn i såvel byer som det åbne land. Verden påvirkes af stigende vandstand, fødevaremangel og en økonomisk krise der enten bliver langvarig eller et stadigt tilbagevendende fænomen. Den bedste mulighed for både at sikre natur og miljø samt samfundets øvrige

funktioner, er at skabe et økonomisk fundament ud af det, der i dag er en trussel mod alles interesser.

4.0 Økonomiske potentialer generelt

Ud over en række miljømæssige fordele ved projektforslaget, knytter der sig også en række økonomiske potentialer til tankegangen. Skabelsen af et stort anlæg til indvinding, behandling og opgradering samt distribution af råmaterialer til anlægssektoren, vil understøtte en generel udvikling, hvor der fokuseres på at anvende lokale naturmaterialer til afløsning for jernkonstruktioner og andre importerede bygningsmaterialer.

Danmark har den nødvendige tekniske viden til at udvikle på nye koncepter inden for såvel støbning af nye betonkonstruktioner og omkring indbygning af materialer i sikringsanlæg i forbindelse med klimaændringerne. Denne viden kan få en udviklingsplatform der igen kan generere nye arbejdspladser i Østersøregionen og resten af Danmark i øvrigt. Der kan skabes synergi mellem ny viden udviklet omkring tunnelbyggeriet og nye behov for konstruktioner der er klimatilpasset en vejrmæssig mere usikker fremtid. Tilstedeværelsen af de fleste råstoffer og muligheden for at modificere disse i et stort behandlingsanlæg, vil kunne generere en ny type arbejdsplads for såvel viden som håndværk.

4.1 Femern A/S

En politisk beslutning om at etablere tunnelens byggeområde på en måde der sikre genanvendelse som beskrevet i dette oplæg, vil også udløse en række økonomiske potentialer for anlæggenes primære funktion – tunnelbyggeriet. Det er Femern A/S der må vurdere disse potentialer, men det er samfundet der må påpege mulighederne, da de ikke p.t.er en del af selskabets kommissorium.

4.2 Staten – Vejdirektoratet og bygningstjenesten

Set ud fra et nationalt synspunkt vil en stor stabil råstofforsyning til statens egne anlægsaktiviteter være en fordel. Når samme forsyning så etableres primært gennem allerede afholdte udgifter og selve produktionen etableres i et område hvor behandlingen kan gennemføres med grøn energi og i samspil med den grønne energiudbygning der er forudsat i den nationale lovgivning, så bør oplægget sikres national politisk interesse.

Anlægget kan samtidig tjene som en ny national udviklingsplatform omkring store betonkonstruktioner til en lang række formål. Dette vil igen medføre nye arbejdspladser såvel lokalt som nationalt. Samtidig skabes der grundlag for videns- og systemeksport. Ved leverance af kvalitetssikrede råvare og færdige konstruktioner til andre lande omkring Østersøen, får anlægget et interregionalt perspektiv.

4.2.1 Veje, broer og havne

Store anlægsopgaver kan med dette anlæg sikres en stabil forsyning til et kendt omkostningsniveau. Materialerne kan indgå i disse anlægsarbejder som frit leveret fra anlægsejere. Det rummer en lang række økonomiske og miljømæssige fordele. Pris og kvalitet samt leveringsgaranti er sikret på forhånd. Med EU´s klare udmelding omkring VVM redegørelser for store anlægsopgaver, fjernes hele udredningen og usikkerheden omkring lokalt indvinding af disse materialer. Miljømæssigt vil et centralt anlæg medfører at produktionen af disse materialer foregår så sikkert som muligt og med størst anvendelse af CO2 neutrale energiformer. Dette skaber et bedre miljøregnskab for de enkelte anlægsopgaver og bidrager generelt til at staten selv opfylder love og intentioner om et mere bæredygtigt samfund.

4.2.2 Statens bygninger i Østdanmark

Et centralt anlæg som beskrevet i dette oplæg vil sikre statens anlægs- og nedrivningsopgaver en afsætningsmulighed for byggeriaffald der ændres til genanvendelige råstoffer. Gennem et stort anlæg med høj kvalitetssikring vil dette ikke alene kunne øge de miljømæssige kvaliteter, men også sikre et større genbrug gennem en prioritering ved køb af disse genbrugelige masser til nye projekter.

4.3 Nordtyskland

Hele den nye Femern region er potentielt marked for såvel råstoffer produceret på et centralt anlæg i Rødbyhavn som nye konstruktioner fremstillet på anlægget efter færdiggørelsen af tunnel arbejdet.

De tyske miljøbestemmelser er ikke mindre restriktive end de danske omkring råstofindvinding. Et centralt anlæg som beskrevet kan få betydelig omsætning og dermed positiv miljømæssig påvirkning i hele det interregionale område.

Vi bør gennem samarbejde med danske natur- og miljøorganisationer, arbejde for et tilsvarende samarbejde med tyske organisationer med samme dagsorden.

Forslag til undersøgelser

- *Femern Bælt Forum opfordres til at sondere disse muligheder gennem allerede etablerede netværker såvel politisk som erhvervsmæssigt.*
- *En analyse af logistikken ved levering af materialer til Tyskland bør også belyses. Der kan lægge en væsentlig tilvækst af trafikken gennem tunnelen og over kaj som isoleret set har en negativ miljøpåvirkning, men set i et samlet perspektiv, hvor landbaseret opgravning minimeres, bør miljøregnskabet udvise en positiv effekt. Økonomisk ligger der også en merindtægt til såvel anlæg som tunnel og havne.*

4.4 Øvrige Østersøområde.

Afhængig af værditilvæksten fra råstof til færdige moduler, vil forskellige geografier i og omkring Østersøen være interessante forretningsområder for et stort centralt anlæg. Både levering af råstoffer og færdige moduler må anses som en forretningsmæssig mulighed. Men specielt har anlægget en mulig mission omkring sikring og beredskab i forbindelse med klimarelaterede hændelser.

Store landområder med mange værdier trues i stadig højere grad p.g.a. klimaforandringerne og konsekvenserne heraf. Det betyder stadig stigende forsikringsomkostninger, eller i værste fald, bortfald af muligheden for forsikring. Samfundet og ikke mindst de offentlige enheder – stat, regioner, kommuner og bysamfund, vil blive mødt med stadig stigende krav til selvforsikring og overtagelse af forsikringsansvar for områder der ikke umiddelbart kan rømmes, men som er så risikofyldte, at privat forsikring ikke kan tilbydes inden for økonomisk overkommelige niveauer.

Dette projektforslag er også en beskrivelse af en mulig ramme for proaktivt at imødegå en ellers omkostningstung udvikling til klimasikring. Der skal i de kommende år investeres meget store beløb i klimasikring. Danmark kan sikre sig en helt central position på dette marked. Der vil blive tale om enorme mængder materiale og konstruktioner som skal anvendes til kommende sikringsanlæg. Gennem udvikling af nye metoder og konstruktioner, er der muligheder for at skabe store besparelser. Der er reelt tale om et helt nyt og kraftigt voksende marked i og omkring Østersøen og med potentiale for systemeksport til resten af verden.
Det samarbejde der i dag er mellem offentlige aktører og private organisationer inden for natur- og miljøbeskyttelse, er baseret på en lang tradition, som med dette projekt kan være med til at sikre udviklingen inden for rammer der tjener alles interesser.

4.5 Kommunerne i Østdanmark

Kommunerne har også et behov for materialer til deres almindelige anlægsprojekter og fremtidige klimasikring. Der bør arbejdes for at de miljømæssige forbedringer – herunder CO2 besparelser ved at anvende materialer fra et centralt anlæg, tilskrives kommunerne. Kommunerne vil lige som staten kunne drage nytte af faste priser og høj teknisk- og miljømæssig kvalitetssikring af materialer og konstruktioner fremstillet på et centralt anlæg.
Flere kommuner har allerede problemer med at sikre sig lokale råstoffer. Specielt omkring København har flere hundrede års forbrug skabt knaphed. En fortsat udgravning i disse områder vil uværdigt påvirke det lokale miljø drastisk. Logistisk er der ingen problemer med at fordele centralt oparbejdede materialer via havne, jernbane og vejsystemer. Afstandene er korte og infrastrukturen er udbygget til at håndtere en sådan trafik.

4.6 Lolland Falser

Nærområdet omkring et centralt anlæg som beskrevet, vil få endog meget stor gavn af en sådan aktivitet. Der er først og fremmest tale om mange arbejdspladser der fastholdes efter at tunnelbyggeriet er afsluttet. Men der er også tale om tilvækst af vidensarbejdspladser afhængig af hvor mange forskellige produktioner der planlægges for. Specielt vil en anvendelse som udviklingsområde inden for nye typer betonkonstruktioner og tankegangen omkring klimaberedskab kunne føre til faste nye vidensarbejdspladser. Dette er der et lokalt og regionalt behov for. Der vil ud over de natur- og miljøtekniske gevinster også være en stor økonomisk gevinst nationalt gennem høj beskæftigelse i et udkantsområde, der nu modtager store udligningsbeløb.

5.0 Afsluttende bemærkninger

En række af de anbefalede undersøgelser kan samles til afdækning af samme potentialer andre steder i verden. Specielt kan der fokuseres på anvendelsen af vand fra store dige anlæg, da en ændring fra passiv digebeskyttelse af landområder og store omkostninger til det bagvedlæggende afvandingssystem, til en indtægtsgivende virksomhed gennem aktiv anvendelse af vandet (biomassefremstilling og procesvand) og evt. digerne (vindmøller, vejsystemer mm.) vil skabe helt nye overvejelser om hvor sådanne kombinerede sikrings- og industrianlæg kan anlægges.

Transportministeriets departement
Att.: Dorthe Gravgaard
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K
dog@trm.dk

5. januar 2015

Brevid: 3565525
Sagsnr.: 317723

Lolland Kommune
Teknik- og Miljømyndighed

Postadresse
Jernbanegade 7
4930 Maribo

Tlf.: 54 67 67 67
Fax: 54 67 67 68

lolland@lolland.dk
www.lolland.dk

Kontaktperson
Lars Kroer
Teknisk Sekretariat

Tlf.: 54676413
lakr@lolland.dk

Lolland Kommunes høringssvar til forslag til anlægslove for Femern forbindelsen

Forslag til anlægslov for den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg blev offentliggjort af Transportministeriet den 28. november 2014. Høringsfristen varer til den 5. januar 2014. Lolland Kommunes byråd har på mødet den 18. december 2014 behandlet forslaget til anlægslov.

*****

Lolland Kommune har fulgt arbejdet med den faste forbindelse fra starten. For kommunen og det lokale erhvervsliv er det naturligvis meget glædeligt, at processen nu er kommet så vidt, at der er udarbejdet forslag til anlægslov.

Lolland Kommune glæder sig over, at forslaget til anlægsloven indeholder etablering af en ny jernbanestation på Lolland til erstatning for stationen i Rødbyhavn. Kommunen har fra starten haft en klar forventning om, at lokalområdet ikke mistede sin opkobling på den vigtige hovedinfrastruktur, og det er nu kommunens forventning, at denne beslutning følges op med etablering af timedrift, således at stationens fulde potentiale for lokal bosætning og erhvervsudvikling kan realiseres. Kommunen ser samtidig frem til, at stationen kan tages i brug i efteråret 2019 jfr. den oplyste tidsplan.

Kommunen ser også med tilfredshed på, at udformningen af det nye forland er blevet justeret i forhold til det oprindelige forslag. Den opdaterede placering af nye strande og tilknyttet infrastruktur som veje og parkeringsanlæg vil i højere grad tilfredsstille lokale behov. Som tidligere aftalt er der brug for en tæt proces med og inddragelse af Lolland Kommune i detailudformningen af området, så det turistmæssige potentiale udnyttes optimalt. Lolland Kommune ønsker ligeledes at følge det videre arbejde med sikring af den optimale vandgennemstrømning, således at strandene får og bevarer den forventede gode tilstand, både i forhold til bundforhold og vandkvalitet, som der er stillet i udsigt jfr. VVM-redegørelsen.

I § 38 angives det, at Femern A/S bliver ejer af den nye faste forbindelse. Lolland Kommune bemærker, at dette ejerskab også omfatter det nye forland på begge sider af den eksisterende færgehavn. Kommunen har intet ønske om at overtage ejerskab eller driftsforpligtelser i den forbindelse.

Kommunen har bemærket, at lovforslaget omtaler kompensation for udgifterne til beredskabet. Dette bør tydeligøres, og det bør klart fremgå, at det gælder for både anlægsfasen og den efterfølgende driftsfase. Det er Lolland Kommunes helt klare forventning, at vi bliver fuldt kompenseret for vores andel i de særlige beredskabsopgaver, som påføres kommunen pga. opførelsen og driften af Femern forbindelsen.

Den faste forbindelse over Femern bliver den længste, men ikke den eneste store danske tunnel. Dermed vokser behovet også for træningsfaciliteter til de mange medarbejdere i de forskellige beredskabsgrene. Lolland Kommune foreslår, at muligheden for opbygningen af et særligt tunneltræningsområde i tilknytning til den faste forbindelse undersøges.

Lolland Kommune henleder desuden opmærksomheden på Lolland-Falster Airport, der med fordel kan supplere tiltag på beredskabsområdet og generelt vil være relevant for projektets gennemførelse. Lufthavnens placering ved Holeby – tæt på byggepladsen og i umiddelbar nærhed af den planlagte nye station – gør den velegnet som støttepunkt.

*****

Udover disse punkter, er det Lolland Kommunes opfattelse, at der fortsat er en række forhold i lovforslaget, der bør ændres inden vedtagelsen. Det handler både om at udnytte forbindelsens fulde potentiale og om at sikre, at Lolland Kommunes skatteydere ikke pålægges urimelige udgifter i forbindelse med projektet:

Regional udvikling

Kommunen undrer sig over, at de tidligere fremsatte målsætninger om at bruge den faste forbindelse som en motor for regional vækst og udvikling er helt fraværende fra lovforslaget. I bemærkningerne til projekteringsloven beskrives det, hvordan projektets regionale, erhvervsmæssige muligheder under og efter etableringen af den faste forbindelse skal undersøges og inddrages. Endvidere konstateres det, at det "i forbindelse med en senere anlægslov vil … skulle undersøges, om der er behov for, at indsatsen styrkes."

Det er der i høj grad behov for.

Lolland Kommune ser etableringen af den faste forbindelse som en enestående mulighed for at skabe varig og bæredygtig udvikling i hele den sydlige del af Region Sjælland og i særlig grad på Lolland-Falster. Det er et område, der i dag er plaget af befolkningstilbagegang, lille økonomisk vækst og manglende kompetencer hos en stor del af arbejdsstyrken. Femern Bælt kan fungere som løftestang for en udvikling af hele området, hvis der også fra statens side er et ønske om at understøtte og investere i denne udvikling.

Det er fortsat kommunens opfattelse, at projektet kan og bør bidrage til den nødvendige opkvalificering af den lokale og regionale arbejdskraft, og at anlægsbyggeriet kan og bør bidrage til udvikling af lokale og regionale arbejdspladser.

En vigtig forudsætning er lokal jobformidling og et tæt samarbejde med de valgte entreprenører om den nødvendige myndighedsbetjening. Lolland Kommune ønsker at

etablere et Femern Agency på eller i umiddelbar tilknytning til byggepladsen, hvor entreprenørerne får én indgang til relevante myndigheder og understøttende ressourcer. Tiltaget er udviklet i tæt samarbejde med Vordingborg og Guldborgsund Kommuner.

Afkørselsanlæg 48

Helt konkret kan kommunen konstatere, at den tidligere planlagte etablering af et opgraderet afkørselsanlæg 48 ved Maribo ikke længere er en del af anlægsprojektet. Dette er overraskende og uforståeligt. En opgradering er afgørende for at sikre erhvervsudviklingen på det, der med den faste forbindelse bliver en af de mest attraktive placeringer langs Sydmotorvejen.

Kommunen ønsker ubetinget, at afkørselsanlægget opgraderes i henhold til de hidtidige planer. De har været lagt til grund for planlægningen af nye erhvervsarealer, og en lokalplan med denne forudsætning vil snarest blive fremlagt. Hvis afkørselsanlæg 48 ikke opgraderes i henhold til de hidtidige planer, kan en række konkrete tilsagn om etablering af nye erhvervsvirksomheder blive truet på grund af uhensigtsmæssig infrastruktur.

Lolland Kommune er bekendt med at alle VVM-spørgsmål er undersøgt, så indarbejdelse af beslutning om opgradering af afkørsel 48 i lovforslaget vil kunne ske uden miljømæssige konsekvenser.

Trafikforbindelser til Langeland, Sydfyn og Vestdanmark

Lolland Kommune anbefaler, at trafikforbindelserne mellem Sydmotorvejen og Svendborgmotorvejen opgraderes. En hurtigere forbindelse vil styrke erhvervsudvikling på Vestlolland, Langeland og Sydfyn, og en hurtigere forbindelse vil samtidig styrke den faste forbindelses trafikgrundlag og økonomi ved at gøre den mere attraktiv som alternativ for trafikanter fra Vestdanmark.

Administrative udgifter

Lovforslaget nævner, at de berørte kommuner - og det må i særlig grad gælde for Lolland Kommune - vil få en række administrative opgaver i forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet.

Den antagelse kan Lolland Kommune til fulde bekræfte. Kommunen har allerede haft betydelige administrative udgifter til anlægsprojektet. Foreløbig er det opgjort til knap 10 mio. kr. og kommunen forventer, at regningen vil blive mindst 50 mio. kr. inden byggeriet er færdiggjort. Til sammenligning udgør hele budgettet til kommunens tekniske forvaltning 19 mio. kr i 2015.

Ved tilsvarende anlægsprojekter har byggetilladelser mv. inden for reservationszonen været en del af anlægsloven. Den valgte udbudsform på Femern betyder, at Lolland Kommune også skal løfte denne opgave, og det vil presse de administrative omkostninger yderligere op.

En række udgifter – f.eks. byggesagsbehandling – kan og vil blive finansieret gennem gebyrer til bygherre og de valgte entreprenører, men andre opgaver omkring f.eks. lokalplanlægning og miljøtilsyn vil direkte belaste Lolland Kommunes budget.

Det er afgørende, at planlægningen af Femern-forbindelsen foregår under helt andre rammer end de ellers sammenlignelige projekter på Storebælt og Øresund. Her var ansvaret og udgifterne til myndighedsbehandlingen delt mellem kommune, amt og stat, men den opgavefordeling blev ændret med strukturreformen. Det er nu "værtskommunen", der skal varetage og betale for langt den største del af planlægnings- og myndighedsarbejdet, selvom et projekt af dette omfang er til gavn for hele samfundet.

Det bør der tages hensyn til i finansieringen af de administrative omkostninger, og kommunen forventer at blive økonomisk kompenseret for disse ekstraordinære administrative omkostninger. Problemstillingen er i øvrigt ikke ukendt for statens egne institutioner. Arbejdstilsynet har f.eks. fået en bevilling på 55 mio. kr. til at løfte de ekstra opgaver med de store anlægsprojekter i Østdanmark.

Det skal understreges, at Lolland Kommune glæder sig til, at Femern A/S og de tilknyttede entreprenører udvider deres aktiviteter i området, og kommunen vil naturligvis bestræbe sig på at levere en effektiv og korrekt myndighedsbehandling til dem – præcis som tilfældet er i forhold til kommunens øvrige virksomheder.

Sociale udgifter

Lolland Kommune påføres en række administrative udgifter, fordi produktionsstedet er placeret på Lolland, men det er ikke den eneste udfordring. Lolland Kommune risikerer også betydelige sociale udgifter, hvis en stor del af arbejdskraften kommer fra andre EU-lande. Lovgivningen indebærer, at Lolland Kommune skal betale alle udgifter til f.eks. sygedagpenge, mens skatteindtægterne går til staten, der så kompenserer alle landets kommuner ligeligt via bloktilskuddet. Det giver ikke mening i en situation, hvor én kommune risikerer at skulle dække sociale udgifter til flere tusind medarbejdere på et ekstraordinært anlægsarbejde.

På begge områder gælder det, at regningen for et internationalt infrastrukturprojekt ikke bør dækkes af Lollands skatteborgere.

Produktionsområdet

Kommunen har bemærket, at lovforslaget anfører, at der helt eller delvist vederlagsfrit kan overdrages ejendomme eller arealer til Lolland Kommune. Kommunen vil i den forbindelse bemærke, at den forventer, at de relevante arealer - f.eks. et afviklet produktionsområde - vil blive overdraget til Lolland Kommune vederlagsfrit, i fuldt opryddet stand og kun i de tilfælde, hvor kommunen ønsker en sådan overdragelse. Overdragelsen bør på ingen måde kunne påføre Lolland Kommune nye driftsudgifter.

Kommunen tilslutter sig, at produktionsområdet med tilhørende arbejdshavn som udgangspunkt fjernes, når produktionen af tunnelelementer er afsluttet. Det er dog også kommunens vurdering, at der skal åbnes mulighed for i den sidste del af anlægsfasen at tage stilling til, om produktionsanlæg og havnefaciliteter skal fjernes,

eller om der kan findes en varig anvendelse. Kommunen har dog noteret sig, at en evt. overtagelse af produktionsområdet af en interesseret part medfører et ansvar for opnåelse af de relevante myndighedstilladelser, en alternativ anvendelse af de store mængder af opgravet materiale som oplagres i tilknytning til produktionsanlægget samt en alternativ lokalisering af den erstatningsnatur som er planlagt i henhold til Femern projektet.

Nedlagte banearealer

Kommunen har noteret sig, at de banearealer som nedlægges ikke bliver inddraget i anlægsprojektet. Det gælder både banelegemet fra udfletningen til tunnelen og rangerområdet i Rødbyhavn. Kommunen har i den forbindelse en klar forventning om, at der på nedlagte jernbanearealer foretages de nødvendige forureningsundersøgelser uden udgift for kommunen, og at den fremtidige anvendelse af disse ligeledes kan gennemføres uden udgifter for kommunen.

Det er Lolland Kommunes opfattelse, at disse arealer bør ryddes for overflødig infrastruktur og forureningskilder og føres tilbage til en stand, hvor de kan anvendes til andre formål.

Adgang til undersøgelser mv. på privat ejendom

Det anføres i § 28 i lovforslaget, at Transportministeren til enhver tid skal have ret til at gennemføre undersøgelse på andre lodsejeres ejendom. Disse bestemmelser er efter Lolland Kommunes opfattelse alt for vidtgående. Respekten for den private ejendomsret står i dette tilfælde ikke i rimeligt forhold til behovet.

Bekymringen for en rimelig behandling af områdets lodsejere forstærkes af den øjeblikkelige håndtering af ekspropriationsforretninger i området. Det er aldeles utilfredsstillende, at taksationskommissionen ikke har fået tilført de nødvendige ressourcer til at varetage opgaven inden for en rimelig tidsfrist. Det må konstateres, at staten her langt fra lever op til de forventninger, den kommunale administration i øvrigt mødes med i lovforslaget.

*****

Derudover har Lolland Kommuner en række bemærkninger til øvrige forhold:

Gener i anlægsfasen:

Det er helt generelt kommunens forventning, at de lokale gener for indbyggere og turister i Rødbyhavn bør begrænses mest muligt. Gravearbejdet bør i videst muligt omfang ske uden for badesæsonen, og kommunen forventer, at en erstatningsstrand i forbindelse med det vestlige forland etableres hurtigst muligt. Dette er afgørende for det meget betydelige lokale turisterhverv.

Kommunen har bemærket, at lovforslaget anfører, at grundejere, som påføres en støjbelastning, som ligger ud over de støjkriterier, som kommer til gælde for etableringen af Femern forbindelsen, kan kompenseres økonomisk. Dette er både rimeligt og naturligt, og kommunen har en klar forventning om, at erstatninger

fastsættes, således at de berørte grundejere mærkbart bliver kompenseret for de støjmæssige gener, som de udsættes for. Sådanne erstatninger skal naturligvis være uden udgifter for Lolland Kommune.

Støjskærme ved Sydmotorvejen

Lolland Kommune har noteret sig, at den planlagte opgradering af Sydmotorvejen mellem Sakskøbing og Rødby ikke længere er en del af anlægsprojektet. Der vil blot blive udførte nødvendige, mindre miljømæssige afværgende tiltag. Det indebærer, at de tidligere planlagte støjskærme ved Sydmotorvejen bl.a. i forbindelse med Maribo droppes.

