

NOTAT

Dato 28. november 2013  
J. nr. 2013-2313

## **Referat af borgermøde i forbindelse med den offentlige høring af VVM-redegørelsen for en fast forbindelse over Femern Bælt**

### ***Dato og sted:***

Torsdag den 29. august 2013 i Lalandia, Rødby.

### ***Program:***

- 1) Velkomst v/ kontorchef Carsten V. Madsen, Transportministeriet
- 2) Præsentation af projektet og anlægsarbejdet v/ projektchef Rasmus Warborg Larsen, Femern A/S
- 3) Præsentation af projektets miljøpåvirkninger v/ projektdirektør Claus Dynesen, Femern A/S
- 4) Pause med informationsstandene
- 5) Spørgerunde til panel m. teknisk direktør Steen Lykke og projektdirektør Claus Dynesen

### **Ad 1) Velkomst**

Kontorchef i Transportministeriet, Carsten V. Madsen bød velkommen til de fremmødte borgere. Han præsenterede baggrunden for VVM-høringen samt gav praktiske informationer om høringen.

### **Ad 2) Præsentation af projektet og anlægsarbejdet**

Projektchef i Femern A/S, Rasmus Warborg Larsen redegjorde for det færdige anlæg samt anlægsarbejdet. Præsentationen kan ses på [www.femern.dk](http://www.femern.dk).

### **Ad 3) Præsentation af projektets miljøpåvirkninger**

Projektdirektør i Femern A/S, Claus Dynesen redegjorde for de gennemførte miljøundersøgelser, projektets potentielle miljøpåvirkninger samt den videre proces. Præsentationen kan ses på [www.femern.dk](http://www.femern.dk).



#### **Ad 4) Pause med informationsstande**

I pausen var der mulighed for at orientere sig nærmere ved fire informationsstande, hvor repræsentanter fra Femern A/S og selskabets rådgivere stod klar til at besvare spørgsmål fra de enkelte deltagere i borgermødet.

Informationsstandene havde følgende temaer:

- 1) Sænketunnelen - den tekniske beskrivelse
- 2) Lolland - påvirkninger på mennesker
- 3) Miljømæssige og geotekniske undersøgelser og resultater
- 4) Femern A/S - organisation, anlægsøkonomi og tidsplan

#### **Ad 5) Spørgerunde**

Der var adgang for deltagerne på borgermødet til at stille spørgsmål til et panel bestående af projektdirektør Claus Dynesen (CDY) og teknisk direktør Steen Lykke (SLY), Femern A/S. Kommunikationsdirektør, Ajs Dam (AJS), Femern A/S var ordstyrer ved spørgerunden. AJS bad spørgerne præsentere sig og orienterede om, at spørgerunden blev optaget af hensyn til det efterfølgende referat.

AJS oplyste, at mødet relaterede sig til den igangværende VVM-høring, og at der som en ekstra service til de tyske tilhørere ville blive simultanoversat fra *dansk til tysk*.

##### **1. spørger, Svend Erik Hovmand (SEH) Femern Belt Development**

SEH henviste til de omfattende miljøundersøgelser og spurgte, om Femern A/S mere overordnet kunne sige, hvor man står rent miljømæssigt, og om offentligheden kan være tryk ved det.

CDY forklarede, at resultatet af de mange miljøundersøgelser og miljøvurderinger er, at der ikke er grund til stor bekymring for miljøet. CDY understregede, at alle de forudsætninger, betingelser og krav, der skal stilles, vil blive videreført i kontrakterne med entreprenørerne, der vil komme til at stå for de egentlige anlægsarbejder.

##### **2. spørger, Stig Rasmussen (SR), lokal**

SR efterspurgte en togstation på Lolland.



CDY svarede, at det helt formelt ikke er en del af VVM-høringen for kyst-kyst projektet, men derimod har været en del af den VVM-undersøgelse, som Bannedanmark har stået for. CDY tilkendegav, at budskabet var blevet hørt og noteret i denne høring, og at spørgsmålet om en togstation på Lolland må forventes at blive behandlet i forbindelse med anlægsloven for projektet.

### **3. spørger, Erhard Tonnesen (ET), lokal**

ET spurgte, hvorvidt planerne for det nye landområde ligger helt fast, eller om man kunne komme med alternative forslag til udformningen. ET spurgte til risikoen for tang i den indre lagune/soppestranden. ET efterspurgte desuden en visualisering af det nye landområde set fra havsiden.

