

Maj 2011

Danske høringssvar

Forslag til miljøundersøgelelsesprogram for den faste forbindelse over Femern Bælt (kyst-kyst)

Hermed Banedanmarks bemærkninger til den udsendte høring.

Banedanmark har modtaget rapporten "VVM Scopingrapport, Femern A/S, Juni 2010" i høring. Rapporten indeholder en dybdegående og udførlig beskrivelse af de mulige miljøpåvirkninger, metoder for undersøgelserne samt de planlagte konsekvensvurderinger for de projektrelaterede undersøgelsesområder.

Vi har på denne baggrund noteret os omfanget af undersøgelser både i forhold til miljøfaktorer og i det projektrelaterede undersøgelsesområder på Lolland. Hertil kan bemærkes, at undersøgelserne af de danske jernbanelandanlæg er tilpasset undersøgelserne i relation til kyst-kyst forbindelsen samt til grænsefladen mellem de to projekter.

Mvh

Kirsten

Kirsten Hestbæk Berthelsen

Banedanmark
Direktionssekretariatet
Amerika Plads 15
2100 København Ø
T: +45 8234 2022 | M: +45 4063 2427
khkb@bane.dk <<mailto:ktb@bane.dk>>
www.banedanmark.dk <<http://www.banedanmark.dk/>>

----- Oprindelig meddelelse -----

Fra: Ann Patricia Sparre Conrad

Sendt: 03-09-2010 11:32:53

Til: Transportministeriet; TRM Natascha Krogager Carlsson, Center for Veje og Broer

Til Transportministeriet

BRS sagsnr. 2010/017825

I tilslutning til Transportministeriets vedhæftede e-post vedrørende høring om miljøundersøgelserprogram for den faste forbindelse over Femern Bælt kan det oplyses, at Beredskabsstyrelsen ikke har bemærkninger til det modtagne høringsmateriale.

Med venlig hilsen

Ann Patricia Sparre Conrad
Specialkonsulent
Beredskabsstyrelsen
Direktionssekretariatet

Telefon: (+45) 4590 6000

Direkte: (+45) 4590 6118

Mobil: (+45) 4131 4520

www.brs.dk <<http://www.brs.dk/>>

----- Oprindelig meddelelse -----

Fra: Birgitte Schmidt Berthelsen

Sendt: 20-08-2010 11:42:39

Til: Transportministeriet; TRM Natascha Krogager Carlsson, Center for Veje og Broer

Kære Natascha

Beskæftigelsesministeriet har ingen forslag til ændringer i undersøgelsesprogrammet for projektets indvirken på ydre miljøforhold. Arbejdstilsynet vil dog gøre opmærksom på, at det også kunne være relevant i en tidlig fase, at lave en arbejdsmiljøvurdering af projektet med henblik på valg af detaljløsninger, tidsplaner, krav til de projekterende og entreprenørerne mv.

Arbejdstilsynet vil derfor allerede nu henlede opmærksomheden på erfaringerne med bygherreinvolvering, som er gjort på Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen og Metroen i København. Erfaringer der viser, at antallet af arbejdsulykker samt et generelt sikkert og sundt arbejdsmiljø i høj grad kan påvirkes gennem en aktiv bygherreindsats på arbejdsmiljøområdet, hvor særligt indsatsen på Øresundsforbindelsen skal fremhæves.

I den forbindelse vil Arbejdstilsynet gøre opmærksom på, en nylig publiceret doktorafhandling om ulykkesforebyggelse på store byggeprojekter af Søren Spangenberg fra det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø (NFA). Doktorafhandlingens analyser tager udgangspunkt i ovennævnte bygge- og anlægsprojekter og foreslår en ny model til forebyggelse af arbejdsulykker.

Søren Spangenberg peger i sin konklusion og anbefalinger bl.a. på følgende:

* Sæt fokus på forebyggelse af ulykker allerede i projekteringen. Mange arbejdsulykker på bygge- og anlægsprojekter sker som følge af beslutninger taget i projekteringsfasen, hvor blandt andet de fysiske og organisatoriske rammer fastlægges.

* Anlæg et bredere perspektiv på sikkerhed og sundhed ved store bygge- og anlægsprojekter og fokusér på de skader der sker som følge af tunge løft, ubekvemme arbejdsstillinger og mangel på restitution. Disse skader sker bl.a. på grund af de lange arbejdsdage på de store projekter og er årsag til større sygelighed, førtidspensionering og dødelighed.

* Bygherren kan bruge den foreslåede nye model til forebyggelse af ulykker. Med modellen kan der skabes et samlet overblik over de forebyggende foranstaltninger, der vil blive gennemført i alle bygge- og anlægsprojektets faser.

* Inddrag de beskæftigede i forebyggelse af ulykker gennem styrkelse af sikkerhedsorganisationens rolle.

* Styrk de almindeligt kendte foranstaltninger til forebyggelse af ulykker. Supplér med tiltag der kan påvirke de sociale normer og arbejdspladsens kultur, herunder i de enkelte virksomheder på byggepladsen.

Afslutningsvis vil Arbejdstilsynet gøre opmærksom på de nye bygherrekrav i Arbejdstilsynets bekendtgørelse om bygherrens pligter, herunder særligt kravet om, at bygherren skal udpege en koordinator for projekteringen. Bygherren skal sørge for, at koordinatoren koordinerer under projektering, undersøgelse og udarbejdelse af byggeprojektet på en sådan måde, at der tages hensyn til de generelle forebyggelsesprincipper. Der skal navnlig gøres opmærksom på planlægning af de forskellige arbejder eller arbejdsfaser, der skal udføres efter hinanden og i forbindelse med vurdering af den periode der skal afsættes til de forskellige arbejder eller arbejdsfaser, samt udarbejde en Plan for sikkerhed og sundhed.

Arbejdstilsynet vil følge projektets udvikling og føre tilsyn med arbejdsmiljøet i byggefasen. Kontakt kan ske til tilsynschef Jens Skovgaard Lauritsen på mail jsl@at.dk og telefonisk på 72 20 89 67.

I forbindelse med det ministerielle samarbejde omkring den faste forbindelse over Femern Bælt kan der ske henvendelse til kontorchef Sonja Ploug Jensen på mail spj@at.dk og telefonisk på 72 20 93 04.