Kommunen mener fortsat, at disse støjskærme er en forudsætning for, at beboerne langs Sydmotorvejen ikke udsættes for unødvendige støjgener.Det må mildest talt undre, at lovforslaget på den ene side anerkender behovet for beskyttelse af natur og miljø og på den anden side afviser behovet for at skærme områdets beboere fra de samme skadesvirkninger af en øget trafikmængde.

Strandbeskyttelseslinje

Kommunen forventer, at etableringen af det nye forland øst og vest for Rødbyhavn medfører, at strandbeskyttelseslinjen i dette område flyttes mod syd, således at beskyttelseszonen i lighed med andre kystområder bliver på 300 m.

Mere konkret forbeholder kommunen sig ret til at byudvikle den del af det vestlige forland, der ikke er omfattet af strandbeskyttelseslinjen jf. naturbeskyttelseslovens § 15. Arealet, nærmere bestemt den del af forlandet, der ligger ret ud for lokalplan 360-34 og kommuneplanramme 360-E18 for Rødbyhavn Erhvervshavn, bør friholdes for strandbeskyttelse jf. Naturstyrelsens almindelige praksis og bør ved kommuneplan og lokalplanlægning inddrages som en del af Rødbyhavns byudviklingsplaner.

Det samme gælder området øst for Rødbyhavn. Her forbeholder kommunen sig ret til at byudvikle ret ud for lokalplanområde 383-211.4 for et erhvervs- og havneområde syd for Hirbosøen. Dette område er heller ikke omfattet af strandbeskyttelseslinjen.

Alternativ vejadgang til Rødbyhavn havn

Lolland Kommune har modtaget nye oplysninger fra forskellige entreprenører om vigtigheden af at have en god vejadgang mellem havnen i Rødbyhavn og produktionsområdet. Den nuværende adgang via Havnegade, der er en flisebelagt hovedgade med heller og andre trafikale begrænsninger, er ikke hensigtsmæssig til intensiv tung transport. For at sikre adgangen forventer kommunen derfor, at der inden den egentlige byggestart etableres en ny adgangsvej ved at forlænge den nuværende Jøncksvej langs med det nuværende Scandlines areal ned til havnearealet.

Anlægsomkostningerne anslås til 15 mio. kr. En løbende renovering og genopbygning af Havnegade vil blive mindst lige så dyr.

Arbejds- og boligforhold under anlægsarbejdet

Lolland Kommune har bemærket, at standarder for bolig-, arbejdsmiljø- og lønforhold samt målsætningen om etablering af 500 elevårsværk ikke indgår i lovmaterialet.

Lolland Kommune anser disse forhold for vigtige, men er bekendt med og tilfreds med de svar, som tidligere er givet til Folketinget om disse spørgsmål.

I forbindelse med byggeriet vil konsortierne blive pålagt et væsentligt ansvar for CSR (Corporate Social Responsibility) for deres medarbejdere. Lolland Kommune råder over en lang række relevante kultur- idræts- og fritidsfaciliteter. Kommunen er klar til at indgå i et tæt samarbejde med entreprenørerne om stille disse faciliteter til rådighed for medarbejderne. Det er kommunens opfattelse, at dette vil være til fordel for både lokalområdet og projektets ansatte.

Lolland Kommune er opmærksom på, at en række af de forhold, der kommenteres i kommunens høringssvar, ligger udenfor Transportministeriets ansvarsområde. Dette gælder ikke mindst problemstillingen omkring afledte sociale omkostninger. Kommunen har en forventning om, at der sker en stillingtagen til alle væsentlige problemstillinger uanset fagministeriel ansvarsfordeling.

Videre proces

Lolland kommune vil anbefale, at indsatsen for at skabe lokal og regional udvikling under og efter anlægsfasen også bliver en del af anlægsloven, sådan som Folketinget forudsatte ved vedtagelsen af projekteringsloven. Fra Lolland Kommunes side har vi med høringssvaret påpeget en række problemstillinger og muligheder i tilknytning til anlægsloven.

Vi ser i den forbindelse frem til den fortsatte dialog med Folketinget, Transportministeren, Økonomi- og Indenrigsministeren samt andre relevante statslige myndigheder om realiseringen af Femern forbindelsen, og ikke mindst om hvordan det sikres at forbindelsen også får et lokalt udviklingsperspektiv.

Med venlig hilsen

Holger Schou Rasmussen

Thomas Knudsen

Advokatfirmaet energi & miljø

Sendt til: trm@trm.dk og dog@trm.dk
Transportministeriet
Departementet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Sagsansvarlig
Pernille Aagaard Truelsen
Advokat, Ph.D.

Sagsbehandler
Pernille Aagaard Truelsen
Advokat, Ph.D.

Åboulevarden 49, 4. sal
8000 Aarhus C

Telefon: 86 18 00 60
Mobil: 25 29 08 40

J.nr. 11687

paa@energiogmiljo.dk
www.energiogmiljo.dk

CVR: 31135427

5. januar 2015

Vedr. j.nr. 2012-1090 – Høring over udkast til Lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark

På vegne af Lolland Spildevand A/S – der er en del af multiforsyningskoncernen Lolland Forsyning – fremsendes hermed selskabets indsigelser til ovennævnte lovforslag.

Som et led i etableringen af Femern-forbindelsen skal anlægsselskaberne indvinde land ved Syd-Lollands kyst. På den pågældende kyststrækning har Lolland Spildevand A/S en udløbsledning. Udmøntningen af anlægsprojektet indebærer dermed, at Lolland Spildevand A/S' udløbsledning og udløbspumpestation, beliggende ved Gl. Badevej 6, 4970 Rødby, bliver unyttiggjort.

Nærmere om Lolland Spildevand A/S' udløbsledning og pumpestation

Pumpestationen og udløbsledningen blev etableret i 1950'erne som en del af Lungholm Landindvindingslav. Der blev dengang etableret 4 ens pumpe- og ledningsanlæg, hvoraf kommunen – i dag Lolland Spildevand A/S – siden 1960'erne har overtaget drift og vedligeholdelse af det ene af disse anlæg. Dette anlæg anvendes fortrinsvis til udledning af renset spildevand fra Rødby Renseanlæg, men anvendes dog stadig i et vist omfang til afdræning af landindvindingslagets bagvedliggende, indvundne arealer.

Udløbsledningens tracé løber fra Rødby Renseanlæg, matr.nr. 244x, Rødby Markjorder – henover landindvindingslagets ejendom, matr.nr. 244k, Rødby Markjorder – og ud i Østersøen på et sted, hvor anlægsselskaberne skal indvinde land.

Ved udmøntningen af Femern-projektet vil Lolland Spildevand A/S' ret til at udlede spildevand til Østersøen via pumpestationen og udløbsledningen i medfør af selskabets udledningstilladelse dermed blive eksproprieret.

Efter det for Lolland Spildevand A/S oplyste er det forudsat, at anlægsselskaberne udbetaler erstatning for genplaceringen af landindvindingslagets 3 øvrige pumpe- og ledningsanlæg, som blev oprettet sammen med Lolland Spildevand A/S' anlæg. Lolland Spildevand A/S ønsker en tilsvarende behandling af selskabets anlæg, og dermed erstatning for den udløbsledning som bliver unyttiggjort ved anlægsprojektet

Høringsudkastet til anlægsloven

Det er Lolland Spildevand A/S' opfattelse, at der i høringsudkastets bestemmelser om de endelige, konkrete ekspropriationsbeslutninger, jf. §§ 29-33, ikke er forholdt i tilstrækkelig grad til det ekspropriative indgreb, der foretages i Lolland Spildevand A/S' rettigheder i forhold til pumpestationen og udløbsledningen ved Gl. Badevej 6, 4970 Rødby.

Der ses alene indført en bestemmelse om midlertidig, begrænset råderet over Lolland Spildevand A/S' ejendom, matr.nr. 244x, Rødby Markjorder, hvor selskabets anlæg er placeret, jf. høringsudkastets § 31, stk. 1, og bilag 6. Uanset i hvilket omfang der skal foretages anlægsarbejder på denne ejendom, vil pumpestationen og udløbsledningen på ejendommen blive unyttiggjort og skal genplaceres andetsteds som en direkte følge af anlægsarbejderne på de omkringliggende arealer. Det er således ikke tilstrækkeligt, at der i høringsudkastet alene forudsættes foretaget en midlertidig rådighedsindskrænkning på ejendommen, matr.nr. 244x, Rødby Markjorder.

Lolland Spildevand A/S forstår desuden bestemmelserne i §§ 20 og 33, stk. 6, i høringsudkastet således, at disse bestemmelser efter deres ordlyd alene angår anlæg, som etableres fremadrettet – og således ikke angår eksisterende spildevandsanlæg.

Dermed vil reguleringen af indgrebet i Lolland Spildevand A/S' rettigheder til pumpestationen og udløbsledningen alene være reguleret i den generelle ekspropriationsbestemmelse i høringsudkastets § 27.

Lolland Spildevand A/S foreslår derfor, at indgrebet i selskabets rettigheder til spildevandsanlæggene, herunder både på matr.nr. 244x og 244k, medtages i bestemmelserne om de endelige, konkrete ekspropriationsbeslutninger i høringsudkastets §§ 29-33 af hensyn til indgrebets karakter og betydning samt spildevandsanlæggenes placering på samme eller tilstødende arealer i forhold til arealerne, der er omfattet af bestemmelserne i høringsudkastets §§ 29-33. Herved sikres der endvidere en ensartet behandling af Lolland Spildevand A/S og øvrige ejerne af de tilsvarende anlæg

Med venlig hilsen

Pernille Aagaard Truelsen

Nu tæller kun handling
nakskov

Niels Halm
Nakskov Bychef

Nakskov Handel & Erhverv
Nygade 30
4900 Nakskov

T: 2258 3900
E: bychef@nakskovhandel.dk

www.nakskovhandel.dk

Transportministeriet

Frederiksholms Kanal 27

1220 København

att: Dorthe Gravgaard dog@trm.dk

Høringssvar vedrørende Femernforbindelsen.

Nakskov Handel og Erhverv har med interesse fuldt udviklingen af Femernforbindelsen, og skal i denne forbindelse støtte bestræbelserne for at udvikle et nyt direkte vestligt ben til den faste forbindelse. Det er vores opfattelse at udviklingen af et vestligt ben vil kunne tilføre den faste forbindelse betydelig indtjening ved at bringe Langeland, Fyn og dele af Jylland tættere på et stort tysk marked.

Det samme gør sig gældende for en by som Nakskov. Igennem de senere år er der investeret mere end 300 mio kr i Nakskov Havn - blandt andet med en større vanddybte på 8,5 meter. Idag regner man med at der er ca 1200 industriarbejdspladser i byen, der er afhængige af havnen. Disse arbejdspladser vil kunne udvikles og skabe indtjening til den faste forbindelse med en direkte vejforbindelse Tårs-Nakskov-Femern. Også på andre områder udvikles Nakskov i disse år. Efter en årrække med stagnation er der igangsat en lang række initiativer op til byens 750 års jubilærum, hvor der sættes fokus på udvikling af byen, forbedring af byens miljø og fokus på fjorden, turisme og de unge.

På denne baggrund ser byen gerne at der udvikles en mere direkte højklasset vejforbindelse på tværs af Lolland til Femernforbindelsen, som en del af en samlet løsning der letter adgangen fra Fyn og Jylland. Det har stor betydning for byens udvikling at også folk i Nakskov får let adgang til betalingsanlægget, og den nye station på Sydlolland, som vi noterer med glæde at man på Christiansborg har besluttet at fremme.

Samtidig er det vores opfattelse at en ny direkte forbindelse med tilslutning til motorvejen også vil have betydning for byens forbindelse nordpå - uagtet at en ny tilslutning placeres nogle minutter syd for Maribo. Det har betydning for nakskovvitter der pendler til job på Sjælland, eller unge i byen der har valgt at blive boende selvom de er under uddannelse nordpå.

Men først og fremmest vil byen gerne medvirke med en helhjertet indsats for at gøre den faste forbindelse til en succes - både i anlægs- og den efterfølgende driftsfase. Ved at styrke båndene til det nordtyske område forventer vi at kunne bidrage med regional udvikling og trafik til den faste forbindelse.

Med venlig hilsen

Klaus Møller
Formand for Nakskov Handel og Erhverv

Niels Halm
Bychef

NÆSTVED

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Center for Trafik og Ejendomme
Team Ejendom

Næstved Kommune
Rådmandshaven 20
4700 Næstved

www.naestved.dk

Dato
22-12-2014

Sagsnr.
05.05.00-G01-12-14

Sagsbehandler
Tyge Wanstrup
+455588 6221

Høringssvar til udkast til lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark

Næstved Kommune finder det væsentligt, at der er **en god station i Glumsø**.
Det er vigtigt for byens fremtidige udvikling, men også meget vigtigt for mobiliteten mellem trafikanterne. Gode adgangsforhold er en vigtig parameter, når pendlere tager stilling til, om de skal køre i bil hele vejen eller om der skal skiftes til tog mod hovedstaden. Også buspassagerer lægger stor vægt på gode skiftebetingelser.

Næstved Kommune finder det derfor yderst uheldigt, at station med tilhørende faciliteter bliver adskilt fra perronerne, som foreslået.
Vi ser gerne en løsning med dels en forplads til busser, taxaer, handicapparkering og kiss-and-rideplads og dels parkeringspladser til biler og cykler – **alt sammen tæt på adgangen** til perronerne således, at de forskellige trafikformer kan have optimal nytte af stationen.

Venlig hilsen

Tyge Wanstrup
Centerchef

Transportministeriet
Frederiksholm Kanal 27 F
1220 København K

Dato 16. december 2014

Brevid: 2443225

Alléen 15
4180 Sorø

Tlf.: 70 15 50 00

Ledelsessekretariatet
@regionsjaelland.dk

www.regionsjaelland.dk

Lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark samt tillæg til VVM

Transportministeriet har udsendt udkast til Lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark i høring. Endvidere er udsendt et tillæg til VVM for Femern Bælt forbindelsen. Lovforslag og VVM er i høring til og med den 5. januar 2015. Dette høringssvar fremsendes med forbehold for Regionsrådets godkendelse den 8. januar 2015.

Det er Region Sjællands indledende synspunkt, at der med fremsættelse af lovforslaget er nået en afgørende milepæl i forbindelse med etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt. Regionen ser frem til en hurtig beslutningsproces, så projektet kan realiseres som planlagt.

Etableringen af Femern Bælt forbindelsen vil ikke kun have stor betydning regionalt, men også nationalt. Erfaringerne fra bl.a. etableringen af Øresundsforbindelsen viser, at der er behov for en koordineret statslig indsats på tværs af relevante ministerier for at sikre, at potentialerne udnyttes optimalt til gavn for virksomheder og borgere i hele landet.

Region Sjælland har derfor en forventning om at staten aktivt vil tage initiativ til:

- at medvirke til yderligere udnyttelse af innovationspotentialerne omkring den faste forbindelse
- at medvirke til at skabe positive incitamentsstrukturer og fleksible lovgivningsmæssige rammer, der kan sikre et match mellem udbuddet af arbejdskraft og virksomhedernes behov
- at understøtte de socioøkonomiske forandringer ved at sætte fokus på mulighederne for at lokalisere jobskabende aktiviteter i området omkring Femern Bælt, eksempelvis gennem udflytning af statslige arbejdspladser
- at igangsætte et målrettet arbejde for at nedbryde barrierer for udvikling af et grænseregionalt arbejdsmarked
- at styrke det tværnationale samarbejde i regi af konsultationsorganet eller et lignende formaliseret samarbejdsforum for at sikre en tværgående koordinering
- at igangsætte det nødvendige tværnationale samarbejde på transportområdet for at sikre optimal udnyttelse af Femern Bælt forbindelsen for jernbane- og vejtrafik fra den dag tunnelen åb-

ner

Region Sjælland anmoder i samme forbindelse Transportministeriet om at sikre, at de berørte ministerier bliver orienteret om de regionale forventninger.

Region Sjælland forventer at blive inddraget i et tæt samarbejde med staten om konkrete initiativer, der kan udnytte etableringen af Femern Bælt forbindelsen til at skabe regional vækst og udvikling.

Vækst- og beskæftigelsesmuligheder
For Region Sjælland rummer etableringen af en fast forbindelse over Femern Bælt store vækst- og beskæftigelsesperspektiver. Regionsrådet har netop sendt et forslag til ny regional vækst- og udviklingsstrategi (REVUS) i offentlig høring, hvor visionen er at udnytte de store anlægsinvesteringer i regionen i det kommende 10 år, herunder byggeriet af Femern forbindelsen, til at skabe varig vækst og blivende beskæftigelse.

Regionen finder det i den forbindelse positivt, at lovbemærkningerne peger på, at hovedentreprenørerne og underleverandørerne til projektet forventes at skabe en beskæftigelse på ca. 55.000 mandeår i alt i perioden frem til 2021. Heraf må det forventes, at hovedparten af disse arbejdspladser skabes i Region Sjællands geografi.

For Region Sjælland er det afgørende, at så meget som muligt af arbejdskraften bliver rekrutteret regionalt, og at regionale virksomheder ligeledes kan bistå i de opgaver, der udbydes. Det er således et mål i REVUS, at minimum en fjerdel af underentrepriserne i forbindelse med de store anlægsprojekter i regionen udføres af virksomheder lokaliseret i regionen.

Innovationspotentialer
Regeringen og Vækstforum Sjælland har i 2014 indgået en aftale om et regionalt vækstpartnerskab. Af aftalen fremgår det, at Regeringen vil styrke innovationsmiljøet omkring Femern Bælt-forbindelsen, og at Vækstforum Sjælland vil bruge anlægget af den faste forbindelse over Femern Bælt som fyrtårnsprojekt for innovation og udvikling.Region Sjælland vurderer, at der er store muligheder for, at det konkrete anlægsbyggeri og de aktiviteter, der skabes omkring Femern Bælt tunnelen, kan tænkes ind i en større innovationssammenhæng - Femern Vækst Center. Regionen har derfor sammen med en række andre aktører igangsat en proces, der bl.a. støttes af Forsknings- og Innovationsstyrelsen med op til 80 mio. kr.. Region Sjælland forbereder i den forbindelse et større Interreg projekt, der skal være rammen om dansk-tyske aktiviteter på innovationsområdet omkring Femern Bælt.

Region Sjælland ser gerne et tættere samarbejde med staten og andre aktører og forventer, at staten vil medvirke yderligere til udnyttelse af innovationspotentialerne omkring den faste forbindelse gennem øget finansiering af innovationsaktiviteter.

Kompetencematch
Region Sjælland og Vækstforum har allerede i en årrække medvirket til at iværksætte regionale initiativer, som skal sikre, at der i etableringsfasen vil være den rette arbejdskraft til rådighed med de nødvendige kompetencer. Disse initiativer har desuden fokus på at klæde virksomhederne bedst muligt på til at indgå i konsortier. De forskellige initiativer er udviklet i samarbejde med regionale partnerskaber på tværs af kommuner, uddannelsesinstitutioner og parter fra arbejdsmarkedet og erhvervslivet og har således bred opbakning i regionen.

Region Sjælland har ligeledes fokus på at skabe de bedste uddannelsesmuligheder og skabe et kompetenceløft i regionen. Også her ses Femern Bælt byggeriet som en vigtig indgang til mange nye praktikmuligheder for unge. Andelen af ufaglærte personer forventes samtidig at

blive reduceret. I denne sammenhæng har Region Sjælland og Vækstforum også medvirket til at etablere et stærkt samarbejde mellem erhvervsuddannelserne og arbejdsmarkedets parter.

Et eksempel på dette er projektet Quickstart, som er en fælles satsning, som Region Sjælland sammen med Beskæftigelsesregion Hovedstaden og Sjælland og de 17 kommuner har taget initiativ til. Quickstart skal gennem en koordineret indsats skabe et bedre samspil mellem erhvervs-, kompetence- og beskæftigelsesområdet med det formål at medvirke til varig vækst og blivende beskæftigelse i forbindelse med de store anlægsinvesteringer. Der er bl.a. opstillet mål for indsatsen i forhold til lokale virksomheders inddragelse i byggeprocessen og forøgelse af antallet af unge, der gennemfører en erhvervsfaglig uddannelse gennem et øget antal virksomhedspraktikpladser.

Projektet afspejler, at den faste forbindelse vil få stor indflydelse på beskæftigelsen i området både under og efter anlæggets etablering og medvirke til en større socioøkonomisk forandring, hvor nogle typer af jobs og virksomheder må forventes at ophøre, mens nye vil opstå. Det forudsætter en særlig indsats, hvor der – også fra statslig side - tænkes på tværs af erhvervspolitik, arbejdsmarkedspolitik og uddannelsespolitik for at skabe positive incitamentsstrukturer og fleksible lovgivningsmæssige rammer, der kan sikre et match mellem udbuddet af arbejdskraft og virksomhedernes behov.

Region Sjælland forventer, at staten medvirker til at skabe positive incitamentsstrukturer og fleksible lovgivningsmæssige rammer om særligt arbejdsmarkedsuddannelserne, der kan sikre et match mellem udbuddet af arbejdskraft og virksomhedernes behov.

Endvidere forventer Region Sjælland, at staten aktivt vil understøtte de socioøkonomiske forandringer ved at lokalisere jobskabende aktiviteter i området omkring Femern Bælt, eksempelvis ved at til gode se især Lolland-Falster beskæftigelsesmæssigt gennem udflytning af statslige arbejdspladser.

Nedbrydning af grænsebarrierer
Region Sjælland indgår i STRING-samarbejdet, der er et grænseregionalt samarbejde mellem Hamborg by, delstaten Schleswig-Holstein, Region Sjælland, Region Hovedstaden, Københavns Kommune og Region Skåne. Parterne arbejder for at udvikle Femern Bælt korridoren fra Hamborg til Øresundsregionen til en grøn vækstmotor i Nordeuropa.

Som et led i at fremme de regionale vækst- og beskæftigelsesmuligheder arbejder Region Sjælland og relevante aktører i regionen desuden sammen med tilsvarende tyske partnere i Femern Bælt Komiteen for at nedbryde grænsebarrierer på begge sider af Femern Bælt. Desuden arbejder Region Sjælland og Femern Bælt Komiteen for et maksimalt udbytte af byggefasen bl.a. i forhold ved at understøtte kvalificering af regionens arbejdskraft.

Det er meget væsentligt, at der arbejdes med en målrettet nedbrydning af de grænseregionale barrierer for at skabe et sammenhængende grænseoverskridende arbejdsmarked. Det drejer sig eksempelvis om skatteforhold, gensidig anerkendelse af virksomheders autorisationer, muligheder for merit i forhold til uddannelse mm.

Region Sjælland arbejder med disse problemstillinger i regi af Femern Bælt komiteen og STRING-samarbejdet, men også gennem Øresundskomiteen, hvor der er opnået betydelige resultater på dette område gennem årene. Samarbejdet med Region Sønderjylland-Slesvig er ligeledes et led i denne indsats. Erfaringerne fra Øresundssamarbejdet viser, at der er behov for en vedholdende indsats for at arbejdet med de grænseregionale barrierer får effekt.

Region Sjælland forventer derfor, at staten igangsætter et målrettet arbejde for at nedbryde og afskaffe barrierer for udvikling af et grænseregionalt arbejdsmarked, der kan understøtte udviklingen af Femern Bælt regionen.

Region Sjælland har tidligere fulgt det tværministerielle udvalg omkring Femern Bælt. Regionen opfatter det nye initiativ, der er igangsat under ledelse af Skatteministeriet som et signal om at de grænseregionale problemstillinger omkring Femern Bælt fortsat tages alvorligt. Region Sjælland ser gerne et stærkere samspil med staten om denne opgave.

Region Sjælland forventer derfor at staten vil styrke det tværnationale samarbejde i regi af konsultationsorganet eller et lignende formaliseret samarbejdsforum for at sikre en effektiv tværgående koordinering.

Grøn vækstkorridor
Parterne i STRING-samarbejdet står også bag det netop afsluttede Interreg projekt Green STRING Corridor. Projektet, der ud over at pege på konkrete forbedringsmuligheder for jernbanetrafikken i Femern Bælt–Korridoren, også stiller skarpt på nødvendigheden af, at de tre landes transportmyndigheder allerede i 2015 sammen igangsætter planlægningsarbejdet omkring togindkøb, køreplaner mm. Her forventer Region Sjælland, at Transportministeriet snarest tager et initiativ.

