



Mödtaget i
By- og Landskabsstyrelsen

- 3 SEP. 2010

Danish Ministry of Environment
Att. Laila Wieth-Knudsen
Agency for Spatial and Environmental Planning
Haraldsgade 53
DK-2100 Copenhagen
DENMARK

31th August 2010 No 11-314363 -6

Answer to the notification in accordance with Article 3
of the Convention on Environmental Impact Assessment
in a Transboundary Context and
Article 7 of the EU Directive 85/337/EEC

The Ministry of the Environment of Estonia has received the notification from Denmark about initiation of environmental impact assessment (EIA) for a fixed link across the Fehmarnbelt. The notification was sent in accordance with Article 3 of the Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context (Espoo Convention) and Article 7 of the EU Directive 85/337/EEC. The EIA scoping report in English and the summary of the scoping report in Estonian were also provided.

Herewith the Ministry of the Environment would like to state that Estonia will not participate in the EIA procedure of the fixed link across the Fehmarnbelt. However we would like to be informed about the public display and public consultation of the EIA documentation. We would also be grateful if you could send us the final EIA documentation in English.

Yours sincerely,

Valdeko Palginõmm
Head of the Environmental Management Department
Point of Contact of the Espoo Convention in Estonia

Copy: Ministry of Transport
Att. Natascha Kroager Carlsson
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 Copenhagen K
DENMARK

Rainer Persidski phone: + 372 6262 973;
e-mail: rainer.persidski@envir.ee



LIETUVOS RESPUBLIKOS APLINKOS MINISTERIJA
THE MINISTRY OF ENVIRONMENT OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA

A. Jakšto St 4/9, LT-01105 Vilnius, tel.: (+370 5) 266 36 61, fax: (+370 5) 266 36 63, e-mail: info@am.lt URL: http://www.am.lt

Danish Ministry of Environment
Att. Laila Wieth-Knudsen
Agency for Spatial and Environmental Planning
Haraldsgade 53
DK- 2100 Copenhagen
Denmark

6 September 2010 No. (1-15)-D8- 8418

REGARDING FEHMARNBELT FIXED LINK PROJECT

Thank you for notification dated 21 June 2010 No. BLS-149-00417 and submitted information regarding the planned fixed link across Fehmarnbelt. We have no intentions to participate in the environmental impact assessment procedure, but we would like to be informed about the results of environmental impact assessment.

Yours sincerely,

Dr. Aleksandras Spruogis
Vice-Minister

Danish Ministry of Environment
Att. Laila Wieth – Knudsen
Agency for Spatial and Environmental Planning
Haraldsgade 53
DK-2100 Copenhagen
Denmark

Danish Ministry of Transport
Att.Natascha Kroager Carlsson
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 Copenhagen K
Denmark

Re: Response to Notification for a fixed link across the Fehmarnbelt

The Ministry of Environment of Latvia is very thankful for the information received from Denmark as a party of origin of the Project to construct and operate a fixed link across the Fehmarnbelt between Germany and Denmark crossing the Exclusive Economic Zone and the territorial waters of Germany and Denmark.

Referring to Article 3 point 3 of the Espoo Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context Latvia does not intend to participate as an affected Party in the environmental impact assessment procedure for the Project to construct and operate a fixed link across the Fehmarnbelt between Germany and Denmark crossing the Exclusive Economic Zone and the territorial waters of Germany and Denmark.

Meanwhile we would be very grateful if you could send environmental impact assessment results of the Project to Latvian environmental impact assessment competent authority - Environmental State Bureau, 23 Rupniecibas street, Riga, LV-1045, e-mail: vpvb@vpvb.gov.lv.

Yours faithfully,

State Secretary

G.Puķītis



8 September 2010

Danish Ministry of the Environment, Denmark

Ministry of Transport, Denmark

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Germany

Answer to the notification in accordance with Article 3 of the Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context (Espoo Convention) for the fixed link across the Fehmarn Belt

Finland has received notification from Denmark and Germany concerning the environmental impact assessment (EIA) of the fixed link across the Fehmarn Belt. The notification was made in accordance with Article 3 of the Espoo Convention. Included with the notification was e.g. the EIA scoping report – the proposal, in English, for an environmental assessment of the fixed link across the Fehmarn Belt and a summary report in Finnish and Swedish.

The fixed link across the Fehmarn Belt is planned to be constructed between Puttgarden in Germany and Rødbyhavn in Denmark, the distance being 19 km. The plan is to build a combined rail and road link consisting of an electrified, double-track railway and four-lane road with the technical quality of a motorway. Options are a bridge or an underwater tunnel.

During the public comment period from 9 July to 23 August 2010, there was an opportunity for the public and the authorities to comment on the material. The material was displayed in Åland, in the Ministry of the Environment in Helsinki and on the Internet.

Twelve answers were received in Finland from authorities, research institutes and an NGO. A summary of the statements are presented.

Ministry of Agriculture and Forestry. Depending on the alternative, the construction work will require extensive dredging. That may have impacts on the marine environment and on the state of the Baltic Sea, which also concerns Finland. Participation in the EIA should be considered.

Ministry of Employment and the Economy considers it necessary to participate in the EIA. The Ministry will give a statement on the EIA documentation.

Ministry of Internal Affairs has nothing to say about Finland's participation in the EIA.

Ministry of Defence has no comments on the EIA scoping document. According to the viewpoint of its administrative sector, it does not see a reason to participate.

Åland Government wishes to receive information on the project if Finland will participate.

Centre for Economic Development, Transport and the Environment in Uusimaa. The project area is situated in an area that serves as a route for migratory birds heading north; bridge construction could have impacts on bird migration. A bridge could restrict shipping, although the vertical clearance is the same as

for the Great Belt Bridge. The bridge alternative may have adverse transboundary impacts on Finland. But, the scoping document is focused narrowly only on impacts in Germany and Denmark. The assessment of potential transboundary impacts must be secured in the EIA.

Centre for Economic Development, Transport and the Environment in Varsinais-Suomi states that the project most likely will have impacts on the state of the Baltic Sea. Indirect impacts through sea currents may reach Finland. Modelling of these currents and of ecological interdependency will clarify the extent of these impacts. However, it is unlikely that significant transboundary impacts will occur in Finland because of the remoteness of the project. Information on the impacts of the activity on the state of the Baltic Sea could be a reason to participate in the EIA.

Finnish Environment Institute (SYKE). In regard to environmental protection, it is important that the project does not change the water conditions in the Baltic Sea. The starting point must be an alternative that does not change the natural sea current conditions. Such changes could impact the whole Baltic Sea ecology. It is important that Finland participates in the EIA. Participation will allow Finland to follow the process and influence decisions. SYKE wishes that an international panel would be organised that will help secure the scientific credibility and bring forward different viewpoints.

Finnish Meteorological Institute. From Finland's point of view the following questions, which fall under the competence of the Institute, may arise: A) what are the impacts of the bridge alternative on water exchange and salinity of the Baltic Sea; B) what are the impacts of the bridge alternative on the maximum size of ships and other maritime traffic constructions, taking into account seasonal changes in water depth when the shipping route is open; C) what are the restrictions of the tunnel alternative on future dredging of the shipping lane, this could influence the maximum size of ships that could be built by the Finnish shipbuilding industry; D) what are the impacts of the structures of a fixed link on sea current conditions, e.g. on the stability and movement of sediment in the shipping lane and on changes in the maritime risk, depending on the currents during the construction phase and during use of the fixed link. The Institute trusts that the developer will take the above-mentioned impacts into account, but Finland's participation in the EIA can be expected to minimize the probability of negative impacts.

Finnish Transport Agency. The planned vertical clearance is the same as for the Great Belt Bridge, which means that the planned bridge would not cause new restrictions on maximum height of ships. It also will not decrease significantly the water area used for shipping and most likely will not put maritime safety at risk. The EIA scoping document perceives adequately the impact assessment on maritime safety. The Agency does not see any reason for participating in the EIA from the viewpoint of its administrative sector.

Geological Survey of Finland. The agency does not feel that Finland needs to participate in the EIA, as the project will not cause such significant impacts on the sea bottom and sedimentation in Finland.

Finnish Association for Nature Conservation. The statement was given by the Uusimaa district office of the Association, and it is based on the EIA scoping document and on information given at the Danish public hearing on 18 August 2010. According to the Association, it is important that Finland participates in the EIA. The following issues should be studied in more depth in the EIA because the current viewpoint is too local. A) The salt water inflow to the Baltic Sea cannot be blocked or weakened: there must be studies to see how the structures and tunnel, which would be constructed on the bottom, will change the water currents and affect the saline pulses. B) What are the impacts of construction and sand extraction? These activities can affect anything from underwater biotypes to migratory birds. C) What are the impacts on bats migrating to Finland? D) Maritime safety and potential accidents must be taken into account. E) The scoping document does not present clear methods for evaluating the impacts on the scale of the whole Baltic Sea. The EIA is intended to be very local, which is not considered sufficient.

The Association presents comments on the scoping document: two years is too short of a time to produce statistically valid results (e.g. migrating bats); a tunnel that would be constructed under the sea bottom could be another alternative; one alternative should be a railroad connection that could have railway carriages for transporting cars; international commitments on biodiversity and water quality

should be taken into consideration when setting the goals for the state of the environment – the present situation cannot be the aim; underwater sand dunes providing important areas for spawning and fry production have not been mentioned, only those areas important to eel have been referred to; sedimentation and its impacts must be taken into consideration; the international recommendations that are followed should be listed more specifically; modelling is done for 30 years in many cases, but the estimated life of the fixed link is 120 years; impacts of the project on climate change must be studied better and with application of the precautionary principle. At the public meeting, the picture given of the state of the Baltic Sea and its future, as compared to current research results, was too optimistic.