CDY svarede, at det fremlagte forslag er et dispositionsforslag, som sikrer, at de opgravede materialer håndteres. Samtidig indarbejdes de elementer, som Femern A/S mener, er vigtige af rekreative og naturmæssige hensyn. CDY understregede, at formålet med en høring ligeledes er, at offentligheden får mulighed for at komme med gode forslag og idéer, som vil blive behandlet i høringen og besvaret i et høringsnotat. Den endelige stillingtagen til projektets udformning finder sted i forbindelse med vedtagelsen af projektets anlægslov.

CDY forklarede, at selskabet har foretaget en række beregninger og vurderinger af risikoen for tang i soppestranden. Det ligger i planlægningen, at strandene vil blive udformet på en måde, så man så vidt muligt undgår det.

Visualisering set fra havsiden fremgår i visualiseringsbilaget til VVM-redegørelsen.

### **4. spørger, Mark Bergstein (MB), Scandlines**

MB meddelte, at Scandlines fortsætter sin sejlads også efter en fast forbindelse over Femern Bælt. Scandlines er derfor skuffet over linjeføringen for den faste forbindelse og opfatter den som en markant nedgradering af adgangsforholdene til den eksisterende færgehavn.

CDY svarede, at på baggrund af de foreliggende trafikvurderinger vil de tilslutningsanlæg, der er indeholdt i projektet og dermed den adgang, der vil være til færgehavnen, være tilstrækkelig til at afvikle trafikken på en hensigtsmæssig måde.

### **5. spørger, Jens Hein Bonde (JHB), Marielyst**

JHB spurgte til et forslag om anvendelse af det opgravede havbundsmateriale til etablering af en Marie-ø ud for Marielyst. Et forslag der er blevet fremlagt af Guldborgsund Kommune i den supplerende idéfase (3. - 31. oktober 2011). JHB spurgte, om Femern A/S har gennemført en teknisk, økonomisk og miljømæs-



sig vurdering af projektforslaget om etablering af en Marie-ø, og om det i bekræftende fald ville være muligt at få en kopi af en sådan vurdering.

Side 4/8

CDY svarede, at Femern A/S arbejder ud fra den præmis, at Femern Bælt-forbindelsen skal etableres inden for det anlægsområde, der er blevet udpeget i forbindelse med de forberedende undersøgelser (feasibilitystudierne). Femern A/S har derfor ikke foretaget en detaljeret vurdering af de tekniske og økonomiske muligheder eller de miljømæssige konsekvenser for etableringen af en Marie-ø. Femern A/S har foretaget en overordnet planlægningsmæssig vurdering af konsekvenserne ved at bevæge sig ud i et nyt marint område og foretage flere miljømæssige undersøgelser ud for Falsters østkyst. Femern A/S vurderer, at en Marie-ø vil tilføre en betydelig større kompleksitet til projektet.

Det gælder naturligvis, at hvis spørgsmålet om en Marie-ø fremkommer som et skriftligt høringssvar i forbindelse med nærværende høring, vil Femern A/S endnu en gang forholde sig hertil.

#### **6. spørger, Silvia Zanella (SZ), Kreis Ost Holstein (*stillet på tysk*)**

SZ spurgte, om Femern A/S i tidsplanen har taget højde for, at man i Tyskland kan klage og indbringe projektet for en domstol.

CDY svarede, at der i den tidsplan selskabet arbejder efter ikke er forudsat klager, der har opsættende virkning og som derved påvirker fremdriften i projektet. Selskabet er imidlertid bekendt med, at der findes klagemuligheder i både Danmark og Tyskland. Derfor indgår det naturligvis også i Femern A/S' overvejelser hvordan projektet kan tilrettelægges på den bedst mulige måde, så klagesager derved undgås.

#### **7. spørger, Boye Winther (BW), Nakskov**

BW spurgte til vandgennemstrømningen i Østersøen. BW ville høre om endnu en fast forbindelse i Østersøen betyder, at der skal laves kompensationsgravninger eller om den nuværende vandgennemstrømning er tilstrækkelig.

CDY svarede, at i modsætning til Øresunds- og Storebæltsprojektet består Femern Bælt-projektet alene af et tunnelanlæg, som ligger nedgravet under den eksisterende havbund. Derfor har projektet som udgangspunkt ingen indflydelse på vandgennemstrømningen i Østersøen.

