

Transport- og Energiministeriet
att. Femern Bælt forbindelsen og miljøet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Vedr. Femern Bælt forbindelsen og miljøet

23. februar 2006

Siden midten af 90'erne er der blevet gennemført flere analyser og undersøgelser med henblik på at kunne dokumentere, at en fast forbindelse over Fehmarn Bælt er såvel økonomisk rentabelt, som miljømæssigt forsvarligt. De mange undersøgelser til trods, har dog ikke kunnet overbevise NOAH-trafik om det forsvarlige i at anlægge en fast forbindelse mellem Rødby og Puttgarden.

NOAH's modstand mod en Fehmarn Bælt-forbindelse baserer sig på flg.:

Trafikunderlaget er for ringe til at kunne bære investeringer i en størrelsesorden som denne. 9-11.000 biler i 2025 er ikke mere, end hvad der i dag kører på en større kommunevej, og her ville ingen drømme om investeringer i dén skala. Og selvom der lægges 4.500 togrejsende oveni, så er der stadig langt til at kunne kalde projektet økonomisk forsvarligt.

Private investorers uvilje mod at give sig i lag med projektet – medmindre staten garanterer et 2-cifret afkast - burde få alarmklokkerne til at ringe hos såvel trafikministerierne i de to som hos EU-Kommissionen, der støtter projektet.

NOAH-trafik finder det på ingen måde godtgjort, at projektet vil give et positivt samfundsøkonomisk resultat for de to lande. Beregninger iflg. *Femer Bælt-forbindelsen: Økonomiske undersøgelser*, 1999, der bruges som argumenter for, at forbindelsen er en god idé, er i bedste fald meget usikre. I værste fald camouflerer de risikoen for de milliardtab, der i sidste ende skal betales af skatteborgerne, selvom det også denne gang vil hedde sig, at forbindelsen skal være brugerbetalt. Det sagde man også da forbindelserne over Storebælt og Øresund skulle vedtages, men som bekendt gik Storebælt fallit før den blev taget i brug, og Øresund blev kun reddet fra den samme skæbne af en række hjælpeaktioner.

Betænelighederne næres ved at der bruges metoder, der er ganske kreative. Hvor der i andre trafikprojekter regnes med en "samfundsbesparelse" på 39 kr. for hver times sparet kørsel, er der ved dette projekt, regnet med en "samfundsbesparelse" på 67 kr. pr. time. Det skulle give en samfundsøkonomisk "gevinst" på ca. 13 mia kr. (1999-tal). Beløbet fremkommer ved at der i den samfundsøkonomiske rapport forudsættes, at de, der benytter forbindelsen, har en højere husstandsindkomst, og at deres sparede rejsetid derved er mere værd, end det er gældende for de, der rejser over fx Storebælt. Dette er ikke korrekt. Tænk blot på de mange pensionister, der benytter Rødby-Puttgarden-ruten til indkøbsrejser.

En lille rentestigning, svigtende trafik fx på grund af stigende olie- og benzinpriser, ændrede præferencer hos bilisterne, øget brug af løstrailere eller containerskibe mv., vil på afgørende vis kunne vælte det meget spinkle korthus, som projektet er.

Hertil kommer, at forbindelsen anlægges i et område hvor der i dag kun er et beskedent trafik arbejde, i modsætning til både Storebælt og Øresund.

Trafikunderlaget vil desuden blive påvirket af projekter, der er igangsat i Nordtyskland. Det gælder først og fremmest korridoren Hamburg havn-Lübeck/Travemünde, der omfatter udbygning af vej- og skinnekapaciteten. Formålet er at containere mv. omlades i Hamburg havn til bane og sendes til Lübeck/Travemünde hvorfra det udskibes til fx Finland og Baltikum.

Beskæftigelseeffekten vil lokalt være ringe, bortset fra selve byggeperioden. Det viser erfaringerne fra Storebælt hvor 60% af den udbetalte lønsum gik til importeret arbejdskraft. Anlægsarbejdet vil gå til byggefirmaer, der har tilstrækkelig kapacitet, erfaring og materiel samt kan stille den nødvendige garantisum. Hvor mange af sådanne firmaer er mon i dag hjemmehørende i hhv. Storstrøms amt og Kreis Ostholstein?

Hvad der i Danmark anskues som "muligheder", opfattes på Fehmarn som en økonomisk trussel. Her har turistbranchen gentagne gange givet udtryk for, at man frygter de negative effekter, byggeriet vil få øens hovederhverv.

Vurderingen af den samlede erhvervsudvikling som følge af anlæg af en fast forbindelse, kan imidlertid ikke afgrænses til Lolland-Falster og Kreis Ostholstein. Det skal ses mere bredt og udstrækkes til alle de havne og regioner, der berøres af projektet. Medregnes skal således den beskæftigelsesmæssige nedgang i fx Rostock og på Rügen, områder hvor der i dag er en arbejdsløshed på 15-20%.