On the basis of the comments received, and reflecting its own views, the Ministry of the Environment would like to state that Finland will participate in the EIA of Denmark and Germany with regard to the Fehmarn Belt fixed link project. The above-mentioned comments should be taken into account in the EIA to a sufficient scale. Especially, it is important to assess the impacts of the fixed link on the water exchange and salinity of the Baltic Sea, on possible cumulative impacts of the Great Belt Bridge and the planned fixed link, and the possibility of significant adverse transboundary impacts on Finland.

Permanent Secretary

Hannele Pokka

Counsellor,
Environmental Impact Assessment

Seija Rantakallio

Enclosures to Danish Ministry of the Environment and Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein: Statements and opinions given in Finland (In Finnish and one in Swedish)

Sent to:

Danish Ministry of the Environment
Att. Laila Wieth-Knudsen
Agency for Spatial and Environmental Planning
Haraldsgade 53
DK-2100 Copenhagen
Denmark

Ministry of Transport
Att. Natasha Kroager Carlsson
Fredriksholms Kanal 27 F
DK -1220 Copenhagen
Denmark

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
z.H. Frau Gerhardt
Mercatorstraße 7-9
D-24106 Kiel
Germany

For information in an electronic form

Federal Ministry for Environment, Germany (Matthias.Sauer@bmu.bund.de)



KYSTVERKET
HOVEDKONTORET

Fiskeri- og kystdepartementet
Postboks 8118 Dep.
0032 OSLO

Deres ref	Vår ref	Arkiv nr	Saksbehandler	Dato
	10/02170-2	008	Roar Johansen	8.7.2010

Utredningsprogram for ny vei- og baneforbindelse over Femernstredet mellom Danmark og Tyskland - høringsuttalelse

Det vises til høringsbrev 2. juli 2010 fra Miljøverndepartementet i overnevnte sak. Høringen er et ledd i Espoo-konvensjonens prosesskrav om å involvere berørte land i konsekvensutredninger av tiltak med mulige grenseoverskridende virkninger. Kystverkets uttalelse i saken sendes gjennom Fiskeri- og kystdepartementet for samordning av uttalelser fra underliggende etater.

Høringsdokumentet er for ordens skyld tilgjengelig elektronisk gjennom følgende link <http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/hoeringer/hoeringsdok/2010/horing-etter-fn-espoo-konvensjonen--ny-v/horingsnotater.html?id=610956>

Planer om en fast vei- og baneforbindelse over Femernstredet mellom Rødbyhavn i Danmark og Puttgarden i Tyskland vil kunne ha vesentlig betydning for grenseoverskridende transporter og miljøkonsekvenser. Kystverket har i gjennomgangen av foreliggende utkast til utredningsprogram vektlagt disse faglige utfordringene.

Kystverket vil foreslå å tydeliggjøre utredningskrav til følgende forhold:

Transport

- Tiltakets konsekvenser for grenseoverskridende transporter; Hvordan påvirker en ny korridor transportløsninger mellom land og regioner? Vil tiltaket kunne få betydning for valg av transportløsninger/transportmoder? Mulige tiltak for å motvirke uønskede virkninger, eksempelvis overføring av transport fra sjø til veitransport?

Sjøtransport:

- Hvordan påvirker tiltaket sjøtransporten i korridoren Østersjøen - Kattegat? Femern Bælt (Storebælt og Lillebælt) som en alternativ sjørute i normalsituasjon og i en eventuell krisesituasjon med redusert fremkommelighet til Øresundforbindelsen, eller motsatt?

HOVEDKONTORET - KYSTDIREKTØREN

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: +47 07847
Telefaks: +47 70 23 10 08

Internett: www.kystverket.no
E-post: post@kystverket.no

Besøksadr.: Kongens gt. 11, ÅLESUND

Telefon: +47 07847
Telefaks: +47 70 23 10 08

Bankgiro: 7694 05 06766
Org.Nr.: NO 970 237 372

Brev, sakskorrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson

- Miljø sikkerhet
Sjø sikkerhet og risiko for uhell i sjøtransporten som følge av tiltaket i utbygging og driftsfase. Det bør gjøres en risikoanalyse for endringer i transportstrømmer.

Miljø

- Mulige endringer i lokal og globalt utslipp ved endringer i transportvalg og nyskapt trafikk.

Med hilsen

Lidvard Måseide
Fungerende kystdirektør

Vigdis T. Bye
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:
Vedlegg:



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Miljøverndepartementet

Postboks 8013 Dep.
0030 OSLO

Deres ref
201002473

Vår ref
10/1252- AMF

Dato
19.08.2010

Utredningsprogram for ny veg- og baneforbindelse over Femernstredet mellom Danmark og Tyskland - Høring

Vi viser til brev datert 2. juli 2010 vedrørende ovennevnte.

Prosjektet inngår også i EUs program for grensekryssende infrastruktur (TEN-T) som bl.a. består av i alt 30 meget store prosjekter. Retningslinjene for dette programmet er inkorporert i EØS-avtalen, men uten økonomiske forpliktelser for Norge. Flere av disse prosjektene har likevel direkte betydning for Norge, og dette prosjektet er derfor også kort referert i St. meld. nr 16 (2008-2009), *Nasjonal transportplan 2010-2019*, s. 182.

Samferdselsdepartementet har ingen kommentarer til utredningsprogrammet, men vil vise til at en utbygging av bru eller tunnel over Femernstredet vil kunne ha stor betydning for norsk næringsliv ved at markedene i Europa blir lettere tilgjengelig. Utbyggingen vil medføre at landverts transportavstand mellom Norden og Tyskland reduseres med 160 km, og både veg- og banetransport må forventes å bli mer effektivt som følge av en eventuell utbygging. På den bakgrunn vil Samferdselsdepartementet anbefale at Norge stiller seg positivt til prosjektet.

Samferdselsdepartementet har merket seg at høringen også er sendt departementets underliggende etater direkte, og har derfor ikke selv innhentet uttalelser fra disse. Vi vil

imidlertid be om at høringsuttalelser av denne art ved seinere anledninger innhentes via Samferdselsdepartementet.

Med hilsen


Kjell Rosanoff e.f.


Anders Martin Fon

Kopi til:

Fiskeri- og kystdepartementet
Jernbaneverket
Kystverket hovedkontoret
Landbruks- og matdepartementet
Nærings- og handelsdepartementet
Sjøfartsdirektoratet
Vegdirektoratet



Warsaw, September, 3 2010.

GENERAL ENVIRONMENTAL PROTECTION DIRECTOR

Michał Kielsznia

DOOŚtoś-082/1443/10/dts/33

**Danish Ministry of
Environment
Att. Laila Wieth-Knudsen
Agency for Spatial and
Environmental Planning**

With reference to: Position of the Republic of Poland on the validity of acceding the transboundary environmental impact assessment as part of the procedure determining the environmental impact of the planned project consisting in the **construction of a permanent connection through the Fehmarn Belt Strait between Germany and Denmark**

In reply to the letter with inquiry regarding our readiness to accede to the environmental impact assessment of the project in a transboundary context, I would like to thank for sending the scoping document.

In line with the art. 3 par. 3 *of the Convention on the Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context* drawn up in Espoo on February, 25 1991, in relation to the letter of June, 21 2010 (received on June, 29 2010), ref.: BLS-149-00417 with inquiry regarding our readiness to accede to the environmental impact assessment of the project in a transboundary context, I would like to give the following information.

The position was prepared on the basis of careful analysis of the sent materials, as well as on the basis of the positions and opinions of the regional directorates for environmental protection which are relevant due to the area of the possible transboundary impact, and other offices and scientific research units dealing with the Baltic Sea issues.

The type and the characteristics of the anticipated project, its location, type and the scale of its impact indicate the potential significant environmental impact on the territory of the Republic of Poland.

In view of the above, **I state the validity of acceding the proceedings concerning the transboundary environmental impact** of the above mentioned project undertaken in the territory of the Federal Republic of Germany and Denmark.

At the same time I would like to note that Poland puts forward a motion to particularly consider in the analysis of the environmental impact of the investment the following issues:

1. The impact of the investment on the shipping limits: the option of the bridge - limiting the height of vessels entering/leaving the Baltic Sea area, the option of the tunnel - limiting the draught of vessels entering/leaving the Baltic Sea area. An important element is also the assurance, that the discharge of batch will not reduce the depth of the sea in the areas of the movement of vessels.
2. A detailed description of the impact of the investment location on the exchange of waters between the North Sea and the Baltic Sea including the detailed hydrological analysis. Polish side thinks that, the obstacles (pillars of the bridge) will appear as a result of the investment, which will limit the exchange of waters. This is a very important problem for the entire Baltic Sea ecosystem, and particularly for the cod recruitment, which success depends on the inflow of salt waters and well oxygenated waters from the North Sea. The Baltic Sea is a semi-closed basin, and the exchange of waters through the straits between the Baltic Sea and the North Sea is of great importance to the Baltic ecosystems, whereas the Fehmarn Belt Strait is a strait that decides about the size of the exchange of waters between the Baltic Sea and the North Sea.
3. The impact of the investment on the changes in the ecosystem, due to the multi-scale dredging, which will inevitably destroy the habitats of zoobentos, fish and marine mammals, and on the overall changes in the ecosystem connected with the destruction of natural habitats.
4. The impact of the investment on the oxygen processes of the Baltic Sea bottom layers.
5. The impact of the investment on the occurrence of the natural habitats, species of fish and mammals protected in line with the Council Directive 92/43/EEC of May, 21 1992 on the conservation of natural habitats and of wild fauna and flora, associated with the possibility of release and movement of sediments during the conducted works and the increase of the likelihood of collisions of the vessels and oil spills.
6. The impact of the planned investment on the ecological corridors for migration of birds northward (from the area of western lowlands (mainly German lowlands) to the Scandinavian Peninsula) and eastward (from the Jutland Peninsula, through the Bay of Kiel, the Bay of Mecklenburg, the Isle of Rugia, the Baltic Sea to the East European Plain).
7. A detailed description of the batch material management (its storage space), its expected spread and impact on the bottom of the sea because of the falling material.