Endvidere viser projektet, at det er muligt både at køre meget hurtige tog og et stort antal godstog samtidig med, at der kan ske væsentlige forbedringer for regionaltogstrafikken. Sluttelig fremgår det af projektet, at etablering af en grøn transportkorridor mellem Sydsverige nedover Sjælland til Hamborg også vil give nye muligheder for transportafhængige virksomheder i Femern Bælt korridoren.

Femern-projektet vil knytte Skandinavien tættere sammen med det øvrige Europa. Med den faste forbindelse bindes vidensmiljøerne i Øresundsregionen sammen med miljøerne i Hamborg-området, og potentialerne i den grænseregionale turisme øges betydeligt. Endvidere styrkes vilkårene for at skabe en grøn vækst og større interaktion mellem Femern Bælt regionens virksomheder.

I dette perspektiv er det særlig vigtigt, at jernbaneforbindelserne over Femern Bælt mellem København og Hamborg får en standard, der gør det muligt at nedbringe rejsetiden til 2½ time. Samtidig er det også vigtigt for regionen som helhed, at der skabes let adgang til Femern Bælt korridorens moderne infrastruktur gennem stationer og terminaler samt tilstødende infrastruktur.

Region Sjælland forventer derfor, at staten igangsætter det nødvendige tværnationale samarbejde på transportområdet for at sikre optimal udnyttelse af Femern Bælt forbindelsen for jernbane- og vejtrafik fra den dag, tunnelen åbner, herunder at der skabes forudsætninger for at kunne nedbringe rejsetiden fra København til Hamborg til 2½ time.

Beredskab
Region Sjælland er ansvarlig for sundhedsberedskabet i regionen. De 3 beredskabssektorer brand, politi og sundhed har været en del af beredskabsdesignet i forhold til den tunnelløsning, der ligger til grund for forslaget til anlægslov. De 3 sektorer har på den baggrund fået en bred indsigt i projektets enkelte faser.

Femern A/S skal ifølge anlægsloven udarbejde et sikkerhedskoncept inden tunnelens åbning. For sundhedsberedskabet er det vigtigt, at man anskuer projektet som et samlet projekt, og ikke opdelt dels som en anlægs- og byggefase, dels som en driftsfase. Der bør derfor også fo-

religge et sikkerhedskoncept for anlægs- og byggefasen, da der i anlægsfasen vil være markante risici i de mange opgaver, der bl.a. er med midlertidige anlæg og støbning. Desuden vil antallet af personer også blive betydelig forøget i bygge- og anlægsområdet.

I forhold til den del af lovforslaget der omhandler de omkostninger, der er nødvendige for varetagelsen af de beredskabsmæssige opgaver, er der divergens i forhold til beredskabernes ønske om en øvelsestunnel i under anlægs- og byggefasen og den efterfølgende idriftsættelse.

Det er beredskaberne holdning, at man bør etablere en øvelsestunnel samtidig med tunnelbyggeriets anlægs- og byggefase, således at den teknisk set følger den udvikling der vil være under byggeriet af tunnelen. Dermed sikres det, at det samlede beredskab altid er trænet og uddannet i det set-up, der er aktuelt er gældende i tunnelen – et set-up der i forvejen er meget komplekst.

I forbindelse med Femern Bælt byggeriet etableres en større byggeplads omkring tunnelen, der vil medføre en betydelig forøgelse af aktiviteter i området. Det vil som led i beredskabet også forudsætte et stort og velfungerende sygehus i Nykøbing Falster.

Råstoffer
Region Sjælland bemærkede ved den tidligere afholdte høring for VVM-redegørelsen i september 2013, at det er positivt, at en stor del af råstofbehovet dækkes af indvinding på havet, hvorved der spares på de begrænsede ressourcer på land. Regionen vurderede ligeledes, at de udlagte graveområder i regionens nuværende Råstofplan 2012-2023 kan forsyne de projekter, som udspringer af Femern Bælt forbindelsen.

Region Sjælland står nu overfor at skulle træffe beslutning om udarbejdelse af en ny råstofplan, Råstofplan 2016-2027. Hvis Regionsrådet beslutter, at udarbejde en ny råstofplan forventes det, at der vil blive tale om en ny robust råstofplan, der kan forsyne de projekter, som udspringer af Femern Bælt forbindelsen.

At en stor del af Femern Bælt forbindelsens råstofbehov kan dækkes af indvinding på havet er fortsat positivt i og med, at det bliver stadig sværere at udpege graveområder på land. Det gør sig også gældende i forbindelse med udarbejdelsen af en ny råstofplan.

Region Sjælland forventer derfor at staten i højere grad muliggør indvinding af råstoffer på søterritoriet for at reducere presset på anvendelse af de begrænsede ressourcer på land.

Venlig hilsen

Jens Stenbæk
Regionsrådsformand

Per Bennetsen
Koncerndirektør

RIGSREVISIONEN

St. Kongensgade 45
1264 København K

Tlf. 33 92 84 00
Fax 33 11 04 15

rr@rigsrevisionen.dk
www.rigsrevisionen.dk

Transportministeriet
Att. Dorthe Gravgaard
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

18. december 2014

Kontor: 6. kt.

J.nr.: 2014-8000-41

Høring over udkast til Lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark

Transportministeriet har med brev af 28. november 2014 (fremsendt til Rigsrevisionen d. 9. december 2014), sendt ovennævnte udkast til lov i høring med svarfrist den 5. januar 2015.

Rigsrevisionen har gennemgået udkastet alene med fokus på bestemmelser vedrørende statslige revisions- og/eller regnskabsforhold.

Udkast til loven indeholder så vidt ses ikke bestemmelser herom, og Rigsrevisionen har derfor ingen bemærkninger hertil.

Med venlig hilsen

Casper Ussing
Fuldmægtig

Ringsted
Kommune

Folketingets Transportudvalg
trm@trm.dk

Dato: 05. januar 2015

Ringsted Kommune
Erhvervs-, Fritids-, og Kommunikationscenter

Rønnedevej 9
4100 Ringsted

Tel.: +45 57 62 82 00
Dir.: +45 57 62 82 04
Mail.: MSTK@RINGSTED.DK

efkcenter@ringsted.dk
www.ringsted.dk
EAN: 5798007643362
CVR-nr.: 18957981

Åbningstid
Man.-Torsdag 11-15
Fredag 11-13

Telefontid:
Man.-Torsdag 10-15
Fredag 10-13

Høringssvar til forslag til lov om anlæg af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark

Dette høringssvar fremsendes med forbehold for Byrådets godkendelse den 2. februar 2015.

Ringsted Kommune har med interesse læst forslaget til lov om anlæg af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, og ønsker at peget på følgende opmærksomhedspunkter.

Indledningsvist finder vi det glædeligt at projektet med den faste forbindelse under Femern Bælt nu er kommet så langt som til et forslag til anlægslov. Vi er overbeviste om, at den faste forbindelse rummer et stort udviklingspotentiale for hele Sjælland, og i særdeleshed for Ringsted Kommune. Samtidig er vi bevidste om, at det forudsætter en målrettet indsats at omsætte dette udviklingspotentiale til konkrete gevinster, og derfor indgår Ringsteds placering midt i Sjællandsmetropolen mellem Skandinavien og resten af Europa da også i Byrådets nye vision.

Forslaget til anlægslov fokuserer forståeligt nok på aksen fra København til Hamburg, der bliver direkte berørt af anlægget af den faste forbindelse. Vi finder det dog yderst væsentligt at anlægget af den faste forbindelse under Femern Bælt sættes ind i en større sammenhæng, og også inddrager de øst-vestgående forbindelser på tværs af Danmark, særligt i forhold til jernbanen. Ringsted er det naturlige knudepunkt for trafikken Nord-Syd og Øst-Vest i Danmark, og vi ser gerne at forslaget til anlægslov tydeligt understreger intentionen om at gøre den faste forbindelse under Femern Bælt til et aktiv for hele landet ved at styrke Ringsted som højt prioriteret omstigningsmulighed mellem landsdelene. Dette bør således pointeres i beskrivelsen af udbygning og elektrificering af jernbanestrækningen fra Ringsted til Holeby, og bør ligeledes indgå som en klar præmis, hvis anlæg og drift overlades til fx Banedanmark som nævnt i lovforslagets § 6, stk. 2.

Vi er klar over at en anlægsopgave som den faste forbindelse under Femern Bælt ikke kan gennemføres uden gener for de borgere, der bliver naboer til anlægsarbejderne. Det lægger os dog på stærkt på sinde at disse gener begrænses mest muligt, både i forbindelse med detailprojekteringen og i forbindelse med tilrettelæggelsen af arbejdet. Forslaget til anlægslov indeholder bestemmelser, der tilsidesætter reglerne for klageadgang for at sikre fremdrift og

robusthed i projektet. Hvis en sådan tilsidesættelse af klageadgangen skal opleves som acceptabel for de direkte berørte borgere forudsætter det en tæt og tidlig dialog med borgerne såvel som kommunen. I Ringsted Kommune stiller vi os således til rådighed for en proaktiv dialog omkring den mest hensigtsmæssige projektering og tilrettelæggelse af de lokale anlægsarbejder, og indgår gerne i sparring omkring lokale dialog- og informationstiltag.

Afslutningsvist ser vi frem til at forslaget til anlægslov vedtages, og dermed markerer starten på et historisk betydningsfuldt anlægsprojekt. Vi forventer at blive inddraget undervejs i arbejdet, så vores lokale detailviden bliver udnyttet bedst muligt til gavn for både anlægsprojektet og de borgere som uundgåeligt bliver berørt.

Med venlig hilsen

Mads Stougård Kristiansen

Centerchef

Scandlines Danmark ApS – Bemærkninger til Udkast "Forslag til lov om anlæg af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark" af 28/11 2014

Transportministeriet

Att.: Fuldmægtig Dorthe Gravgaard

Frederiksholms Kanal 27F

1220 København K

(Leveret på adressen samt sendt elektronisk til: trm@trm.dk og dog@trm.dk)

Bemærkninger til Udkast ”Forslag til lov om anlæg af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark” af 28/11 2014 og ”Den faste forbindelse over Femern Bælt (kyst til kyst) TILLÆG TIL VVM-REDEGØRELSE”

Forord

Scandlines har gennem de seneste år deltaget aktivt i debatten omkring en fast forbindelse på Femern og fulgt de formelle høringsprocesser i såvel Danmark som Tyskland samt indgivet en klage til hhv. Femern A/S og Transportministeriet. Scandlines har desuden indgivet en klage til EU over den statsstøttemodel som planlægges anvendt, og som vil betyde massive konkurrencefordele for statens virksomhed i forhold til de private rederier i primært Østersøområdet. Scandlines har gennem årene dokumenteret og fremført, at en del af det fremlagte, omfattende baggrundsmateriale er fejlbehæftet, og at det fremførte værdigrundlag er baseret på en unuanceret og udokumenteret nedgørelse af den eksisterende færgeoverfart på Rødby-Puttgarden. Scandlines kan som privat virksomhed ikke stiltiende acceptere, at en offentligt ejet konkurrent anpriser Femern projektet på Scandlines' bekostning. Scandlines har derfor aktivt forsøgt at korrigere de utallige fejlbehæftede præsentationer, udtalelser og rapporter fra Femern A/S og Transportministeriet og deres rådgivere. Scandlines savner i høj grad objektivitet og markedsforståelse hos Femern A/S og dennes rådgivere frem for de unuancerede partsindlæg, som hidtil er fremkommet. Scandlines' indsigelser og fremlagte korrektioner har desværre kun i meget ringe grad ført til tilsvarende opdateringer og rettelser fra Transportministeriets og Femern A/S's side. Scandlines må desværre konstatere, at al kritik negligeres, og at Scandlines tillægges motiver om, at kritikken blot bunder i et ønske om at forhindre konkurrence fra en tunnel. Som tidligere fremhævet vil Scandlines endnu en gang understrege følgende: Scandlines har intet imod konkurrence, hverken fra en tunnel eller fra andre men Scandlines må forvente og kræve, at konkurrencen foregår på ligeværdige og fair betingelser.

Desværre fremlægges der nu et udkast til en anlægslov, hvis grundpræmisser på en række områder er forkerte, og hvor langt de fleste af de fejl, som Scandlines tidligere har påpeget, fortsat ikke er korrigeret.

En del af nedenstående bliver derfor gentagelser fra tidligere:

- **Scandlines sejler videre**
    - Femern A/S og Transportministeriet lægger til grund for anlægsloven, at Scandlines lukker færgeruten Rødby-Puttgarden, når en tunnel åbnes. Dette underbygges nu med en konkurrenceanalyse udarbejdet af to tyske konsulentvirksomheder i 2014. Problemet er, at konsulenterne har en fejlagtig forståelse af trafikken over Femern, ikke har indsigt i Scandlines' driftsøkonomi, og at der kun opstilles 2 ulogiske og ugunstige scenarier for færgedrift baseret på en markant nedgang i frekvens. Kort sagt er der ikke tale om en reel konkurrenceanalyse. Se Bilag 1 for Scandlines' detaljerede gennemgang af analysen.
- **Scandlines ønsker lige og fair konkurrence**
    - Femern A/S og Transportministeriet lægger i udkastet til anlægsloven op til, at kundernes adgang til færgehavnene (Rødby og Puttgarden) forringes betragteligt. På trods af Scandlines' klare tilkendegivelser om fortsat færgefart er den foreslåede vejadgang baseret på, at færgedriften indstilles. Scandlines ønsker, at forbrugerne frit skal kunne vælge mellem at tage færgen eller benytte tunnelen ud fra, hvem der tilbyder det bedste produkt til den bedste pris ("competition on the merits"). Nedgraderingen af adgangsforholdene til havnene i Rødby og Puttgarden vil i betydelig grad obstruere denne effektive konkurrence. Scandlines finder det i øvrigt bemærkelsesværdigt, at Transportministeriet og Femern A/S ikke har søgt at indgå dialog med Scandlines om dette meget vigtige emne.

- Det er planlagt, at staten skal garantere for Femern A/S's og A/S Femern Landanlægs gæld eller yde genudlån til finansiering og refinansiering med et ubegrænset beløb og i ubegrænset tid. På trods af, at statsstøtte er konkurrenceforvridende i sin natur, anerkender Scandlines behovet for statsstøtte i statsejet brugerbetalt infrastruktur, såfremt infrastrukturen har en positiv samfundsøkonomisk gevinst[1]. Det statsstøtteomfang, som er planlagt på Femern, er dog problematisk, idet den statsejede konkurrent tænkes tildelt en statslig blankocheck, som private aktører har svært ved at konkurrere med. Statsstøtten bør begrænses til et omfang, der sikrer, at den statsejede virksomhed ikke kan misbruge sine massive fordele til at udkonkurrere privatejede konkurrenter gennem ikke-kommerciel priskonkurrence eller statsstøttet nedgradering af adgangsveje. Scandlines forventer, at EU's konkurrencemyndigheder er enige i disse synspunkter.

- **En årlig besparelse på 200.000 ton CO2 er ikke korrekt**
  - Femern A/S og Transportministeriet fremhæver fortsat, at en fast forbindelse vil resultere i en årlig CO2 besparelse på 200.000 ton. Ca. tre fjerdedele af den besparelse opnås ifølge Femern A/S og Cowi ved, at Scandlines' færger afvikles. Det påstås, at de anvendte færgeemissioner er baseret på en DTU rapport, samt den nyeste viden og teknologi. Realiteten er, at Scandlines ikke indstiller færgedriften, at DTU ikke har stået for sådan en rapport, at anvendte data er fra 2003, og at rapporten ikke er baseret på nyeste viden og teknologi. Virkeligheden er en helt anden i dag; ikke mindst på grund af Scandlines' grønne strategi med målrettet fokus på ny teknologi. Femern A/S' udokumenterede påstande om en årlig besparelse på 200.000 ton CO2 ser bort fra effekten af de allerede eksisterende hybridfærger på Rødby-Puttgarden, at Scandlines fortsætter med at sejle, og at der er et betydeligt potentiale i færger på 100% batteridrift. De lovede 200.000 ton CO2 er et uholdbart løfte, som ikke bliver sandt af at blive gentaget på trods af alle realiteter – virkeligheden har ganske enkelt overhalet tunnelen inden om. Det er uhørt, at Femern A/S og Transportministeriet nægter at anerkende færgernes miljømæssige fremskridt og potentiale, og Scandlines kan kun atter opfordre til, at ansvarlige beslutningstagere sikrer, at der udfærdiges en uvildig og nutidig ekspertvurdering. Scandlines forventer, at en total vurdering af CO2 vil illustrere, at færger på 100 % batteridrift miljømæssigt vil være et konkurrencedygtigt alternativ til en tunnel, som alene i etableringsfasen vil medføre en massiv CO2 forurening på 2.000.000 tons. Se i øvrigt bilag 2 og 3, som indeholder et fortsat negligeret dementi fra DTU samt et korrigerende tillæg til den emissionsrapport, som Femern A/S bruger, udarbejdet af rapportskriveren selv.
- **Femern forbindelsen bliver ikke billigere end færgerne**
  - Femern A/S kommunikerer til stadighed, at Scandlines' overfart er dyr, og at Femern A/S vil kunne gøre det bedre. Scandlines er derfor forundret over, at de priser, som Femern A/S lægger til grund for deres finansielle analyse 2014 ligger over Scandlines faktiske gennemsnitspriser for biler og lastbiler.

[1] Senest tilgængelige samfundsøkonomiske vurdering fandt at "En sænketunnel med samme kapacitet vil sandsynligvis ikke give en samfundsøkonomisk nettogevinst for Danmark." Cowi 2004 "Samfundsøkonomisk vurdering af en fast forbindelse over Femern Bælt".

- Femern A/S skylder beslutningstagere og skatteydere at gøre det klart, at Femern A/S forudsætter en ”prisaftale” med Storebæltsbroen, som forudsætter, at priserne på Storebæltsoverfarten ikke kan sættes ned, selv ikke når broens gæld er afviklet. Hvis Scandlines havde en sådan aftale med Storebælt, så ville det rimeligvis blive betragtet som ulovlig karteldannelse. Scandlines kan selvsagt ikke antyde, at transportministeriet udøver karteldannelse, eftersom både A/S Storebælt og Femern A/S er ejet af samme ejer, nemlig Sund & Bælt Holding A/S som igen er ejet af staten. Men effekten er i bund og grund den samme. Når Storebæltsbroens gæld i fremtiden er afviklet, vil det være muligt for Storebælt at sætte priserne markant ned - hvis der ikke var en ”aftale” med Femernforbindelsen om at lade være. Visionerne om, at bilister i fremtiden teoretisk kan spare ca. 1 time på Femern Bælt passagen, kommer altså til at koste de mere end 10 millioner køretøjer årligt på Storebælt en billetpris der måske er dobbelt så høj, som den kunne være i fri konkurrence.
- Scandlines må endvidere konstatere, at Femern A/S og Transportministeriet uophørligt fremstiller vores billetpriser forkert både i den nyeste finansielle analyse fra 2014 og i præsentationer over for politikere. Scandlines må fastholde, at det er uhørt, at Femern A/S ikke er mere påpasselig i sin fremstilling af en konkurrents priser.

- **Scandlines færgeservice er en af verdens mest effektive**
  - Femern A/S anfører, at Scandlines’ overfart ikke er fleksibel. Scandlines har i gennemsnit mere end 90 afgange i døgnet, sejler døgnet rundt og året rundt. Scandlines har indbygget et betydeligt backup beredskab og har færre driftsstop end Storebælts- og Øresundsbroen. Scandlines tilbyder toilet-, restaurant-, internet- og butiksfaciliteter ombord samt mulighed for hvile og frisk luft. Scandlines sejler med farligt gods på en dedikeret farligt gods færge, og Scandlines befordrer landgangspassagerer, cykler, biler, busser, lastbiler, campingvogne, passagertog og motorcykler. Lastbilchauffører opnår køre/hviletid og kan endvidere vælge safe-parking før eller efter færgeoverfarten i Scandlines’ havne.

0. Indledning

Den 28. november 2014 sendte Transportministeriet et udkast til lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark ("Udkast til Anlægslov") til høring.

Scandlines Danmark ApS og Scandlines Deutschland GmbH ("Scandlines") driver færgeforbindelsen mellem Rødby og Puttgarden og er derfor den nærmeste konkurrent til den faste forbindelse over Femern Bælt (den "Faste Forbindelse"). Det følgende er Scandlines bemærkninger til Udkast til Anlægslov og Tillæg til VVM-redegørelse.

Notatet behandler næsten udelukkende den danske del af projektet vedr. den faste forbindelse og primært følgende:

1. Antagelsen om ophørt færgedrift er forkert
2. Forslag til nedgradering af adgangsveje er konkurrenceforvridende
3. Det bør fremgå af anlægsloven, at private og offentligt ejede konkurrenter skal ligestilles hvad angår fremtidig skiltning og andre lignende forhold
4. Der angives urigtige og vildledende oplysninger om Femernforbindelsens miljøpåvirkninger
5. Adgangsveje/forhold til Rødbyhavn Færgehavn under anlægsfasen
6. Påvirkninger af færgesejladsen under anlægsfasen
7. Påvirkning af Rødbyhavn Havn
8. Planlagt statsstøtte, ejerforhold og Transportministeriets beføjelser
9. Generelle bemærkninger
10. Faktuelle fejl

Efterfølgende gennemgås vores høringskommentarer. Centralt for Scandlines er naturligvis, at der i anlægsloven for en fast forbindelse under Femernbælt tages hensyn til vores færgedrift, og at privat og statslig konkurrence ligestilles, herunder 1) at der i anlægsfasen tages hensyn til færgedriften, 2) at kunders adgang til færgehavnene ikke nedgraderes, konkurrence på lige vilkår, 3) at Scandlines og Femern A/S ligestilles, hvad angår skiltning og statslig (ikke Femern A/S betalt) markedsføring af korridoren, 4) at Scandlines' nuværende og fremtidige miljøprofil anerkendes og fremføres korrekt, 5) at Scandlines' prisniveau for køretøjer fremstilles korrekt, og 6) at tiltænkt statsstøtte og støtte fra EU ikke misbruges til at fravige det beslutningsgrundlag, som foreligger, herunder de prisniveauer, Femern A/S har baseret sin rentabilitet på.

1. Antagelsen om ophørt færgedrift er forkert

Transportministeriet og Femern A/S har i alle dele af projekteringen – herunder ved beregninger og analyser og i den afgørende trafikprognose, som danner grundlag for anlæg og drift – fejlagtigt lagt til grund, at færgedriften vil ophøre efter Femernforbindelsens åbning. Dette er også gældende i udkast til anlægsloven.

Denne antagelse er forkert. Scandlines vil fortsætte færgedriften også efter Femernforbindelsens åbning. Vi har klart meddelt dette over lang tid[2], men Femern A/S og Transportministeriet fortsætter ikke desto mindre med at lægge det modsatte til grund.

I tabellen nedenfor er kort beskrevet Scandlines nuværende koncept samt Scandlines plan for 2025; dels i en situation med en fast forbindelse under Femern Bælt og dels som 0-alternativ uden en fast forbindelse. Scandlines står som altid til rådighed for transportministeriet for yderligere uddybning af fremtidsplaner. I tabellen er videre opstillet de scenarier, som transportministeriet og Femern A/S arbejder med i deres dokumentation samt markeret med rødt, når disse scenarier afviger fra Scandlines' drift i dag og Scandlines' fremtidsplaner. Af nedenstående fremgår ikke kun, at Transportministeriet og Femern A/S's udgangspunkt i deres dokumentation afviger fra Scandlines' planer. Det fremgår også at der er en klart manglende konsistens mellem de scenarier, der er opstillet, Afhængig af hvilket scenarie Femern A/S regner på f.eks. konkurrence, støj eller miljø er forudsætningerne forskellige. Således fremgår det, at når der regnes på CO2 og støjgener, så simulerer man med 4 færger i drift, men at når det gælder konkurrence, så simulerer man kun med enten 1 eller 2 færger i drift..