Links til relevante bekendtgørelser fra Arbejdstilsynet og til den nævnte doktorafhandling:

* <http://www.at.dk/REGLER/Bekendtgorelser/B/Bygherrens-pligter-1416.aspx?sc lang=da>

* <http://www.at.dk/REGLER/Bekendtgorelser/P/SAM-Projekterendes-pligter-574.aspx?sc lang=da>

* <http://www.arbejdsmiljoforskning.dk/upload/rapporter/largeconstruction%20projects%20and%20injury%20prevention%20-%20doctoral%20dissertation%202010.pdf>

Med venlig hilsen
Birgitte Schmidt Berthelsen
Fuldmægtig

Ledelsessekretariatet

Tlf: 7220 5046
Mail: bsb@bm.dk

Beskæftigelsesministeriet
Ved Stranden 8 - 1061 København K
Tlf.: +45 7220 5000
Fax: +45 3314 3108
Sikker e-mail: bm@bm.dk
Hjemmeside: www.bm.dk

Fra: DSB

Sendt: 03-09-2010 14:04:42

Til: Transportministeriet; TRM Natascha Krogager Carlsson, Center for Veje og Broer

Hej Natascha

DSB har ingen kommentarer til høringen vedr. Femern Bælt.

Med Venlig Hilsen

Rune Jon Jensen

Direktionsassistent

24 68 67 76

----- Oprindelig meddelelse -----

Fra: Kathrine Sylvester Hansen

Sendt: 06-07-2010 11:43:03

Til: TRM Natascha Krogager Carlsson, Center for Veje og Broer

Kære Natascha Krogager Carlsson

Tak for jeres henvendelse.

IT- og Telestyrelsen har dog ingen kommentarer til fremsendte høring af miljøundersøgelserprogram for den faste forbindelse over Femern Bælt.

Med venlig hilsen

Kathrine Sylvester Hansen

Kathrine Sylvester Hansen

Ledelses- og Kommunikationssekretariatet Afdelingen for Strategi og

Koordinering Direkte telefon +45 3545 0265 E-mail kasyh@itst.dk

<<mailto:kasyh@itst.dk>>

Ministeriet for Videnskab,

Teknologi og Udvikling

IT- og Telestyrelsen

Holsteinsgade 63

DK-2100 København Ø

Telefon +45 35 45 01 24

Fax +45 35 45 00 19

E-mail itst@itst.dk <<mailto:itst@itst.dk>> www.itst.dk <<http://www.itst.dk/>>

----- Oprindelig meddelelse -----

Fra: Torben Malm

Sendt: 22-06-2010 13:28:53

Til: Transportministeriet; TRM Natascha Krogager Carlsson, Center for Veje og Broer

KUAS 2008-7.26.02-0009

Vedrørende udkast til miljøundersøgelserprogram fremsendt den 21. juni 2010

Til Trafikministeriet

For så vidt gælder søterritoriet har Kulturarvsstyrelsen ingen bemærkninger i forhold til det forelagt miljøundersøgelserprogram.

MVH

Torben Malm

konsulent

----- Oprindelig meddelelse -----

Fra: Kystdirektoratet

Sendt: 01-09-2010 10:56:45

Til: Transportministeriet; TRM Natascha Krogager Carlsson, Center for Veje og Broer

Kystdirektoratet har fra Transportministeriet modtaget "Miljøundersøgelsesprogram" for den kommende faste forbindelse over Femern Bælt (kyst til kyst), som er i høring indtil den 6. september 2010.

Miljøundersøgelsesprogrammet har været forelagt vores kysttekniske afdeling for en vurdering af de kysttekniske forhold. Dette har ikke givet anledning til bemærkninger.

Kystdirektoratet har ikke yderligere bemærkninger til det forelagte.

Med venlig hilsen

Laura Storm Henriksen

AC-fuldmægtig

Direkte tlf. 99 63 63 39

[Lsh@kyst.dk](mailto:lsh@kyst.dk) <<mailto:lsh@kyst.dk>>

<cid:image001.gif@01CA8EA5.781B3F00> <<http://www.kyst.dk/>>

----- Oprindelig meddelelse -----

Fra: Morten Siersbæk (BLST)

Sendt: 13-08-2010 14:49:25

Til: Transportministeriet; TRM Natascha Krogager Carlsson, Center for Veje og Broer

Hej Natascha,

For en god ordens skyld sender jeg hermed Miljøministeriets høringssvar, i forbindelse med høringen af miljøundersøgelserprogrammet for den kommende faste forbindelse over Femern Bælt (kyst-til-kyst anlægget).

Udover en generel henvisning til de bemærkninger vi tidligere er fremkommet med under udarbejdelsen af høringsudgaven af miljøundersøgelserprogrammet, har vi ingen bemærkninger til det fremsendte miljøundersøgelserprogram.

Med venlig hilsen / best regards

Morten Siersbæk

Jurist

Natur

Dir. tlf. (+45) 7254 4818

mosie@blst.dk

Miljøministeriet / Ministry of the Environment

By- og Landskabsstyrelsen / Agency for Spatial and Environmental Planning

Haraldsgade 53

DK- 2100 København Ø

Tlf.: (+45) 7254 4700

Fax:(+45) 3927 9899

www.blst.dk

Officielle e-mails bedes sendt til blst@blst.dk

P Please consider the environment before printing this e-mail

INDKOMMET

- 8 JULI 2010

TRANSPORTMINISTERIET
SAGSSTYRINGSENHEDEN



GULDBORGSUND

Transportministeriet
Att. Natascha Krogager Carlsson
Frederiksholm kanal 27F
1220 København K

Høring – Miljøundersøgelsesprogram Femern Bælt.

07-07-2010

Tak for det fremsendte høringsmateriale vedr. miljøundersøgelsesprogrammet for Femern Bælt.

Til orientering har Guldborgsund Kommune ingen bemærkninger til det fremsendte materiale.