8. The impact of the investment on the Natura 2000 network, located on the territory of the Republic of Poland.
9. The monitoring programme after the realisation of the investment (as-built monitoring).

The Polish side also takes the view that the EIA report should be consulted with the Helsinki Commission (HELCOM) in reference to the impact of the investment on the environment of the Baltic Sea, whereas the supervision of VTS will affect the traffic safety in an area of such importance to the shipping.

Sincerely,



GENERALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

Michał Kięłsznia

Warszawa, dnia 3 września 2010 r.

DOOŚtoś-082/1443/10/dts/33

**Danish Ministry of
Environment
Att. Laila Wieth-Knudsen
Agency for Spatial and
Environmental Planning**

Dotyczy: Stanowisko Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie zasadności przystąpienia do transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko w ramach procedury ustalenia oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia polegającego na **budowie stałego połączenia przez cieśninę Fehmarn Belt pomiędzy Niemcami a Danią**

W odpowiedzi na pismo z zapytaniem o chęć przystąpienia do oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji w kontekście transgranicznym, chciałbym serdecznie podziękować za przesłanie dokumentu scopingowego.

Zgodnie z art. 3 ust. 3 *Konwencji o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym* sporządzonej w Espoo dnia 25 lutego 1991 r., w odniesieniu do pisma z dnia 21 czerwca 2010 r. (które wpłynęło dnia 29 czerwca 2010 r.), znak: BLS-149-00417 z zapytaniem o chęć przystąpienia do oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji w kontekście transgranicznym, przekazuję następujące informacje.

Przedmiotowe stanowisko zostało sporządzone na podstawie wnikliwej analizy przesłanych materiałów, jak również na podstawie stanowisk i opinii regionalnych dyrekcji ochrony środowiska właściwych ze względu na obszar możliwego transgranicznego oddziaływania oraz innych urzędów i jednostek naukowo-badawczych zajmujących się problematyką Morza Bałtyckiego.

Rodzaj i charakterystyka przewidywanego do realizacji przedsięwzięcia, jego usytuowanie oraz rodzaj i skala oddziaływania wskazują na możliwość znaczącego oddziaływania na środowisko na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Biorąc powyższe pod uwagę, **stwierdzam zasadność przystąpienia do postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko ww. przedsięwzięcia podejmowanego na terenie Republiki Federalnej Niemiec i Danii.**

Jednocześnie pragnę zaznaczyć, iż strona polska wnosi o szczególne uwzględnienie w analizie oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji następujących kwestii:

1. Wpływ realizacji inwestycji na ograniczenia żeglugowe: opcja mostu – ograniczenie wysokości statków wchodzących/wychodzących na teren Morza Bałtyckiego, opcja tunelu – ograniczenie zanurzenia statków wchodzących/wychodzących na teren Morza Bałtyckiego. Istotnym elementem jest także zapewnienie, iż zrzucanie urobku nie zmniejszy głębokości morza w rejonach ruchu statków.
2. Szczegółowy opis wpływu lokalizacji inwestycji na wymianę wód pomiędzy morzem Północnym a Morzem Bałtyckim zawierający szczegółowe analizy hydrologiczne. Strona polska uważa, iż na skutek realizacji inwestycji powstaną przeszkody (filary mostu) ograniczające tę wymianę. Jest to bardzo istotny problem dla całego ekosystemu Morza Bałtyckiego, a szczególnie dla rekrutacji dorsza, którego sukces zależy od wlewów wód słonych i dobrze natlenionych z Morza Północnego. Morze Bałtyckie jest akwenem półzamkniętym, a wymiana wód Bałtyku z Morzem Północnym przez cieśniny ma wielkie znaczenie dla ekosystemów bałtyckich, natomiast Fehmarnbelt jest cieśniną decydującą o wielkości wymiany wód Bałtyku z Morzem Północnym.
3. Wpływ realizacji inwestycji na zmiany w ekosystemie, na skutek wieloskalowego bagrowania, które nieuchronnie zniszczy siedliska zoobentosu, ryb i ssaków morskich oraz na całościowe zmiany w ekosystemie związane ze zniszczeniem siedlisk naturalnych.
4. Wpływ realizacji inwestycji na procesy tlenowe przydennych warstw Morza Bałtyckiego.
5. Oddziaływanie realizacji inwestycji na występowanie siedlisk przyrodniczych, gatunków ryb i ssaków objętych ochroną zgodnie z treścią Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory związane z możliwością uwolnienia i ruchu osadów w trakcie prowadzonych prac oraz zwiększenie się prawdopodobieństwa kolizji statków i wycieków olejów.
6. Wpływ planowanej inwestycji na korytarze ekologiczne dla migracji gatunków ptaków w kierunku północnym (z terenu pasa nizin zachodnioeuropejskich (m.in. Niziny Niemieckiej) na Półwysep Skandynawski) oraz w kierunku wschodnim (z terenu Półwyspu Jutlandzkiego, poprzez Zatokę Kilońską, Zatokę Meklenburską, Wyspę Rugię, Morze Bałtyckie na tereny nizin wschodnioeuropejskich).
7. Szczegółowy opis zagospodarowywania urobku (miejsca jego składowania) oraz jego przewidywane rozprzestrzenianie się i wpływ na dno morza przez opadający materiał.
8. Wpływ realizacji inwestycji na obszary sieci Natura 2000 leżące na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
9. Program monitoringu po wykonaniu inwestycji (monitoring powykonawczy).

Strona polska stoi również na stanowisku, że raport oddziaływania na środowisko powinien zostać skonsultowany z Komisją Helsińską (HELCOM) pod kątem oddziaływania inwestycji na środowisko Morza Bałtyckiego, natomiast nadzór VTS wpłynie na bezpieczeństwo ruchu na obszarze o tak istotnym znaczeniu dla żeglugi.

GENERALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA

Z poważaniem

Mitbah Kielcznia

Do wiadomości:

- Pani Anna Wypych-Namietko, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6 00-928 Warszawa
- Pan Andrzej Borowiec, Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, Plac Batorego 4, 70-207 Szczecin
- Pan Andrzej Królikowski Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, ul. Chrzanowskiego 10, 81-338 Gdynia
- Pan Tomasz Linkowski, Dyrektor Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni, ul. Kołłątaja 1, 81-332 Gdynia
- Pan Kazimierz Szeffler, Dyrektor Instytutu Morskiego w Gdańsku, ul. Długi Targ 41/42, 80-830 Gdańsk
- Pan Janusz Pempkowiak, Dyrektor Instytutu Oceanologii PAN w Sopocie, ul. Powstańców Warszawy 55, 81-712 Sopot
- Pan Przemysław Łagodzki, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, ul. Jagiellońska 32, 70-382 Szczecin
- Pan Stanisław Dąbrowski, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, Al. Marsz. J. Piłsudskiego 7/9, 10-575 Olsztyn
- Pani Hanna Dzikowska, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, ul. Chmielna 54/57 80-748 Gdańsk



SWEDISH ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY

Jörgen Sundin
Tel: 08-698 14 63
Jorgen.sundin
@naturvardsverket.se

REMISS
2009-06-24 Dnr 121-3664-10 Rv

Sändlista

Underrättelse enligt Esbo-konventionen om miljökonsekvensbeskrivning i ett gränsöverskridande sammanhang om fast förbindelse över Fehmarn Bält, Danmark och Tyskland

Danmark och Tyskland har 2009 undertecknat ett avtal om att gemensamt bygga en fast förbindelse över Fehmarn Bält. Den 19 km långa förbindelsen planeras knyta samman Rødbyhavn (Lolland) och Puttgarden (Fehmarn) och kommer att bestå av en fyrfilig motorväg och en dubbelspårig järnväg. Valet av teknisk lösning (bro eller tunnel) är ännu inte fastlagt, och inte heller den exakta sträckningen.

Danmark och Tyskland har båda underrättat Sverige om projektet i enlighet med Esbo-konventionen om miljökonsekvensbeskrivningar i ett gränsöverskridande sammanhang och har tagit fram en gemensam avgränsningsrapport för den kommande miljökonsekvensbeskrivningen.

Ni bereds härmed tillfälle att lämna synpunkter på avgränsningsrapporten och projektet. Naturvårdsverket behöver eventuella **synpunkter senast den 27 augusti 2010** för att hinna sammanställa svaren till Tyskland och Danmark senast den 6 september 2010.

Svaren bör fokusera på synpunkter angående bedömningen av miljökonsekvenser av projektet som kan beröra Sverige samt innehåll och avgränsning av den kommande miljökonsekvensbeskrivningen.

Remissvar lämnas per e-post till registrator@naturvardsverket.se eller skriftligen till Naturvårdsverket, 106 48 Stockholm (ange diarienummer: 121-3664-10 Rv och "Fehmarn Bält").

Som en del av samrådsprocessen planeras **ett öppet samrådsmöte den 18 Maribo** på Lolland i Danmark. Samrådsmötet hålls på danska men kommer att simultantolkas till engelska **Augusti 2010** kl. 17.00 på Hotel Maribo Søpark, Vestergade 29, DK 4930. Om ni önskar delta på mötet ska besked om detta lämnas senast den 10 Augusti till Naturvårdsverket. Ett samrådsmöte kommer även hållas i Tyskland den 25 Augusti (se bifogad notifiering från Tyskland).

Samråd enligt Esbokonventionen

Enligt Esbokonventionen om miljökonsekvensbeskrivningar i ett gränsöverskridande sammanhang ska ett land inom vilket det planeras ett projekt som kan förorsaka betydande miljöpåverkan i ett annat land (upphovspart) underrätta det berörda landet (utsatt part) om detta och erbjuda det att delta i proceduren för att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning.

Naturvårdsverket är enligt förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar ansvarig myndighet för att lämna och ta emot underrättelser och i övrigt fullgöra skyldigheter för miljökonsekvensbeskrivningar i ett gränsöverskridande sammanhang.

Danmarks miljöministerium och Tysklands har med hänvisning till Esbokonventionen sänt bifogat underlag för samråd med svenska intressenter.