Rød – afviger fra Scandlines' plan Grøn – svarer næsten til Scandlines' plan	I dag	2025 udgangspunkt for TRM og Femern A/S anlægslov og dokumentation	2025 Tunnel med færgedrift	0-alternativ – færgedrift uden tunnel
Scandlines	5 færger (4 hybrid færger og 1 farligt gods færge)	"Udgangspunkt er forkert"	3-4 hybrid eller 100% batteri færger i fleksibelt setup (frekvens tilpasset trafik mønster)	"0-alternativ" er 4 forlængede eller forhøjede batteri færger samt 1 farligt gods færge
Konkurrence analyse (BVU og Intraplan 2014)	4 færger	0 færger	1 færge eller 2 færger i konstant drift	"0-alternativ" ikke beskrevet
Støjgener fra færger (Udkast til anlægslov side 53 samt VVM rapport 2013)		0 færger	30min drift = 4 færger	"0-alternativ" ikke beskrevet
CO2 beregning (Udkast til anlægslov side 52 samt VVM rapport 2013)	5 færger (2003 konventionel diesel elektrisk teknologi)	0 færger	4 færger (med 2003 teknologi)	4 forlængede færger (med 2003 teknologi)
Planlagt adgangsvej til Rødby/Puttgarden (VVM rapport samt Rambøll notat og rapport)		0 færger		

Scandlines må antage, at Trafikministeriet og Femern A/S 2025 udgangspunkt om, at færgeruten lukkes, er baseret på de to sydtyske konsulentfirmaers BVU og Intraplan, trafikprognose rapport "Fehmarnbelt Forecast

[2] Se eksempelvis følgende artikler fra 20. juni 2009: DR's artikel tilgængelig via dette link: http://www.dr.dk/Nyheder/Penge/2009/06/20/110535.htm; Politikens artikel tilgængelig via dette link http://politiken.dk/indland/ECE736774/scandlines-truer-med-at-smadre-fermer-bros-oekonomi/; TV Østs artikel tilgængelig via dette link http://www.tveast.dk/artikler/scandlines-vil-give-femern-bro-kamp-til-stregen?page=3

–Update of the FTC-Study of 2002" udarbejdet for Femern A/S i 2014. Desværre må vi konstatere, at denne rapport:

1. er fuld af faktuelle fejl,
2. er baseret på en meget ringe forståelse af trafikken over Femern bælt,
3. opstiller færgescenarier, som operationelt ikke giver mening og resulterer i markant undervurdering af Scandlines' fleksibilitet i drift,
4. demonstrerer rapportskrivernes manglende forudsætninger for eller negligering af en helt grundlæggende forståelse af Scandlines' driftsøkonomi, og
5. opstiller en række trafikestimater som værende fakta.

Scandlines erkender gerne, at ovenstående kritik er hård, men når den tyske rapport ensidigt og utvetydigt konkluderer færgeoverfartens død, er det direkte skadeligt for Scandlines som privat konkurrent til Femern A/S. Man må derfor kunne forvente et analysearbejde, der er særdeles grundigt og påpasseligt omkring forudsætninger og konklusioner og ikke blot er baseret på skrivebords-simulationer.

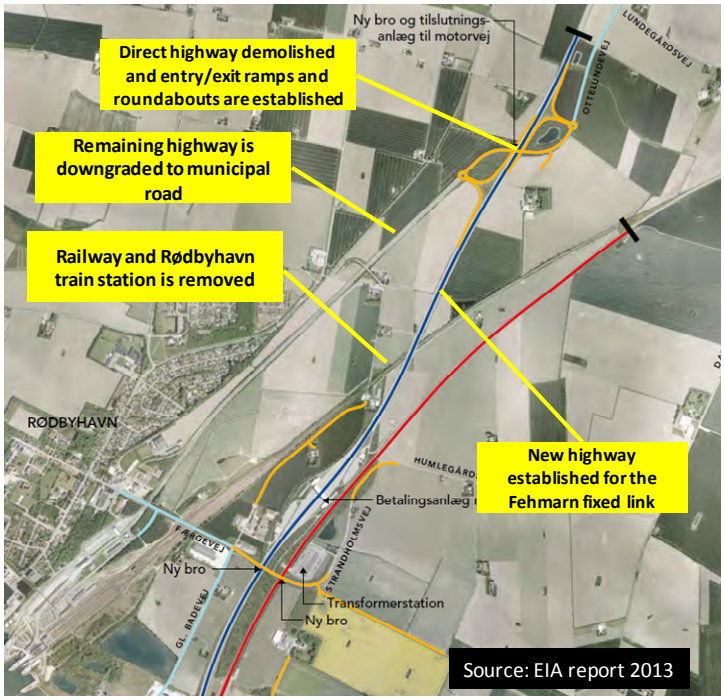
Scandlines har på denne baggrund foreslået Transportministeren, at Scandlines får mulighed for at præsentere sit syn på det fremtidige konkurrencescenarie for Ministeren og forligskredsen. Dette har Ministeren og forligskredsen indvilget i, og en sådan præsentation finder sted i januar 2015. Endvidere har Scandlines i Bilag 1 en kort oversigt over observationer til den tyske rapport. Det er værd at bemærke, at denne oversigt, givet høringsperiodens længde, kun er baseret på en første gennemlæsning og kun fokuserer på de mest basale fejl - en mere detaljeret gennemgang og kritik kan følge.

Anlægsloven bør korrigeres, så udgangspunktet for loven er, at færgeoverfarten på Rødby-Puttgarden fortsætter også efter åbning af en fast forbindelse. Scandlines vil endvidere opfordre til, at der udarbejdes en reel konkurrenceanalyse.

2. Forslag til nedgradering af adgangsveje er konkurrenceforvridende

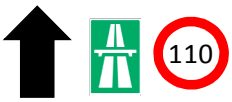
Som følge af fejlforudsætninger om Scandlines' udtræden af markedet har Transportministeriet og Femern A/S fejlagtigt lagt til grund, at der skal ske en omlægning af adgangsforholdene, så det bliver langt vanskeligere end i dag for forbrugerne at få adgang til færgehavnene og dermed færgerne i henholdsvis Rødby og Puttgarden. Scandlines har nedenfor grafisk illustreret den planlagte nedgradering i Rødby, samt hvordan alternative "fly-over" løsninger, der ligestiller Femern A/S og Scandlines i Rødby, kan se ud. Tilsvarende gælder i Puttgarden.

Planlagt nedgradering



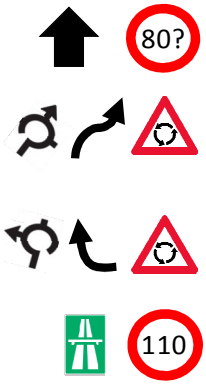
Access to E47 for ferry traffic

Today from Rødby harbor



Direct onto E47

The future for Rødby harbor according to Femern A/S



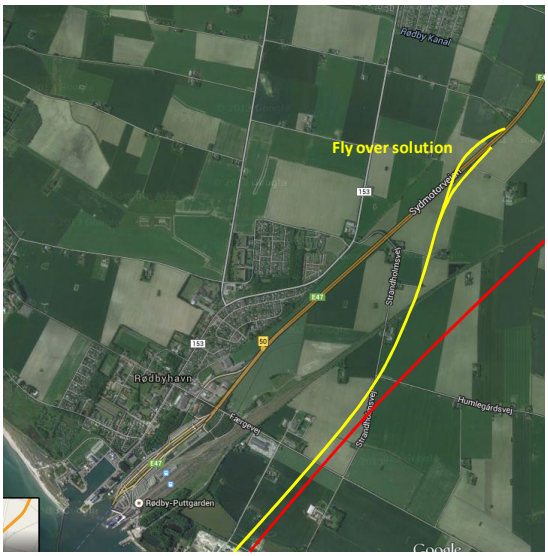
3-5 km municipal road

Roundabout and bridge with slope and left and right curve across E47

Roundabout followed by access ramp to E47

E47

Løsning 1 – "fly over" mod tunnel



Løsning 2 – "fly over" mod Rødbyhavn

Scandlines har erfaret, at Femern A/S's konsulenter vurderer, at en "fly-over" vil fordyre projektet med 250 mio. kr. Det er vi uforstående overfor, idet "fly-over" løsningerne i omfang ligger tæt på Femern A/S's

forslag til tilslutningsanlæg, samtidig med at en ”fly-over” ikke nødvendiggør 2 rundkørsler. Ligeledes betyder ”fly-over” løsning 1, at der ikke skal fjernes et stykke af nuværende motorvej.

Scandlines har observeret, at Femern A/S i deres kommentarer til VVM høringen, oktober 2014 anfører, at de nedgraderede vejforhold er tilstrækkelige for Scandlines' drift ud fra et vurderet ”time-spidsbelastnings” perspektiv, hvor man estimerer den maksimale gennemsnitlige spidsbelastning over 1 time. Problemet med en sådan betragtning er, at trafik fra færgehavnen kommer i komprimerede færgetræk over 4-5 minutter, hvorfor konceptet med en ”time-spidsbelastning” er misvisende, idet den virkelige spidsbelastning fra færger faktisk er højere end fra en tunnel.

Tilsvarende lægges det til grund, at al passagertogdrift skal omdirigeres til Femernforbindelsen og dermed, at togforbindelsen til Rødby Færge station og til færgerne skal nedlægges og omdirigeres til Femernforbindelsen, samt at Rødby Færge station skal nedlægges. Det fremgår blandt andet af udkast til anlægsloven, §48, side 9.

Disse forudsætninger har en betydelig indvirkning på Scandlines' forretning. Det er åbenbart, at hvis disse fejlagtige forudsætninger lægges til grund, risikerer Scandlines et meget stort økonomisk tab. I værste fald fjerner Femern A/S og Transportministeriet det økonomiske grundlag for, at Scandlines kan fortsætte færgedriften. Dette er uacceptabelt for Scandlines og forbrugerne.

Anlægsloven bør korrigeres så udgangspunktet for loven er:

- at færgeoverfarten på Rødby-Puttgarden fortsætter også efter åbning af en fast forbindelse,
- at den planlagte nedgradering af adgang til Scandlines havne ikke gennemføres, og
- at der i stedet planlægges en lige adgang til hhv. den private og statslige konkurrent.

3. Det bør fremgå af anlægsloven, at private og offentligt ejede konkurrenter skal ligestilles, hvad angår fremtidig skiltning og andre lignende forhold

Anlægsloven bør sætte rammer, der sikrer, at Scandlines og Femern A/S (og A/S Femern Landanlæg) stilles lige, hvad angår forhold som f.eks. fremtidig skiltning og offentlig (ikke Femern A/S betalt) markedsføring af korridoren

4. Der angives urigtige og vildledende oplysninger om Femernforbindelsens miljøpåvirkninger

Reduktionen af CO2-udledningen og påvirkningen af klimaet udgør en af hovedargumenterne i forbindelse med beslutningen om at etablere Femernforbindelsen, og en korrekt belysning af disse forhold er derfor afgørende. For eksempel udtalte daværende transportminister Lars Barfoed i fremsættelsestalen for forslaget til projekteringsloven, at nedbringelse af CO2 udledningen var et af hovedelementerne bag vedtagelsen af

Femernforbindelsen. Under forhandlingerne i Folketinget om projekteringsloven fremgår det ligeledes, at både tidligere transportminister Pia Olsen Dyhr og nuværende transportminister Magnus Heunicke anså Femernforbindelsens miljøgevinster som et afgørende parameter i vurderingen af, om Femernforbindelsen skulle etableres.

Pia Olsen Dyhr udtalte således den 23. januar 2009 til Folketinget under lovforslagets behandling:

> ”Samtidig ser det ud til, at der kan komme CO2-besparelser ud af projektet, når vi sætter færgerne ud af drift” …
>
> ”Det har været vigtigt for SF at få indflydelse på den her politiske aftale, så vi ikke bare endte med at sige ja til det, de andre partier nu kunne blive enige om. I den forbindelse har det været afgørende for os, at miljøforholdene omkring broen er i orden, at så få boliger som muligt rammes af støj - det betyder i udgangspunktet, at aftalen medfører færre støjramte boliger, især fordi godstogene kører ad en kortere rute - og at CO2-udledningerne bliver reduceret. Vi har sikret os, at alle de her forhold er med i aftalen.” …
>
> ”Et af de vigtigste SF-fingeraftryk på aftalen er, synes jeg selv, at klimaet er så højt prioriteret. Det står nemlig klart, at projektets miljøpåvirkning undersøges som en del af en udvidet VVM.”[3]

Tilsvarende udtalte Magnus Heunicke:

> ”Punkt 3 vil broen betyde et tiltrængt løft for godstransporten på jernbanen, og derfor har den en klimagevinst indbygget. Når broen åbner, vil vi spare 200.000 t i CO2-udslip til gavn for klimaet. Det svarer til udslippet fra en mindre, dansk provinsby på 20.000 indbyggere.”[4]

I udkast til anlægsloven punkt 15.4.1. side 52 fremføres:

> ”Samlet set medfører den faste forbindelse over Femern Bælt et fald i emissionerne fra trafikken. Potentielt vil der hvert år kunne spares omkring 200.000 ton CO2 i et scenarie, hvor en fast forbindelse over Femern Bælt erstatter færgedriften på Rødby-Puttgarden. Den mindre CO2-udledning skyldes især tre faktorer: overførsel af godstransport fra vej til jernbane, den kortere strækning fra København til Hamborg samt den lavere CO2-udledning ved at benytte en fast forbindelse frem for at transportere køretøjer over Femern Bælt med færge.”

De 200.000 ton CO2 er baseret på VVM-redegørelsen hvortil Scandlines i 2013 i forbindelse med høringen påpegede en række fejl.

Femern A/S har været ansvarlig for udarbejdelsen af VVM-redegørelsen, og det er derfor primært Femern A/S, der er ansvarlig for, at VVM-redegørelsen baseres på et korrekt faktuelt grundlag.

---

[3] Pia Olsen Dyhr’s ordførertale af 23. januar 2009 tilgængelig via dette link http://www.ft.dk/samling/20081/lovforslag/l99/beh1/6/forhandling.htm?startItem=#nav.
[4] Magnus Heunickes ordførertale af 23. januar 2009 tilgængelig via dette link http://www.ft.dk/samling/20081/lovforslag/l99/beh1/2/forhandling.htm?startItem=#nav.

I forhold til CO2-emissionerne fra færgerne, er det i VVM-redegørelsen fra 2013 side 1334 anført:

> ”Forudsigelserne af emissioner fra færger i 2025 er foretaget af Danmarks Tekniske Universitet baseret på nyeste viden om teknologi og kommende regulering”.

Citatet er et eksempel på manglende oplysning af sagen med den konsekvens, at VVM-redegørelsen hviler på et usagligt grundlag. En række udsagn i denne udtalelse er ukorrekte eller upræcise.

For det første er der ikke tale om en rapport fra Danmarks Tekniske Universitet. Rapporten er ikke udarbejdet af Danmarks Tekniske Universitet, men derimod af Hans Otto Holmegaard Kristensen, der ved udarbejdelse af rapporten har ageret som konsulent for Cowi, der har repræsenteret Femern A/S i forbindelse med udarbejdelsen af VVM-redegørelsen. Der er således tale om et partsindlæg og ikke en uvildig undersøgelse og analyse, hvilket er bekræftet af Danmarks Tekniske Universitet (se bilag 2), der ligeledes tager afstand fra rapporten. Henvisningen til Danmark Tekniske Universitet som kilde er således usand, og det er stærkt kritisabelt, at Danmarks Tekniske Universitet indgår som kilde, når universitetet ikke har udarbejdet den anførte rapport.

Hans Otto Holmegaard Kristensens rapport er dertil fra 2010 og var således tre år gammel på tidspunktet for offentliggørelsen af VVM-redegørelsen. Herunder skal det bemærkes, at rapporten er baseret på data fra 2003 og derfor var ti år gammel allerede på offentliggørelsestidspunktet. Det er åbenlyst, at data fra 2003 er forældet og ikke udgør ”nyeste viden”, og det er i den sammenhæng uforklarligt, hvorfor der ikke er indhentet et nyt tidssvarende datagrundlag eller i det mindste anført en begrundelse for, hvorfor data fra 2003 kan antages at være retvisende og tidssvarende. Eksempelvis antages det i rapporten, at færgerne fra 2003 og frem mod 2025 ikke vil opnå en bedre brændstofforbrænding. Denne antagelse er, ud fra kendskab til nuværende oplysninger og data, ikke korrekt.

Tværtimod har Scandlines fremlagt dokumentation for, at CO2-udslippet fra færgerne løbende er blevet og løbende bliver reduceret kraftigt som følge af en række tiltag, herunder introduktionen af hybridfærger. Scandlines arbejder endvidere på introduktion af Zero Emission batteri færger. Til brug for en opdateret klimavurdering bidrager Scandlines gerne med tidssvarende og korrekt datamateriale om de faktiske CO2 forhold, og det vil deraf kunne ses, at Femern A/S’ udlægning af CO2 regnskabet er vildledende og forkert.

I Transportministeriets ”Høringsnotat, Oktober 2014, VVM-redegørelse for en fast forbindelse over Femern Bælt” side 40, 5. afsnit skriver Transportministeriet : ”Scandlines bemærker, at VVM redegørelsen antager, at færgerne frem mod 2025 ikke vil opnå bedre brændstofforbrænding. Det skal i den forbindelse oplyses, at VVM-redegørelsen medtager fremtidige reduktioner i udledninger af eksempelvis CO”, NOx og SO2, hvis de er et forventet resultat af allerede vedtaget national, EU-retlig eller konventionsretlig regulering. ”Frivillige” reduktioner er således ikke medtaget i vurderingen.” Det betyder, at end ikke den til dato allerede opnåede forbedrede brændstofforbrænding på Scandlines færger er medtaget.

På baggrund af Transportministeriets og Femern A/S’s manglende korrektion af ovenstående forhold har Scandlines i forbindelse med høringsprocessen set sig nødsaget til, at bede Hans Otto Holmegaard Kristensen om at vurdere, hvorvidt hans rapport fra 2010 stadigvæk er relevant i dag. Han konkluderer bl.a.:

> ”Den daværende rapport så således bort fra det beskrevne teknologispring fra ren diesel elektrisk fremdrift til hybriddrift, **som tilsvarende betyder at beregningerne skal revideres dersom den seneste teknologi skal tages i betragtning ved fremtidig færgedrift på Rødby – Puttgarden.**” (se bilag 3).

Anvendelse af sådanne ukorrekte oplysninger og inddragelse af ikke-eksisterende kilder resulterer i, at VVM-redegørelsens konklusioner er baseret på usaglige antagelser og dermed er forkerte. Virkningen er, at Femernforbindelsen sammenlignet med færgedriften mellem Rødby og Puttgarden på usagligt grundlag fremstilles mere positivt, end den er.

Det er endvidere vildledende, når Femern A/S og Trafikministeriet nedtoner udledning af CO2 i forbindelse med selve etableringen af den påtænkte forbindelse. Femern A/S vurderer udledningen til at blive i størrelsesordenen ca. 2 mio. CO2 eq(t). Det vil således tage ca. 46 år[5], før der opnås balance i CO2 regnskabet. I forbindelse med udkast til anlægsloven fremgår CO2 ved etablering af en tunnel tilsyneladende slet ikke.

Endvidere er det vildledende, når Femern A/S undlader at gengive beregninger for alternative udfaldsmuligheder. For eksempel er det sandsynligt, at CO2 udslippet reduceres mere, ved at Scandlines indsætter 0-emmissionsfærger, frem for at der etableres en tunnel med efterfølgende trafik i denne.

Scandlines opfordrer derfor ligesom i 2013 til, at der **udarbejdes et revideret og retvisende billede af klimapåvirkningerne.** VVM-redegørelsens bidrag er **fejlbehæftet og misvisende**. Det er ligeledes uforståeligt at beslutningstagerne ikke får indsigt i CO2 udledningen i forbindelse med etableringen af den faste forbindelse.

[5] 1.977.254 ton / 43.100 ton = 45,9 år. De 43.100 ton er Femern A/S og deres rådgiveres egen vurdering af CO2 besparelse under forudsætning af at færgedriften fortsætter, se VVM-Redegørelsen side 1335.

5. Adgangsveje/forhold til Rødbyhavn Færgehavn under anlægsfasen

Adgangsforhold til Rødbyhavn Færgehavn og til Scandlines' faciliteter i Rødbyhavn i anlægsfasen:
Det anføres i de Almindelige bemærkninger til "Udkast til Forslag til **lov om anlæg af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark"** afsnit 8, side 39, 2.afsnit:

> "Hensynet til afvikling af trafikken uden unødige forsinkelser for trafikanterne har høj prioritet i planlægningen af anlægsarbejdet, og det tilstræbes, at arbejdet med tilslutningsanlægget tilrettelægges med færrest mulige gener for trafikken. Trafikken til anlægsarbejderne forventes som udgangspunkt at køre direkte mellem Sydmotorvejen og anlægsområderne. Den trafik passerer derfor ikke gennem Rødbyhavn."

Videre anføres i afsnit 8, 1. afsnit, at trafikken på landsiden forøges og i afsnit 8, 2. afsnit: "Af forsigtighedshensyn er det forudsat, at trafikken generelt vil være jævnt fordelt over hele døgnet på alle ugens dage og over hele året. Der vil dog være spidstimer for personbiltrafikken tre gange i døgnet. "[6]

5.1 Trafik til og fra færgerne (køretøjer)

[6] Jvf f eks "tillæg til VVM redegørelsen, Den faste forbindelse over Femern Bælt (kyst til kyst)" , p.22 og fig. 12 : hvor det er anført, at der vil være op til i gennemsnit 62 flere køretøjer pr time.

Færgetrafikken er ikke nævnt direkte, selv om den udgør størstedelen af trafikken på Sydmotorvejen til og fra Rødbyhavn Færgehavn. Køretøjer til færgerne benytter Sydmotorvejen både nord- og sydgående og kører IKKE igennem Rødbyhavn. Trafikken til anlægsarbejderne og i forbindelse med tilsynsarbejderne, som vil bestå af alle typer køretøjer, personbiler, varebiler, busser og ikke mindst tunge og store lastkøretøjer, vil benytte Sydmotorvejen med tilhørende afkørsel og tilkørsel dvs. både sydgående og nordgående. Opmærksomheden henledes også på, ati perioden (på flere år) indtil arbejdshavnene er anlagt og taget i brug, vil al anlægstrafik benytte de eksisterende til- og frakørsler og veje. Det betyder øget trafik på Sydmotorvejen og risiko for kødannelser i forbindelse med af- og tilkørsel ikke mindst på spidsbelastningstidspunkterne. Videre vil etableringen af tilslutningsanlægget mellem den eksisterende motorvej og den nye motorvej medføre reduktion af Sydmotorvejens tilgængelighed både sydgående og nordgående med store gener til følge. Der skal også etableres en vandledning under Sydmotorvejen mellem Havnevej og Strandlodsvej. Samtidig anføres, at der af forsigtighedshensyn er forudsat en jævn fordeling over tid af trafikken. Set fra Scandlines synspunkt er det afgørende også at se på spidsbelastningstidspunkterne for både anlægstrafikken og færgetrafikken og den øvrige trafik.

Det bør i anlægsloven anføres at: I hele anlægsperioden skal der være adgang til og fra Rødbyhavn Færgehavn via Sydmotorvejen. Anlægsarbejdet skal tilrettelægges på en måde, der sikrer, at adgangen via Sydmotorvejen og dermed for færgetrafikken til og fra færgehavnen påvirkes mindst muligt dvs. en uhindret adgang af så høj standard som overhovedet muligt med speciel hensyntagen til spidsbelastningstidspunkterne over døgn og år.

5.2 Landgangspassagerer og lokaltrafik

Landgangspassagerer til og fra færgerne kører ad Færgevej (hyppigt fra Sydmotorvejen) og derefter til højre ad Færgestationsvej. Mange af Scandlines' ansatte anvender samme rute. De busser, der i lange perioder af anlægsperioden erstatter tog mellem Rødby Færge og Orehoved Station, anvender sammen rute. [7]

Andre af Scandlines' ansatte fortsætter ad Færgevej (hyppigt fra Sydmotorvejen) længere mod øst og drejer derefter til højre ad Gl. Badevej for derefter straks at dreje til højre igen. Returkørslen foregår ikke ad samme vej, men ad den samme vej, som køretøjer (kunder) fra færgerne anvender af hensyn til toldkontrollen.

Medarbejdere og konsulenter mm., som er tilknyttet Femern's tilsyn med de meget store anlægsarbejder, skal ligeledes anvende frakørslen fra Sydmotorvejen, derefter Færgevej og til højre ad Gl. Badevej for derefter at dreje til højre mod den østlige del af Rødbyhavn Færgehavn. Køretøjer relateret til Femern A/S's tilsyn vil returnere ad samme rute.