Med venlig hilsen

Frederik Cordes
Teamleder, Landinspektør

GULDBORGSUND KOMMUNE

NATUR, MILJØ OG PLAN
PARKVEJ 37,
4800 NYKØBING F
TLF +45 5473 1000
FAX +45 5473 1020
EMAIL: NATUR-MILJOE@
GULDBORGSUND.DK
WWW.GULDBORGSUND.DK

DOKNR. 187440/10
SAGSNR. 10/28869
SAGSBEHANDLER:
Frederik Cordes
FC@GULDBORGSUND.DK
DIR +45 54732007

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

----- Oprindelig meddelelse -----

Fra: Preben Boock

Sendt: 06-09-2010 14:48:38

Til: Transportministeriet; TRM Natascha Krogager Carlsson, Center for Veje og Broer

Natascha Krogager Carlsson

Foreningen af Rådgivende Ingeniører, FRI, takker for muligheden for at give hørings svar på miljøundersøgel sesprogram for den faste forbindelse over Femern Bælt

FRI har forhørt sig hos medlemsvirksomhederne, og der er ikke kommet kommentarer til det fremsendte materiale

Venlig hilsen

Preben Boock

chefkonsulent

Direkte 35 25 37 46

Mobil 20 49 12 43

pb@frinet.dk <<mailto:cja@teknig.dk>>

Sundkrogskaj 20

Postboks 2604
2100 København Ø

Telefon 35 25 37 37
Fax 35 25 37 38

www.frinet.dk <<http://www.teknig.dk/>>

[cid:image001.gif@01CB1832.8C02B450cid:710274514@28102008-115E](#)

Transportministeriet,
Frederiksholms Kanal 27F,
1220 København K

30. august 2010
J.nr.
Ref.

Side 1/2

VEDR. MILJØUNDERSØGELSESPROGRAM FOR DEN FASTE FORBINDELSE OVER FEMERN BÆLT

Transportministeriet udsendte den 21. juni 2010 høring vedrørende miljøundersøgelingsprogram for den faste forbindelse over Femern Bælt. Energistyrelsen har følgende bemærkninger til høringen.

Energistyrelsen understøtter, at Femern A/S vil foretage beregninger og vurderinger af de mulige lævirkninger for nærliggende vindmøller. Energistyrelsen vil se frem til en orientering vedr. disse analyser.

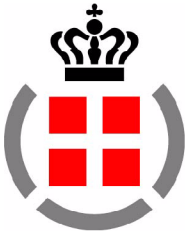
Energistyrelsen anmoder desuden om, at miljøundersøgelserne i den udstrækning dette giver mening bliver udarbejdet efter de metoder, der er udviklet og anvendt i forbindelse med undersøgelser for miljødemonstrationsprogrammet for storskala havmølleparker, samt VVM-undersøgelser og øvrig miljøovervågning for havmøllerne i Rødsand området. Disse metoder er anerkendte og velafprøvede, og kompatibiliteten af data er af stor vigtighed for den kumulative vurdering af forholdene i området. Dette vil bl.a. være af stor vigtighed i forhold til den fremtidige udbygning med havmøller. Oplysninger om disse undersøgelser kan findes på Energistyrelsens hjemmeside: <http://www.ens.dk/da-DK/UndergrundOgForsyning/VedvarendeEnergi/Vindkraft/Havvindmoeller/Miljoepaavirkninger/Sider/Forside.aspx>

I forhold til drivhusgasemissioner vil det være nyttigt hvis VVM'en også kunne (skønsmæssigt) indikere, hvor stor en del af effekterne på drivhusgasemissionerne der kan forventes at være danske emissioner og være kvote hhv. ikke-kvoteomfattede emissioner (jf. DK's forpligtelser under EU's klima- og energipakke og FN-klimakonventionen).

Ydermere bemærkes, at der på side 137 i scopingrapporten henvises til bekendtgørelse nr. 884 af 21. september 2000 om miljømæssig vurdering (VVM) af projekter til indvinding af kulbrinter og til etablering af rørledninger på dansk søterritorium og kontinentalsokkelområde. Denne bekendtgørelse gælder imidlertid ikke længere, hvorfor der i stedet skal henvises til bekendtgørelse nr. 359 af 25. marts 2010 om VVM, konsekvensvurdering vedrørende interna-

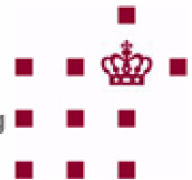
tionale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter ved projekter om kulbrinteindvinding, rørledninger, m.v. på søterritoriet og kontinentalsoklen.

Med venlig hilsen
Michelle Gullander



VC'S 00' 0

FBE | Forsvarets Bygnings- og
Etablisementstjeneste



FBE-FEJ

U

08.02.05

2010/004560 - 135522

07-09-2010

(Bedes anført ved henvendelser)

Transportministeriet
Att. Natascha Krogager Carlsson
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
trm@trm.dk
nkc@trm.dk

Eft.
Forsvarsministeriet, Att. fmn-mkr
Forsvarskommandoen, Att. fko-pla207
Farvandsvæsnet, Att. frv-fss

Emne:
Miljøundersøgelse af Femern forbindelsen

Ref:
Transportministeriets notat om miljøundersøgellesprogram for den kommende fast forbindelse over Femern Bælt

1. Forsvarets Bygnings- og Etablisementstjeneste (FBE) har modtaget den ved ref. anførte skrivelse.
2. FBE kan oplyse, at myndighederne henhørende under forsvarsministeriet har følgende bemærkninger:
3. Farvandsvæsnet (FRV) bemærker, at der ifølge de oplysninger FRV har til rådighed, ikke er truffet valg om, at der ved anvendelse af en skåtagsbro skal etableres en 2 gange 700 meters gennemsejlingsbredde med et mellemliggende brofag til adskillelse af skibstrafikken, som anført i rapportens punkt. 2.2.1. Ifølge FRV oplysninger, arbejdes der også med andre løsningsmodeller, med eller uden et "adskillelsesfag".
4. FRV bemærker, at der ifølge FRV oplysninger, ikke vil være behov for den i rapportens

Postadresse:
Arsenalvej 55
9800 Hjørring

CVR: 16 28 71 80

EAN: 5798000201286

Telefon
+45 99 24 11 11

Telefax
33 32 10 29

E-mail
fbe@mil.dk

Internet
www.forsvaret.dk/fbe

punkt 2.2.2 angivne ventilationsø i Femern Bælt.