I det omfang, der sker en erhvervsudvikling, vil den mest komme metropolerne til gode, mens der mellem de større bysamfund vil opstå skyggeområder, således som det har været tilfældet flere steder rundt om i Europa i forbindelse med TEN-projekter.

Hertil kommer så de mange, der bliver arbejdsløse hvis færgetrafikken nedlægges. Heller ikke dette ses at have påvirket planlæggernes optimisme.

Sugerørseffekten. En fast forbindelse vil accelerere affolkningen af områder, der i forvejen er svage med hensyn til økonomi, beskæftigelse og uddannelsesstilbud, primært Vestlolland og dele af Kreis Ostholstein. Det viser erfaringerne fra andre steder hvor der er blevet anlagt store vej- og broprojekter.

I dag kan det konstateres, at Storebælts-forbindelsen har fremmet tendensen at koncentrere produktion, service mv. Funktioner, der tidligere var spredt ud over landet, er i dag samlet i nogle få knudepunkter fx Odense og Trekantsområdet. Centre, der i forvejen er "rige", vil blive endnu større, og dét på bekostning af de svagere stillede udkantsområder.

Resultatet heraf vil være at endnu flere biler brænder endnu mere benzin af, hvilket bringer os endnu længere væk fra opfyldelsen af vore CO²-forpligtelser.

Desuden vil en fast forbindelse suge trafik til sig fra andre ruter, det gælder især færgerne fra Sverige til kontinentet. NOAH mener, at det alt andet lige, er bedre med en bred vifte af transportmuligheder over Østersøen, frem for at koncentrere trafikken på en enkelt lokalitet.

Trafikspring. En fast forbindelse vil forårsage et trafikspring af ukendt størrelse. Derved vil hensynet til landenes forpligtelser til at nedbringe udslippet af luftskadelige stoffer, især CO², blive endnu sværere at gennemføre, også når man indregner de reduktioner, der evt. måtte komme ved færgetrafikkens ophør. Desuden vil en bro over Østersøen forøge udslippet af ammoniak fra vejtrafikken, og fremmer eutrofieringen.

Alternativer: Til trods for at Lolland-Falster før åbningen af Storebælts-forbindelsen har haft bedre trafikforbindelser end mange andre regioner, så har det ikke været nok til at holde på de arbejdspladser, der var. I de sidste 20 år, er mange store arbejdspladser blevet nedlagt, og det er derfor svært, at fæstne lid til at en fast forbindelse vil kunne ændre afgørende på dette forhold.

Der imod er der ikke rigtig nogen, der har interessere sig for det dokumenterede efterslæb på uddannelsesområdet, og som ligger under landsniveauet. Ingen har set på hvad en opgradering af arbejdskraften, kunne komme til at betyde. I stedet har man stillet sig tilfreds med højere kørselsfradrag, bedre pendlertog til Sjælland og udsigten til en bro, der omdanner Lolland-Falster til en region, der vil blive endnu mere afhængig af udefra kommende initiativer, investeringer og turister.

Vil man virkelig gøre noget for regionen og sætte aktiviteter i gang, der holder på folk med gode uddannelser, og som tillige tiltrækker andre arbejdspladser end de, der relaterer til roerne, var det måske en ide at placere et universitetscenter i fx. Maribo?

Mulighederne for at dyrke andre landbrugsprodukter, end de sæsonbetonede roer er forsømte. Det gælder fx dyrkningen af hamp, økologisk frugt og grøntsager (nærheden til de nordtyske storbyer giver gode og nemme afsætningsmuligheder).

Fortsat færgedrift: De opstillede scenarier opererer med et statisk billede af færgernes teknologi og miljøbelastninger. Der ses bort fra, at færger - som alt andet - gennemgår teknologiske udviklinger, der nedsætter energiforbrug og emissioner (nye skrogtyper og materialer, samdriftsfordele, højere belægningsprocenter etc.). Endvidere ses der bort fra, at kortere overfartstider, ingen ventetid i havnene, hyppigere afgangene etc. har vist sig at kunne klare overfarten fra Rødby til Puttgården problemfrit. De dage i højsæsonen, hvor der er ventetid, er så få, at de ikke berettiger til anlæg af en fast forbindelse over Østersøen.

* * * * *

På baggrund af ovenstående, mener vi ikke der ikke er basis for en fast forbindelse over Fehmarn Bælt. I fald trafikministerierne i de to lande fortsat insisterer på at anlægge en fast forbindelse, anbefaler NOAH-trafik, at den anlægges som en *boret* tunnel.

