

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



FEMERN BÆLT SEKRETARIATET

Dato 28. november 2008

Råhavegård, Maribovej 9
4960 Holeby

Tlf. +45 5467 6140
Fax +45 5467 6149

info@femern.info
www.femern.info

Høringssvar til "Lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark".

På vegne af Fonden Femern Bælt Forum (FFBF), skal vi hermed takke for muligheden for at afgive høringssvar på ovennævnte lov.

Det er efter vores opfattelse meget glædeligt, at mange års bestræbelser nu er endt med en bred politisk enighed om et af Europas største infrastrukturprojekter. Vi er derfor overordnet meget tilfredse med lovinitiativet - herunder hensynet til de regionale og lokale forhold, som forslaget indeholder.

Bemærkninger til lovforslaget – Almindelige bestemmelser

Regionaløkonomiske udviklingsperspektiver

I bemærkningernes stk. 2 beskrives lovforslagets baggrund. Vi kan tilslutte os de her beskrevne fordele for den fremtidige regionaløkonomiske udvikling. Vi mener imidlertid, at der i projekteringsloven bør medtages en nærmere analyse og redegørelse for, hvordan Femern Bælt projektet kan bruges aktivt til at fremme regeringens ambition om en balanceret vækst- og beskæftigelsesudvikling i Region Sjælland. Derudover bør der i et samarbejde med bygherren, Region Sjælland og de berørte kommuner foretages en nærmere analyse af, hvilke fordele projektet kan bidrage til, samt hvilke muligheder der måtte være for i god tid at reducere eventuelle ulemper. Det gælder f.eks. vedr. arbejdskraftbehov, bosætnings- og pendlervilkår, erhvervshensyn, turisme, lokale miljøhensyn før, under og efter byggeriet. m .v.

Fonden mener derudover, at en række af de anlægsinvesteringer ift. byggepladser (indkvarteringsfaciliteter) og anden infrastruktur (veje, kajanlæg m.v.) der skal foretages i området ved brofæstet, bør planlægges og indrettes således, at de i videst mulige udstrækning kan indgå i en fremtidig lokal infrastruktur til gavn for erhvervsudviklingen nationalt, regionalt og lokalt.

Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner

FFBF tilslutter sig, at Regionen og de berørte kommuner vil blive inddraget i projekteringsarbejdet i nødvendigt omfang. FFBF ser positivt på, at der med den senere anlægslov skal undersøges, om der er behov for at styrke indsatsen i forhold til det erhvervsmæssige potentiale. Det er i denne forbindelse væsentligt at bemærke, at det er afgørende, at forberedelsen til anlægsprojektet sker med henblik på en langsigtet udviklingsstrategi for regionen, og nationalt i forhold til at udnytte de

muligheder, som Danmarks position som knudepunkt for trafik mellem kontinentet, Skandinavien og Østeuropa udgør.

Det er af allerstørste vigtighed, at det store projekt udnyttes optimalt fra åbningsdagen. Erfaringerne fra Øresund viser, at en tidlig indsats med at koordinere en økonomisk-, kulturel og erhvervmæssig integration mellem landene, vil bidrage afgørende til en god driftsøkonomi i selve broforbindelsen. FFBF foreslår derfor, at der etableres et samarbejde mellem ministerierne, de statslige organisationer, Femern Bælt A/S, Region Sjælland og FFBF omkring en langsigtet udviklingsstrategi for regionen og det grænseoverskridende samarbejde, og at der ift. projekteringsloven afsættes midler til denne indsats. Vi bør i god tid nyttiggøre de relevante erfaringer vi fik med Øresundsprojektet.

FFBF finder det positivt, at der iht. artikel 20 i statstraktaten nedsættes et konsultationsorgan, hvor de to stater, Region Sjælland, Lolland Kommune, Kreis Ostholstein og delstaten Schleswig-Holstein er repræsenteret med henblik på at drøfte spørgsmål af regional interesse. FFBF og Fehmarn Belt Forum i Kreis Ostholstein vil gerne bidrage til dette arbejde. De to organisationer har netop etableret en fælles Femern Bælt Komite med henblik på at etablere grænseoverskridende samarbejde vedr. information, kultur, erhverv, turisme m.v. Her vil kunne ydes et væsentligt bidrag til at drøftelserne i konsultationsorganet kan omsættes i konkret handling.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

I relation til bemærkningernes §3, omhandlende udbygningen af jernbanenettet og undersøgelse af merudgifter til opgradering til hastigheder på 200 km/t, finder vi fra fondens side, at dette tiltag i væsentlig grad understøtter mulighederne for at knytte Sverige, Danmark og Tyskland tættere sammen og dermed styrke den regionaløkonomiske udvikling. Vi vil dog i denne forbindelse pege på, at vi anser det for sandsynligt, at hastighederne på banenettet i fremtiden vil blive væsentligt højere end 200 km/t, hvorfor vi vil anbefale undersøgelse af et scenarie på hastigheder på op til 240-250 km/t.