Ruten Sydmotorvejen - Færgevej – Gl. Badevej anvendes af <u>alle</u> Scandlines leverandører (i forbindelse med levering af varer til brug på færgerne og i havneområdet, til videresalg på færger og i bordershop), entreprenører og håndværkere til Scandlines Færger og til Færgehavnen inkl. arealer og bygninger. Returkørslen foregår ikke ad samme vej, men ad den samme vej, som køretøjer (kunder) fra færgerne anvender af hensyn til toldkontrollen.

[7] Reference til Tillæg til miljøredegørelse, Ringsted-Femern banen, November 2014, Bane Danmark

Det bør i anlægsloven anføres, at i hele anlægsperioden skal adgangen til de to adgangsruter til Scandlines' områder være anvendelige og tilgængelige og mindst muligt påvirket af anlægsarbejderne.

5.3 Skiltning

Det bør i anlægsloven anføres, at i hele anlægsfasen skal Femern A/S og A/S Femern Landanlæg stedse sikre en opdateret og korrekt skiltning for Scandlines' kunder, leverandører og medarbejdere.

6. Påvirkninger af færgesejladsen under anlægsfasen

Færgerne bliver nødsaget til at afvige nuværende sejlrute og omlægge deres sejlrute i vestlig retning for at holde en sikker afstand til anlægsarbejderne og for ikke at være til gene for anlægsarbejderne i forbindelse med etablering af tunnelen. Sejlruten bliver længere.

Færgerne vil være nødsaget til at foretage langt flere, større og mere komplekse afvigemanøvrer end i dag. Årsagerne er: Kraftig øgning af krydsende skibstrafik i forbindelse med anlægsarbejdet [8] [9] og indsnævring af den eksisterende sejlrute for store skibe (rute T). Se f eks "Udkast Forslag til lov om anlæg af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark" side 39, 3. afsnit og side 39, afsnit 4, hvor det er anført at det tilstræbes,"…at få leveret flest mulige materialer til anlægsarbejdet fra søsiden."

> "Til søs vil der komme ekstra trafik i forbindelse med udgravningen af tunnel renden, opfyldning af de nye landområder, etableringen af tunneldelene samt den ovennævnte levering af materialer til anlægsprojektet." Størstedelen af fartøjer med leverancer af materialer til de to arbejdshavne og dermed til anlægsprojektet vil krydse færgernes sejlrute, videre vil langsomtgående slæbebåde med pramme krydse færgernes sejlrute ifm. opfyldning af landområder. Der vil endvidere blive et betragteligt antal sejladser ifm. med Femern's tilsyn af anlægsarbejderne.

Konsekvenserne vil være meget betydelige for Scandlines. Konceptet på Scandlines' færgerute Rødby-Puttgarden bygger på optimering indtil de mindste detaljer, hvilket betyder, at alle aktiviteter og delaktiviteter er optimeret og tilrettelagt således, at rettidighed og overholdelse af sejlplanen – naturligvis udover sikkerheden – har højeste prioritet i kombination med fokus på at holde omkostningerne nede. De indbyggede tidsmæssige reserver er tæt på ikke-eksisterende eller holdt på et absolut minimum samtidig med, at rettigheden opretholdes.

---

[8] Jvf. f eks tillæg til VVM redegørelsen, Den faste forbindelse over Femern Bælt (kyst til kyst), s. 13, afsnit 2.1.5, 4. afsnit hvoraf det fremgår at arbejdet med opfyldning – som foregår fra pramme - af det vestlige landområde forgår i døgndrift over en periode på ca. 2,5 år.

[9] "Udkast Forslag til lov om anlæg af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark" f eks s. 23, 1. og 3. afsnit, ".. flest mulige materialer til anlægget fra søsiden."; s. 50 og 51, hhv. sidste afsnit og første afsnit. "Derfor bliver der etableret to midlertidige arbejdshavne til dette formål ved henholdsvis Rødbyhavn og Puttgarden."

De ovennævnte forhold relateret til anlægsfasen vil betyde, at færgerne generelt skal sejle længere, skal foretage langt flere og større afvigemanøvrer og dermed også ændringer i hastighed end i dag for at kunne holde sejlplanen. Konsekvenserne er væsentlig længere sejlads, mange kurskorrektioner og hastighedskorrektioner og uundgåelige forsinkelser. Det vil på størstedelen af sejlturene være nødvendigt at lade færgerne sejle med den maksimale hastighed.

Scandlines forbeholder sig ret til at blive kompenseret for meromkostningerne.

Det skal i Anlægsloven anføres, at Scandlines vil blive kompenseret for sine meromkostninger knyttet til de forøgede omkostninger til bunker mm. i forbindelse med en længere sejlrute, forøgelse af den gennemsnitlige hastighed og et væsentligt forøget antal retnings- og hastighedsændringer, og at Femern A/S i videst mulig udstrækning tager hensyn til færgetrafikken og dennes afvikling.

7. Påvirkning af Rødbyhavn Havn

7.1 Indre lagune med soppestrand og Kanaler

Scandlines er ejer af molerne i Rødby Færgehavn og af vandområdet i hele Rødbyhavn Havn.

I bemærkningerne til anlægsloven skal det anføres:

- **at Femern A/S er ansvarlig for, at der fortsat og uden afbrydelser både i anlægsperioden og efterfølgende vil være adgang som i dag for køretøjer i forbindelse med reparation og vedligehold af den vestlige mole, det tilhørende molehoved og de tilhørende installationer,**
- **at der forsat og uden afbrydelse både i anlægsperioden og efterfølgende vil være tilstrækkelig elforsyning via kabel som i dag til fyr og andre tekniske installationer såsom tågelys, belysning mm. på vestre molehoved,**
- **at Scandlines ikke kan drages til ansvar for hverken en evt. forurening fra havnebassinerne, som måtte trænge ud i kanalerne eller i den indre lagune med soppebassin[10], eller for den surge effekt, der måtte forplante sig til kanalerne og den indre lagune med soppebassin**

7.2 Opfyldning langs molerne i Rødbyhavn Havn

I bemærkninger til anlægsloven skal det anføres:

- **at Femern A/S skal sikre, at opfyldning langs ydermolerne vil foregå således, at generne for Scandlines bliver mindst mulige,**
- **at adgangen til molerne, molehovederne og de dertil hørende tekniske installationer skal være uhindrede under hele anlægsfasen og efterfølgende,**
- **at hvis opfyldningen både under anlægsarbejdet eller efterfølgende påfører Scandlines ekstra vedligeholdelsesomkostninger eller lignende, skal Femern A/S kompensere Scandlines for disse omkostninger,**
- **at Scandlines skal have ret til hos A/S Femern at opkræve og at få betalt omkostningerne til den ekstra oprensning af havnebassinerne og sejlrenden, som er et resultat af anlægsarbejdet eller**

[10] Jvf. f eks tillæg til VVM redegørelsen, Den faste forbindelse over Femern Bælt (kyst til kyst) p. 35, pkt. 2.7.3, 4. afsnit hvor det anføres at vand vil strømme fra havnen til den indre lagune i 56 pct. af tiden

efterfølgende på grund af f.eks. udformningen af de nye landområder.

8. Planlagt statsstøtte, ejerforhold og Transportministeriets beføjelser

8.1 Indledning

Det fremgår af Udkast til Anlægslov, at intentionen er, at Femern A/S og A/S Femern Landanlæg skal drage fordel af statsgarantier (til lån og andre finansielle instrumenter), som er ubegrænset både i tid og beløb.[11] Hertil kommer en række andre støtteformer som for eksempel genudlån, statslån og gratis brug af statens havområder.

I anledning af en statsstøtteklage over finansieringsmodellen af Øresundsforbindelsen vedtog Europa Kommissionen ("Kommissionen") i efteråret, at udnyttelse af infrastruktur (f.eks. en bro eller tunnel) gennem opkrævning af gebyrer eller afgifter udgør en økonomisk aktivitet, som er underlagt konkurrencereglerne, herunder reglerne for statsstøtte i Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ("TEUF").[12] Dermed er der ingen tvivl om, at Femern A/S (som ifølge lovforslagets § 42 kan opkræve betaling for brug af den Faste Forbindelse) også udøver en økonomisk aktivitet. Dette gælder ligeledes A/S Femern Landanlæg, som ifølge § 41 og bemærkningerne til lovforslaget, finansieres gennem opkrævning af gebyrer for brug af jernbanen og dels gennem den af Femern A/S opkrævede tunnelbetaling.[13] Det er ikke klart, hvorfor regeringen og Transportministeriet fortsat fastholder, at der ikke ydes statsstøtte til Femern A/S og A/S Femern Landanlæg til trods for Kommissionens beslutning af 15. oktober 2014.

Af denne grund har Transportministeren også erklæret, at finansieringsmodellen til den Faste Forbindelse skal notificeres til Kommissionen.[14] Det fremgår imidlertid ikke, hvornår notifikationen vil blive indsendt. Artikel 108(3) TEUF kræver, at medlemslandene notificerer støtteforanstaltninger, *inden* støtteprojekterne påbegyndes. Femern A/S og A/S Femern Landanlæg har på trods heraf allerede påbegyndt en lang række anlægsaktiviteter.[15] Danmark har således allerede brudt "stand-still" reglen i Artikel 108(3) TEUF.

Herudover skal det bemærkes, at Udkast til Anlægslov henviser til en opdateret trafikprognose for den Faste Forbindelse fra 2014 ("Femerns Trafikprognose 2014"), som fortsat bygger på den fejlagtige antagelse, at Scandlines ikke vil fortsætte sin færgedrift mellem Rødby og Puttgarden. Imidlertid har Scandlines gentagne erklæret, at driften af færgeruten fortsætter. Dermed er det en fundamental fejl fortsat at lægge til grund, at færgedriften ophører både i trafikprognosen og andre rapporter samt generelt i forbindelse med reglerne om den Faste Forbindelse.

8.2 Kommentarer til specifikke bestemmelser

[11] §4 stk. 2 og bemærkn. s. 45 og 99.
[12] Dette følger også af EU-Domstolens praksis, fek.s sag, *Aéroports de Paris* mod *Kommissionen* C-82/01 [2000], Sml. I, s. 9297.
[13] Bemærkn. s. 46. Der henvises i den forbindelse til at Kommissionens beslutning af den 15. oktober angående Øresundsforbindelsen ikke er endelig før fristen til at appellere afgørelsen til EU-domstolene er udløbet og ingen har appelleret afgørelsen inden fristens udløb. Se sag C-1/09, *CELF and SIDE* [2010] Saml. I-2099, præmis 53.
[14] Bemærkn. kapitel 18.11, s. 95.
[15] Generelt benævnt "fremrykkede aktiviteter".

8.2.1 Statsgarantier, genudlån og statslån (§4, bemærkn. s. 45 og 99)

§4 stk. 2 i Udkast til Anlægslov fastsætter, at staten yder Femern A/S og A/S Femern Landanlæg statsgarantier til lån (til både finansiering og refinansiering) og andre finansielle instrumenter, som er ubegrænsede både i tid og beløb.

Det fremgår af Kommissionens beslutning om Øresundsforbindelsen af den 15. oktober 2014 ("Øresundsbeslutningen"), at denne type statsgarantier alene kan godkendes, såfremt garantierne er tidsbegrænsede.[16] På trods af dette er statsgarantierne i Udkast til Anlægslov til Femern A/S og A/S Femern Landanlæg ikke blevet tidsbegrænsede, og de kan derfor ikke godkendes i den nuværende form.

Herudover fremgår det af § 4 stk. 4 i Udkast til Anlægslov, at den danske stat yder garantier til Femern A/S og A/S Femern Landanlæg for *"øvrige økonomiske forpligtelser"* "uden særlig tilkendegivelse" frem til ibrugtagning af den Faste Forbindelse.

Det er ikke klart, hvad *"øvrige økonomiske forpligtelser"* og "uden særlig tilkendegivelse" henviser til, og Transportministeriet bedes redegøre herfor.

Ifølge § 4 stk. 3 i Udkast til Anlægslov kan staten endvidere yde *"genudlån"* til Femern A/S og A/S Femern Landanlæg. Genudlån beskrives som lån optaget af Nationalbanken, som derefter "genudlåner" pengene til Femern A/S og A/S Femern Landanlæg. Også disse lån er ubegrænsede både i tid og beløb.

Det fremgår, at der skal betales en provision på 0,15% for lånene, men ikke hvad renteniveauet er. Det fremgår dog, at renten ikke må være bedre (dvs. lavere) end den rente, som staten kan opnå.

Den omstændighed, at renten ikke må være lavere end den rente, som staten kan opnå, viser kun, at staten (med sin høje kreditværdighed) har mulighed for at tilbyde Femern A/S og A/S Femern Landanlæg en meget lav rente. I lyset heraf bedes Transportministeriet redegøre for renteniveauet på genudlån. Det bemærkes, at såfremt renten ligger under markedsrenten, udgør dette en yderligere form for statsstøtte. Transportministeriet bedes også forklare, hvorfor det er nødvendigt at tilbyde genudlån til selskaberne i betragtning af, at de allerede drager fordel af ubegrænsede statsgarantier for lån på kapitalmarkedet.

Det fremgår af § 10 i Lov om Sund og Bælt Holding, at "Holdingaktieselskabet kan optage lån til brug for indskud i eller viderelån til det i § 6 nævnte aktieselskab"[17], og at Finansministeriet kan dække selskabernes "finansieringsbehov gennem statslån". [18]

Det skal igen bemærkes, at i det omfang, disse lån ydes på vilkår eller til renter under markedsvilkår/renter, så udgør disse lån en yderligere støtteform til Femern A/S. Det er imidlertid uklart, hvorfor Femern A/S har behov for både statsgarantier, genudlån samt ovennævnte lån. Transportministeriet bedes forklare nødvendigheden heraf særligt i lyset af, at alle støtteformer synes at være både tids- og beløbsubegrænsede. I

[16] Europa Kommissionens beslutning om statsstøtte til Øresundsforbindelsen af den. 15. oktober 2014. Statsgarantierne blev tidsbegrænset til 2040 og har hermed en varighed på 45 år
[17] § 6 "Holdingaktieselskabet kan stifte et aktieselskab, der i samarbejde med transport- og energiministeren forestår den danske del af det forberedende arbejde med etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt." dvs. Femern A/S
[18] Lov nr. 588 af den 24. maj 2005.

den forbindelse bedes Transportministeriet redegøre for forskellen på de fire finansieringsformer dvs. statsgaranteret lån, statslån, genudlån og viderelån.

8.2.2 Skattefordele (bemærkn. kapitel 10, s. 41-43)

Det fremgår af bemærkningerne til Udkast til Anlægslov, at de skattefordele (i form af gunstige regler angående underskudsfremførsel og afskrivning), som generelt gælder for Sund og Bælt Holding A/S, A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen samt, under planlægningsfasen, også for Femern A/S og A/S Femern Landanlæg, skal ophæves fra og med indkomståret 2016.

Scandlines ser ophævelsen af skattefordelene som et fremskridt hen imod etablering af mere lige konkurrencevilkår på Femern Bælt. Imidlertid forhindrer det forhold, at Femern A/S og A/S Femern Landanlæg stadig drager fordel af ubegrænsede statsgarantier og gunstige lån, at der skabes lige konkurrencevilkår.

I forbindelse med beskrivelsen af ophævelsen af skattefordelene beskrives Sund og Bælt Holding A/S, A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen som de tre *"ikke-kommercielle"* infrastrukturselskaber.

Som nævnt foroven fremgår det tydeligt af Øresundsbeslutningen, at udnyttelse af infrastruktur gennem opkrævning af gebyrer el. lign. udgør en økonomisk aktivitet, som er underlagt EU's statsstøtteregler. Hermed er der heller ingen tvivl om at Femern A/S og A/S Femern Landanlæg begge udøver en økonomisk aktivitet, og statsstøtte til begge selskaber skal derfor godkendes af Kommissionen.

8.2.3 Priser og trafikprognose (§42, bemærkn. kapitel 12.3 s. 47-48 og s. 134-135)

På grundlag af Femerns Trafikprognose 2014 har Femern A/S vurderet de forventede indtægter i en ny opdateret "Finansiel analyse af Femern Bælt-forbindelsen inkl. danske landanlæg" fra 2014 ("Femerns Finansielle Analyse").

Med udgangspunkt i projekteringsloven er den forudsatte takst for den Faste Forbindelse Scandlines' aktuelle listepris fra 2007, reguleret for almindelig prisudvikling. Det fremgår, at man har taget i betragtning, at Europa Kommissionens TEN-T støtte forøges fra 10% til 18%.[19] Det fremgår endvidere, at Transportministeren fastætter takstniveauet *"således, at Femern A/S kan ændre gældende generelle rabatordninger og indføre nye rabatordninger,* [men kun] *i det omfang dette ikke påvirker betalingsniveauet væsentligt"*.[20]

Dermed har Transportministeriet allerede tilkendegivet, hvilken pris, som i betragtning af både ubegrænsede statsgarantier samt en stærkt forøget TEN-T støtte, som er påkrævet for, at den Faste Forbindelse har en robust økonomi. Såfremt Transportministeren sætter prisen under det antagne niveau (og dermed nødvendiggør yderligere støtte), overskrider dette ikke alene grænserne for, hvad der kan betragtes som

[19] I Femern's Finansielle Analyse 2014 antages det at TEN-T støtten for anlægsomkostningerne til kyst til kyst-forbindelsen forøges fra 10% til 18%. Antagelsen om 10% TEN-T støtte til de danske landanlæg fastholdes.
[20] Se §42 og bemærkn. s. 47 "*Taksterne fastsættes af transportministeren, dog således, at Femern A/S kan ændre gældende generelle rabatordninger og indføre nye rabatordninger, i det omfang dette ikke påvirker betalingsniveauet væsentligt.*"

proportional støtte, men det udgør også misbrug af den støtteadgang, som både statsgarantierne og TEN-T midlerne giver til Femern A/S og A/S Femern Landanlæg.

Transportministeriet bedes redegøre for betydningen af, at Femern A/S kan give rabatter, § 42, stk. 3: ”….i det omfang dette ikke påvirker betalingsniveauet væsentligt ”, herunder hvad der skal til, for at betalingsniveauet er væsentligt påvirket. Det bemærkes, at enhver form for rabat, som betyder, at betalingsniveauet er påvirket, og som medfører, at Femern A/S skal gøre brug af yderligere lånegarantier, statslån eller genudlån, vil udgøre driftsstøtte, som ikke kan godkendes under de gældende EU statsstøtteregler.

I den forbindelse bedes Transportministeriet forklare, hvad der menes med, at tunnelafgifterne fastsættes i henhold til de gældende regler, side 134: ”således afgifterne for vejbenyttelsen sker under hensyntagen til køretøjets størrelse og art samt omkostningerne forbundet med anlæg, drift og vedligeholdelse af den faste forbindelse over Femern Bælt inklusive finansieringsomkostninger med den på markedet gængse forrentning af den anvendte kapital og de på markedet gængse omkostninger vedrørende stillede garantier.”

8.2.4 Projekteringsfasen (bemærkn. kapitel 18.11, s. 95)

Den 14. juli 2009 traf Europa Kommissionen en afgørelse om at godkende statsstøtte til Femern A/S i planlægningsfasen for den Faste Forbindelse. I sin beslutning fastslog Kommissionen udtrykkeligt, at eftersom det ikke kunne udelukkes, at Femern A/S (som stod for planlægningsfasen) også skulle drive den Faste Forbindelse, måtte det antages, at Femern A/S udøver en økonomisk aktivitet, og at selskabet derfor er underlagt statsstøttereglerne.

§1 i Udkast til Anlægslov fastsætter, at Femern A/S bemyndiges til at anlægge og drive den Faste Forbindelse, og dermed er der ikke tvivl om, at Femern A/S skal drive den Faste Forbindelse. Konklusionen er derfor, at finansieringsforanstaltningerne til Femern A/S og A/S Femern Landanlæg udgør statsstøtte, og dette gælder også i projekteringsfasen.

I den anledning erindres det om, at den finansiering, som blev godkendt den 14. juli 2009, er overskredet af Transportministeriet (både hvad angår beløbets størrelse og støtteformer og formål (bl.a. fremrykkede aktiviteter)), og de danske myndigheder har derfor brudt statsstøttereglerne. I den anledning erindres Transportministeriet om, at ny statsstøtte i følge fast EU-domstolspraksis ikke kan udbetales, før tidligere ulovlig statsstøtte er tilbagebetalt.

8.2.5 Transportministerens beføjelser (§§ 7-17, bemærkn s. 100-113)

Transportministeren har selv fremsat Udkastet til Anlægslov, som fastsætter, at en lang række love ikke skal gælde for den Faste Forbindelse (§§ 10, 12, 13 og 16), og at Transportministeren i stedet selv skal fastsætte regler om tilsyn og håndhævelse, samt i hvilket omfang administrative afgørelser skal kunne indbringes for anden administrativ myndighed (§§ 14, 15 og bemærkn. s. 101).[21]

[21] Bemærkn. s. 101 angår §7 i Udkast til Anlæslov.

Samtidig fastsætter § 3 stk.3 i Udkast til Anlægslov, at Transportministeren kan give generelle og specielle instrukser for udøvelsen af Femern A/S's og A/S Femern Landanlægs virksomhed. I visse tilfælde tildeles Femern A/S også myndighedsbeføjelse (§ 25).

Transportministeren skaber herved en betænkelig situation, hvor Transportministeren regulerer Femern A/S's og A/S Femern Landanlægs aktiviteter uden indblanding fra andre administrative myndigheder eller overklageorganer. Samtidig driver både Femern A/S og A/S Femern Landanlæg virksomhed i konkurrence med andre virksomheder, som ikke får særbehandling hverken administrativt eller lovgivningsmæssigt. Scandlines er ikke færdig med at vurdere, hvor retsstridigt dette forhold er, og forbeholder sig retten til at kunne indgive indsigelser både til de danske myndigheder og på EU-niveau.

8.2.6 Ejervilkår (§§ 6 og 39, 40 bemærkn. kapitel 11, s. 43-44, 100-101 og 132-133)

I de tilfælde, hvor Transportministeren udnytter den i §§ 6 stk. 2 og 40 stk. 2 fastsatte muligheden for at henlægge Femern A/S's og A/S Femern Landanlægs opgaver til Banedanmark og Vejdirektoratet, kan Transportministeren afgøre, hvem, som ved anlægsfasens afslutning, skal stå som ejer af anlæggene.

Det er ikke klart, hvorfor Transportministeren efterfølgende skal kunne afgøre ejerskabet for anlæggene. Eftersom A/S Femern Landanlæg drager fordel af statsstøtte i form af ubegrænsede statsgarantier til finansiering af landanlæggene, bør en overdragelse af A/S Femern Landanlægs anlæg og opgaver til et andet selskab betyde, at A/S Femern Landanlæg bliver frataget retten til at modtage støtte.[22] [23]Såfremt det ikke sker, giver Udkast til Anlægslov mulighed for, at der tildeles dobbelt støtte til samme projekt. Det fremgår ikke af Udkast til Anlægslov, hvorledes dette skal forhindres, og Transportministeriet opfordres til at indføre regler, som betyder, at A/S Femern Landanlæg vil "tabe" rettigheden til at få statsstøtte, såfremt andre selskaber får bemyndigelse til at udføre og eje A/S Femern Landanlægs opgaver/anlæg.

9. Generelle bemærkninger

9.1 Implementeringsredegørelse ikke sendt i høring

Implementeringsredegørelsen er ikke en del af det materiale, der er sendt til høring sammen med "Udkast Forslag til lov om anlæg af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark" (herefter benævnt "Anlægsloven") og det til trods for, at redegørelsen er en integreret og væsentlig del af "Anlægsloven" jvf. f. eks "Anlægsloven" s. 27, pkt. 6.1 ,1. afsnit: " Da beskrivelsen i lovforslaget – også under hensyn til anlægsprojektets omfang – nødvendigvis må være overordnet, er der i tillæg til anlægslovens bemærkninger og projektbeskrivelsen i VVM-redegørelserne og de efterfølgende VVM-tillæg

[22] Det mindes i den forbindelse om, at Øresundsbeslutningen ikke er endelig før fristen til at appellere afgørelsen til EU-domstolene er udløbet, og ingen har appelleret afgørelsen inden fristens udløb.

