



2015-11-19 20:35 CET

Første høringsrunde om den faste forbindelse under Femern Bælt er afsluttet

Torsdag den 19. november 2015 var den foreløbig sidste dag i høringsrunden i Kiel om Femern Bælt-forbindelsen.

Mange men langt fra alle indsigelser, som naturbeskyttelsesforeninger, privatpersoner og virksomheder har indsendt til ansøgningsmaterialet blev behandlet i løbet af de to ugers høringer. Indsigelserne blev drøftet på baggrund af den dokumentation, som projekterne Femern A/S og LBV (Landesbetrieb für Verkehr und Straßenbau, Schleswig-Holstein) i Kiel indtil videre har fremlagt. Det viste sig dog hurtigt, at mange af de dokumenter, som skulle diskuteres under høringerne, allerede var forældede, herunder

blandt andet trafikprognosen og miljørelevante ekspertbidrag. Endvidere var Femern A/S ved at ændre mange af de dokumenter, som skulle drøftes på høringerne; andre dokumenter var de end ikke begyndt at udarbejde. Konceptet for sikkerheden på havet under tunnelbyggeriet baserer sig således på nuværende tidspunkt kun på utilstrækkeligt data- og planlægningsmateriale – dette koncept er af afgørende betydning for Scandlines' forretning.

Konceptet for den samlede tunnelsikkerhed viste sig også at indeholde åbenlyse fejl. Femern A/S kunne hverken forklare fundamentet for sikkerhedskonceptet eller beskrive risikoanalyserne. De tog end ikke stilling til de farligste scenarier som brande med stærk røgudvikling og dertilhørende redningsplaner i tunnelrørene. Derudover var det ikke muligt for Femern A/S at komme med fyldestgørende svar på, hvordan tunnelstrukturen ville reagere ved alvorlige hændelser som for eksempel eksplosioner (farligt gods) eller langvarige brande, og om en oversvømmelse af undervandstunnelen med sikkerhed kan udelukkes.

Det indbudte schweiziske ingeniørfirma med eksperten i tunnelsikkerhed og tunneludluftning, Axel Bassler, påpegede under høringen, at det regelsæt, der er gyldigt i det tysktalende område (Tyskland, Schweiz, Østrig) på flere væsentlige punkter ikke kan overholdes. Projektejerne henviste i stedet til, at det ifølge traktaten ikke er tvingende nødvendigt at opfylde det tyske regelsæt. Det er tilstrækkeligt at opfylde danske regler. Endvidere gjorde Femern A/S opmærksom på, at afvigelser fra de gældende sikkerhedsstandarder absolut er lovlige.

Alene det faktum, at dokumenterne er ufuldstændige og uaktuelle, vil uden tvivl føre til en supplerende godkendelsesrunde. På intet tidspunkt under denne høringsrunde har Femern A/S og de talrige modstandere været enige om de pågældende indsigelser. Alle cirka 3.100 skriftlige indsigelser vil derfor fortsat være gyldige i fuldt omfang, også efter høringerne er afsluttet. Dette gælder i øvrigt også i tilfælde af, at enkelte kritikpunkter end ikke blev diskuteret. Også disse punkter vil fortsat være gyldige i den videre proces.

Søren Poulsgaard Jensen, Scandlines' CEO, udtaler: "På trods af grundige forberedelser fra alle modstandere og en varighed på to uger har høringerne ikke kunnet føre til en afklaring af de mange uoverensstemmelser eller bidrage til konsensus. De har tværtimod afsløret, hvor meget arbejde der ligger foran Femern A/S for at kunne skabe et retssikkert grundlag for den

tyske godkendelsesproces. I sin nuværende form er dokumenterne ikke i nærheden af at kunne godkendes. Vi håber, at Femern A/S vil sørge for, at al dokumentation får et tilfredsstillende niveau, og at alle parter efterfølgende inviteres til nye diskussioner. Men der er stadig lang vej.”

Hvornår projekterne er parate til at fremlægge deres opdaterede og udvidede dokumentation for høringsmyndigheden i Kiel, er på nuværende tidspunkt ikke til at forudse.

Det er desuden tvivlsomt, om en supplerende høringsrunde vil føre direkte til en godkendelse. Selv mindre omfangsrige godkendelsesprocesser resulterer sjældent i en endelig godkendelse efter kun to høringsrunder. For eksempel førte sagsbehandlingen af tilkørselsvejene til tunnelen via B 207 først efter tre høringsrunder til en godkendelse. Der er dog indgivet flere klager mod denne godkendelse, hvorfor den i øjeblikket behandles ved OVG (Oberverwaltungsgericht – Den højere forvaltningsdomstol) Schleswig og dermed igen skal igennem en omfattende og tidskrævende vurdering.

”Vi venter nu på, at Femern A/S fremlægger de manglende dokumenter, så vi efterfølgende kan gennemgå dem nærmere. Dernæst vil vi sikkert, sammen med mange private modstandere, interessegrupper og miljøforeninger, presse på for, at også det ændrede ansøgningsmateriale bliver behandlet i en høringsrunde”, siger Søren Poulsgaard Jensen.

Om Scandlines

Scandlines står som symbolet på et historisk og tæt samarbejde mellem Danmark, Tyskland og Sverige siden 1872. Under navnene Scandlines og Scandlines Helsingør-Helsingborg markedsføres i dag tre korte færgeruter med høj kapacitet og frekvens samt en grøn vision for fremtiden. Kerneforretningen består i at levere en effektiv og pålidelig transportservice til både passagerer og fragtkunder. Hovedfokus i alle Scandlines' aktiviteter er at skabe værdi for kunderne om bord på færgerne såvel som i Scandlines' butikker.

Fordelt på over 90.000 afgang på 12 færger transporterede Scandlines i 2014 i alt 14,8 millioner passagerer, 3,2 millioner personbiler, 900.000 fragtenheder og 60.000 busser på ruterne Rødby-Puttgarden, Gedser-Rostock og Helsingør-Helsingborg.

Kontaktpersoner



Anette Ustrup Svendsen

Pressekontakt

Head of Corporate Communications

anette.ustrup.svendsen@scandlines.com

+45 26 777 000 (kan ikke modtage sms)