FFBF finder, at det bør vurderes nærmere, om den enkeltsporede jernbanestrækning fra Storstrømsbroen til Orehoved, har tilstrækkelig kapacitet til den forøgede jernbanetrafik efter åbningen af den faste forbindelse.

FFBF har endvidere forstået udformningen af projekteringsloven således, at det er forudsat, at der etableres dobbeltspor på hele strækningen fra Orehoved til Rødbyhavn, herunder ved passagen af Guldborgsund ved Frederik den IX's bro.

En snarlig beslutning om udbygningen af jernbanekapaciteten ved København bør prioriteres, da det er en forudsætning for at få det fulde udbytte af den nye infrastruktur fra Ringsted til Femern. Fra Fondens side peges på nybygningsløsningen over Køge, som den mest optimale løsning på lang sigt.

Fonden er af den opfattelse, at en opgradering af både jernbane og motorvej bør ske hurtigst muligt, og ikke afvente bro-indvielsen, idet en tidligere færdiggørelse af denne infrastruktur vil have en stor regional og lokal værdi for erhvervsudviklingen og bosætningen i regionen.

Fonden vil i denne forbindelse også pege på, at realiseringen af Femern Bælt projektet sideløbende bør følges op af en prioritering af de infrastrukturprojekter i den vestlige del af Region Sjælland, som vil muliggøre en hurtig adgang til Femern Bælt forbindelsen, herunder en vurdering af muligheden for at motorvejens sammenfletning ved Køge åbner op for, at trafik der kommer fra vest, kan dreje mod syd ad E4.

Fra fondens side bemærker vi med tilfredshed, at forundersøgelser ift. stationsforhold på Sydlolland indgår i projekteringsloven. Det er vores opfattelse, at en flytning af jernbanen til den nye, faste forbindelse selvsagt også må medføre en flytning af jernbanestationen, der er af helt afgørende betydning for området. Etablering af en station vil have afgørende betydning for den fortsatte turistmæssige udvikling på Sydlolland, og ikke mindst bosætning- og erhvervsudvikling i området.

8. Miljømæssige konsekvenser

Eftersom anlægsaktiviteten kommer til at foregå i et område med stor turismeaktivitet, bør der som en af de første handlinger foretages en konkret analyse og vurdering af, om der kan etableres foranstaltninger på kort sigt, der kan afbøde gener fra støj, støv og forringet badevandskvalitet i anlægsfasen.

FFBF forudsætter, at VVM undersøgelserne vil omfatte en vurdering af de øgede støjpåvirkninger, som især godstog vil påføre de byer, som jernbanen vil passere igennem på strækningen fra Ringsted til Rødby.

Afslutning

Fonden Femern Bælt Forum, hvis medlemmer kommer fra Region Sjælland, størstedelen af regionens kommuner, LO og DI lægger vægt på, at beslutningen om en fast forbindelse over Femern Bælt udnyttes maksimalt både nationalt, regionalt og lokalt. Det er vigtigt, at vi i god tid indtænker dette store projekt i den nationale infrastruktur, eksempelvis med gode vejforbindelser mellem Vestsjælland og Sydmotorvejen, og mellem Fyn og Lolland. På jernbanesiden er det vigtigt både at se på fremtidens krav til hastighed i Danmark, til muligheden for en hurtig etablering af en moderne forbindelse fra Rødby Havn til København via Køge, og på koordineringen mellem gods på jernbane, skib og lastvogne. Regionens transportcentre og havne er vigtige medspillere i denne planlægning.

Endelig er det helt afgørende, at vi ikke alene tænker på en fast forbindelse af stål og beton, men også på den "mentale forbindelse", der forbinder mennesker, kulturer, uddannelser, arbejdsmarkeder, erhverv, turisme mv. på den nye vækstakse i Europa mellem Hamborg, Kiel og Lübeck i den ene ende og København, Malmø og Ørestaden i den anden.

Der er 10 år til den planlagte åbning af den faste forbindelse. Men der er kun et par år til at broarbejderne skal være omskolet, klar til at gå i gang. Og skal vi udnytte forbindelsen fuldt ud fra åbningsdagen, er der ingen tid at spille, når det gælder opbygning af den mentale bro over Østersøen.

Med disse kommentarer og forslag ser vi frem til vedtagelsen af den endelige projekteringslov.

På fondens vegne,

Svend Erik Hovmand
Formand for bestyrelsen