[23] På side 44, 3. sidste afsnit er anført : " For så vidt angår vejlandanlæggene vil Vejdirektoratet efter anlægsfasens afslutning være ejer af vejlandanlæggene, som vil inkludere såvel det eksisterende vejlandanlæg samt udbygning og opgraderingen af vejlandanlægget i lovens § 2. Den nærmere opdeling af ejendomsretten i forhold til kyst til kyst-projektet vil blive foretaget af transportministeren. Vejdirektoratet vil forestå anlæg af det i forslagets § 2 nævnte vejlandanlæg som bygherre. Vejdirektoratet vil til brug for anlæg af vejlandanlæggene opnå finansiering heraf i henhold til aftale med A/S Femern Landanlæg. Vejdirektoratet oppebærer ikke indtægter til brug for drift af vejanlæggene fra A/S Femern Landanlæg."

udarbejdet en implementeringsredegørelse, som indeholder en sammenfattende beskrivelse af det projekt, som Folketinget giver sin tilslutning til, herunder med en samlet stillingtagen til de væsentlige alternative løsninger, som VVM-redegørelsen har præsenteret." Et andet eksempel: "Anlægsloven", p 88, pkt. 18.1, 5. afsnit: " Anlægsprojektet, som således er forberedt til Folketingets vedtagelse i enkeltheder ved lov, fremgår af lovforslagets §§ 1-2 med bilag 1-4, projektbeskrivelsen i lovforslagets afsnit 3-5 og **den implementeringsredegørelse, der gælder for udførelsen af arbejdet."** (Scandlines' fremhævelse). Og endnu et eksempel**:** "Anlægsloven", p. 96, 3. afsnit: " Konventionen finder endvidere anvendelse på anlægsloven. Da anlægsloven vedtages efter betingelserne for anvendelse af VVM-direktivets undtagelsesbestemmelse i artikel 1, stk. 4 (tidligere), **opfylder anlægsloven, herunder implementeringsredegørelsen**, samtidig krav om offentlighedens inddragelse efter Århus-konventionen." (Scandlines' fremhævelse). "Anlægsloven", p. 101, afsnit "Til § 7": "Med Folketingets vedtagelse af anlægsloven bemyndiges Femern A/S og A/S Femern Landanlæg til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med bestemmelserne i lovforslagets §§ 1-2 med bilag 1-4, projektbeskrivelsen i lovforslagets afsnit 3-5 **og implementeringsredegørelsen**, der gælder for udførelsen af arbejdet." (Scandlines' fremhævelse). Scandlines har henvendt sig til Transportministeriet vedr. Implementeringsredegørelsen, og Scandlines har den 19/12 2014 fået oplyst følgende: "Den i udkast til forslag til lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark omtalte implementeringsredegørelse er under udarbejdelse. Implementeringsredegørelsen vil være udarbejdet senest ved fremsendelse af materiale til Folketinget i forbindelse med fremsættelse af forslag til lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark."

Implementeringsredegørelsen bør sendes i høring.

9.2 Manglende samfundsøkonomisk analyse

Scandlines noterer, at en opdateret samfundsøkonomisk analyse fortsat pr. 4/1 2015 ikke er tilgængelig på www.trm.dk, som det ellers er anført i udkast til anlægsloven. Scandlines forudser og frygter, at den samfundsøkonomiske analyse i høj grad vil være baseret på de trafikprognoser, der er udarbejdet af tyske konsulenter i 2014. I så fald vil den samfundsøkonomiske analyse bygge på en lang række helt grundlæggende fejl, se bilag 1.

9.3 Beføjelser til Transportministeriet og Trafikstyrelsen

En vedtagelse af anlægsloven, som den nu foreligger, vil betyde, at Transportministeriet herunder Trafikstyrelsen vil få meget vidtgående beføjelser og bemyndigelser, som bl.a. betyder, at en række love ikke vil være gældende eller kan fraviges i relation til projektet, og mulighederne for klageadgang bliver endog meget begrænsede. Trafikstyrelsen vil blive pålagt en række nye arbejdsopgaver, og Transportministeriet skal kontrollere sig selv. I fodnoten er vist sidehenvisninger til anlægsloven, hvoraf disse forhold fremgår. [24]

[24] "Udkast Forslag til lov om anlæg af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark" 2, 3, 4, 5, 97, 13, 14, 100, 108, 109, 7, 9, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 34, 37, 49, 50, 40, 84, 88, 89, 90, 94, 116, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 119, 136, 137

Det undrer Scandlines, at der planlægges med meget vidtgående beføjelser til Transportministeriet og Trafikstyrelsen, herunder begrænset klageadgang. Hvilke konsekvenser får ovennævnte yderligere beføjelser og arbejdsopgaver for Transportministeriet og Trafikstyrelsen?

9.4 Bedre beskrivelse af "kyst-til-kyst" projektet

For at lette læseligheden, betydningen og forståelsen af "Udkast Forslag til lov om anlæg af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark" bør beskrivelsen af, hvad "kyst-til-kyst" projektet egentlig omfatter specielt i Tyskland, uddybes og forbedres.[25]

9.5 Ejendomsretten mellem A/S Femern Landanlæg og Staten

Yderligere bør det klargøres hvorledes ejendomsretten mellem A/S Femern Landanlæg og Staten fastlægges af hensyn til rentabiliteten og økonomien i projektet.[26]

9.6 Igangsatte aktiviteter bør beskrives

Allerede igangsatte aktiviteter ("fremrykkede aktiviteter") bør beskrives, herunder deres omfang (også økonomisk) og status. Det fremgår af Femern A/S' hjemmeside at der er igangsat fremrykkede aktiviteter for ca. 700 mill kr. Videre bør alle de dele af anlægsarbejderne, som IKKE økonomisk belaster projektet (både kyst-til-kyst projektet og vejlandanlæg og toglandanlæg) beskrives, også økonomisk. Dette kunne f.eks. være opgaver, som indgår i elektrificeringsprojektet, basis elektrificeringsloven, signalanlæg (f.eks. må det antages, at omkostningerne til nyt signalanlæg til den udbyggede togforbindelse mellem Ringsted og Rødby (Holeby) vil være højere end en fornyelse af signalanlæg til den eksisterende togforbindelse mellem Ringsted og Rødby(Holeby)) og Storstrømsbroen.[27]

I udkast til anlægslov er kun nævnt 2 aktstykker ifm. fremrykkede aktiviteter til trods for at der eksisterer 3 aktstykker.

9.7 Inddragelse af areal i Scandlines færgehavn

Det anføres, at et areal i den østlige del af Scandlines færgehavn vil blive inddraget. Hvad menes hermed?

---

[25] Jvf f.eks. "Udkast Forslag til lov om anlæg af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark" s. 28, 3. afsnit; s. 97, 3. afsnit ; s. 118, "Til § 25" 1. afsnit : "Grænsesnittet mellem vejforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt og vejlandanlæg i Tyskland befinder sig umiddelbart ved tilslutningsanlægget i Puttgarden (slutning af afkørselsrampe, begyndelse af tilkørselsrampe). Dette tilslutningsanlæg henregnes til de tyske vejanlæg." Det har tidligere været anført at tilslutningsanlægget henregnes til "kyst-til-kyst" projektet. S. 132, "Til § 38" , 3. afsnit.

[26] "Udkast Forslag til lov om anlæg af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark", s. 8, Kapitel 8, §39 og s. 132 og 133 "Til § 39"; s. 14, sidste afsnit, sidste linje; s. 44, 5. afsnit

[27] Se tillæg til miljøredegørelsen, Ringsted-Femern Banen, november 2014, s. 5, pkt 1.1, 2. afsnit : "…. Den nuværende Storstrømsbro fra 1937 ikke kunne holde til den øgede godstrafik på jernbanen som følge af Femern Bælt-forbindelsen, der ifølge Femern A/S' tidsplan forventes at åbne i 2021.

10. Faktuelle fejl

I "Udkast til Forslag til **lov om anlæg af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark"**

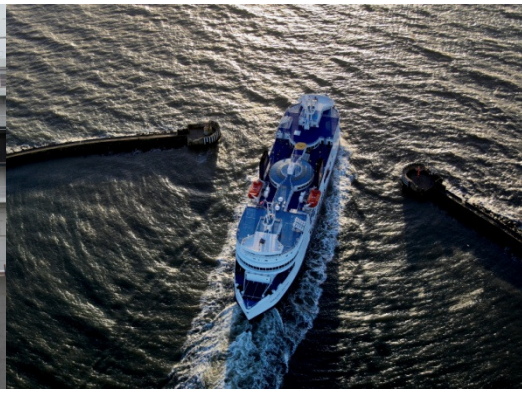
s. 2	§8, stk. 1: ikke § 45 men § 46
s. 42	3. afsnit, 1. linje, eller skal være et og
s. 50	pkt. 14, 2. afsnit omhandler kyst-til-kyst projektet. De anførte forkortede rejsetider i de tre sidste linjer skal henføres til det samlede projekt inkl. landanlæg på både dansk og tysk side.
s. 52	Pkt. 15.4.1, 1. afsnit, 2. anden linje: 200.000 tons CO2 er forkert
s.59	3. afsnit 2 sidste linjer: byen hedder Rødbyhavn, Rødby ligger længere inde i landet og er i øvrigt ikke en stationsby. Videre hedder havnen Rødbyhavn Havn, da den ligger i Rødbyhavn.
s. 87	Pkt. 17.4.2.2, 3. afsnit, 3. linje: pkt. 12.3.4.1 findes ikke
s. 107	§12, 5. afsnit, 1. linje: hvorfor er der henvist til § 4
s. 128	5. afsnit, sidste linje: bilag 8 findes ikke

Bilag

Bilag 1: Scandlines observationer til ”Fehmarnbelt Forecast – Update of the FTC-Study of 2002” udarbejdet af BVU og Intraplan for Femern A/S – 5. januar 2015

Bilag 2: Dementi fra DTU

Bilag 3: ”Tillæg til rapporten: Emissions for the ferry routes: 1) Rødby - Puttgarden, 2) Gedser - Rostock and 3) Trelleborg – Rostock. Version 2010.12.12” af Hans Otto Kristensen 2. januar 2015



Bilag 1: Scandlines observationer til ”Fehmarnbelt Forecast – Update of the FTC-Study of 2002” udarbejdet af BVU og Intraplan for Femern A/S – 5. Januar 2015

Formålet med dette anneks er kort at redegøre for de fejl, Scandlines har observeret i rapporten "Fehmarnbelt Forecast – Update of the FTC-Study of 2002" udarbejdet af BVU og Intraplan for Femern A/S i 2014.

Der er i rapporten tale om helt grundlæggende fejl og misforståelser kombineret med kritisk forsimplede eller ukyndige antagelser om forbruger-, markeds- og konkurrenceadfærd. Dette resulterer i, at BVU og Intraplans konklusioner er forkerte. Selv den bedste model giver fejl i sit output, når inputtet er forkert. Og hvis modellen oven i købet ikke er egnet til at simulere konkurrence, bliver resultatet kun endnu ringere.

Når det erindres, 1) at Femern A/S's eget stresstest scenarie kun kan tåle en nedgang på 21% af forventede indtægter (jf. finansiel analyse 2014), og 2) at de erfaringer, man har fra Øresund om estimater på trafik, konkurrence og pris, hvor man skød 60% ved siden af forventede vejindtægter, så kan det undre, at man ikke har samlet et solidt ekspertteam med det nødvendige kendskab til markedsforholdene til at vurdere den fremtidige konkurrencesituation.

Udredning af Økonomien i A/S Øresundsforbindelsen, April 2002:
"De lavere takster end forudsat i 1991 er hovedforklaringen på, at Øresundsbro Konsortiets indtjening fra vejforbindelsen i det første hele driftsår 2001 **kun har udgjort ca. 40 pct. af det forudsatte** baseret på Regeringsaftalens forudsætninger. Hertil kommer, at der i trafikken har været en mindre andel af lastbiler end forventet, hvilket yderligere har bidraget til at mindske indtjeningen. Disse effekter forklarer tilsammen ca. 2/3 af de lavere indtægter. Resten af indtjeningsbortfaldet kan henføres til den lavere trafikvolumen end forudsat (realiseret trafik i 2001 på ca. 8000 køretøjer i gennemsnit pr. døgn mod forventet godt 10.000 køretøjer)."

Scandlines kan kun opfordre til, at man fra Transportministeriets side samler en reel ekspertgruppe til at opstille de fremtidige konkurrencescenarier. Scandlines bidrager gerne til et sådant arbejde i den udstrækning, det kan sikres, at forretningssensitive informationer ikke udleveres til konkurrenter eller tredjepart.

Scandlines må desværre konstatere, at denne rapport:

1. er fuld af faktuelle fejl,
2. opstiller en række trafikestimater som værende fakta,
3. er baseret på en meget ringe forståelse af trafikken over Femern bælt,
4. opstiller færgescenarier, som operationelt ikke giver mening og resulterer i markant undervurdering af Scandlines' fleksibilitet i drift, og
5. demonstrerer rapportskrivernes manglende forudsætninger for eller negligering af en helt grundlæggende forståelse af Scandlines' driftsøkonomi.

Nedenfor har vi opstillet en række eksempler på ovenstående punkter.

A – Hvorfor anvender en rapport fra 2014 kun faktiske data frem til 2011?
Valid trafikstatistik for 2013 er umiddelbart tilgængelig. Eftersom der i perioden 2011-2013 har været et fald i antallet af biler på overfarten, ville det være relevant med nyeste data, så man ikke allerede i udgangspunktet står med en modelprognose, der skyder over den faktiske trafikmængde.

B – På side 65 opstiller Intraplan og BVU i tabel 2-7 antallet af passagerer i 2011 og opgør, hvordan passagererne fordeles på køretøjskategorier. Vi har nedenfor opstillet tabel med rapportens tal og de faktiske tal for 2011.

Passenger split by vehicle mode	2011 BVU/Intraplan	Scandlines actual 2011
Passengers (1000/year)	**6.068**	**6.068**
Thereof:		
Passengers in cars	3.973	3.958
Passengers in bus	1.142	1.058
Passengers in trains	394	313
Ferry walk-on	519	277
Passengers in trucks (ikke med)	Ikke med!	421

Der er en række helt basale og grundlæggende problemer med rapportens tal.

1. Konsulenterne fra BVU og Intraplan opstiller estimaterne på fordelingen af passagererne mellem de forskellige kategorier for 2011 som værende fakta. Det er de ikke. Scandlines må formode, at konsulenterne har forsøgt at estimere fordelingen ud fra den faktiske fordeling i 2001
2. Konsulenterne har ikke forstået, at de 6 mio. passagerer også inkluderer 421.000 lastbilchauffører. Scandlines forstår ikke, hvorfor lastbilchaufførerne er faldet ud af regnskabet
3. Konsulenterne gætter markant forkert på antallet af landgangspassagerer – 519.000 mod 277.000 i virkeligheden. Dette misforhold leder efterfølgende til den fejlagtige konklusion, at grænsehandel i høj grad er landgangstrafik

Endvidere opstiller BVU og Intraplan en oversigt med rejseformål for passagerer. Heri er det igen de 6 mio. passagerer fra 2011, der er udgangspunktet. Det fremgår bl.a., at 741.000 (12,3%) passagerer er forretningsrejsende (”business”). I følge Scandlines kundeanalyser er dette tal for højt, med mindre konsulenterne har inkluderet de 421.000 lastbilchauffører i ”business” segmentet. Lastbilchauffører og forretningsrejsende i bil har, som kundesegmenter og i trafikadfærd, meget lidt til fælles.

Rapporten opstiller et billede, hvor omfanget af grænsehandel undervurderes og størrelsen på business segmentet overvurderes. Disse fejl i kundesegment-data har desværre stor betydning for FTC-rapportens output og medvirker for Femern A/S i gunstig grad til en konklusion om, at mange kunder i biler vil fravælge færgen til fordel for en tunnel. Det betyder, at den tyske simulering arbejder på forkerte forudsætninger og undervurderer værdien af og attraktiviteten i Scandlines færgeservice.

C – BVU og Intraplan skriver følgende om landgangspassagerer og shopping kundesegmentet:

- Side 66 “Most of the trips on the ferry are for private purposes, mainly for holidays and shopping. Including ‘Other day excursions’ the latter traffic is to a big extend ‘ferry-walk-on’ traffic. In this segment the travelers leave their cars at the harbours and ‘walk-on’ the ferries.”
- Side 145 “’Shopping’ is decreasing due to the end of ‘walk-on’ passengers, when the ferry line Rødby-Puttgarden is closed.”

- Side147 "'Shopping/day excursion' will decrease because this segment is to a big extent 'walk-on-traffic', which will stop when the ferry will be closed down"

Det konkluderes, at shopping aktiviteten over Rødby-Puttgarden i høj grad er landgangspassagerer. Disse påstande (side 66, 145 og 147) er helt forkerte og kan kun fremføres mod bedre vidende eller uden at have besøgt overfarten og uden den mindste forståelse for dansk og svensk grænsehandel. Grænsehandel i Tyskland er altdominerende en trafik med personbiler og udgøres ikke af landgangspassagerer.

D – På side 101 anføres det under afsnittet "Modelizing time and cost savings by the Fehmarn Belt Fixed Link", at "the Value of Time which is important in passenger traffic on the trip purposes, in freight traffic for the drivers costs.". Hvad angår fragt "freight traffic for the drivers costs", er det Scandlines' erfaring, at vognmænd (lastbilchauffører) i høj grad i dag bliver betalt af speditører (Scandlines' kunder) pr. kilometer kørt eller med et fast beløb pr. måned og ikke pr. time kørt, som konsulenterne fremfører. Dette er fuldstændig basal og grundlæggende viden.

Det betyder, at den tyske simulering arbejder på en forkert forudsætning og undervurderer værdien af Scandlines' færgeservice: Modellen regner med en omkostning til chaufføren for tiden brugt ombord på færgen, hvor den i virkeligheden burde regne med en omkostning til chaufføren for de ekstra 18 km. kørt i en tunnel, i øvrigt uden at køre/hviletidspausen nulstilles.

E – Side 170 "The vessels thus depart every two hours, which means, that one of the four ships, operating today between Rødby and Puttgarden, would stay in service".

Det er forkert at skrive, at Scandlines sejler med 4 skibe i dag. Scandlines sejler med 5 skibe på Rødby-Puttgarden. Det havde været nemt at finde denne banale information på vores hjemmeside: http://www.scandlines.com/about-scandlines/about-scandlines-frontpage/ferries-and-ports.aspx

F – Side 182 "The ferry (see Table 8-12) would also in this variant mainly be attractive for travelers with a low VoT and a need for a (short, not really relaxing) break during their journey."

Man må undre sig over konsulenternes nedsættende og subjektive kommentar "short, not really relaxing". Hvilken analyse er dette udsagn baseret på? Scandlines er ikke bekendt med, at nogen har spurgt færgekunderne om dette. Her savnes i høj grad objektivitet, og sådanne udsagn hører ikke til i en konsulentrapport udarbejdet til et statsejet selskab. Scandlines udfører løbende kundetilfredshedsanalyser og vi kan i modsætning til BVU og Intraplans udokumenterede kritik konstatere en stor tilfredshed med vore kunders oplevelse af færgeturen, restaurantbesøg, butikkerne ombord, toiletbesøg mm. Transportministeriet er velkommen til at kontakte os for en gennemgang af kundetilfredshed.

Hvorfor har BVU og Intraplan subjektive og udokumenterede kommentarer med i deres analyse? Skyldes det et behov for at legitimere deres simple teoretiske simuleringsmodel, der ikke tager højde for, at en færgepause faktisk har en værdi for persontrafik på den lange køretur, og ikke bare opleves som spildtid, som modellen ellers antager?

G – De opstillede scenarier for færgekonkurrence er urealistiske.

Helt grundlæggende burde man af forsigtighedshensyn undersøge det værst tænkelige konkurrencescenarie for en tunnel. I modsætning hertil lader det desværre til, at de tyske konsulenter har valgt at undersøge bedst tænkelige scenarie for en tunnel, hvor færgerederiet reducerer antallet af afgange markant, ved at vælge en forretningsmæssigt ulogisk konstant frekvens med 1 eller 2 færger i drift.

Side 170 "Some critics[28] of the Fehmarnbelt Fixed Link (FBFL) project put forward the idea that even after opening of the FBFL there would be a competing ferry line thus reducing the traffic and the economy of the FBFL. Due to the possibility to adjust the offer to demand rather flexible they believe that such a parallel ferry could be feasible. Therefore it was sensible to test with the FTC-model the effects of such a ferry service parallel to the Fehmarn Belt Fixed Link"

"Due to the possibility to adjust the offer to demand rather flexible they believe that such a parallel ferry could be feasible": Sætningen er fornuftig. Problemet er, at Intraplan og BVU efterfølgende opstiller 2 mulige færgescenarier, som ikke kan betegnes som værende i overensstemmelse med præmissen; "adjust the offer to demand rather flexible".

BVU og Intraplan opstiller to scenarier 1) konstant drift med 1 færge døgnet rundt året rundt og 2) konstant drift med 2 færger døgnet rundt året rundt. Forretnings- og driftsmæssigt er disse scenarier totalt urealistiske og meningsløse, og de har intet at gøre med at tilpasse kapaciteten fleksibelt.

BVU og Intraplan arbejder i begge scenarier med at Scandlines er 25 % billigere end tunnelen. Denne antagelse er fornuftig, om end det er en noget statisk fremgangsmåde, og man burde simulere med en række andre udfald og variable også.

Som basisscenarie fortsætter Scandlines med 4 af vores 5 færger. Scandlines vil skalere afgangene efter årets og ugens trafikudsving og kan således tilpasse driften, så vi sejler med 4 færger (hvert 30. minut fra begge havne som i dag), når der er meget trafik og med 3, 2, 1 eller slet ingen færger, når der er lidt eller meget lidt trafik. Sæsonudsving er således en fordel for Scandlines, og det bevirker, at vi effektivt kan koncentrere driften, når behovet er der og spare omkostninger ved at reducere vores drift efter behovet.

Skulle 4 færgedrift vise sig ikke at være rentabelt, vil et alternativ være 3 færgedrift, hvor Scandlines reducerer frekvensen fra afgang hver 30. minut til hver 45. minut. Dette er imidlertid ikke udgangspunktet. Der er intet nyt i denne plan, og Scandlines har gennem flere år gjort blandt andet transportministeriet og Femern A/S opmærk på dette. Scandlines forstår derfor ikke, at Femern A/S og dets konsulenter blot ser bort fra dette setup og i stedet vælger scenarier, der stiller færgerederiet særdeles ringe i en modelsimulering. Hvorfor har man ikke anvendt erfaringerne fra Øresundsbroen og hvorledes konkurrenten, Scandlines på Helsingør-Helsingborg, tilpasser sine afgange? På Helsingør-Helsingborg sejler Scandlines i dag med op til 5 færger afhængig af behov, og overfarten har 50% af lastbiltrafikken over Øresund.

[28] Igen under sprogbrug, f.eks. "Some critics of the Fehmarnbelt Fixed Link" her ikke bare tale om tilfældige kritikere men dels danske trafik eksperter, der i mange år har påpeget dette problem og dels Scandlines selv, med 50 års erfaring på Femern Bælt der fremfører denne kritik.

Selv sæsonrationalet formår de tyske konsulenter at vende til en ulempe for Scandlines - se side 186: ”Especially for passenger traffic the seasonality of this traffic would be strong, i.e. the traffic would be concentrated on the summer and on some weekends. That means ships would be occupied differently. This reduces the economic feasibility of the line apart from the low overall load.” Det paradoksale i denne passage er, at konsulenterne i princippet selv understreger, at de opstillede scenarier med konstant drift er irrationelle og dermed ikke tjenlige som forudsætninger.

De tyske konsulenter ender med at konkludere, at Scandlines i gennemsnit i 2022 vil have 31-46 køretøjer med færgen pr. overfart, og at dette kombineret med en 25% billigere billet end tunnelen vil resultere i, at færgefart ikke er rentabelt for Scandlines. Konklusionen er forkert, og den savner helt grundlæggende dokumentation for hvordan man når frem til resultatet: Hvad har man antaget om Scandlines' driftsomkostninger i 2022? Hvilket bunkerforbrug er forudsat? Hvilke oliepriser er kalkuleret? Hvilken bemanding er beregnet? Hvad er niveauet for vedligeholdelsesomkostninger? Hvor stort et ombordsalg er lagt til grund? Og så videre. Ikke én eneste af disse forudsætninger er anført, uddybet eller begrundet.

Hvorfor har de tyske konsulenter ikke opstillet scenarier med reel konkurrence fra Scandlines? Hvorfor har man valgt at undersøge det bedst tænkelige scenarie for en tunnel, hvor færgerederiet reducerer sine afgange markant ved at vælge en ulogisk og urealistisk konstant frekvens med 1 eller 2 færger i drift?