Der kan imidlertid være en lille påvirkning som følge af, at der etableres to undersøiske beskyttelsesrev på den del af tunnelen, der stikker op over havbunden tættest på land. Områderne ligger dog stort set i læ af det eksisterende moleanlæg, hvorfor indflydelsen på vandgennemstrømningen for dette projekt vil være meget lille.



#### **8. spørger, Burkhard Haas (BH), Grossenbrode (stillet på tysk)**

BH spurgte, om det er sikkert, at de to midlertidige havneanlæg, som bygges på begge sider af Femern Bælt, vil blive fjernet efter anlægsfasen. BH bad om at få helt klart svar på, om der står i kontrakterne med de entreprenører, der skal udføre arbejdet, at de skal retablere området.

SLY svarede, at det selskabet lægger til grund for planlægningen er, at tunnel-elementfabrikken fjernes igen og det samme gælder arbejdshavne. SLY bekræftede, at dette vil fremgå af kontrakterne med de entreprenører, der skal udføre arbejdet.

#### **9. spørger, Gunner Gradik (GG), Ringsted**

GG spurgte til, om man har beregninger på, hvor meget økonomien vil forringes for Storebæltsforbindelsen, når den faste forbindelse over Femern Bælt er etableret.

AJS svarede, at overflytning af trafik fra Storebæltsforbindelsen til denne forbindelse ikke er en del af VVM-høringen.

#### **10. spørger, Wolfgang Debuss (WD), Tyskland (stillet på tysk)**

WD spurgte, om Femern A/S har nogen indflydelse på eventuelle ændringer i planlægningen af de tyske jernbaneanlæg, som Deutsche Bahn er ansvarlig for. WD spurgte, hvad Femern A/S vil gøre, hvis det lykkes modstanderne af projektet at forhindre etableringen af de tyske jernbaneanlæg.

AJS svarede, at projektet bygger på en traktat mellem Danmark og Tyskland om at etablere en fast forbindelse over Femern Bælt. Det fremgår bl.a. af traktaten, at Tyskland er ansvarlig for at planlægge og gennemføre udbygningen af de tyske jernbaneanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen. Den danske stat herunder Femern A/S agter naturligvis at overholde traktaten, og det forudsættes, at de tyske partnere gør det samme. AJS understregede, at nærværende høring relaterer sig til Femern Bælt-forbindelsen.

#### **11. spørger, Kurt Henning Maden (KHM), Tyskland (stillet på tysk)**

KHM spurgte, om det opgravede havbundsmateriale fra tunnelrenden er forurennet. KHM spurgte yderligere, om det er muligt at reducere støjen i Femern Bælt således, at marsvinene ikke er nødt til at finde et andet sted at være i anlægsfasen.

CDY svarede, at undersøgelser viser, at havbundsmaterialet ikke er forurennet. CDY tilføjede, at man har foretaget grundige vurderinger af det opgravede ma-



teriale og desuden har sørget for at lave en projektering af de nye landområder, så dette materiale finder bedst mulig anvendelse.

CDY svarede, at antallet af operationer med lydniveauer så høje, at marsvinene vil bevæge sig væk fra støjilden vil være begrænset. Dernæst vil det kun være i nogle få kilometers afstand fra selve anlægsarbejdet, at lydniveauet vil være så højt, at marsvinene overhovedet vil blive påvirket. Derudover er marsvin meget mobile og bevæger sig i takt med skiftende årstider relativt langt væk fra Femern Bælt.

### **12. spørger, Dr. Klaus Knebelkamp (KK), Tyskland (*stillet på tysk*)**

KK spurgte, hvor meget man kan stole på den trafikprognose, der ligger til grund for projektet. KK ytrede, at der findes en estimeret professor i Tyskland, som har lavet beregninger der viser, at prognosen bør være en anden.

CDY svarede, at trafikprognosen er udarbejdet af det tyske og danske transportministerium i fællesskab under inddragelse af anerkendte trafikforskere. Trafikprognosen er samtidig forsigtig i en række forudsætninger.

### **13. spørger, Henrik Kerlen (HK), Tyskland (*stillet på tysk*)**

HK spurgte, om der skal laves en ny samfundsøkonomisk analyse af projektet. HK spurgte desuden, hvorfor der ikke foreligger en tysk oversættelse af den Espoo-rapport, der i øjeblikket er i høring. HK spurgte i den forbindelse, hvornår man i Tyskland får det fulde grundlag for at kunne vurdere de grænseoverskridende effekter.