5. Spørgsmål i forbindelse med ovenstående kan rettes til sagsbehandler Rikke Dirren på telefon 9924 1514 eller e-mail fbe-fej13@mil.dk

Med venlig hilsen

JAN BOLL JESPERSEN
kontorchef
Fg. Chef for Forvaltningsdivisionen

Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri

Departementet



Transportministeriet
Att. Natascha Krogager Carlsson
e.mail: trm@trm.dk; nkc@trm.dk

Den 2. september 2010
Sagsnr.: 6329
Dok.nr.: 131486
Ref.: 2AFD2KT/OJO
Tlf.: 33923535
E-mail: ojo@fvm.dk

Med henvisning til e-mail af 21. juni 2010 med høringsbrev og bilag om miljøundersøgelsesprogram for den kommende faste forbindelse over Femern Bælt (kyst-til-kyst), vedlægges notat af 25. august 2010 fra DTU-Aqua om miljøundersøgelsesprogrammet, hvortil der henvises.

Med venlig hilsen

Odma Johannesen

NOTAT

Til Fødevareministeriet
cc.: Odma Johannesen og Esben Sverdrup-Jensen

Vedr. Miljøundersøgelsesprogram for den faste forbindelse over Femern
Bælt

Fra DTU Aqua – Sektionen for Myndighedsbetjening

25. august 2010

J.nr: 10/08583

MYND/Rn+Fwk

Bemærkninger fra DTU Aqua til Scoping Rapporten i forbindelse med høring om miljøundersøgelsesprogrammet for etablering af den faste forbindelse over Femern Bælt (på engelsk)

Section 3.4.3, first sentence: bottom fauna depends not only on depth, substrate and salinity, but also on the oxygen concentration in bottom water layers, especially but not only in the central Baltic. Similarly oxygen conditions and consumption rates in the western Baltic will impact on oxygen concentration in central deep Baltic Basins impacting on recruitment of cod (addressed in section 7.4.4). Consequently, hydrodynamic models and measuring campaigns (both detailed in section 7.3.2) should include oxygen concentration (as mentioned also in section 7.3.3).

Section 3.4.4, last paragraph: cod in the central Baltic (the eastern Baltic cod stock) is recovering and thus, the classification of HELCOM as “truende arter eller arter i tilbagegang” does not correspond to the advice on stock status and fishing mortality as given by ICES in 2009 and 2010.

Section 7.4.4, in general the description of the temporal coverage of the fish and fisheries investigations to be performed is not sufficient to evaluate whether the environmental impact assessment investigations are adequately covering. Especially, information on the seasonal coverage is lacking to evaluate whether the likely seasonal and inter-annual variations in fish distribution patterns, densities, abundances and migration patterns can be addressed or not. These remarks concerning description of the periodical coverage is general for the descriptions involving pelagic fish (including herring), eel, fish habitats and fish communities (including demersal fish), fish eggs and larvae, etc. under section 7.4.4.

Page 100, last bullet point should also consider indirect effects of changes in the plankton community on cod recruitment.

The fishing gears (e.g. types of trawls, nets, etc.?) and the hydro-acoustic equipment (split beam/single beam, sound frequencies, etc.?) to be used in the environmental impact assessment investigations mentioned are not adequately described to evaluate whether the environmental impact assessment investigations are adequately performed according to state of the art methodology.

Section 7.4.3, The above remark on the deficits in the description of seasonal coverage of the investigations in section 7.4.4 are also relevant, i.e. the periodical coverage is not adequately described and specified into necessary detail to evaluate whether possible seasonal and inter-annual variation in bottom fauna and flora can be covered or not.

The references to literature used repeatedly (i.e. Bundgaard et al. 2008, Riber and Raschke 1999, Riber et al. 1999) cannot be found in the reference list in section 10. Therefore, it is difficult to evaluate and assess whether the pre-conditions assumed in relation to the environmental impact assessment investigations under section 7.4.4 and 7.4.3 are reasonable and correct.

Transportministeriet
Att.: Natascha Krogager Carlsson
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

3. september 2010

Dok. nr. 5892095
Sags id. 5867644

Lolland Kommune
Klima-, Miljø- og Teknikudv.
Jernbanegade 7
4930 Maribo

Lolland Kommunes høringssvar vedr. Transportministeriets miljøundersøgelserprogram for Femern Bælt kyst til kyst forbindelse

Postadr. :
Jernbanegade 7
4930 Maribo

Lolland Kommune har den 21. juni 2010 modtaget Transportministeriets høringsbrev vedrørende miljøundersøgelserprogrammet (scopingrapport) for den kommende faste forbindelse over Femern Bælt.

T: +45 54676767
F: +45 54676768

Det er Lolland Kommunes vurdering, at undersøgelserprogrammet er meget omfattende. Kommunen har dog enkelte bemærkninger til nogle af detaljerne i miljøundersøgelserprogrammet.

lolland@lolland.dk
www.lolland.dk

Det fremgår af afsnit 7.5 (side 106) at både Region Sjælland og Lolland Kommune foretager områdeklassificering af lettere forurenede byzoner. Det er ikke korrekt. Områdeklassificering foretages kun af Lolland Kommune.

Kontaktperson
LAKR

T 54-676413
lolland@lolland.dk

Det fremgår derimod ikke af afsnit 7.5, at der vil blive udarbejdet en materialebalance/et jordbudget herunder forurenede jordmængder for den jord som skal flyttes, fraføres, tilføres eller på anden måde indgå i anlægsarbejdet. Det er kommunens vurdering, at en sådan materialebalance er en forudsætning for at kunne vurdere de overordnede miljømæssige konsekvenser af etableringen af den faste forbindelse. Lolland Kommune vil derfor opfordre til, at der i forbindelse med udarbejdelsen af VVM redegørelsen udarbejdes en sådan materialebalance/jordbudget.

