

Dato: 2008-11-27



Transportministeriet
sendt til trm@trm.dk
(cc: rlh@trm.dk)

Hørings svar på Forslag til Lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark

Hvis hensigten med dansk trafikpolitik er bedre mobilitet med større miljøhensyn er Femernforbindelsen et klassisk vildskud.

Danmarks Naturfredningsforening takker for det tilsendte høringsmateriale og fremsætter hermed foreningens synspunkter på lovforslaget.

Generelle kommentarer

Brugerbetaling

Helt overordnet mener foreningen, at det er problematisk at finansiere en fast forbindelse med brugerbetaling eftersom det vil forhindre kommende regeringer i at arbejde for en generel begrænsning af trafikken. Lånene skal jo betales tilbage, og en fortsat stigning i transporten vil derfor blive tilskyndet, hvilket er alt andet end bæredygtigt. Brugerbetaling er ikke en undskyldning for at realisere et projekt der hverken er samfundsøkonomisk eller miljømæssigt bæredygtigt.

Klima

Det fremstår i baggrundsmaterialet som om den faste forbindelse er en investering i et bedre klima (mindre udledning af CO₂). Danmarks Naturfredningsforening tillader sig at være skeptisk til hvorvidt besparelsen fra færgerne overstiger merudledningen fra den øgede trafik, som uvægerligt bliver et resultat af en fast forbindelse. Transportministeriet forudsiger en stigning i trafikken på 40 % i løbet af de første fem års drift.

Proces

Danmarks Naturfredningsforening stiller – igen - spørgsmålstejn ved om den valgte proces frem imod en anlægslov er i strid med hensigten bag VVM-direktivets artikel 2. Lovforslaget kan nemt tolkes i retning af at Folketinget hermed beslutter at den faste forbindelse skal etableres. I bemærkningerne til §2 (side 27) fremgår det, at transportministeren skal "sikre anlæggelsen af den faste forbindelse". Det er yderst foruroligende set i lyset af at Folketinget ikke har haft mulighed for at tage stilling til anlæggets konsekvenser for miljøet. Formålet med en miljøvurdering (VVM) er, at de ansvarlige politikere inden deres stillingtagen til projektet får mulighed for at sammenligne hovedforslag, alternativer og nulløsning på et oplyst grundlag.

Kravene til indholdet i en VVM er fastlagt temmelig detaljeret for at sikre at alle relevante aspekter kommer med.

Det er derfor problematisk, at en traktat om anlæggelse af en fast forbindelse allerede er indgået (og med antagelse af dette lovforslag bliver ratificeret) inden der foreligger tilstrækkeligt grundige vurderinger af projektets virkninger på miljøet. Foreningen understreger, at Folketinget skal have mulighed for at afvise projektet, hvis konsekvenserne viser sig at være uacceptable eller uforenelige med andre bestemmelser, f.eks. Natura 2000-direktiverne (habitatbekendtgørelsen). Dette burde efter vores mening fremgå tydeligere af lovforslaget.

På trods af disse generelle indvendinger mod en fast forbindelse over Femern Bælt vil Danmarks Naturfredningsforening gerne bidrage til, at de faglige undersøgelser frem mod en eventuel anlægslov bliver så grundige som muligt, så Folketinget i 2012 kan træffe den endelige beslutning om, hvorvidt forbindelsen skal etableres, og i givet fald hvordan, på et oplyst grundlag.

Specifikke kommentarer

Alternativer

Danmarks Naturfredningsforening noterer sig, at traktatteksten (art. 2 stk. 3) understreger, at der skal ansøges om godkendelse til opførelse af den faste forbindelse og at afvigelser fra de i stk. 1 og 2 anførte krav kan blive nødvendige i forbindelse med godkendelsesproceduren. Dette kan være en formulering som gør, at VVM-redegørelsen faktisk bliver det reelle beslutningsgrundlag som den skal være (se kommentar om proces ovenfor). De anførte specifikationer i traktattekst og lovforslag om at den faste forbindelse skal opføres som en kombineret jernbane- og vejforbindelse samt at en skråningsbro er hovedløsningen og en sænketunnel det eneste alternativ, er altså ikke hugget i sten. Det er ellers det indtryk man får ved læsning af forslaget til projekteringslov.

I bemærkningerne til lovforslaget, side 15 afsnit 3.1 stk. 3 står der, at en sænketunnelløsning og nul-alternativet skal undersøges *på lige fod* med broløsningen. Denne formulering kunne godt have en mere fremtrædende position i lovforslaget eftersom den er udgangspunktet for hele VVM-processen. Vi mener dog, at dette bliver yderst vanskeligt at gennemføre eftersom det overalt i lovforslaget tages for givet at der skal etableres en fast jernbane- og vejforbindelse bestående af en skråningsbro. Dette blokerer for eventuel ny viden om konsekvenserne som fremkommer i forbindelse med VVM-processen. Oven i købet er den nøjagtige placering af den faste forbindelse også allerede fastlagt. I bemærkningerne slås det fast at en toetages skråningsbro er den foretrukne løsning ud fra økonomiske samt udførelses- og driftsmæssige overvejelser. Det burde fremgå af lovforslaget at tilbunds gående miljøundersøgelser først bliver en del af prioriteringsgrundlaget i VVM-processen og at der dermed kan opstå en anden balance mellem de forskellige løsninger (inklusive nul-løsningen).