Naturvårdsverket kommer att sammanställa inkomna synpunkter i ett samlat yttrande som går till både Tyskland och Danmark.

MKB-proceduren för Fehmarn Bält-förbindelsen

Danmark ska godkänna projektet på danskt nationalterritorium och Tyskland ska godkänna projektet på tyskt nationalterritorium. Prövningen kommer därför att ske i två separata men samordnade processer. Som grund för utvärderingen av verkningarna på miljön genomförs först en avgränsningsprocess vars syfte är att fastställa metoder, innehåll och omfattning för miljöundersökningar och miljöutvärderingar. I enlighet med Esbo-konventionen inbjuds länderna i Östersjöregionen nu till samråd angående avgränsningen.

Efter avslutade överläggningar utarbetar transportministeriet efter förhandlingar med miljöministeriet en promemoria med ställningstaganden till de inkomna remissvaren. Avgränsningsrapporten och promemorian utgör därefter underlaget för det miljömässiga undersökningsprogrammet som Femern A/S ska genomföra angående projektet. Resultaten av miljöundersökningarna presenteras i miljökonsekvensbeskrivningen som beräknas skickas ut på remiss i slutet av 2011. Även i detta skede sker samråd med berörda länder i enlighet med Esbo-konventionen.

Den slutgiltiga miljökonsekvensbeskrivningen kommer i Danmark att ingå som en del av ansökan enligt byggnadslagen. I Tyskland godkänns större järnvägs- och vägprojekt genom ett förhandsgodkännande av den tekniska projekteringen och lokaliseringen. Miljökonsekvensbeskrivningen utgör i denna prövning en del

av den samlade projektansökningen, som utvärderas av den ansvariga myndigheten.

Om ni har frågor med anledning av remissen kan ni vända er till Jörgen Sundin, tel. 08-698 14 64 eller per e-post till [jorgen.sundin\(a\)naturvardsverket.se](mailto:jorgen.sundin(a)naturvardsverket.se).

För Naturvårdsverket



Martin Pålman



Jörgen Sundin

Bilagor:

Underrättelse från Tyskland
Underrättelse från Danmark

Övrigt underlag hämtas via länken nedan.
<http://www.femern.com/Home/Publications>

Det underlag som i första hand bedöms vara relevant är följande:

Sammanfattning av avgränsningsrapporten (svenska):

http://www.femern.com/Material+folder/Documents/2010+publications/Summer+y+scoping+report_SV

Avgränsningsrapport (engelska)

http://www.femern.com/Material+folder/Documents/2010+publications/Scoping+report+EN_pdf

Sändlista

Fiskeriverket
Kammarkollegiet
Kustbevakningen
SMHI
Sjöfartsverket
Försvarmakten
SGU
Trafikverket
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Trafikanalys
Riksantikvarieämbetet
Boverket
Sveriges Fiskares Riksförbund
Europakorridoren AB
Högskolan på Gotland
Linnéuniversitetet
Stockholms marina forskningscentrum
Naturskyddsföreningen
Sveriges Ornitologiska förening
WWF
Greenpeace
Miljöförbundet jordens vänner
Länsstyrelsen i Skåne län
Region Skåne
Kommunförbundet Skåne

För kännedom till (endast e-post):

Malmö kommun
Helsingborgs kommun
Trelleborgs kommun
Miljödepartementet, Sten Jerdenius

Jörgen Sundin
Tel: 08-698 14 63
jorgen.sundin
@naturvardsverket.se

YTTRANDE
2010-09-06 Dnr 121-3664-10 Rv

By- og landskabsstyrelsen
Laila Wieth-Knudsen
Haraldsgade 53
DK-2100 Köpenhamn

Svar på underrättelse enligt Esbo-konventionen om miljökonsekvensbeskrivningar i ett gränsöverskridande sammanhang angående fast förbindelse över Fehmarn Bält, Danmark och Tyskland.

Sammanfattning

Danmark har i enlighet med Esbo-konventionen underrättat Sverige om en planerad förbindelse för väg och järnväg över Fehmarn Bält. En preliminär avgränsningsrapport inför arbetet med kommande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har sänts på remiss till svenska myndigheter.

Sverige avser delta i samrådet om miljökonsekvensbedömning och sammanställer i detta yttrande de synpunkter som inkommit på den avgränsningsrapport som tagits fram inför arbetet med projektets miljökonsekvensbeskrivning

Bakgrund

Danmark har underrättat Sverige om en planerad fast förbindelse över Fehmarn Bält i enlighet med Esbo-konventionen om miljökonsekvensbeskrivningar i ett gränsöverskridande sammanhang. Inför arbetet med projektets miljökonsekvensbeskrivning har en avgränsningsrapport som beskriver den preliminära inriktningen på det fortsatta arbetet tagits fram.

Samråd i Sverige

Naturvårdsverket är enligt förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar ansvarig myndighet för att lämna och ta emot underrättelser och i övrigt fullgöra skyldigheter för

miljökonsekvensbeskrivningar i ett gränsöverskridande sammanhang. Naturvårdsverket har dock inte något ansvar för att väga eventuella synpunkter mot varandra och lämna ett samlat yttrande för Sverige.

Den avgränsningsrapport har tagits fram inför arbetet med den kommande miljökonsekvensbeskrivningen har remitterats till svenska myndigheter, organisationer och andra berörda under perioden 24 juni till 27 Augusti. Remissen har bestått av den svenska sammanfattningen av avgränsningsrapporten, den fullständiga avgränsningsrapporten (på engelska), samt notifieringsbrev från Danmark. Materialet har även gjorts tillgängligt på Naturvårdsverkets hemsida och en pressrelease har skickats ut 2010-06-29.

Nedan ges en kort sammanfattning av de inkomna synpunkterna:

Länsstyrelsen i Skåne län anser att följande frågor bör belysas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen:

- Utbyte av vatten, relaterat till salthalt och syremängd, mellan Västerhavet och Östersjön. Det bör tydligt redovisas hur nollösningen (ingen påverkan på syre- och salthalt) ska uppnås
- En översiktlig beskrivning av påverkan på transportströmmar från Tyskland och kontinenten via Danmark till Sverige samt miljökonsekvenserna av detta. Analysen bör omfatta person- och godstrafik på väg och järnväg.
- Spridning av sediment från muddring och anläggningsarbeten.
- Påverkan på fisk, särskilt migrerande arter, samt marina däggdjur till följd av sedimentspridning, buller och ljusstörningar.
- Påverkan på migrerande fågelarter, både anläggnings- och driftskedet.
- Emissioner till luft
- Risker för sjösäkerheten i anläggnings- och driftskede

För samtliga ovanstående miljöaspekter bedömer länsstyrelsen att det också kan bli aktuellt med skyddsåtgärder, som även de bör beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen. Länsstyrelsen poängterar i sitt yttrande vikten av att de erfarenheter som vunnit i samband med planering och byggande av Öresunds- och Stora Bält-förbindelsen tas tillvara i projektet.

Länsstyrelsen anser också att en expertpanel liknande den som etablerades under arbetet med Öresundsbron bör sättas samman så snart som möjligt. Denna bör ha en rådgivande och kvalitetsgranskande roll inom bland annat områdena hydrografi, ornitologi och marinbiologi och inkludera representanter från flera Östersjöländer.

Sveriges Fiskares Riksförbund (SFR) har tagit del av remitterat material och har inga synpunkter att framföra i ärendet.

Fiskeriverket anser att den föreslagna inriktningen på grundundersökningar, avgränsning av undersökningsområde och problemställningar för utvärdering är relevanta. Man anser även att föreslagna undersökningsmetoder är väl beprövade inom fiskeriforskningen. Man vill dock se att de föreslagna studierna när det gäller påverkan på ålens vandring kompletteras med vandringsförsök under några år före och efter projektets genomförande för att studera påverkan på utvandringsfrekvensen genom sundet. Fiskeriverket föreslår även lämplig metodik för försöken. Man anser även att utvärderingen bör kompletteras med modellering och undersökning av vilka kumulativa konsekvenser den planerade förbindelsen kan få tillsammans med Öresundsbron och bron över Stora Bält när det gäller saltvattensinströmning till Östersjön och utvandring av blankål.

Sjöfartsverket anser att förbindelsens påverkan på sjöfarten i bygg- och driftskede bör utredas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen med syfte att säkerställa att sjöfarten inte får försämrad tillgänglighet eller framkomlighet. Sjöfartsverket anser också att en riskanalys avseende sjötrafik bör utföras.

Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMHI) anger i sitt yttrande att man vill följa arbetet med den kommande miljökonsekvensbeskrivningen. SMHI påpekar att 2/3 av vattenutbytet mellan Östersjön och Västerhavet sker via Fehmarn Bält och att det därför är av central betydelse att man i kommande MKB kan visa att den planerade utformningen av förbindelsen inte hindrar Östersjöns vattenutbyte. SMHI noterar även att förbindelsen bör falla under det Europeiska Unionens marina direktiv (Marine Strategy Framework Directive, 2008/56/EC), vilket bland annat innebär krav på att redovisa hur man inom projektet säkerställer att de villkor som anges i bilaga 1 till direktivet uppfylls.

Malmö Kommun anser att de avgränsningar som redovisas i avgränsningsrapporten är väl motiverade. Kommunen anser att det är viktigt att projektet bidrar till ökad samordning och överbryggande av dagens tekniska problem och flaskhalsar i det transeuropeiska transportnätverket för järnvägstrafik (TEN-T). Det bör särskilt framgå hur projektet kan bidra till att stärka järnvägens konkurrenskraft i förhållande till transporter på väg. Erfarenheter från byggandet av Öresundsbron visar att kapacitetstaket för järnväg snabbt kan nås och kommunen anser därför att kommande MKB bör redovisa hur förbindelsen kan utformas för att med god marginal långsiktigt klara en ökande järnvägstrafik.