Med venlig hilsen



Gert Mortensen

Formand for Klima-,

Miljø- og Teknikudvalget



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Att.: Natascha Krogager Carlsson

4. oktober 2010

Vores reference:

Sag 201011035/3

Arkivkode 30.30.06

Center for Maritim Regulering

/cgj

Ref.: Transportministeriets mail af 21. juni 2010

Søfartsstyrelsens høringssvar af miljøundersøgelserprogram for den kommende faste forbindelse over Femern Bælt

Transportministeriet har fremsendt høring af miljøundersøgelserprogram for den faste forbindelse over Femern Bælt for eventuelle bemærkninger hertil. Det er telefonisk, og via mail, aftalt med Transportministeriet, at Søfartsstyrelsen har fået udsættelse med svarfristen til den 4. oktober 2010.

Det fremgår af sagen, at som grundlag for vurderingen af virkningerne på miljøet først gennemføres en scoping-proces, hvis formål er at fastlægge metoder, indhold og omfang af miljøundersøgelser og miljøvurderinger. I det foreliggende miljøundersøgelserprogram præsenterer Femern A/S sit forslag til miljøundersøgelser, som nu sendes i høring i Danmark, Tyskland og de øvrige lande i Østersøregionen.

Skibstrafik og miljøforhold

Erfaringerne har vist, at skibstrafik i tilfælde af ulykker kan have ganske væsentlig indflydelse på miljøet. Der har derfor gennem mange år været fokus på at sikre blandt andet miljøet ved at øge sikkerheden både på skibene samt i de farvande der besejles.

Femern Bælt er et af de mest trafikerede farvande omkring Danmark med passage af ca. 45.000 skibe på årsbasis; dette tal forventes at stige i fremtiden. Endvidere består en stigende del af skibstrafikken i dag af store lastede olietankskibe. Søfartsstyrelsen anser i den forbindelse, at den bedste løsning for at tilgodese sejladsikkerheden, og dermed også miljøet, vil være ved en fast forbindelse som en tunnelloøsning. Situationen med en kommende fast forbindelse vil dermed give den samme sikkerhed for sejladsen, og i den forbindelse miljøet, som for nuværende; dog undtaget selve konstruktionsfasen.

Såfremt løsningen for en fast forbindelse bliver en bro, vil dette påvirke skibstrafikken og dermed sejladsikkerheden. Når der indføres restriktioner for skibstrafikken i Femern Bælt med en broløsning, er det vigtigt, at sejladsikkerheden ikke kompromitteres, da et uheld vil kunne få conse-

SØFARTSSTYRELSEN

Vermundsgade 38 C

2100 København Ø

Tlf. 39 17 44 00

Fax 39 17 44 01

CVR-nr. 29 83 16 10

EAN-nr. 5798000023000

sfs@dma.dk

www.sofartsstyrelsen.dk

ØKONOMI- OG

ERHVERVS MINISTERIET

kvenser for mennesker, miljø og materiel. Ethvert realistisk risikoreducerende tiltag bør derfor tages i betragtning.

Forslag til miljøundersøgelserprogram i VVM scopingrapporten

I rapporten er det nævnt, at de tekniske løsninger for en fast forbindelse baseret på en bro- eller tunnelløsning, bygger på forundersøgelsen fra 1999.

For broløsningen¹ er der tale om en skråningsbro med tre fag og et spænd på 724 meter mellem centeret af hovedpylonerne. For tunnelløsningen² er der medtaget en kunstig ø i Femern Bælt for ventilation af tunnelen.

Sejlads³ og herved forstået skibstrafikken er kort beskrevet, dog uden at relaterer sig til sejladssikkerhed og de hermed miljømæssige sammenhænge.

Igangværende tekniske undersøgelser, herunder sejladssikkerhed

Der har gennem de sidste par år været arbejdet med en risikoanalyse for sejladssikkerheden ved en broløsning, og Søfartsstyrelsen har løbende fulgt dette arbejde. Styrelsen er i den forbindelse bekendt med, at de seneste tekniske undersøgelser for en fast forbindelse behandler en tunnelløsning uden en kunstig ø i Femern Bælt samt broløsninger med en spændvidde i gennemsejlingsfagene der er større end 724 meter. Disse tekniske løsninger bør indgå som grundlag for miljøundersøgelserne.

Miljøundersøgelser og miljøvurderinger

Det er Søfartsstyrelsens opfattelse, at undersøgelser og vurderinger af miljøet i indhold og omfang nødvendigvis må relaterer sig til sejladssikkerheden, og de forhold en skibulykke vil kunne påvirke miljøet med samt de risikoreducerende tiltag der bør implementeres.

Blandt de risikoreducerende tiltag anser Søfartsstyrelsen primært følgende løsninger af en fast forbindelse i prioriterede rækkefølge for driftsfasen;

- en tunnelløsning,

hvis en broløsning alternativt besluttes;

- størst mulig spændvidde af gennemsejlingsfagene,
- undersøgelser og vurderinger for nødvendigheden af to eller tre hovedfag, og;
- andre risikoreducerende tiltag.

¹ Rapportens afsnit 2.2.1

² Rapportens afsnit 2.2.2

³ Rapportens afsnit 3.1.4

Med venlig hilsen

Carsten G. Jensen
Specialkonsulent

Tlf. direkte +45 39 17 45 58

Fax direkte +45 39 17 44 19

E-post cgj@dma.dk

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

15. oktober 2010

Vores reference:

Sag 201011035

Arkivkode 30.30.06

Center for Maritim Regulering

/PS

Supplerende bemærkninger til høring vedrørende miljøundersøgelsesprogram for en kommende fast forbindelse ved Femern Bælt

Søfartsstyrelsen har ved brev dateret den 4. oktober 2010 afgivet et høringssvar vedrørende et udkast til miljøundersøgelsesprogram for en fast forbindelse over Femern Bælt. Styrelsen har imidlertid fundet behov for supplerende og præciserende bemærkninger hertil.

Søfartsstyrelsens høringssvar har alene til hensigt at give en generel sejladsteknisk vurdering af, hvilken påvirkning det kan få på skibstrafikken, hvis der vælges en tunnel eller en bro. Søfartsstyrelsen har ingen præferencer for, hvilken løsning der vælges, idet dette selvsagt kan afhænge af en række faktorer.

