



5. januar 2015

JASV

DI-2014-08420

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Dansk Industri
Confederation of Danish Industry

Att: Dorthe Gravgaard

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.



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 betrykker 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, tunnelementfabrikken 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 trængseloptik 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 koncentrede - 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 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 produktions-anlægget 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

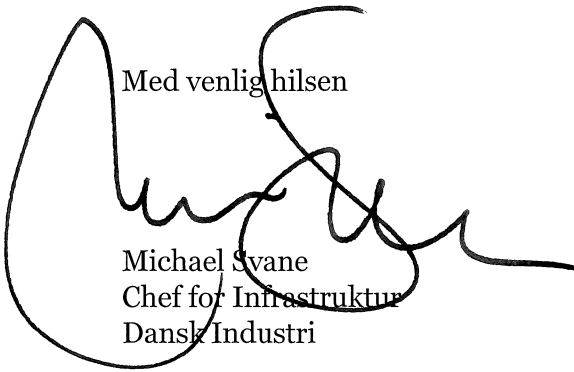
DI anser den faste forbindelse over Femern Bælt for at være et strategisk afgørende infrastrukturprojekt for Danmark.

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