Projektet kan enligt Malmö kommuns bedömning indirekt påverka Skåne som region och kommunala intressen genom omfördelning av trafikflöden. Ändrade trafikströmmar kan i sin tur innebära påverkan på svensk luft- och vattenmiljö. Man anser att kommande MKB bör belysa dessa förändringar, med fokus på tätorter på den svenska sidan som berörs av gränsöverskridande transporter (främst Helsingborg, Malmö, Ystad och Trelleborg) i ljuset av övriga planerade projekt i Öresundsregionen. Miljökonsekvensbeskrivningen bör innehålla en

redogörelse för hur projektet bidrar till de klimatmål som ställts upp på regional och lokal nivå även på den svenska sidan. Förändringar till följd av projektet får inte bidra till att svenska miljö kvalitetsnormer inte klaras.

Erfarenheter från genomförd miljöuppföljning i samband med uppförandet av Öresundsbron bör tillvaratas. Kommunen utgår från att dansk expertis kommer att göra en bedömning av vilka av de företeelser som studerades i Öresund som är relevanta för det planerade projektet och ta fram metodförslag för respektive studie. Då de naturliga svängningarna gällande de biologiska förhållanden är stora i det berörda havsområdet är det viktigt med fleråriga baslinjestudier som grund för konsekvensbeskrivningen.

Vidare anger Malmö kommun att följande frågor bör belysas tydligare i det fortsatta arbetet:

- Påverkan på Natura 2000-områden
- Påverkan på fladdermöss samt marina däggdjur
- Riskbild gällande spridning av rabies
- Inverkan på fiskeri- och turismnäringen i ett regionalt perspektiv
- Olycksförebyggande arbete gällande fartygskollisioner och oljeutsläpp
- Påverkan på möjligheter till etablering av havsbaserad vindkraft

Kommunförbundet Skåne (KFSK) har lämnat ett yttrande där man i allt väsentligt framför samma synpunkter som Malmö kommun gör i sitt yttrande.

Sveriges Geologiska Undersökning (SGU) anger i sitt yttrande att den föreslagna avgränsningen av miljöutredningen är bra ur geologisk synvinkel. SGU utgår ifrån att de undersökningar som planeras gällande sedimentsuspension, djup- och bottenförhållanden samt sedimentation också kommer att omfatta de områden där sandtäkt planeras. Planerade undersökningar bör också kompletteras med en analys av hur långt suspenderat finsediment kan transporteras samt vilken föroreningsgrad detta material har. Här bör särskilt redogöras för om det finns risk att upprört sediment kan nå svensk ekonomisk zon.

Trafikanalys är en ny myndighet med uppgift att utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Trafikanalys konstaterar i sitt yttrande att den nya förbindelsen kan antas få betydande påverkan på trafikflöden utanför det geografiska område som man enligt avgränsningsrapporten avser studera. I den svenska inriktningsplaneringen för perioden 2010-2021 är utgångspunkten att förbindelsen kommer till stånd. Den nya förbindelsen kommer enligt Trafikanalys bedömning innebära att nuvarande sjötransporter i viss utsträckning ersätts av väg- och järnvägstransporter. Hur godsflöden fördelas mellan dessa transportslag är avgörande för projektets gränsöverskridande miljöpåverkan och bör därför studeras i det fortsatta arbetet med MKB. Den geografiska

avgränsningen vid beskrivning av effekter och konsekvenser behöver därför göras vidare än vad som anges i avgränsningsrapporten när det gäller påverkan på trafik och trafikrelaterade miljöeffekter.

Riksantikvarieämbetet har i sitt yttrande angivit att man i kommande miljökonsekvensbeskrivning vill se en analys av hur förändrade trafikströmmar kan komma att påverka behoven av åtgärder i det svenska transportsystemet. Ökad trafikbelastning kan innebära behov av ny infrastruktur, vilket kan påverka kulturmiljön och landskapet i Sverige. I övrigt anser man att avgränsningsrapporten tydligt beskriver avgränsning, undersökningsmetodik och tänkbara relevanta miljökonsekvenser.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Kustbevakningen, Boverket och Linnéuniversitetet har i sina yttranden meddelat att man inte har några synpunkter i ärendet.

Trafikverket gör bedömningen att den avgränsning som presenteras i avgränsningsrapporten är tillräcklig. Trafikverket anser utifrån det remitterade materialet att projektet inte kan antas medföra betydande negativ påverkan på de områden man har i uppdrag att bevaka.

Naturvårdsverket anser att avgränsningsrapporten tar upp de viktigaste frågorna som behöver belysas i det fortsatta arbetet men efterlyser i sitt yttrande en tydligare redovisning av vilka områden som särskilt behöver prioriteras. Rapporten bör också förtydligas när det gäller de olika undersökningarnas utsträckning i tiden. Projektet är av sådan karaktär att det enligt Naturvårdsverkets bedömning ska anmälas till Helcom och berörs även av bestämmelserna i marina direktivets (2008/56/EC) bilaga 1. Detta innebär bl.a. att permanenta förändringar av hydrografiska förhållanden inte får påverka marina ekosystem negativt. Detta ställer i sin tur höga krav på undersökning av eventuella förändringar i strömningssituationen. Naturvårdsverket betonar i sitt yttrande att de erfarenheter som vunnits i samband med planeringen och uppförandet av Öresundsbron bör beaktas i det fortsatta arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen. Förbindelsens påverkan på fördelningen av gods och persontransporter mellan olika transportslag behöver utvärderas, även i Sverige, då detta kan ha betydelse för Sveriges regionala och nationella utsläppsmål gällande klimatgaser.

Havsmiljöinstitutet är ett nationellt centrum med uppdrag från regeringen att ge en samlad bild av miljötillståndet i havet. Havsmiljöinstitutet anser att kunskaper från de tidigare broprojekten Öresundsbron och Stora Bält-bron bör tas tillvara och att särskild vikt bör läggas vid att studera de faktorer som skiljer det planerade projektet från dessa. Man anser vidare att följande frågor bör ägnas särskilt stor uppmärksamhet i det fortsatta arbetet:

- Långtidsmätningar av vattentransport, salthalt och temperatur i representativa utsnitt av vattenmassan för att säkerställa den s.k. nolllösningen (ingen nettopåverkan på nämnda variabler). Mätprogram samt lämplig åtgärder för att klara detta bör redovisas detaljerat i kommande MKB.
- Undersökningar för att klargöra det berörda områdes relativa betydelse som lek område för i första hand västra Östersjöns torskbestånd. Östersjötorskens beståndsindelning, lekplatser och larvspridning behöver analyseras och beskrivas. Man bör säkerställa att projektets genomförande ej påverkan lekframgång och larvtransport.
- Säsongsvariation för utbredning av blåmussla, samt födosöks- och flyttbeteende hos sjöfågel i området bör klargöras genom tillräckliga referensundersökningar. Musslornas utredning är avgörande för många sjöfågellarter. Målet bör vara att säkerställa ostörd migration och födosökning.
- Påverkan på planktonsamhälle och näringsämneshalter till följd av etablering av musslor på bropelare bör beskrivas. Mätprogrammet bör utformas så att det går att detektera eventuella positiva effekter i form av minskade närsalthalter i vattnet.
- Samordning av undersöknings- och analysmetodik måste ske såväl inom projektet som mellan detta projekt och tidigare genomförda, liknande, projekt för möjliggöra metaanalyser och inhämta mer allmängiltig kunskap om miljöeffekter vid byggande till havs.
- Effektiv uppföljning där uppföljningsmetodiken anpassas till vilka effektstorlekar som ska kunna upptäckas. Det bör tydligt framgå av MKB och uppföljningsprogram vilken precision som ska uppnås i undersökningarna.

Beslut om detta yttrande har fattats av enhetschefen Martin Pålman

Vid den slutgiltiga handläggningen har deltagit Egon Enocksson och Jörgen Sundin, den senare föredragande.

För Naturvårdsverket



Martin Pålman



Jörgen Sundin

Kopia till:

Miljödepartementet, Sten Jerdenius (endast E-post)

Ministry of Transport
Att. Natascha Kroager Carlsson
Fredriksholms Kanal 27F
DK- 1220 Copenhagen K
Denmark

Bilagor:

Inkomna yttranden under samrådtiden i Sverige:

Boverket
Fiskeriverket
Havsmiljöinstitutet
Kommunförbundet Skåne
Kustbevakningen
Linnéuniversitetet
Länsstyrelsen i Skåne Län
Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap
Naturvårdsverket
Riksantikvarieämbetet
SGU
Sjöfartsverket
SMHI
Sveriges Fiskares Riksförbund
Trafikanalys
Trafikverket

Yttrande till Naturvårdsverket enligt Esbo-konventionen om miljökonsekvensbeskrivning i ett gränsöverskridande sammanhang o fast förbindelse över Fehmarn Bält, Danmark och Tyskland


Boverket har i detta skede inga synpunkter på avgränsningsrapporten men vill betona att projektet utförs så att vattenutbytet till och från Östersjön inte påverkas negativt.

Beslut i detta ärende har fattats av avdelningschefen Fredrik Meurman. I handläggningen har även deltagit Tf enhetschef Patrik Faming, arkitekt Järda Blix och Bengt Larssén. Föredragande har varit Börje Larsson.

För Boverket



Fredrik Meurman



Börje Larsson





Naturvårdsverket
106 48 Stockholm

Synpunkter angående avgränsningsrapport för kommande miljökonsekvensbeskrivning för fast förbindelse, bro eller tunnel över Fehmarn Bält mellan Danmark och Tyskland.

Med anledning av Er remiss 2010-06-28 (dnr 121-3664-10 RV Fehmarn Bält) i rubricerat ärende vill Fiskeriverket anföra följande.

Fiskeriverkets bedömning

Fiskeriverket bedömer att föreslagen inriktning på grundundersökning liksom problemställningar för utvärdering är relevanta. Detta gäller även föreslagna avgränsningar av undersökningsområdets storlek. Dessutom är planerade undersökningsmetoder väl beprövade inom fiskforskningen

Dock anser verket att förutom rena märkningar och återfångster av lekvandrande blankål, bör även kompletterande systematiska vandringsförsök utföras i syfte att studera utvandringsfrekvensen genom sundet. Studien bör utföras ett antal år före och ett antal år efter det att bro har uppförts.