Som det fremgår af høringssvaret, vil en tunnelløsning ikke påvirke skibstrafikken og dermed sejladssikkerheden. Vælges en broforbindelse, vil skibstrafikken kunne blive påvirket. Her kan det spille en rolle, hvordan brofagene udformes og placeres.

Ved en broforbindelse må sejladssikkerheden vurderes i forhold til den valgte løsning. Hvordan sejladssikkerheden kan tilgodeses, vil bl.a. afhænge af den igangsatte risikoanalyse af de forskellige løsningsmodeller samt de risikoreducerende tiltag, man måtte finde behov for at tage, i lighed med hvad der er sket ved de andre faste forbindelser.

Resultatet af analysearbejdet bør naturligvis indgå i overvejelserne om, hvilken forbindelse der ønskes etableret.

Med venlig hilsen

Per Sønderstrup
Kontorchef

Tlf. direkte 39 17 45 32

Fax direkte 39 17 44 01

E-post ps@dma.dk

SØFARTSSTYRELSEN

Vermundsgade 38 C

2100 København Ø

Tlf. 39 17 44 00

Fax 39 17 44 01

sfs@dma.dk

www.sofartsstyrelsen.dk

CVR-nr. 29 83 16 10

EAN-nr. 5798000023000

ØKONOMI- OG ERHVERVSMINISTERIET

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Att. Natasha Krogager Carlsson

H. C. Andersens Boulevard 37
1553 København V
Tlf. +45 70 10 40 40
Fax +45 33 32 32 38

mail@dkfisk.dk
www.dkfisk.dk

Dato: 6. sept. 2010
Deres ref.:

Miljøundersøgelsesprogram for den kommende faste forbindelse over Femern Bælt (kyst-til-kyst)

Hermed fremsendes Danmarks Fiskeriforenings høringssvar på høringen om miljøundersøgelsesprogrammet for Femern bælt forbindelsen.

Farvandet Femern Bælt mellem Lolland og Femern bruges i dag meget aktivt af de danske erhvervsfiskere. Der drives i løbet af året en række forskellige fiskerier i bæltet, hvor vinterhalvåret er den vigtigste periode. Femern Bælt-projektet bliver gennemført med enten en sænketunnel eller en bro, og konstruktionen vil utvivlsomt påvirke fiskeriet og fiskesamfund i bæltet, uanset hvilken løsning der vælges.

Det fremgår af miljøundersøgelsesprogrammet, at der vil være brug for import af minimum 3-4,3 millioner m³ sand til projektet, afhængig af om det henholdsvis bliver en bro eller en sænketunnel, der skal bygges. Råstofindvindingen indgår ikke som en direkte del af projektet og er derfor heller ikke omfattet af VVM-undersøgelsen. Danmarks Fiskeriforening anser ikke vvm-redegørelsen for fyldestgørende hvis ikke indvindingen af sandet omfattes, da det må formodes, at sandet skal hentes i umiddelbar nærhed af projektet og derfor også vil have en miljøpåvirkning i forbindelse med anlægsarbejdet. Større sandområder er typisk vigtige habitater for fiskebestande, og fjernelse af sådanne habitater vil kunne påvirke hele fiskesamfundet i området. Det nævnes da også i VVM-rapporten, at "de lavvandede områder i Femern Bælt udgør vigtige opvækst- og fødesøgningsområder for en række økonomisk og økologisk vigtige arter"

Pelagiske arter som sild og brisling, der i perioder vandrer langt omkring især i forbindelse med deres gydning, vil potentielt kunne blive forstyrret især af støj og skyggeeffekter hvis der bygges en bro. Danmarks Fiskeriforening finder det vigtigt, at især disse forhold klarlægges, samt forholdene omkring påvirkningen af vandgennemstrømningen i bæltet belyses så godt som muligt.

Fiskebestandene går op og ned, og årlige variationer i udbredelsesområde forekommer fra år til år. Danmarks Fiskeriforening vil gerne påpege, at undersøgelser der kun strækker sig over et år er behæftet med store usikkerheder, hvilket kan forbedres betydeligt ved at monitere over en årrække. Miljøundersøgelsesprogrammet burde som minimum indeholde en monitoringsperiode på 3 år, når der er tale om så stort et anlægsbyggeri som Femern Bælt.

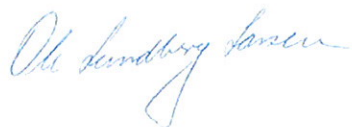
En monitoring af udbredelse, gydeområder og artsammensætning af fisk over kun et år er et øjebliksbillede og viser ikke sikkert nok, hvordan udbredelsen og sammensætningen ser ud de efterfølgende år.

Danmarks Fiskeriforening foreslår derfor, at tidsperioden udvides til minimum 3 år.

Afsluttende skal Danmarks Fiskeriforening understrege at der, ved udnyttelse af marineområder, ikke kan fraviges fra Fiskerilovens kapitel 15, § 76, der siger, "Der må ikke lægges hindringer i vejen for lovligt udøvet fiskeri", og § 78, stk. 1, "Der kan kun udstedes tilladelse til foranstaltninger eller indgreb, der kan få den i § 77, stk. 1 nævnte virkning, når der er taget endelig stilling til spørgsmålet om erstatning i forhold til de erhvervsfiskere, der normalt udøver erhvervsmæssigt fiskeri på stedet, og hvis indtjening vil blive berørt af foranstaltningen eller indgrebet".

Danmarks Fiskeriforening håber, at der vil blive lyttet til vores synspunkter, og at processen vil gå så nemt som muligt for alle parter, da Femern Bælt efter anlægsbyggeriet gerne skulle forblive et vigtigt fiskeriområde for de danske erhvervsfiskere.

Venlig hilsen



Kontorchef

6. september 2010

Transportministeriet
att. Natasha Carlsson
trm@trm.dk og nkc@trm.dk

Høringssvar fra Danmarks Naturfredningsforening (DN) til miljøundersøgelserprogram for den kommende faste forbindelse over Femern Bælt (kyst-til-kyst)

Overordnet finder DN, at det fremlagte miljøundersøgelserprogram for den kommende faste forbindelse over Femern Bælt er velgennemarbejdet og udførligt. Relevante natur- og miljøforhold vil blive undersøgt og DN har kun få konkrete bemærkninger.