Boret tunnel

Iflg. *Undersøgelse vedr. Fehmarn Bælt-forbindelsen. Fase 1 af kyst-til-kyst-undersøgelserne*, Trafikministeriet, 1996 klarer en boret tunnel sig bedst med hensyn til de forskellige modellens påvirkning af flora og fauna. Her opnåede den borede tunnel en score på 1,3 mod sænketunnelens 2,2, mens skråstagsbroen (4+2) topper med 2,5.

Når en sænketunnel klarer sig dårligere end en boret tunnel, er det "overskudsjord", "landmiljø", og "vegetation", der trækker ned. De borede tunnel står kun dårligt når det gælder "landmiljø" og (i mindre grad) "overskudsjord". Den opgravede jord fra den borede tunnel deponeres i sedimentbassiner tæt på linieføringen og langs kysten.

Anlægsprisen for den borede tunnel er 27,6 mia kr. (96-priser), mens det årlige vedligehold sættes til 0,35-1,1 mia kr. Anlægstiden er ca. 7 år. Til sammenligning skønnes en skråstagsbro at koste ca. 32 mia kr. (2004-priser), mens drift og vedligeholdelse sættes til ca. 600 mio kr./årligt. (Når prisen for en boret eller en sænketunnel er angivet i 96-priser, skyldes det at Trafikministeriet har fravalgt de to varianter, og har derfor ikke opdateret priserne).

Biltogsløsninger

Kanaltunnellen bruger ombordkørsel fra siden i modsætning til biltoget til/fra Sild hvor ombordkørsel sker fra waggons ende. På begge overfarter opholder fører og passagerer sig i bilen. Lastbiler, busser og campingvogne overføres i specielle vogne, her skal chauffører opholde sig i en passagervogn under overfarten.

Biltog kan fx have en længe på 700 m og trækkes af to el-lokomotiver, et i hver ende. De to lokomotiverne må have den nødvendige trækraft til

- at kunne krydse Fehmarn Bælt på 15 min.
- klare en max. stigning på 1,25%
- opnå en fart på 160 km/t (selvom tunnelen er projekteret til 200 km/t)

Spidsbelastninger skulle kunne klares med 8 passagertog og 7 lastbiltog. Der vil være brug for seks terminalspor på hver side af bæltet, der dog kan forøges hvis antallet af overførsler stiger.

Biltogenes opholdstid ved perronerne sættes til 30 min inkl. på- og aflæsning. Overfartstiden er 15 min. Den totale omløbstid pr. tog er altså 90 min. Den samlede og gennemsnitlige vente- og overfartstid sættes til 50 min mod de nuværende ca. 90 min. Der er 5 afgangene i timen i hver retning, færre i nattetimerne. Det skønnes, at der er brug for 7-900 ansatte, alt efter årstid. Så mange ansatte vil der ikke være brug for i fald der bygges en bro.

Alternativt kan terminalen placeres i Heiligenhafen på det tyske hovedland. Fordelen herved er at Fehmarn slipper for den gennemkørende vej- og banetrafik, der er til stor gene for øens turister. Desuden overflødiggøres anlæg af en 25 km lang motorvej samt udvidelse af broen over Fehmarn sund.

Ulempen er, at der vil være brug for flere biltog da overfartstiden bliver længere, og det giver større anlægs- og vedligeholdelsesudgifter. Placeringen er fravalgt af det tyske trafikministerium, der ikke mener de større udgifter dækkes af højere tariffer. Selvom der ikke er taget stilling til at en placering i Heiligenhafen, vil NOAH anbefale denne løsning. Dels for at spare anlægsomkostninger til 25 km motorvej, samt ombygning af Fehmarn-sundbroen, men også for at skåne turistområdet på Fehmarn for støj og emissioner fra trafikken.

Hertil kommer at en bro er påvirkelig af vind og vejr, og at der af og til kan være nødvendigt at lukke broen for trafik. I årene 1999-2003 var Storebælts-forbindelsen lukket 10 gange med en samlet varighed af 47 timer 8 min (eller ca. 4 timer og 45 min pr. gang). Senest har broen været lukket i denne vinter i et døgn tid på grund af faren for nedfaldne istapper.

I perioden 1999-2003 var færgetrafikken Rødby-Puttgarden indstillet i ca. 12 timer, nemlig under stormen d. 3. december 1999, hvilket viser, at færgerne er langt mere "robuste" end en bro. Da brolukninger lammer væsentlige samfundsfunktioner, om end kortvarigt, er det vigtigt at der vælges løsninger, der ikke er påvirkelige af vind og vejr. Dette taler for at der vælges fortsat færgedrift subsidiært en tunnellostning. Især i betragtning af at en evt. bro vil være langt mere udsat for stærke sidevinde i et længere tidsrum, end det er tilfældet på både Storebælt og Øresund.

En boret tunnel vil desuden eliminere den risiko, der er for kollision mellem skibe og en bro. I og med at et stigende antal skibe – især olieskibe – passerer gennem Østersøen, skal der tages meget store hensyn til at reducere kollisionsrisikoen.