H – Der antages priser, som er højere end Scandlines' faktiske prisniveau

På blandt andet side 8 og 170 skriver BVU og Intraplan, at en fast forbindelse vil have en overfartspris på 267 EUR for lastbiler og 65 EUR for biler (i 2014 priser). For lastbiler er der tale om uoverensstemmelse med Femern A/S Finansielle Analyse 2014, hvor det antages, lastbiler betaler 276 EUR i gennemsnit inklusive moms. Femern A/S's udgangspunkt for takster er angiveligt baseret på et estimat af Scandlines takstniveau.

Scandlines har flere gange påpeget, at de prisniveauer, Femern A/S arbejder med, og som nu også BVU og Intraplan simulerer med, ligger over, hvad Scandlines rent faktisk realiserer. Det er uændret tilfældet for ovenstående priser på biler og lastbiler. Især prisniveauet for lastbiler ligger markant over vores faktiske gennemsnit. Scandlines har ingen holdning til, at Femern forventer sine takster højere end Scandlines'. Men det er problematisk eller polemisk for en reel vurdering af Scandlines' konkurrenceevne at Femern A/S og de tyske konsulenter fortsætter med at hævde, at Scandlines har større indtægter, end det rent faktisk er tilfældet

I – Markedsandele for lastbiler

Vi noterer, at Scandlines med et prispunkt, der er 25% under prisen for en tunneloverfart. kun vurderes at kunne tiltrække 15% af lastbiltrafikken i et scenarie med afgang hver time.

Det er urealistisk, at speditører med en 25% besparelse på taksten, kun i ringe grad antages at vælge at benytte færgen. Dette estimat er urealistisk lavt, når man tager speditørbranchens pressede indtjeningsgrad i betragtning. Det taler endvidere for valget af færgen, at der opnås køre/hviletid ombord, at der er adgang til yderligere safe-parking og toilet faciliteter i terminalområder i havnene, og at man sparer 18 km brændstof, vedligeholdelse og afskrivning på lastbilen.

J – Der antages ingen reaktion fra konkurrerende korridorer

Udover at BVU og Intraplan grundlæggende antager, at Femern A/S vil overtage al trafikken på Rødby-Puttgarden, så antager konsulenterne også, at en fast forbindelse vil vinde især biltrafik fra en række alternative korridorer. Det forventede trafikspring er i høj grad baseret på dette. Konsulenterne må her antage, at konkurrenter, der potentielt mister deres trafik til Femern A/S, ikke vil eller kan reagere på dette. Denne forudsætning skyldes formentlig begrænsninger i FTC modellen.

En sådan forudsætning er fuldstændig urealistisk. Ingen aktør vil passivt se til, mens Femern A/S støvsuger markedet for trafik (med undtagelse af Storebæltsbroen).

K – Påståede tidsbesparelser er teoretisk funderet

BVU og Intraplan når i deres rapport frem til, at tunnelbrugere sparer 59 minutter i forhold til en overfart med færgen. Tidligere har Cowi baseret sin Samfundsanalyse på 73 minutter. Det er positivt at man i 2014 har lavet en korrektion. Ligeledes er det positivt, at FTC modellen indregner værdien af køre/hviletid for lastbiler, om end det ikke lader sig gennemskue i hvor høj grad, det er tilfældet.

Scandlines vil dog fastholde, at de 59 minutter er en uhyre teoretisk besparelse for bilister, og at den forudsætter, at turen med færgen af alle opfattes som ren spildtid, som hvis Scandlines' kunder skulle tvinges til at blive i deres biler på overfarten. I virkelighedens verden dækker færgen basale behov for mange kunder såsom toiletbesøg, bespisning i vores restauranter, en kop kaffe og lidt frisk luft på den lange rejse. Disse behov dækker en tunnel ikke, og de rejsende vil efterfølgende skulle gøre stop på en rasteplads eller lignende med det resultat, at en nettobesparelse på 59 minutter ikke holder i praksis.

Den teoretiske tidsbesparelse er nu reduceret til 59 minutter. Denne tidsbesparelse er dog for størstedelen af Scandlines kunder overvurderet og helt teoretisk.

L- Trafikvækst 2011-2022 er for optimistisk

Det er Scandlines opfattelse , at Femern's forventede trafikvækst i perioden 2011 til 2022 er alt for optimistisk hvad angår biler, og at denne vækst syntes at være baseret på alt for simpel en betragtning af virkeligheden. Scandlines så naturligvis gerne, at overfarten oplevede så høje vækstrater på biler som antaget, men vi arbejder selv kun med forventninger der er ca. halvt så høje i vores optimistiske prognoser.

Scandlines prognose for feriekunder understøttes af eksterne konsulenters analyser byggende på trends i forbrug, destinations-trends og transportform-trends. I modsætning til sådanne eksterne analyser har Femern A/S fået CBS til at udarbejde en analyse som alene basere sig på trends i forbrug.

Hvad angår grænsehandelskunder, har BVU og Intraplan som nævnt ovenfor ikke forstået, at shoppingkunderne udgør 35% af Scandlines personbiltsrafik. Ligeledes har de ikke forstået det faktiske prisniveau for shopping-billetter. Grænsehandel på Femern har oplevet en eksplosiv stigning i trafik, efter at Scandlines lancerede Bordershop konceptet tilbage omkring 2001/2002. Denne trafik syntes nu at have fundet et leje hvor væksten er mere flad og vækstforventninger er mere moderate.

M – Der savnes modelkritik, og opdateret kundepræference analyse mangler

BVU og Intraplan er meget absolutte i deres konklusion om fremtidig færgedrift. Der savnes imidlertid en realistisk vurdering af usikkerhedsmomenter i det udførte arbejde samt klarhed over, hvilke begrænsninger og udeladelser FTC-modellen arbejder med.

Ovenfor er nævnt en række basale fejl, som desværre har en altafgørende betydning for BVU og Intraplans forkerte konklusioner. Dertil kommer de utallige mindre faktorer, som modellen ikke inddrager, og som påvirker kunders adfærd. Det er naturligt nok, da FTC-modelen kun kan forsøge at opstille et meget forsimplet billede af virkeligheden. Privatkunders valg mellem færge og tunnel vil dog være påvirket af mange faktorer ud over pris og tid, herunder for eksempel tunnelfrygt, færgefrygt, vaner, nostalgi, behov for pause, behov for at nå et møde, toiletadgang, behov for morgenmad, frokost eller aftensmad, ønske om tax free shopping, maritim oplevelse, hundeluftning, internetadgang, pause for børnene, rygepause, strække ben mv. Kort sagt findes der et utal af bevæggrunde for valg mellem alternativer. Derfor er det essentielt, at man foretager kundepræference analyser og indstiller sin "value of time" derefter. For Scandlines er det uklart, om en sådan præference analyse nogensinde har fundet sted, og om den i givet fald er blevet opdateret siden FTC modellens tilblivelse omkring år 2000?

Scandlines opfordrer til, at der foretages kundeinterviews for i langt bedre grad at kunne fastsætte kunders præferencer mellem færge- og tunnelalternativer. Som altid giver Scandlines naturligvis adgang til vores havne og skibe for at foretage sådanne interviews.

Bilag 2: DTU Dementi

Scandlines

Danmarks Tekniske Universitet

DTU

Scandlines
Att.: Marc Bergstein

5. maj 2014
sbur

Emissionsrapport for færger ifm. VVM-redegørelsen for Femernbæltforbindelsen

Scandlines har forespurgt DTU om en erklæring, om hvorvidt DTU står bag vurderingen af emissioner fra færger ifm. VVM-redegørelsen for Femernbæltforbindelsen, som fremstillet i rapporten:

Emissions for the ferry routes: 1) Rødby – Puttgarden, 2) Gedser – Rostock and 3) Trelleborg – Rostock (2010) – udarbejdet af Consulting Naval Architect Hans Otto Holmegaard Kristensen.

DTU har undersøgt sagen – og kan hermed erklære at rapporten er udarbejdet af skibsingeniør Hans Otto Holmegaard Kristensen i rollen som privat konsulent – og ikke som DTU-ansat. Angivelsen i VVM-redegørelsen af, at DTU står bag emissionsrapporten er ikke korrekt, hvorfor vi i sagens natur ikke er ansvarlig for de vurderinger og konklusioner om færgeemissioner, som er fremstillet i rapporten.

Hans Otto Holmegaard Kristensens tilknytning til DTU har været i rollen som ekstern lektor (undervisningsopgaver).

Med venlig hilsen

Søren Burcharth

CVR-nr. DK 30 06 09 46

Danmarks Tekniske Universitet
Direktionen

Anker Engelunds Vej 1
Bygning 101
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. 45 25 25 25
Dir. 45251263
Fax 45 93 40 28

sbur@adm.dtu.dk
www.dtu.dk

Bilag 3:”Tillæg til rapporten: Emissions for the ferry routes: 1) Rødby - Puttgarden, 2) Gedser - Rostock and 3) Trelleborg – Rostock. Version 2010.12.12” af Hans Otto Kristensen 2. januar 2015

Tillæg til rapporten:
Emissions for the ferry routes: 1) Rødby - Puttgarden, 2) Gedser - Rostock and 3) Trelleborg – Rostock. Version 2010.12.12

I 2010 udarbejdede undertegnede, Hans Otto Kristensen, en rapport for COWI, med henblik på at forudsige mængden af røggas emissioner på tre Scandlines færgeruter på Østersøen, herunder primært Rødby - Puttgarden ruten.

Sidstnævnte beregninger tog udgangspunkt i de nuværende 4 færgers daværende fremdrivningsteknologi samt tilsvarende daværende kapacitet. For at kunne imødekomme en fremtidig øget trafikmængde i 2025, hvor det blev antaget (en foreskreven antagelse af COWI) at mængden af overførte personbilsækvivalenter er øget med 60 % i forhold til 2003, blev det antaget at færgerne dels blev forsynet med hængedæk samt blev forlænget med 40 m.

Det oprindelige olieforbrug per overfart for de nuværende færger er antaget at være 1100 kg olie baseret på egen viden (2003), da jeg oprindelig var ansat i Scandlines, da færgerne blev projekteret og bygget og dengang havde ansvaret for færgernes fremdrivningssystem herunder udarbejdelse af fart- og fremdrivningseffektberegninger under de forskellige driftskonditioner, som færgerne måtte komme ud for.

Beregningerne af effektforbrug med 40 m forlængelse er foretaget ved hjælp af gængse ingeniørmæssige beregninger, og er selvfølgelig behæftet med en vis usikkerhed som i den udarbejdede rapport blev angivet til størrelsesorden plus/minus 10 %.

Motorteknologisk blev det antaget at motorernes effektivitet forblev uændrede i 2025, hvorimod det vedr. svovl- og kvælstofoxider (SOx og NOx) blev antaget af SOx udslippet i 2025 svarer til et svovlindhold på 0,1 % svovlindhold (som er gældende fra 1. januar 2015), mens NOx udslippet i 2025 er antaget reduceret med 80 % i forhold til 2003. Sidstnævnte er ikke baseret på et krav, men det blev af undertegnede anset som en fornuftig antagelse set i lyset af den øgede fokus på røggasemissioner.

I 2010 da jeg udarbejdede COWI rapporten var det en rimelig antagelse, at der ikke skete væsentlige ændringer vedr. motoreffektiviteten, specielt også fordi en skrappere NOx opfyldelse meget vel kunne medføre et øget olieforbrug per kW time og dermed et øget CO_2 udslip. Det har imidlertid vist sig at brug af batterier som supplement til færgernes dieselelektriske maskineri har en gunstig indvirkning på diesel motorernes driftsprofil, så de kan køre ved en langt mere konstant og optimal belastning, så de dieselelektriske anlæg i færgerne kan køre optimalt det meste af tiden. Det betyder, at når der ikke er så stort behov for el til fremdrivning, da lagres den overskydende el-energi i store batteripakker, hvorfra el-energien leveres i de spidsbelastningsperioder, hvor der er ekstra meget behov for elektrisk energi til færgens fire fremdrivningspropellere, der er drevet af hver sin el-motor.

Denne blanding af dieselelektrisk fremdrivning og batteridrift kaldes hybrid drift og finder i dag mere og mere indpas indenfor skibsfarten specielt på korte færgeruter som

eksempelvis Rødby – Puttgarden, hvor Scandlines allerede har taget denne teknologi i brug.

På visse ruter er man endog gået helt over til ren el-drift, hvor færgen forsynes med så stor batterikapacitet at hele sejladsen udelukkende sker på basis af el-energi fra batterier, som oplades hver gang færgen er i havn. Der sker derfor i disse år store ændringer vedr. færgernes driftsprofiler, men også vedr. batteri- og opladningsteknologier - ændringer det ikke var til at forudse for blot 4 år siden, da undertegnede udarbejdede COWI rapporten. Den daværende rapport så således bort fra det beskrevne teknologispring fra ren diesel elektrisk fremdrift til hybriddrift, som tilsvarende betyder at beregningerne skal revideres, dersom den seneste teknologi skal tages i betragtning ved fremtidig færgedrift på Rødby – Puttgarden.

2. januar 2015

Hans Otto Kristensen

Til: trm@TRM.dk (Mail TRM)
Cc: DOG@TRM.dk (TRM Dorthe Gravgaard)
Fra: Erik Jacobsen (EJA@seas-nve.dk)
Titel: SV: Høring - Lov om anlæg af fast forbindelse over Femern Bælt
Sendt: 22-12-2014 09:41:09

Til TRM og Dorthe Gravgaard.

SEAS NVE gør opmærksom på, at det, som led i de sidste afsluttende forhandlinger med Femern A/S, er blevet besluttet, at Femern A/S skal være A-kunde.

SEAS NVE gør opmærksom på, at dette betyder, at Femern A/S bliver bygherre for etablering af ledningsnettet. Denne ændring bør afspejles i Femern A/S VVM-materiale.

Venlig hilsen

Erik Jacobsen
Projektleder, MScEE

seas-nve

Energivej 33
4690 Haslev

Direkte 59214263
Mobil 51383533
Telefon 70292900

Få andel i fremtiden | seas-nve.dk

Transportministeriet
Frederiksholms kanal 27F
1220 København K
Sendt pr. mail til: trm@trm.dk og dog@trm.dk

Dato:
Svinninge
5. januar 2015

HØRINGSSVAR FRA SEAS-NVE NET A/S, UDKAST TIL LOV OM ANLÆG AF EN FAST FORBINDELSE OVER FEMERN BÆLT MED TILHØRENDE LANDANLÆG I DANMARK, JR.NR. 2012-1090

Transportministeriet har den 28. november 2014 udsendt udkast til Lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark i høring. SEAS-NVE Net A/S (herefter "SEAS-NVE") har foreløbigt følgende indsigelser og bemærkninger til dette lovudkast:

1. SEAS-NVE var ikke medtaget på høringslisten

Indledningsvist finder vi anledning til at pointere, at vi er forundret over, at SEAS-NVE, som den dominerende ledningsejer i området, ikke var medtaget på høringslisten den 28. november 2014. Det har haft den konsekvens, at SEAS-NVE først den 17. december 2014 af Dansk Energi blev gjort opmærksom på, at det pågældende lovudkast var sendt i høring. Vi har derfor været nødsaget til at haste-udarbejde dette høringsbrev mellem jul og nytår, hvorfor vi forbeholder at vende tilbage med et opfølgende høringsbrev medio januar 2015.

Vi skal anmode ministeriet om at redegøre for, hvorfor ministeriet har valgt ikke at inkludere SEAS-NVE på høringslisten, når eksempelvis DONG Energy og Energinet.dk var medtaget på høringslisten.

2. generelle bemærkninger til lovudkastet i høring

SEAS-NVE ser frem til et tæt samarbejde med staten samt de statsejede selskaber Femern A/S og A/S Femern Landanlæg i forhold til de forhold, hvor SEAS-NVE vil blive involveret/ berørt i forbindelse med etablering af Femern-forbindelsen. Ud over etablering af nye ledninger til anlægsarbejdet, vil SEAS-NVE blive berørt af, at relativt mange eksisterende ledninger formentlig skal omlægges som følge af etableringen af Femern-forbindelsen.
I forhold til de forestående ledningsomlægninger har SEAS-NVE en klar forventning om, at det almindelige gæsteprincip finder anvendelse, således som dette princip løbende igennem årtier er blevet fortolket og fastlagt af de almindelige domstole. Det er væsentligt, at SEAS-NVE og de øvrige ledningsejere, som bliver berørt af Femern-forbindelsen, ikke opnår en ringere retsstilling, end hvad der er sædvanligt i lignende større infrastrukturprojekter.

Baggrunden for dette høringssvar er, at SEAS-NVE er meget bekymret over formuleringen af lovudkastets § 18, som umiddelbart synes at indebære nogle betydende fravigelser fra det almindelige gæsteprincip, derved at ministeriet i § 18, stk. 1 og 2 fastslår, at anlæggelsen af Femern-forbindelsen i sin helhed skal betragtes som et "sammensat anlægsprojekt", jf. nærmere afsnit 3 nedenfor, mens stk. 3 ligger op til en lovfæstelse af en betalingsforpligtelse vedrørende afværgeforanstaltninger m.v., jf. nærmere afsnit 4 nedenfor.

3. lovudkastets § 18, stk. 1 og 2

Lovudkastets § 18, stk. 1 indeholder en henvisning til de lovfæstede gæsteprincipper, mens § 18, stk. 2 indeholder en henvisning til det deklaratoriske gæsteprincip, som gælder hvor de lovfæstede gæsteprincipper ikke finder anvendelse. Disse to bestemmelser, i stk. 1 og 2, svarer som udgangspunkt til den retsstilling, som vil gælde, såfremt lovforslaget ikke havde indeholdt regler om ledningsomlægninger.

Der er imidlertid en betydende forskel, derved at formuleringerne af stk. 1 og 2 - til ugunst for ledningsejerne - indebærer, at anlæg af Femern-forbindelsen i sin helhed skal betragtes som et "sammensat anlægsprojekt" i den betydning, som Højesteret har tillagt dette betydning i dommen om Flintholm Station af 4. september 2007 (gengivet i UfR 2007.3009 H). Det er klart udtrykt i lovbemærkningerne til § 18, stk. 1 og 2, hvor det anføres, at "*Med bestemmelsen imødegås evt. tvivl med hensyn til, om anlægsprojektet nævnt i §§ 1-2, skal betragtes som et 'sammensat anlægsprojekt' i den betydning, Højesteret har tillagt dette betydning i dommen om Flintholm Station*".

Vi er forundret over, at ministeriet i stk. 1 og 2 lægger op til delvist at fratage domstolene muligheden for at fastlægge gæsteprincippets udstrækning i forhold til Femern-forbindelsen.

Vi skal derfor <u>opfordre ministeriet til, at § 18, stk. 1 og 2 formuleres i overensstemmelse med, hvad der er sædvanligt i lignende større infrastrukturprojekter</u>, således at ledningsejerne i dette konkrete projekt ikke stilles ringere, end den retsstilling som domstolene gennem langvarig praksis har fastlagt.

Efter vores opfattelse bør der foreligge <u>tungtvejende grunde</u>, såfremt der i en anlægslov skal indføjes særbestemmelser omkring ledningsomlægninger, som fraviger det dynamiske gæsteprincip, således som dette princip løbende fortolkes og fastlægges af domstolene. Sådanne tungtvejende grunde foreligger ikke.

Denne tankegang om, at det almindelige gæsteprincip i videst muligt omfang skal finde anvendelse, synes også at være bevæggrunden for, at Folketinget ved vedtagelse af lovgrundlaget vedrørende tilføjelse af en afgrening fra Cityringen til Nordhavnen (lov nr. 526 af 27. maj 2013) valgte at indføje en ny bestemmelse i Cityringloven vedrørende ledningsomlægninger, som var sålydende (§ 5g): *"§ 106, stk. 1, i lov om offentlige veje om gæsteprincippet finder anvendelse i forbindelse med projektering og anlæg af afgreningen fra Cityringen til Nordhavnen, jf. § 5a*". Denne nye lovbestemmelse erstattede for så vidt angår afgreningen til Nordhavn, lovens § 7, stk. 5, som regulerede ledningsomlægninger på Cityringen. Lovens § 7, stk. 5 var sålydende: "*Udgifter til ledningsomlægninger afholdes over anlægsbudgettet for Cityringen, bortset fra følgende tilfælde, hvor udgiften betales af ledningsejerne: 1) Omlægninger af ledninger på de overtagne jernbanearealer. 2) Omlægninger i ledninger i vejarealer, der i ikke uvæsentlig grad er begrundet i vejformål*."
I øvrigt statuerede Taksationskommissionen for Sjælland m.v. ved kendelse af 18. marts 2014 i sag Ta I 24/13, at Cityringlovens § 7, stk. 5 skulle fortolkes i overensstemmelse

med nyere retspraksis om gæsteprincippets udstrækning.

Formuleringen af § 18, stk. 1 og 2 adskiller sig fra, hvad der er sædvanligt i lignende nyere love om forberedelse og udførelse af større infrastrukturprojekter. Følgende formuleringer vedrørende gæsteprincippet er således anvendt i nedenstående nyere infrastrukturprojekter:

- Forslag til lov om Odense Letbane, fremsat den 5. november 2014, ad § 7: *"§ 106, stk. 1, i lov om offentlige veje og § 70, stk. 1, i lov om private fællesveje om gæsteprincippet finder anvendelse på ledningsarbejder i forbindelse med anlæg af Odense Letbane, jf. § 2*".

- Lov nr. 165 af 26. februar 2014 om letbane på Ring 3, ad § 24: "*§ 106 i lov om offentlige veje om gæsteprincippet finder anvendelse på ledningsarbejder i forbindelse med projektering og forberedende arbejder på Ring 3 Letbane, jf. § 2*"

- Lov nr. 609 af 12. juni 2013 om elektrificering af jernbanen, ad § 14: *"§ 106, stk. 1, i lov om offentlige veje om gæsteprincippet finder anvendelse på ledningsarbejder i forbindelse med anlæg vedrørende elektrificeringen af jernbanestrækninger, jf. § 1*".

- Lov nr. 432 af 16. maj 2012 om Aarhus Letbane, ad § 23: "*Bestemmelsen i § 106, stk. 1, i lov om offentlige veje om gæsteprincippet finder anvendelse på ledningsarbejder i forbindelse med anlæg af Aarhus Letbane, jf. § 2*".

Sammenfattende skal vi hermed opfordre ministeriet til at bringe formuleringerne af § 18, stk. 1 og 2 i overensstemmelse med, hvad der er sædvanligt i lignende større infrastrukturprojekter. Det er ganske bemærkelsesværdigt, at den almindelige formulering vedrørende gæsteprincippet er bibeholdt i det forslag til lov om Odense Letbane, som blev fremsat for Folketinget den 5. november 2014, hvorimod den almindelige formulering er fraveget i det lovudkast vedrørende Femern-forbindelsen, som blev sendt i høring 23 dage senere i samme måned.

4. lovudkastets § 18, stk. 3

Uagtet, at lovudkastets § 18, stk. 1 og 2 giver anledning til stor bekymring, jf. afsnit 3 ovenfor, så er det lovudkastets § 18, stk. 3, som for nærværende giver anledning til størst bekymring.

§ 18, stk. 3 er aktuelt formuleres således: "*Ledningsejernes betalingsforpligtelse efter stk. 1 og 2 kan i stedet for en udgift til flytning af ledninger omfatte betaling af den fordyrelse af anlægsprojektet nævnt i §§ 1-2, som alene eller i det væsentligste skyldes, at anlægsarbejdet ændres for at undgå en flytning af ledninger. Det er dog en forudsætning, at fordyrelsen af anlægsarbejdet udgør et mindre beløb, end hvad det vil koste at flytte ledningerne*."

Efter vores opfattelse er § 18, stk. 3 en ganske usædvanlig bestemmelse, derved at ministeriet i stk. 3 ligger op til en lovfæstelse af Østre Landsrets dom af 19. september 2013 i Vintapperrampe-sagen, hvad angår betalingsforpligtelse til

afværgeforanstaltninger, uagtet at landsrettens dom er anket til Højesteret.