Danmarks Naturfredningsforening opfordrer kraftigt til at det indskrives i projekteringsloven at en ren jernbaneløsning skal undersøges på lige fod med de to (eller tre) løsninger som kombinerer jernbane og vej. Denne løsning har muligvis været behandlet tidligere i sagsgangene omkring Femern, men verden har ændret sig voldsomt i løbet af de sidste ti år, ikke mindst når det gælder sammenhængen mellem transportinfrastruktur og klimaændringer. Undersøgelsen skal bl.a. vise om en ren togløsning til gods- og passagertog samt biltog kan sænke CO₂-udledningen fra trafikken mellem Danmark (Sverige/Norge) og Tyskland væsentligt mere end andre løsninger. Hvis det er tilfældet kan en fast togforbindelse uden vej på en effektiv måde bidrage til at opfylde målene om en kraftig reduktion af transportsektorens klimapåvirkning. Det er regeringens pejlemærke, at transportsektoren CO₂-udslip skal reducere med 25% i 2030 sammenlignet med 1988. Energiforbruget til transport er steget med cirka 25% siden 1988, så det er et ambitiøst pejlemærke, som kræver ambitiøs politik på transportområdet. En ren togforbindelse må også være teknisk enklere og dermed billigere at etablere, f.eks. som en smallere sænketunnel uden ventilationsøer.

Jernbanens konkurrenceevne

Foreningen ser gerne at meromkostningen ved at forberede jernbanen for tog der kører 250 km/t undersøges. Dvs. en øgning af ambitionsniveauet fra 200 til 250 km/t i bemærkningen til §3 (side 29 sidste afsnit) om at "det vil blive undersøgt, hvor stor merudgiften vil være ved en opgradering til 200 km/t for persontog på henholdsvis den faste forbindelse og landanlæggene." Vore nabolande (Tyskland og Sverige) kører allerede i dag tog med en hastighed på op til 250 km/t, og det bør de nye anlæg på og omkring Femern efter vores mening kunne matche for at Danmark ikke skal blive en bremseklods for hurtig og effektiv togtrafik i Europa.

Der regnes i de foreløbige projektanalyser med en massiv stigning i vejtrafikken som følge af den faste forbindelse. Disse biler og lastbiler er rygraden i projektets økonomi. Der regnes ikke med en tilnærmelsesvis lige så stor stigning i jernbanetrafikken. Det er både godt og skidt. Skidt fordi forbindelsen altså vil føre til en yderligere skævvridning i fordelingen mellem miljøvenlig jernbanetransport og miljøproblematisk vejtransport. Men også heldigt, fordi jernbaneanlæggene specielt i Tyskland, men også i Danmark ikke dimensioneres til at kunne klare en væsentlig stigning i efterspørgslen på transportkapacitet med tog. Det ville ellers give langsigtede positive miljøeffekter hvis en større del af transporten skete med jernbane i fremtiden, bl.a. som resultat af en Femern-forbindelse baseret på tog.

Vi undlader at gå ind i diskussionen om hvorvidt det samlede fremtidige transportbehov mellem Tyskland og Danmark over Femern Bælt er tilstrækkeligt stort til at finansiere forbindelsen. Men vi konstaterer at en lang række mere akutte initiativer langt bedre ville kunne tilgodese danskernes ønsker til bedre mobilitet med større miljøhensyn.

Biodiversitet og vandgennemstrømning

Det bør pointeres i lovforslaget at VVM-undersøgelserne skal tage udgangspunkt i FN-princippet om "no net loss", dvs. at udredningen skal præsentere løsningsforslag der minimum lever op til princippet om ingen påvirkning eller fuld kompensation. Det gælder f.eks. tab og forringelse af livsmiljøer for fugle, marsvin og truede planter. Det gælder også vandgennemstrømning til Østersøen, hvor ingen reduktion eller forringelse kan accepteres på grund af den særdeles kritiske tilstand Østersøen allerede befinder sig i.

Danmarks Naturfredningsforening anbefaler derfor også at vandgennemstrømning tilføjes til de eksempler på side 5 i bemærkningerne til lovforslaget på forhold som skal undersøges i VVM-processen. I den nuværende formulering lægges der særlig vægt på udledning af CO₂ og støj-påvirkning, men Transportministeriet pointerede i responsrapporten efter konsultationsprocessen i 2006 at vandgennemstrømningen til Østersøen ville blive et helt centralt emne i miljøundersøgelserne.

Miljøøkonomi

Danmarks Naturfredningsforening anbefaler at der i den kommende proces frem mod en anlægslov sættes tal på konsekvenserne for natur og miljø, dvs. inddrages miljøøkonomiske overvejelser på lige fod i redegørelsen om projektets øvrige samfundsøkonomiske konsekvenser. Dette ligger i linje med miljøminister Troels Lund Poulsens udmeldinger om at natur- og miljøværdier skal indregnes i forbindelse med beslutningsgrundlag for anlægsprojekter.

Med venlig hilsen

Nora Skjernaa Hansen
Natur- og planmedarbejder
nsh@dn.dk, 39174069