Øget trafik og øget kvælstofbelastning

Der er en række næringsbelastningsforhold som miljøundersøgelserprogrammet tager højde for. Dertil skal DN bemærke, at det findes særligt vigtigt, at NO_x-belastningen fra trafikken belyses, idet dette potentielt vil øge kvælstofbelastningen af en del af Østersøen. Dette særligt hvis der bliver tale om en broforbindelse.

Afisning

Det bør belyses, hvordan en bro vil holdes isfri i vintermånederne. I Danmark anvender vi almindeligvis salt for at holde vejene isfri, men denne metode kan ikke anvendes på broer. Her anvendes fx kaliumformiat eller urea. Disse stoffer indeholder kvælstof som kan have betydning for Østersøens eutrofiering, særligt lokalt. Konsekvenser af forskellige afisningsmidler bør indgå i miljøundersøgelserprogrammet.

Bundforhold

Miljøundersøgelserprogrammet omfatter en grundig beskrivelse af de undersøgelser der er nødvendige for at forstå strømforholdene som er afgørende for havbundens former og dannelselse og det liv der er knyttet til dette. Dog finder DN det relevant at udtrykke bekymring over de ændringer i bundforholdene som anlægget vil betyde. Derfor henstilles der til, at der tages særligt hensyn til dette forhold i såvel undersøgelsesfasen som den efterfølgende anlægsfase.

Lys fra en bro

DN finder det slutteligt nødvendigt at belyse hvordan eller om den øgede mængde lys fra en bro vil påvirke omgivelserne.

Afslutningsvist skal det bemærkes, at DN fortsat vil have fokus på forbindelsens konsekvenser på natur og miljø. Herunder særligt, at der bliver foretaget rimelige afværgeforanstaltninger og, at der vil blive ydet kompensation for de indgreb på naturen der er uundgåelige.

Med venlig hilsen

Christina Lohfert Rolandsen
Plan- og naturmedarbejder
Danmarks Naturfredningsforening, sekretariatet



Transportministeriet

Frederiksholms Kanal 27F

1220 København K

Att. Natascha Krogager Carlsson nkc@trm.dk

Miljøundersøgelserprogram for kommende forbindelse over Femern Bælt

Dansk Cyklist Forbund skal henlede opmærksomheden på, at regeringens cykelstrategi fra maj 2007 (siderne 49-50) lægger op til, at der i større omfang tages hensyn til fremme af cykeltrafik, og at cykeltrafik derfor bør tænkes ind i planlægning af større anlægsprojekter.

Vi er af den opfattelse, at det bør være muligt at kunne cykle over den faste forbindelse, hvis der som forventet bliver en broløsning over Femern Bælt. Derfor opfordrer vi til, at man i forbindelse med undersøgelsesprogrammet inddrager konsekvenser og miljø- og sundhedsfordele ved at give mulighed for at cykle over den faste forbindelse.

I forbindelse med undersøgelserne samt selve byggeriet af den faste forbindelse over Femern Bælt bør de eksisterende muligheder for både cykelturister og lokale cyklister som minimum bevares. Den forventede øgede trafik på vejene kan skabe stor utryghed blandt cyklister og få børn og voksne til at fravælge cyklen som dagligt transportmiddel i de berørte områder. Dette vil have en u hensigtsmæssig betydning for miljøet. Vi foreslår derfor at der tages initiativ til at forbedre mulighederne for cyklister i området.

Hvis forholdene først er blevet forringet, vælger mange borgere cyklen fra til fordel for et andet transportmiddel også selvom det blot er for en midlertidig periode – som fx i etableringsfasen.

Vedhæftet er vort tidligere høringssvar af 26. november 2008 til lovforslaget om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt.

Med venlig hilsen

Claus S. Hansen
Landsformand

Jens Loft Rasmussen
Direktør



DET ØKOLOGISKE RÅD
FREMTIDENS MILJØ SKABES I DAG

3. september 2010

Det Økologiske Råds bemærkninger til Forslag til miljøundersøgelsesprogram for den faste forbindelse over Femern Bælt (kyst-kyst). VVM Scopingrapport.

Den 21 juni 2010 sendte transportministeriet "Forslag til miljøundersøgelsesprogram for den faste forbindelse over Femern Bælt" i høring. D. 18. august var der offentligt informationsmøde i Maribo. Nedenstående bemærkninger er baseret dels på rapporten, dels på oplysninger på mødet.

Generelle bemærkninger:

Traktaten om en fast forbindelse over Femern Bælt omfatter udover kyst til kyst forbindelse mellem Puttgarden og Rødbyhavn også elektrificeringen af den eksisterende jernbane mellem Ringsted og Rødbyhavn, udbygning af jernbanen mellem Vordingborg og Rødbyhavn samt udbygning af veje og jernbane i Tyskland. Af den danske "Lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg" nævnes også at der udover kyst til kyst anlægget skal ske en udbygning af jernbanen i Danmark.

Vi finder, at forbindelsen også bør forsynes med cykelsti.

Blegdamsvej 4B, DK 2200 København N. Telefon: 33 15 09 77.

<http://www.ecocouncil.dk/> e-mail: info@ecocouncil.dk

Det Økologiske Råd er en forening, som arbejder for en bæredygtig udvikling i Danmark og globalt.

og udgiver tidsskriftet Global Økologi



Miljøundersøgelsesprogrammet omfatter dog kun den egentlige kyst til kyst forbindelse og et mindre nærområde dels ved Rødbyhavn, dels ved Puttgarden . Det er næppe i overensstemmelse med formålet med VVM-direktivet, at VVM undersøgelsen splittes op, da forudsætningerne for kyst til kyst anlægget er den tilknyttede udbygning af jernbanenettet. Ligeledes er en forudsætning for økonomien i projektet at der sker en stigning i vejtrafikken. En stigning, som også bør inddrages i VVM-undersøgelsen.

Ifølge bemærkningerne til lovforslaget skal den endelige beslutning om forbindelsens linjeføring og anlægstekniske udformning ske på baggrund af blandt andet VVM-undersøgelsens resultat. Det er derfor essentielt – og generelt i overensstemmelse med formålet med en VVM-undersøgelse - at der undersøges alternativer med mindst mulig miljø-effekt. Derfor er det vigtigt at VVM undersøgelsen bl.a. også omfatter en boret tunnel.