Miljøforhold

En boret tunnel vil udelukke problemer med sedimentpild, samt reducere de miljømæssige påvirkninger. Emissioner fra luftskadelige stoffer vil næsten udelukkende forekomme i kraftværkers omgivelser, mens støjen koncentrerer sig til togdriften, samt i form af terminalstøj.

Trafikkorridoren passerer gennem nogle "større, uforstyrrede landskaber". Disse kan dels støjsikres ved støjskærme langs banelinien, og dels ved at godsvogne støjisoleres. De boliger, der belastes af støj, skal sikres, enten med skærme, jordvolde, beplantning eller en kombination deraf.

Også hensynet til fuglelivet gør at en boret tunnel må vælges. Farvandene omkring Fehmarn har en central placering for de nordeuropæiske land- og vandfugle. Øen er hjemsted for talrige standfugle og for avl, gennemtræk, rasteplass og overvintring, og er delvis Ramsar-område. De to vigtigste Østersølokaliteter for fuglene er Falsterbo og Fehmarn - den såkaldte Fugleflugtslinie, der er den naturlige vej mod sydvest.

Det giver sig selv, at en boret tunnel ikke vil påvirke vandgennemstrømningen gennem Østersøen når bortses det, der opstår ved anlæg af evt. ventilationsøer.

Habitatsområder, vådområder mv.

De vigtige habitatsområder langs trafikkorridoren København-Hamburg, er beliggende i Kreis Ostholstein, og de skal skånes mod den ødelæggende virkning som nye store trafikanlæg ofte kan resultere i.

En evt. opgradering af B207 vil ikke være nødvendigt i og med, at der i dag er en 4-sporet motorvej til Oldenburg, og motortrafikvej til Puttgarden. Etablering af omladeterminale i Heiligenhafen, gør det nødvendigt at motorvejen forlænges til Heiligenhafen/ Lütjenbrode.

Mere problematisk er jernbanen Puttgarden-Bad Schwartau, der skal opgraderes til dobbeltspor og til en strækningshastighed på 160-200 km/t. Her findes der ikke andre linieføringsalternativer end at opgradere den nuværende bane, opsætte relevante støjskærme mv.

Ændrede linieføringer evt. baneudretninger bør kun komme på tale uden for de relevante fuglebeskyttelsesområder, og slet ikke gennem Oldenburg Bassinet. De par minutter, der tager at passere Oldenburg på den nuværende linie, modsvares af den langt større rejsetidsreduktion som følge af hastighedsforøgelsen.

Ved Neustadt Strandsø anlægges en omfartsbane parallelt med motorvejen (Sierksdorf-Altenkrempe). Samtidig nedlægges den nuværende bane gennem Neustadt Strandsø.

Afslutning

NOAH-trafik er af den opfattelse, at i stedet for at investere 30-40 mia kr. i en aldeles overflødig fast forbindelse over Østersøen, så er der mange andre steder rundt om i landet hvor pengene vil kunne gøre langt større nytte, og komme flere mennesker til gode. Planer og projekter, er der ingen mangel på. Her er et udvalg, men der kan givetvis nævnes andre:

- Udskiftning af skinner og signaler pris ca. 15-20 mia kr.
- Genopretning og forbedring af de nedskæringer, der i den sidste halve snes år har ramt bustrafikken i by og på land.
- Anlæg af nærbaner resp. letbaner i de større bysamfund
- Busbaner og signalstyring af bustrafikken i byerne.
- Bedre koordination mellem trafikmidlerne
- Nedsættelse af taksterne i den kollektive trafik
Udbygning af cykelstinet i by og på land.
- Bedre medtageordninger for cykler i busser og tog
- Bedre trafikikkerhed

Fælles for de nævnte forslag, er, at de kommer alle trafikanter til gode og at de tilgodeser alle regioner, i by som på land. En fast forbindelse over Fehmarn Bælt vil derimod kun tilgodese et begrænset udsnit af trafikanterne - de, der bor i det østlige Danmark, og de, der rejser mellem Nordvest-Tyskland og Skandinavien. Folketingets "Jyllandsparti" vil vanligtvis føle sig forfordelt, og vil stille krav om kompensationsydelser for at lægge stemmer til projektet. Også dét kan blive meget dyrt – foruden, at det som regel drejer sig om unødvendige vejprojekter. Derfor er der al mulig grund til at droppe enhver tanke om en fast forbindelse over Fehmarn Bælt. Færgerne klarer det, der skal klares nu og i fremtiden.

Med venlig hilsen

Arne Lund
Langebjergvej 260A
3050 Humlebæk
Tlf/fax: 49 16 22 50 – 27 97 38 46
e-post: arlu@ofir.dk