Vidare bör även problemställningar kompletteras med att undersökningar och modelleringar av vilka kumulativa effekter den samlande störningen från Öresundsbron, bron över Stora Bält och den nu planerade bron över Fehmarn bält, kan innebära för utvandring av blankål och inflöde av saltvatten till Östersjön.

Motivering till Fiskeriverkets bedömning

Avgränsningsrapporten beskriver innehåll och omfattningen av de undersökningar av natur och miljöförhållanden som ska genomföras i samband med projekteringen av förbindelsen.

Undersökningsområdet omfattar 350 * 350 km, detta område avgränsas i ytterligare tre nivåer som beskriver, 1) arbetsområdets omedelbara närhet intill 20 km, 2) västra Östersjön samt 3) angränsande havsområden.

Grundundersökningar kommer att omfatta djup- och bottenförhållanden, kustens utformning, hydrografi, vattenkvalitet, plankton, djur och växter på havsbotten samt livsmiljö för och förekomst av fisk, säl och fåglar.

Utvärderingar kommer att omfatta potentiella störningar genom anläggningen på vatten, havsbotten samt flora och fauna, inkluderande biodiversitet, och med fokus på följande problemställningar.



- Effekter genom gräv- och återfyllnadsarbeten för havsbotten, djur och växter samt följder på botten och livsmiljöer.
- Påverkan genom spridning av sediment orsakade av grumlande vattenarbeten på vattenkvalitet, djur- och växtliv.
- Förändringar av naturlig vattenomsättning genom Fehmarn bält till Östersjön genom bropelare och andra fasta konstruktioner samt störningar orsakade av byggnadsarbetet.
- Potentiella effekter på havsmiljön orsakade av fartygsrörelser och kollisionsrisker.

Metoder beskrivs i avsnitt 7. Av punkt 7.4.4 framgår vilka undersökningar som kommer att utföras på fiskpopulationer inom olika stadier från ägg till migrerande/lekande fisk.

Planerad utvärdering har beskrivits och omfattar främst vandring genom området av ål, torsk, sill och skarpsill. Vidare beskrivs påverkan på lek och lekområden, uppväxt- och födosökområden. Särskilt kommer effekter på torskäggens överlevnad att studeras genom salinitet och syrgasförhållanden i vattenområdet.

Fiskeriverket förslår kompletterande undersökning mot följande bakgrund. Fiskeriverket har med framgång under ett flertal år utfört vandringsförsök på blankål både för att studera effekter av den fasta broförbindelsen över Öresund, ett antal vindkraftparker, men även i vattendrag förbi kraftverk.

För att studera eventuell påverkan på storskalig vandring hos blankål genom sundet i relation till bron, föreslås att blankålarna märks med individuellt kodade ultraljudssändare. Blankålarna släpps sedan söder om bron i definierat utsättningsområde. En transekt med registrerande mottagare placeras ut tvärs utloppet för bron. Dessa loggers registrerar tidpunkt och position för varje individuell blankåls passage och därigenom kan blankålarnas fördelningsmönster vid bron bestämmas. Även i utsättningsområdet används registrerande mottagare.

Kvantitativa fältanalyser bör även utföras för att se på naturliga tätheter av glasål före och efter det att bron byggs. Vad avser Öresundsbron visade undersökningarna här på en kraftig nedgång av invandringen av glasål under själva byggnationsfasen, med tillhörande kraftiga grumlingar.

Bakgrund

Danmarks och Tysklands regeringar har undertecknat ett traktat om att bygga en fast förbindelse över Fehmarn bält som innebär att den nuvarande färjeförbindelsen ersätts med bro alternativt tunnel för bil och tågtrafik. Projektets påverkan på miljön skall utvärderas och tillmötesgå



internationella rättsliga krav och gällande praxis. I detta ingår projektets gränsöverskridande effekter enligt Esbo-konventionen. Avgränsningsrapporten kommer att tjäna som underlag för undersökningar inom området där fauna och bedömningar av resultat skall ligga till grund för en miljökonsekvensbeskrivning. Denna skall godkännas av respektive lands ansvariga organ innan projektet ges tillåtighet att påbörjas. Målsättningen för projektet är att förbindelsen skall vara öppen för trafik år 2018

Beslut om detta yttrande har fattats av tf avdelningschefen Inger Dahlgren efter föredragning av fiskeriassistenten Thomas Hasselborg. I handläggning har även gruppcheferna Ingemar Andersson och Karl-Erik Nilsson samt fiskeribiologerna Ingvar Lagenfält och Charlott Stenberg deltagit.

Inger Dahlgren

Thomas Hasselborg

NATURVÅRDSVERKET	
Ink. 2010-08-30	
Sak.nr. 121	Löp.nr. 3664-10
Handl. enhet	

RV

REMISSVAR

2010-08-27 Dnr 121-3663-10 Rv

registrator@naturvardsverket.se

Kommentarerna har grundats på uppgifter ur *EIA Scoping Report, Proposal for environmental investigation programme for the fixed link across Fehmarnbelt (coast-coast) june 2010.*

Av remisshandlingarna framgår att man i förarbeten till projektet om en fast förbindelse över Fehmarn Bält kommer att tillvarata erfarenheter från byggandet av Öresundsförbindelsen och Stora Bältförbindelsen. I samband med dessa byggen gjordes bland annat omfattande och ingående studier kring vattentransporter och biologi-ekologi. För kontinuitet och utveckling av kunskapsläget är det nödvändigt att kopplingar görs till dessa tidigare studier.

Man kommer i de nya studierna att belysa vad en fast förbindelse kan komma att betyda för ändrade utsläpp från trafiken. Detta är en nog så viktig fråga i en tid då transportfrågor ofta kopplas till miljöpåverkan, i större utsträckning än då till exempel Öresundsförbindelsen diskuterades.

För en remissinstans är det bra att ha tillgång till fullödiga uppgifter om till exempel vattendjup och strömningsförhållanden i hela den sträcka av vattenvägar som kan påverkas av en kommande byggnation. Den korta remisstiden, som dessutom infaller under sommaren, gör att man i ännu högre grad skulle uppskatta ett bättre underlag. Exempel på undermåligt underlag i de aktuella handlingarna är en fotokopia av sjökortet över Fehmarn Bält, vilken är så suddig att djupsiffror inte går att utläsa.

En relevant fråga vad gäller svenska förhållanden och övriga Östersjöområdet är möjlig påverkan på organismer som i något skede migrerar mellan Fehmarn Bältområdet och svenska vatten. En annan är effekter på kvalitet och kvantitet i vattenutbytet mellan Västerhavet och Östersjön. Det är också viktigt att kunskapsläget kring miljöeffekter av den här typen av byggnation till havs utvecklas, varför frågor kring undersökningsmetodik-strategi kommer att behandlas.

Havsmiljöinstitutet anser att kunskaper från tidigare byggnationer skall tas till vara inför framtagandet av uppföljningsprogrammen till byggandet av den tänkta Fehmarn Bältförbindelsen. Man kan då lyfta fram sådana företeelser som skiljer byggnationerna åt och ägna dessa extra uppmärksamhet. Havsmiljöinstitutet har följande kommentarer och förslag.

Vattentransport

70-80% av det vatten som flödar in och ut ur Östersjön passerar Fehmarn Bält. Det är därför av central betydelse att man kan säkerställa att vattenutbytet mellan Västerhavet och Östersjön inte kommer att hindras vid och efter byggandet av Fehmarn Bältförbindelsen.

Åtminstone broalternativet – man diskuterar även ett tunnelalternativ med placering helt under nuvarande bottennivå – kan innebära både hinder för vattenpassage och förändringar i kvalitén på passerande vatten. Det framgår av utskickade handlingar att man kommer att följa dessa effekter både med ett antal fasta stationer som kontinuerligt mäter hydrografiska variabler och med ett stort antal intermittenta, fartygsbaserade mätningar. Då texten i remisshandlingarna – kanske med viss nödvändighet - är summarisk, framgår inte hur själva mätprogrammet är tänkt att utformas. Därför lämnas här nedan kommentarer kring hur man bör gå tillväga.

Vid konstruktionen av Öresundsbron valde man att göra kompensationsmuddringar likväl som omkonstruktioner kring Pepparholm med mål att närma sig en 0-lösning för vattentransporten till och från Östersjön. Remisshandlingarna visar inte hur man skall närma sig motsvarande lösning för Fehmarn Bält. Det är dock inte troligt att problemen blir desamma vid byggnationen av Fehmarn Bältförbindelsen bland annat på grund av att Dars Sill bildar en grund tröskel mot resten av Östersjön långt öster om bron. Eventuella förändringar av förbiströmningen i både sidled och djupled kan dock påverka vattnets kvantitet och kvalitet (sammansättning vad gäller både salthalt och temperatur). Därför måste de mätningar som skall utföras inbegripa profiler med kontinuerliga mätningar såväl av ström som av salthalt och temperatur med hög upplösning i djupled och sidled.

*Havsmiljöinstitutet anser att man skall genomföra långtidsmätningar av vattentransport och **vattenkvalitet (salthalt o temperatur)** i representativa utsnitt av hela vattenmassan så att man säkerställer möjligheten att ta fram en 0-lösning. Ett sådant mätprogram, samt förslag till åtgärder som kan komma att behöva genomföras, bör i detalj redovisas i den kommande MKB:n.*

Fisk

Fisklek med tillhörande lekvandringar av vuxen fisk, kläckningsframgång och efterföljande transport av yngel påverkas av både vattenrörelser och fysiska (i viss mån även kemiska) störningar som till exempel grumling. Dessa frågor synes vara på väg att belysas enligt remisshandlingarna. Kring torsken, vilken är en av arterna som berörs, finns det dock ett antal frågor som behöver ytterligare uppmärksamhet.