CDY svarede, at der blev udarbejdet en samfundsøkonomisk analyse inden projektets vedtagelse, og at der i Danmark ikke er praksis for, at man løbende foretager sådanne analyser.

CDY svarede, at det fulde grundlag for at vurdere de grænseoverskridende effekter af projektet er fremsendt til Tyskland i form af en Espoo-rapport på engelsk inklusive et resumé af rapporten på tysk.

CDY understregede, at de danske myndigheder finder, at Espoo-konsultationen er i fuld overensstemmelse med Espoo-konventionen og EU-krav. Der er ingen krav om, at dokumenter der bruges i Espoo-konsultationen skal oversættes til nationale sprog.

Den fulde miljøvurdering af projektet vil foreligge i de dokumenter LBV-Lübeck og Femern A/S i øjeblikket forbereder til brug for den tyske godkendelsesproces (Planfeststellungsverfahren). Alle disse dokumenter vil, i henhold til lovgivningen, være på tysk.



#### **14. spørger, Henrik Kofoed (HK), Østofte, Maribo**

HK spurgte til vandforbruget i forbindelse med etableringen af den faste forbindelse. HK ville høre, om Femern A/S har taget højde for, at det vand, der skal anvendes, ikke er med til at sænke grundvandstrykket sådan, at havvandet trænger ind i nogle af borerne.

CDY understregede, at der er foretaget grundige undersøgelser vedrørende indvinding af grundvand netop for at kunne udelukke konsekvenser af denne slags. CDY henviste for flere detaljer herom til den baggrundsrapport fra Rambøll, der ligger til grund for vurderingen af de miljømæssige konsekvenser af vandindvinding. CDY tilbød desuden HK et møde med Femern A/S, såfremt HK måtte ønske dette.

#### **15. spørger, (NN), Tyskland (*stillet på tysk*)**

Spørgeren ville høre, om der bygges udstillingscentre i Danmark og Tyskland.

AJS svarede, at dette planlægges, men at det ligger udenfor VVM-høringen og derfor ikke skulle drøftes på dette møde. AJS tilbød at drøfte emnet med spørgeren efter mødet.

#### **16. spørger, Ole Westerholt (OW), Sydlolland**

OW spurgte, om Femern A/S som et alternativ til de nye landområder, kunne placere det opgravede havbundsmateriale på diget på Lolland som en stabil kystsikring.

CDY svarede, at Femern A/S allerede har undersøgt dette forslag, eftersom det også fremkom i en tidligere høringsfase. Det er imidlertid Femern A/S' opgave at etablere en fast forbindelse over Femern Bælt og ikke at lave kystsikring på Lolland som sådan. Men hvis det kunne lade sig gøre at stille en mindre del af havbundsmaterialet til rådighed på en økonomisk neutral måde, ville der ikke umiddelbart være noget til hinder for dette.

#### **17. spørger, Jacob Svane (JS), Dansk Industri**

JS spurgte dels, hvordan man har regnet på de dynamiske, erhvervmæssige effekter i forhold til de samfundsøkonomiske konsekvenser, der kan forekomme ved en fast forbindelse over Femern Bælt. Og dels, hvorvidt man har medregnet, at retableringen af miljøet kan gå hurtigere end modellerne forudsiger, som ved Storebælts- og Øresundsforbindelsen.

AJS svarede, at Femern A/S ikke har udarbejdet detaljerede analyser af, hvordan dansk erhvervsliv forandrer sig og forbedrer sig, når der bliver nye trafikale



muligheder. Til gengæld er projektets direkte afledte beskæftigelseseffekter blevet vurderet. Der kan læses mere herom på [www.femern.dk](http://www.femern.dk).

Side 8/8

CDY svarede, at de modeller, som er blevet anvendt ved kyst-kyst-projektet i miljøvurderingerne, er videreudviklinger af modeller anvendt på henholdsvis Storebælts- og Øresundsforbindelsen. Modellerne er videreudviklet på baggrund af større krav til miljøbeskyttelsesniveauet generelt i Europa, eftersom den teknologiske udvikling har gjort det muligt at anvende computermodeller mv., som kan lave mere detaljerede beregninger.

Dermed afsluttedes spørgerunden. AJS takkede for de mange spørgsmål og mindede de fremmødte om, at skriftlige høringssvar skal sendes til Transportministeriet inden høringsfristen den 20. september 2013.