Således som lovbemærkningerne for nærværende er formuleret, vil det indebære, at anlægsmyndigheden i Femern-projektet med hjemmel i § 18, stk. 3 kan pålægge ledningsejere at betale for fordyrelser af anlægsprojektet, som "*alene eller i det væsentligste skyldes, at anlægsarbejdet ændres for at undgå en flytning af ledninger*", uanset udfaldet af Højesterets kommende dom i Vintapperrampe-sagen. Dette er ganske usædvanligt og uacceptabelt, derved at ledningsejerne i Femern-projektet potentielt stilles ringere, end ledningsejere i de øvrige igangværende infrastrukturprojekter (Odense Letbane, Aarhus Letbane m.v.).

Den foreslåede retsstilling (til ugunst for ledningsejerne) anerkendes udtrykkeligt i lovbemærkningerne, hvori det anføres, at "*I stk. 3 reguleres den situation, hvor anlægsprojektet ændres og fordyres på grund af de ledninger, der ligger som gæst. Retstilstanden er uafklaret i retspraksis, hvor Østre Landsrets dom af 19. september 2013 (Vintapperrampe-dommen) er anket til Højesteret. Flytning af ledninger er ikke i alle tilfælde den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige løsning. Der kan være tilfælde, hvor det ud fra en samlet samfundsøkonomisk betragtning, og hvor tidsplanen tillader der, er billigere at ændre i anlægsprojektet og derved undgå en flytning af ledningen. Anlægsprojektændringer kan eksempelvis være udførelse af forstærkningsarbejder for at sikre ledninger i deres nuværende placering. Dette vil typisk medføre en fordyrelse af anlægsprojektet. Under hensyn til, at udgangspunktet ville være en flytning af ledningsanlægget, forekommer det rimeligt, at ledningsejeren afholder udgiften til fordyrelsen, forudsat at denne er mindre end udgiften til flytning af ledningen*."

Det skal pointeres, at Østre Landsrets dom i Vintapperrampe-sagen os bekendt var det første tilfælde, hvor en ledningsejer blev pålagt at betale for udførelse af afværgeforanstaltninger, i det konkrete tilfælde nogle konkrete aflast-konstruktioner til beskyttelse af et ledningsanlæg. Domstolene har i de tidligere forelagte sager ikke fundet, at der var hjemmel i lovgivningen til at pålægge ledningsejerne helt eller delvist at betale for en fordyrelse af anlægsprojektet, jf. bl.a. Østre Landsrets præmisser i dom afsagt den 29. juni 2007 i en sag vedrørende etablering af Metroens 3. etape til lufthavnen: "*Lov om Ørestaden m.v. indeholder ikke hjemmel til at pålægge ledningsejerne at betale for en eventuel fordyrelse af projektet vedrørende anlæg af metroen, der kan henføres til, at Ørestadsselskabet I/S som anlægsmyndigheden ved udførelse af anlægget har valgt en for ledningsejerne billigere løsning til omlægning af ledningsejernes ledninger. Landsretten finder ikke, at der i øvrigt er hjemmel til at pålægge KE Elnet A/S helt eller delvist at betale for en eventuel fordyrelse af anlægsprojektet. Landsretten har i den forbindelse lagt vægt på, at det følger af gæsteprincippet, at en anlægsmyndighed ved udførelse af et anlægsprojekt har pligt til at tage hensyn til ledningsejernes interesser, og at dette er en forudsætning for, at anlægsmyndigheden kan påberåbe sig gæsteprincippet i forhold til ledningsejerne*."

Vi er ikke enige i, at det er rimeligt at pålægge ledningsejerne helt eller delvist at afholde omkostningerne til udførelse af afværgeforanstaltninger, idet det følgelig i forbindelse med projektering og udførelse af anlægsprojekter påhviler anlægsmyndighederne at tage behørig hensyn til eksisterende ledninger, således at omfanget af ledningsomlægninger begrænses i det omfang det er muligt.

Det er ikke rimeligt, endsige gennemtænkt, at der med § 18, stk. 3 lægges op til et kompliceret regnestykke, hvor anlægsmyndighederne i Femern-projektet vil have interesse i nøje at gennemgå anlægsprojektet for mulige udgiftsposter, som helt eller delvist kan argumenteres for at relatere sig til forhold, som reducerer omkostningerne til

ledningsomlægninger.

Vi skal kraftigt opfordre til, at lovudkastet § 18, stk. 3 udgår i sin helhed. Det er ganske uacceptabelt, at en så væsentlig ændring af det almindelige gæsteprincip indarbejdes i en konkret anlægslov, uden at der forudgående eller samtidigt foretages ændring af de lovfæstede gæsteprincipper i vejlovens § 106, stk. 1 og privatvejlovens § 70, stk. 1. Førend der overvejes ændring af de lovfæstede gæsteprincipper skal vi opfordre til, at der iværksættes et udredningsarbejde med henblik på at sikre det tilstrækkelige saglige grundlag for at kunne foretage en fyldestgørende vurdering af fordele henholdsvis ulemper ved at indføje konkret hjemmel til at pålægge ledningsejere at helt eller delvist at refundere anlægsmyndighedens omkostninger til afværgeforanstaltninger.

Sammenfattende skal vi opfordre ministeriet til at lade § 18, stk. 3 udgå i sin helhed.

5. lovudkastets § 20

Hvad angår lovudkastets § 20 er vi lidt bekymret over, at ministeriet får hjemmel til at fastlægge de vilkår, der fremadrettet skal gælde for de lednings- og forsyningsanlæg, som er anbragt på ejendomme tilhørende Femern A/S og A/S Femern Landanlæg, uagtet at de pågældende ledninger og anlæg var etableret før etableringen af Femern-forbindelsen. Vi forudsætter, at såfremt ministeriet mod forventning måtte vælge at tilsidesætte eksisterende standardvilkår, at et sådant indgreb udløser erstatning iht. lovudkastets § 21. Vi anbefaler, at dette bliver konkretiseret i lovbemærkningerne. Vi skal i øvrigt bemærke, at elnetselskabers vilkår, i henhold til Elforsyningslovens § 73 a skal anmeldes til og godkendes af Energitilsynet – og offentliggøres. Skal § 20 opfattes således, at Energitilsynets myndighedsrolle tilsidesættes, for så vidt angår ledningsanlæg på ejendomme der ejes af Femern A/S og A/S Femern Landanlæg.

6. lovudkastets § 22

I lovbemærkningerne til lovudkastets § 22 er omtalt, at der i forbindelse med anlægsarbejdet vil blive etableret en række midlertidige private veje, som vil blive fjernet, når anlægsfasen er afsluttet. Vi forudsætter, at etablering af sådanne midlertidige private veje ikke vil udløse krav om, at ledningsejere vederlagsfrit skal forestå ledningsomlægninger, som udelukkende er nødvendiggjort af etableringen af sådanne midlertidige private veje. Vi anbefaler, at dette bliver konkretiseret i lovbemærkningerne.

Med venlig hilsen

Jan Johansen
Direktør

Mobil 40309181
JAJ@seas-nve.dk

Transportministeriet
Frederiksholm Kanal 27 F
1220 København K

STRING

company_name
region
address
postal_code_city
+ 45 5787 5871
www.stringnetwork.org

23. december 2014

Høringssvar vedrørende lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark samt tillæg til VVM

Transportministeriet har udsendt udkast til Lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark i høring. Hertil er udsendt et tillæg til VVM for Femern Bælt-forbindelsen. Høringen gennemføres frem til og med den 5. januar 2015.

På vegne af STRING samarbejdet – Region Skåne, Københavns Kommune, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Schleswig-Holstein og Hamborg - fremsendes hermed synspunkter til det fremlagte lovforslag om den kommende faste forbindelse.

STRING ser frem til en beslutningsproces, som sikrer, at Femern Bælt-forbindelsen kan realiseres i henhold til tidsplanen med en forventet åbning i ultimo 2021.

Af høringsmaterialet fremgår det, at der i 2025 vil køre 36 persontog og 65 godstog pr. døgn i alt for begge retninger og at denne trafik vil vokse til 40 persontog og 74 godstog pr. døgn i 2040. Denne vækst underbygger de vækstanalyser, som STRING har gennemført.

Vækstpotentialer

STRING partnerne har netop afsluttet det fælles EU-støttede projekt Green STRING Corridor.

Udover at pege på vækstpotentialerne ved at knytte Skandinavien sammen med Centraleuropa med Femern Bælt-forbindelsen, peges også på konkrete forbedringsmuligheder for jernbanetrafikken i Femern Bælt-korridoren.

Det vil være muligt at køre med både hurtigere tog og et større antal godstog samtidig med, at der kan ske væsentlige forbedringer for regionaltogstrafikken.

Desuden ville det fremme Københavns Lufthavns vækstmuligheder og passagergertal, når togforbindelsen herfra til både destinationer i regionen og en større geografi i Sverige og Tyskland integreres yderligere med det europæiske jernbanenet. Forbindelsen skaber de fysiske rammebetingelser for at realisere et vækstpotentiale i korridoren fra Skåne via Sjælland til Nordtyskland.

Femern-projektet muliggør, at uddannelses- og forskningsmiljøerne i Øresundsregionen og Hamborg-området kan knyttes tættere til hinanden, at transportafhængige erhverv kan styrkes i korridoren, samt at turismemiljøerne kan udvikles væsentligt med åbningen af forbindelsen.

Skal vækstpotentialerne realiseres, er det særligt vigtigt, at jernbaneforbindelsen får en standard, som muliggør en rejsetid på cirka 2½ time mellem København og Hamborg.

I den forbindelse vil STRING gerne pege på vigtigheden af, at Danmarks, Tysklands og Sveriges transportmyndigheder allerede i 2015 i fællesskab forbereder et koordineret planlægningsarbejde vedr. indkøb af tog-materiel, udvikling af køreplaner og den samlede infrastruktur, med mere.

Den tyske stat er traktatmæssigt alene forpligtet til at sikre elektrificeret dobbeltspor på tysk side senest i 2028, altså senest syv år efter forbindelsen er åbnet. Skulle dette blive tilfældet, vil det have betydning for hvornår og i hvilket omfang man kan høste og udnytte de vækstpotentialer, som forbindelsen skaber. STRING anbefaler derfor, at Transportministeriet og den danske stat fokuserer på og fremmer disse centrale udfordringer primo 2015.

Det bemærkes, at regeringen i 2014 har indgået aftale med Vækstforum Sjælland om et regionalt vækstpartnerskab med fokus på de udviklingsmæssige perspektiver ved Femern Bæltforbindelsen.

STRING ser gerne, at staten medvirker til at fremme udviklingsperspektiverne yderligere i forbindelse med vedtagelsen af anlægsloven. Udviklingspotentialerne i hele korridoren kan styrkes gennem øget statslig finansiering af udviklingsaktiviteter og andre initiativer som for eksempel organisering af kulturelle og folkelige aktiviteter,

sprogundervisning, Femern Belt Days, forberedelse af OL med videre, gennem et tættere samarbejde mellem staten og relevante aktører i korridoren, således at de potentielle gevinster både for samfund og for den faste forbindelse kan optimeres bedst muligt.

Grænsebarrierer

STRING partnerne har gennem samarbejdet med blandt andet Femern Bælt Komiteen fokus på at nedbryde grænsebarrierer. Vi arbejder for, at korridoren skal udvikle sig til en grøn vækstmotor i Nordeuropa.

Det er væsentligt, at der arbejdes målrettet med at nedbryde de grænseregionale barrierer med henblik på, at skabe et sammenhængende grænseregionalt arbejdsmarked. Det omhandler f.eks. skatteforhold, gensidig anerkendelse af virksomheders autorisationer, overførelse af merit på uddannelsesområdet med mere.

Erfaringerne fra Øresundsområdet viser, at det er vigtigt med en vedholdende indsats på området. STRING vil derfor gerne opfordre staten til, at arbejde målrettet med nedbrydning af grænsebarrierer og styrker det tværnationale samarbejde som kan mindske barrierer og fremme vækst og udvikling.

Afslutningsvis ser STRING meget positivt frem til etableringen af Femern Bæltforbindelsen, som skal forbinde ikke bare Skandinavien og Centraleuropa, men også København, Hamborg og byerne i korridoren.

Med venlig hilsen

Henrik Appel
Formand for STRING

e-mail

Svendborg Kommune

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Att.: Dorthe Gravgaard (dog@trm.dk)

Borgmesteren
Ramsherred 5
5700 Svendborg

larserik.hornemann@svendborg.dk
www.svendborg.dk

5. januar 2015

Sagsid: 14/42047

.

Høringssvar til anlægsloven for Femernforbindelsen.

Langeland og Svendborg kommuner vil indledningsvis gerne kvittere for, at Transportministeriet involverer os i processen. Det giver os således anledning til at bemærke, at der er et vitalt område ved Femernforbindelsen, som naturligvis ligger vores kommuner samt Lolland kommune*) stærkt på sinde - nemlig udbygningen af rute 9. Vi vil samtidig bemærke, at vi er opmærksomme på, at finansieringen sandsynligvis skal tilvejebringes i en økonomi, der ligger udenfor anlægsloven - efter samme princip som forliget omkring Storstrømsbroen, som er vital for Femernforbindelsens banedel, men som lever sit eget økonomiske liv.

Det ændrer imidlertid ikke ved, at vores synspunkter har direkte relation til anlægsloven og hele grundlaget for den faste forbindelse. Det skyldes først og fremmest, at kommunernes fokus igennem hele processen har været at tilføre indtægter til den faste forbindelse, som det danske samfund kautionerer for. Det er vores vision at bidrage til at udvikle et vestligt ben til den faste forbindelse, som kan bidrage til projektets økonomi og udviklingen af området på tværs af Langelandsbæltet. Det har vi alle muligheder for. Vi har et erhvervsliv, der står parat til at udvikle arbejdspladser, og et turistområde der har bevist sin evne til at skabe regional udvikling. Vores kommuner ser et kæmpe udviklingsperspektiv i at få udviklet et fleksibelt og sammenhængende arbejdsmarked hen over bæltet og få lettere adgang til et stort tysk marked – og dermed tilføre betydelige indtægter til den faste forbindelse.

Trafikalt skal vi påpege, at det med den nuværende infrastruktur fra Sydfyn til f.eks. Berlin tager det meste af en dagsrejse. Ved at anvende Femern forbindelsen vil afstanden fra Sydfyn til Berlin blive reduceret væsentligt, men ikke nødvendigvis i transport tid. Med en opgradering af Rute 9 over Fyn, Langeland og Lolland frem til motorvejen på Lolland og ikke mindst halvtimesdrift på Spodsbjerg-Tårs ruten, vil der være store tidsbesparelser, væsentlige CO_2 besparelser, øget trafiksikkerhed og hermed store samfundsøkonomiske fordele.

cittaslow - Svendborg

Åbningstider:

Mandag-onsdag	Kl. 09.00-15.00
Torsdag	Kl. 09.00-16.30
Fredag	Kl. 09.00-14.00

Desuden ligger det kommunerne meget på sinde, at medvirke til at skabe større troværdighed omkring en alternativ forbindelse imellem Øst- og Vestdanmark i fald Storebæltsforbindelsen i kortere eller længere perioder måtte få udfald.

Det kræver imidlertid, at der vedvarende er fokus på nødvendigheden af et godt samspil med staten i forbindelse med udviklingen af rute 9.

Derfor sætter vi stærk fokus på rute 9 - ikke blot som et traditionelt lokalt trafikønske, men en reel mulighed for at skabe indtjening til staten og den faste forbindelse. Det er generelt vores anbefaling politisk at sætte fokus på en ny visionær dagsorden, hvor anlægsønskerne ved rute 9 bæres af den økonomiske ansvarlighed i investeringerne. Desuden vil vi lægge særskilt fokus på, at en investering i rute 9 vil være et kraftigt signal om og en investering i at skabe et Danmark i balance.

Det er derfor vores håb, at Transportministeriet i alle relevante sammenhænge vil overveje perspektiverne – både for staten, samfundet, den faste forbindelse og lokalområderne - i at udvikle korridoren imellem Fyn, Langeland, Lolland og Femern. Kommunerne er parate med nytænkning i mange sammenhænge til at vise, hvordan der udvikles et godt afkast for staten, når der investeres i større infrastruktur i vores område.

På vegne af Langeland og Svendborg Kommuner.

Venlig hilsen

Lars Erik Hornemann
Borgmester

Dir. tlf. +4562233100

Ad *) Vi skal i øvrigt bemærke, at det er Langeland og Svendborg kommuner, der er afsendere af dette høringssvar, men at Lolland Kommune er nævnt på lige fod. Det har vi tilladt os i enighed med Lolland Kommune. Lolland Kommune har så mange flere kommentarer til anlægsloven, at de fremsender et særskilt høringssvar, hvor i der henvises til ovennævnte bemærkninger.

VORDINGBORG KOMMUNE

Valdemarsgade 43
4760 Vordingborg
Tlf. 55 36 36 36
www.vordingborg.dk

Sagsnr.: 13/17208
Dokumentnr.: 20/15

Afdeling:
Land og Miljø
Sagsbehandler:
Erik Rasmussen/jmsa
Dir. 55 36 24 86
erra@vordingborg.dk

16 JAN. 2015

Trafikministeriet
Frederikholms Kanal 27 F
1220 København K.

Att.: Dorthe Gravgaard

Tilsendt: trm@trm.dk og vd@vd.dk

Høringssvar til lovforslag til anlægslov for Femern bælt og supplerende VVM redegørelser for banestrækningen Ringsted – Femern.

Kære Dorthe Gravgaard, Trafikministeriet

Vi har modtaget Trafikministeriets forslag til lov om anlæg af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, samt tillæg til miljøredegørelse for Ringsted – Femern banen og ser med glæde, at der er fremdrift i projektet.

Vordingborg Kommune er positiv overfor at jernbanestrækningen mellem Holeby og Vordingborg gøres dobbeltsporet og elektrificeres.

Vi ser også positivt på, at opgraderingen af jernbanen betyder, at rejsetiden mellem Vordingborg og hovedstadsområdet forkortes. Den kortere rejsetid gør det nemmere for herboende pendlere at arbejde i de større byer og samtidig bo lokalt. For de herboende virksomheder kan den kortere rejsetid gøre det nemmere at tiltrække kvalificeret arbejdskraft.

Det er vores opfattelse, at en øget tilgængelighed til hovedstadsområdet og det Nordeuropæiske marked kan betyde bedre eksportmuligheder for de lokale erhvervsvirksomheder samt øget indtjening for det lokale turismeerhverv.

Vi ser det desuden positivt, at anlægsfasen kan betyde øget vækstmuligheder hos de lokale bygge- og anlægsvirksomheder samt for en lang række serviceerhverv.

I forbindelse med tillægget til miljøredegørelse for Ringsted-Femern Banen vil Vordingborg Kommune bemærke, at vurderingen af den forøgede støj i forbindelse med ændringen af hastigheden for persontog fra 120 km/t til 160 km/t gennem Vordingborg Station bør foretages på baggrund af årsdøgntrafikken, som er grundlaget for fastlæggelse af støjniveauet.

Vordingborg Kommune er meget bekymrede for de mange mennesker, der vil blive påvirket af en væsentlig støjbelastning, og opfordrer til at Banedanmark så vidt muligt arbejder på yderligere nedbringelse af støj og vibrationer både i boligen og på udendørs opholdsarealer (i haverne) ved opsætning af yderligere støjskærme og -volde gennem vores byer og mener, at støjskærme bør opsættes selv om de ikke helt lever op til kriteriet på > 8 SBT/km. Vordingborg Kommune vil særligt påpege behovet for støjskærm i den sydlige del af Lundby (øst for banen), gennem hele Klarskov by (vest for banen) og gennem Vordingborg, specielt i Sydhavnen, hvor en skole på vestsiden af jernbanen og hele bolig- og byudviklingsområdet samt kulturhus og kontorarbejdspladser øst for jernbanen bliver væsentligt støjbelastet.

Vordingborg Kommune er desuden bekymret for, at klagemuligheden for kommunens borgere i forbindelse med bl.a. miljøpåvirkninger bortfalder i forbindelse med anlægsloven. Vi vil desuden opfordre til, at der fastlægges klare skel mellem hvilke emner og arealer som administreres efter anlægsloven, og hvilke der administreres efter den øvrige lovgivning.

Vordingborg Kommune har i den foregående periode haft et godt samarbejde med Banedanmark og håber fortsat, at blive inddraget i den videre planlægning og udførelse af projektet.

Vordingborg Kommunes Udvalg for Teknik og Miljø har den 14. januar 2015 behandlet høringen og høringssvaret indeholder ikke yderligere bemærkninger end det tidligere fremsendte høringssvar af 5. januar 2015. Vordingborg Kommune ønsker ikke at behandle høringen yderligere.

Venlig hilsen

Thomas Christfort
Formand for Teknik- og Miljøudvalget

Jan Michelsen
Udviklingsdirektør

Til: trm@TRM.dk (Mail TRM)
Cc: fmn-myn@mil.dk (FMN-MYN-FORSVARSMINISTERIET), ALU@fmn.dk (FMN-ALU Lundgaard, Anne), VFK-LE202@mil.dk (VFK-LE202 Andersen, Jannik Taanum), VFK-M-CHMSP3@mil.dk (VFK-M-CHMSP3 Hansen, Per Ertløv), VFK-CHOPS@mil.dk (VFK-CHOPS Boysen, Peter Harling), VFK-CHOPS4@mil.dk (VFK-CHOPS4 Jørgensen, Anders Beck), VFK-OPS409@mil.dk (VFK-OPS409 Jeppesen, Thomas Bo)
Fra: VFK-OPS408 Larsen, Jens Heine Grauen (VFK-OPS408@mil.dk)
Titel: Værnsfælles Forsvarskommando høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om anlæg af en fast forbindelse over Femarn Bælt. [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION]
Sendt: 15-12-2014 11:16:44

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Værnsfælles Forsvarskommando sags nr. 2014/014822

Til
Transportministeriet

Eft.:
Forsvarsministeriet
Marinestaben

Ref.:
TRM 2012-109 af 28. november 2014 - (Intern høring)

Emne:
Værnsfælles Forsvarskommando høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om anlæg af en fast forbindelse over Femarn Bælt

Indledning:
Værnsfælles Forsvarskommando er af Forsvarsministeriet blevet anmodet om at udarbejde og fremsende hørinssvar vedr. udkast til forslag til lov om anlæg af en fast forbindelse over Femarn Bælt.

Værnsfælles Forsvarskommando har inddraget Marinestaben (tidl. Søværnets Operative Kommando) i høringen.

Høringssvar:
Værnsfælles Forsvarskommando har ingen bemærkninger til lovforslaget.

Værnsfælles Forsvarskommando kontaktperson
Er undertegnede

Med venlig hilsen

Jens Heine Grauen Larsen
orlogskaptajn
Sagsbehandler Arktis og Maritime opgaver
Planlægnings- og Stabiliseringsafdelingen

Værnsfælles Forsvarskommando
Danneskiold-Samsøes Allé 1
DK-1434 København K

Tlf.: +45 4567 4567
Tlf. direkte: +45 4567 3234
Mobil: +45 5087 7176
FIIN: vfk-ops408
E-mail: vfk-ops408@mil.dk

www.forsvaret.dk

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Vi goer opmaerksom paa, at denne e-mail kan indeholde information, der kun er beregnet for modtageren. Hvis du ved en fejltagelse har modtaget e-mailen, maa du ikke anvende indholdet i nogen sammenhaeng og vi beder dig venligst informere afsender om fejlen ved at bruge besvar-funktionen. Samtidig beder vi dig slette alle kopier af e-mailen i dit system uden at videresende eller kopiere den. Selvom e-mailen og enhvert vedhaeftet fil efter vores overbevisning er fri for virus og andre fejl, som kan paavirke computeren eller it-systemet, hvori den modtages og laeses, aabnes den paa modtagerens eget ansvar. Vi paatager os ikke noget ansvar for tab eller skade, som er opstaaet i forbindelse med at modtage eller aabne e-mailen. Hvis du har problemer med at aabne vedhaeftede filer, kan du finde information paa dette link http://forsvaret.dk/FKIT/Pages/winmail.aspx .

Please note that this message may contain confidential information. If you have received this message by mistake, please inform the sender of the mistake by sending a reply, and then delete the message from your system without making, distributing or retaining any copies of it. Although we believe that the message and any attachments are free from viruses and other errors that might affect the computer or IT system where it is received and read, the recipient opens the message at his or her own risk. We assume no responsibility for any loss or damage arising from the receipt or use of this message. If you are having trouble opening attached files, you can get further information via this link http://forsvaret.dk/FKIT/Pages/winmail.aspx