Torsken i svenska Östersjövatten delas upp i ett västligt och ett östligt bestånd med en nordsydlig gränslinje vid Bornholm. Torskens pelagiska lekstrategi gör arten känslig för vattenströmmar. Det västliga beståndet kan ha eller har haft sina lekområden i stor utsträckning i och kring Fehmarn Bält. Här finns därmed ett antal frågor som behöver belysas:

1. Avgränsning mellan Östersjöns östra och västra bestånd. Denna fråga är sedan länge föremål för diskussion. Bestånden kan vara förbundna genom yngel/larvdrift men hållas isär genom "natal homing" mekanismer (Svedäng et al. 2010). Man kan alltså tänka sig att Fehmarn Bält har betydelse även för östra beståndet.
2. Lekplatsernas lokalisering och omfattning i västra Östersjön. Hur viktigt är Fehmarn Bältområdet för Östersjöns västra torskbestånd?
3. Eventuell påverkan på larvspridning (och därmed överlevnad) genom förändrad strömbild i Fehmarn Bält

Havsmiljöinstitutet anser att undersökningar skall genomföras som klargör den relativa betydelsen av Fehmarn Bält som lekområde för torsken i framför allt Östersjöns västra bestånd, men även för det östra beståndet. Kunskapsunderlag skall tas fram som säkerställer att byggnationen kan genomföras utan att försämra lekframgång och larvtransport.

Sjöfågel

Det framgår av remisshandlingarna att omfattande studier av fågelmigration med bland annat radar kommer att genomföras. Man skall också mäta mängden sjöfågel i anslutning till vattenytan.

Längs danska sidan av Fehmarn Bält finns omfattande musselbankar som har betydelse som fourageringsplats under vintern för sjöfågel med häckningsplatser i anslutning till svenska vatten. Det är därför av stor vikt att man inte skadar de stora musselbankar som finns utefter den danska sidan av Fehmarn Bält. Här finns naturligtvis tidigare erfarenheter (till exempel Hammar et al. 2009) kring effekter av muddring och nedslamning som bör tillvaratas.

I EIA Scopingrapporten framgår att man tänkt göra en förundersökning med ett besök per år under två år för att utröna både utbredning av musslor och säsongsmässiga variationer i utbredningen. Påståendet att man kan mäta säsongsmässiga variationer genom ett besök per år får antas vara en lapsus i formulering, men det kan också tyda på att frågan är ogenomtänkt. Man kan tänka sig att mellanårsvariationen är kopplad till sjöfågeln fourageringsstrategi eller någon annan biologisk eller fysisk faktor. Sådana bakgrundsdata bör tas fram för att man skall kunna urskilja eventuella effekter av byggnationen.

Havsmiljöinstitutet anser att man skall säkerställa ostörd migration och fouragering för sjöfågel. Ett viktigt led i detta arbete är att man, innan byggstart, fastställer säsongsvariationen i utbredning för den för fourageringen så viktiga blåmusslan. Denna kunskap är en nödvändig bas för att kunna upptäcka effekter av byggnationen.

Musslor på bropelare och effekter på planktonsamhället

Erfarenheter från tidigare byggnation av vindkraftfundament och bropelare, till exempel vid Öresundsbron och Stora Bältbron, antyder att eventuella bropelare i Fehmarn Bält kan få täta bestånd av blåmusslor. Musslornas filtrerande aktivitet minskar mängden växtplankton och därmed också mängden närsalter i vattenmassan. Man kan inte förvänta sig storskaliga effekter med tanke på att ytan av de potentiellt musselbärande bropelarna är liten jämfört med utrymmet mellan pelarna. Ett tilltagande intresse för biomanipulation som verktyg för förbättring av vattenkvalité motiverar dock att man i pilotskala söker effektivisera ytan för produktion av blåmusslor i anslutning till bropelarna. Undersökningarna av planktonsamhället och av vattenkvalité, som ändå kommer att utföras, skulle därför kunna anpassas så att man kan mäta eventuella effekter av musselfiltrering på planktonsamhället och därmed på mängden näringsämnen i vattnet på båda sidor av bron.

Havsmiljöinstitutet föreslår att man utformar mätprogrammen för planktonsamhälle och näringsämnen så att man kan mäta eventuella positiva effekter av musselsamhället i form av minskade närsalthalter i vattnet.

Generellt om undersökningsmetodik och möjligheter att upptäcka förändringar med programmen för undersökning av bentisk flora och fauna som exempel

Undersökningarna delas in i "Baseline" och "Planned assessments [of impacts]". Rent generellt är dessa undersökningar beskrivna relativt kortfattat. Dessutom borde man på ett tydligare sätt koppla de två momenten så att information från den första explicit kan användas i den senare. Detta för att öka chanserna för uppföljningsbarhet och för att utnyttja de tillgängliga resurserna på ett optimalt sätt.

När det gäller "baseline"undersökningarna hänvisas till "MESH guidelines", men eftersom dessa innehåller en rad olika metoder för mapping med fundamentalt olika utgångspunkter (exempelvis "top-down" klassificering och prediktiv modellering) är denna information inte till så stor hjälp. Detta behöver förtydligas.

En annan viktig sak när det gäller "baseline"undersökningen är att det måste framgå vilken precision man kan förvänta sig av den tilltänkta undersökningen. Givet den planerade stickprovstagningen, hur väl kommer man att kunna skatta biomassan av bottenfauna, täckningsgraden av alger och så vidare? Tydlig information i dessa frågor är avgörande för att man skall kunna ta ställning till om dessa "baseline"undersökningar är tillräckligt bra.

Liknande problem finns när det gäller "impact assessment". Det framgår inte vilka effektstorlekar man kan förvänta sig att upptäcka med acceptabel statistisk säkerhet, givet de planerade undersökningarna. Med vilken sannolikhet kan man upptäcka en 5, 10 eller 50% reduktion i biomassa eller någon annan variabel? Acceptabel statistisk säkerhet kräver att man å ena sidan har kunskaper om naturlig variation, och å den andra definierar en

provtagningsdesign, analysmodell och specifika test. Detta är relativt avancerade övningar. Inom ett projekt av denna dignitet måste man emellertid kunna kräva en grundlig analys.

Man bör också så långt möjligt samordna undersöknings- och analysmetodiker i det här fallet med de som användes vid tidigare byggnationer som till exempel Öresundsförbindelsen och Stora Bältförbindelsen. Man kan då jämföra resultaten, dra nytta av tidigare erfarenheter och underlätta kommande metaanalyser för att nå övergripande förståelse av generella processer i anslutning till denna typ av byggnation.

Havsmiljöinstitutet anser att man för att inhämta mer allmängiltig kunskap om miljöeffekter vid byggnationer till havs skall samordna undersöknings- och analysmetodik såväl inom Fehmarn Bältprojektet som mellan detta projekt och tidigare undersökningar i anslutning till liknande projekt. Man skall också säkra effektiv uppföljning av förändringar i biologiska och andra variabler genom väl definierad precision i uppskattningen av dessa i kombination med angivelser av vilka effektstorlekar man vill kunna upptäcka.

Referenser

- Hammar L, Magnusson M, Rosenberg R, Granmo Å (2009), Miljöeffekter vid muddring och dumpning. Report No. 5999, *Marine Monitoring AB*, 2009
- Svedäng H, André C, Jonsson P, Elfman M, Limburg KE (2010), Migratory behaviour and otolith chemistry suggest fine-scale sub-population structure within a genetically homogenous Atlantic Cod population. *Environ Biol Fish* DOI 10.1007/s10641-010-9669-y

Nedanstående personer har lämnat uppgifter som har arbetats in i texten:

Bertil Håkansson	SMHI
Lasse Johansson	Vattenfall.
(Arbetade i anslutning till Öresundsförbindelsen med frågor kring vattentransport)	
Catherine LeGrande	Kalmarsundslaboratoriet, Linnéuniversitet
Mats Lindegarth	Havsmiljöinstitutet
Henrik Svedäng	Havsmiljöinstitutet
Stefan Tobiasson	Havsmiljöinstitutet
Jonas Nilsson	Havsmiljöinstitutet

Roland Engkvist
Havsmiljöinstitutet



Kommunförbundet Skåne

Datum

Beteckning

2010-08-19

Dnr 10-1-29

Naturvårdsverket
106 48 Stockholm

Yttrande över miljökonsekvensbeskrivning ang. Fehmarn Bält (dnr 121-3664-10 Rv "Fehmarn Bält")

Kommunförbundet Skåne har fått rubricerade ärende för yttrande med önskemål om svar senast 2010-08-27. Kommunförbundet Skåne har tagit del av synpunkter från bl a Malmö stad och anför följande synpunkter.

Bakgrund

Danmark och Tyskland har avtalat att uppföra en fast förbindelse över Fehmarn Bält. Förbindelsen planeras knyta samman Rødbyhavn och Puttgarden och bestå av en fyrfilig motorväg och en dubbelspårig järnväg. Målsättning är att förbindelsen ska öppna för trafik år 2018. Valet av teknisk lösning är inte slutligt avgjort men en snedkabelbro har pekats ut som det bästa alternativet.

Danmark ansvarar för planering, anläggning, drift och finansiering. Ett helägt danskt statligt bolag, Femern A/S, har bildats för att leda arbetet och för att närmare utforma förbindelsen. Prövningen av anläggningarna sker i separata men samordnade processer i de båda länderna. Enligt Esbo-konventionen om miljökonsekvensbeskrivningar i gränsöverskridande sammanhang underrättas Sverige och övriga länder kring Östersjön samt Norge om projektet, och länderna erbjuds även att delta i proceduren vad gäller den miljökonsekvensbeskrivning som kommer att tas fram för samråd till slutet av år 2011. Det nu aktuella ärendet avser hur undersökningarna bör avgränsas.