Det er positivt at miljøundersøgelsesprogrammet sendes i høring samt at der inviteres til offentligt møde om programmet. Dog er det meget sent i processen at programmet sendes i høring på dette tidspunkt, hvor mange af undersøgelserne enten er i gang eller nærmer sig deres afslutning.

Bemærkninger til undersøgelser af effekt af forbindelsen på klimaet.

Ifølge VVM Scopingrapporten vil vurderingen af GHG-emissionen (CO₂) fra færge- og vejtrafikken i driftsfasen blive baseret på en ny rapport, der skal udarbejdes (p 45). Samtidig anføres der at kvantitative skøn over den fremtidige drivhusgasemission i en fast forbindelses driftsfase sammenlignet med nulscenariet allerede er tilvejebragt i en tidligere undersøgelse (Cowi & NERI, 2005)(p.120).

I bemærkningerne til lovforslaget, som blev udarbejdet i 2008 fremgår det, at de grundige forundersøgelser vil omfatte undersøgelser af udledning af CO₂ og støjpåvirkning. Der bør altså udarbejdes en anden undersøgelse over driftsfasen end Cowi & NERIs undersøgelse fra 2005. En vurdering af CO₂ emissionen bør omfatte den forøgede transport, bl.a. fra det øvrige Skandinavien, der må forventes på Sjælland som følge af broforbindelsen. Såfremt der sker en ændring af transport fra færgeforbindelsen ved Gedser til overførsel over en fast forbindelse fra Rødby til Puttgarden, vil afstanden forøges dels med broens længde dels med den forøgede afstand til Rødby, hvilket også bør indgå. Den forøgede vejtransport og dermed forøget CO₂ emission bør indgå ligesom der allerede indgår en reduktion i CO₂ emissionen på baggrund af reduktion i jernbaneafstanden. Ligeledes bør præmisser både for transportmønstre og udvikling i teknologien være langt klarere og åbne for en offentlig diskussion. Præmisserne for prognosen om en væsentlig overflytning af gods-transport fra lastbiler over til jernbane bør være klar og vurderes i lyset af den nedgang, der har været de senest år i transporten af gods på jernbane. I perioden 2003 til 2007 har der været en væsentlig forøgelse i



transporten af personbiler over Rødby-Puttgarden. Dette bør også indgå i vurderingen både af nul-scenariet og den kommende udvikling. Det forventede trafikspring bør også fremgå.

Det havde været ønskeligt, at den nye undersøgelse for CO₂ udledningen var blevet tilbundsgående præsenteret i VVM scopingrapporten. DØR indgår gerne i diskussion af udformningen af de nye undersøgelser.

Bemærkninger til undersøgelsesprogram for flora, fauna og natur.

Der er iværksat en omfattende undersøgelse af flora/fauna ifølge Scopingrapporten og det fremlagte program. Da undersøgelserne allerede er i gang eller ved at være afsluttet er det vanskeligt at forestille sig, at bemærkninger hertil får væsentlig indflydelse. Ved informationsmødet i Maribo blev det fra en finsk NGO bemærket at der manglede at indgå undersøgelser af migrerende flagermus. Hvilke undersøgelser der finder sted af flagermus og hvorledes de vil blive vurderet fremgår ikke af Scopingrapporten.

Vurderingen af de mange undersøgelsesparametre forventes i høj grad at blive foretaget ved forskellige modeller. Der bør indgå vurderinger både på individ-, population- og økosystemniveau, samt vurderinger af effekter på andre populationer (f.eks. som fødekilde, præderende effekt mm). For at sikre gennemskuelighed af vurderingerne foreslås det, at der også sikres en ekspertvurdering, som kan foretages af uafhængige eksperter f.eks. fra universiteter i andre lande eller fra organisationer med ekspertviden indenfor de forskellige områder.



Afsluttende bemærkninger.

Det Økologiske Råd håber at ovenstående bemærkninger vil indgå i det videre arbejde med at udarbejde en VVM for den faste landforbindelse mellem Danmark og Tyskland.

Vi står gerne til rådighed for yderligere diskussion af vores forslag.

Derudover ser vi frem til at være høringspart i den kommende VVM vurdering.

Med venlig hilsen

Gunver Bennekou, medlem af DØRs trafikgruppe og Christian Ege, sekretariatsleder

----- Oprindelig meddelelse -----

Fra: hoering@3f.dk

Sendt: 31-08-2010 14:58:28

Til: Transportministeriet; TRM Natascha Krogager Carlsson, Center for Veje og Broer

3F har modtaget høringen om miljøundersøgelserprogrammet for den faste forbindelse over Femern Bælt.

Vi skal i den forbindelse meddele, at vi gerne ser, at de menneskelige påvirkninger undersøges. Hvordan påvirker de brændstoffer, som benzin, dieselmaskiner og tekniske hjælpemidler m.m. anvender i forbindelse med opførelsen af den faste forbindelse, arbejdsmiljøet for de medarbejdere, der udfører opførelsen af den faste forbindelse. Endvidere bør det undersøges, hvordan det påvirker de mennesker, der bor i området omkring arbejdspladsen.

Endelig bør det undersøges, hvorledes et krav om anvendelse af mere miljøvenlig brændstof, så som bioethanol, biodiesel og lignende, vil påvirke arbejdsmiljøet og de omkringboende menneskers sundhed generelt.

Ligeledes bør dette også inddrages i de miljømæssige konsekvenser.

..

Venlig hilsen

Jesper Lund-Larsen

Miljø- og arbejdsmiljøkonsulent

<cid:image001.jpg@01C7DF47.F6C95450>

Fagpolitisk center for arbejdsliv

Kampmannsgade 4

DK 1790 København V

Tlf. +45 88 92 10 12

Fax: +45 88 92 03 69

Mobil: +45 21 45 74 32

e-mail: j11@3f.dk <<mailto:j11@3f.dk>>

Web: www.grønnejob.dk

Web: www.3f.dk <<http://www.3f.dk/>>