Naturvårdsverket har remitterat ärendet till statliga myndigheter, universitet och högskolor, miljöorganisationer samt till Länsstyrelsen i Skåne län, Region Skåne och Kommunförbundet Skåne. Malmö stad, Helsingborgs stad och Trelleborgs kommun har fått ärendet för kännedom.

Uppförandet av anläggningen kan påverka Skåne som region och gemensamma skånska kommunintressen indirekt bl a genom omfördelningen av trafikflöden och genom påverkan på luft- och vattenmiljöer.

Kommunförbundet Skånes synpunkter

De avgränsningar som föreslås för kommande undersökningar rörande Fehmarn Bält i allmänhet är väl motiverade. Vi stöder bl a Malmö stads yttrande i ärendet. Särskild vikt bör läggas vid några frågor enligt vad som framförs nedan.

Det europeiska järnvägsnätet har under lång tid lidit av svårigheter vad gäller samordning av tekniska system över gränserna med långa transporttider och låg konkurrenskraft som följd, både för persontrafik och för gods. Den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält är ett högprioriterat projekt i samband med utvidgningen av det transeuropeiska transportnätverket. EU-stöd har lämnats på mer än 2,5 miljarder kronor. Det är mot denna bakgrund mycket viktigt att det nu aktuella projektet bidrar till ökad samordning och överbryggande av tekniska problem och flaskhalsar. Av den kommande miljökonsekvensbeskrivningen bör det framgå hur detta kommer ske. Det bör särskilt framgå hur spårbundna transporters konkurrenskraft förstärks i förhållande till transporter på väg.

Den fasta förbindelsen kan förväntas bidra till den generella trafikökningen samt medföra omfördelningar av trafikflöden mellan norra Tyskland och södra Sverige via bl.a. Öresundsregionen, särskilt i orter där gränsöverskridande trafik redan finns som t.ex. för svenskt vidkommande Malmö och Helsingborg samt även Trelleborg och Ystad. Omfördelning av trafik medför i sin tur förändringar vad gäller miljöbelastning. Ändrade trafikflöden kan även påverka befolkningsutvecklingen och därmed antalet personer som påverkas. Flera scenarier är tänkbara eftersom även andra större investeringar på sikt kan komma att genomföras. Mellan Sverige och Danmark diskuteras en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. På dansk sida diskuteras förstärkningar av infrastrukturen kring Köpenhamn. På båda sidor av sundet förväntas det regionala resandet öka genom utbyggd och miljöanpassad kollektivtrafik men också genom olika vägprojekt. En utveckling sker också av de större hamnarna. Kommunförbundet Skåne anser att miljökonsekvensbeskrivningen bör belysa förändringar vad gäller trafikflöden samt luftföroreningar och buller i berörda tätorter under antaganden som är så uppdaterade som möjligt med hänsyn till planeringen för regionen. Förändringar får inte leda till svårigheter att nå direktiv och miljö kvalitetsnormer utan tvärtom bidra till att dessa kan klaras.

Av handlingarna framgår att miljöeffekterna kommer beskrivas i en kontext med effekter från andra relevanta projekt. Positiva, negativa och gränsöverskridande miljöpåverkningar kommer att värderas. Kommunförbundet Skåne anser att detta är en förutsättning i projekt av denna storleksordning.

Erfarenhet från bl.a. Öresundsbron visar att kapacitetstaket för järnvägstrafik kan nås snabbt trots en till synes god framförhållning. I miljökonsekvensbeskrivningen för Fehmarn Bält bör det framgå hur anläggningarna kan utformas för att med god marginal långsiktigt klara en ökande järnvägstrafik.

Miljökonsekvensbeskrivningen bör även redogöra för på vilket sätt förbindelsen bidrar till att nå de klimatmål som myndigheter på olika nivåer fastställt. Flera kommuner, bl a Malmö och Köpenhamn, har mycket långtgående egna mål. Man bör även visa på vilket sätt anläggningens konstruktion anpassas till befarat ändrat klimat och höjd havsnivå.

Under senare år har etablering av s.k. ”Gröna korridorer” för gods, med ursprung i EU-kommissionens initiativ att utveckla en grönare transportpolitik, diskuterats inom regionen. Kommunförbundet Skåne se gärna att miljökonsekvensbeskrivningen knyter an till detta.

Det är bra att flera alternativa linjedragningar kommer att studeras, och även ett alternativ utan fast förbindelse. I detta sammanhang bör även vikten av så kallade baselinestudier understrykas, dvs. beskrivningar av tillståndet innan anläggningsarbeten påbörjas grundat på flera års data om miljöförhållandena i

havsområdet. De naturliga svängningarna vad gäller biologiska förhållanden kan vara stora.

Erfarenheter i samband med etableringen av den fasta Öresundsförbindelsen bör tas tillvara. Bland de viktigaste miljöundersökningarna i samband med uppförandet av Öresundsbron kan nämnas verifiering av den så kallade nollösningen (vattengenomströmningen från Kattegatt genom Öresund till Östersjön får inte bromsas upp så att salt- och syretillförseln minskas) samt kontroll av mängd muddrade massor, masshantering, sedimentspill och sedimentspridning, hydrografi, kustmorfologi, fisk, bottenfauna, bottenvegetation, fågelliv, siktdjup, buller, avloppsvatten, bränslen, avfall m.m. Även vandring av vissa däggdjursarter studerades (rävar, råttor, fladdermöss). Miljögifter undersöktes också i viss omfattning. När Öresundsbron färdigställdes år 2000 bedömdes att samtliga villkor klarats, även om några kvarstående frågor fanns beträffande påverkan på fiske, där ett särskilt program alltså pågick.

Erfarenheterna från uppförandet av Öresundsbron och de undersökningsprogram som genomfördes var således positiva och Kommunförbundet Skåne rekommenderar att dessa erfarenheter tas tillvara samt att ingående bedömningar görs vilka av de företeelser som studerades i Öresund som kan vara relevanta i fallet Fehmarn Bält. Det sammanfattande underlag som nu presenterats är övergripande och svårt att kommentera i detalj men bedömningen är att flertalet viktiga undersökningsområden är omnämnda. Vi utgår från att nationell dansk expertis kommer att granska varje enskilt arbetsområde ingående samt ta fram metodförslag för respektive studie.

Påverkan av Natura 2000- områden i regionen bör beskrivas, i de fall sådan befaras.

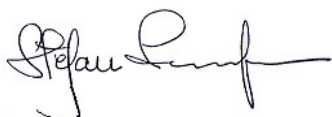
Förbindelsens inverkan på fiskerinäring och turism bör beskrivas från regional synvinkel.

Särskild vikt bör läggas vid beskrivning av möjligheter att förebygga olyckor såsom fartygskollisioner och oljeutsläpp.

Inverkan på möjligheter för etablering av havsbaserad vindkraft bör beskrivas.

Som granskningsunderlag har främst använts "Sammanfattning av avgränsningsrapporten" (svensk version, juni 2010, översatt från den officiella engelska versionen).

KOMMUNFÖRBUNDET SKÅNE



Stefan Lundgren
Styrelseordförande



Stig Ålund
Förbundsdirektör



KUSTBEVAKNINGEN
CENTRALA LEDNINGEN

Naturvårdsverket
106 48 STOCKHOLM

Avdelning
Avdelningen för
räddningstjänst och
sjöövervakning

Handläggare
Ingrid Nordin

Datum
2010-08-26

Dnr
506-812/10:2

Ert datum

Er referens
121-3664-10 Rv
"Fehmarn Bält"

Remiss: Underrättelse enligt Esbo-konventionen om miljökonsekvensbeskrivning i ett gränsöverskridande sammanhang om fast förbindelse över Fehmarn Bält, Danmark och Tyskland.

Kustbevakningen har, med hänsyn till sitt verksamhetsområde, inget att anföra.

Dan Thorell
Kustbevakningsdirektör

POSTADRESS

Box 536, 371 23
KARLSKRONA

BESÖKSADRESS

Stumholmen
Karlskrona

TELEFON

0455-35 34 00

TELEFAX

0455-105 21

E-POST OCH INTERNET

registrator@kustbevakningen.se
www.kustbevakningen.se



Remiss avseende: Underrättelse enligt Esbo-konventionen om miljökonsekvensbeskrivning i ett gränsöverskridande sammanhang om fast förbindelse över Fehmarn Bält, Danmark och Tyskland

Linnéuniversitetet har anmodats yttra sig över rubricerad remiss. Institutionen för naturvetenskap har beretts möjlighet att yttra sig i ärendet men meddelat att man inte har några synpunkter och därför avstår från att yttra sig i ärendet.

I enlighet med ovanstående handläggning har Linnéuniversitetet inga synpunkter i ärendet.

Beslut i detta ärende har fattats av rektor Stephen Hwang, efter föredragning av handläggare Peter Knutsson, planeringsavdelningen.

Stephen Hwang
Rektor

Peter Knutsson
föredragande



Vår referens

Fiske- och vattenvårdsenheten
Jon Larsen
040/044- 25 25 38

Naturvårdsverket

Dnr: 121-3664-10 Rv, "Fehmarn Bält"
106 48 STOCKHOLM

Synpunkter på avgränsningsrapport avseende miljö- utredning för den planerade fasta förbindelsen över Fehmarn Bält, Dnr: 121-3664-10 Rv

ÄRENDET

Danmark och Tyskland har i juni 2010 informerat Sverige om den planerade fasta förbindelsen över Fehmarn Bält, i enlighet med Esbo-konventionen om miljökonsekvensbeskrivningar i ett gränsöverskridande sammanhang.

Redovisat underlag omfattar en gemensam avgränsningsrapport för den kommande miljökonsekvensbeskrivningen.

LÄNSSTYRELSENS SYNPUNKTER

Avgränsningsrapporten redovisar omfattande studier av en mängd olika miljöförhållanden, som vid en första granskning tycks vara relativt heltäckande.

Länsstyrelsen begränsar sina synpunkter till att beröra de aspekter som kan tänkas påverka eller beröra förhållanden i Skånes närområde samt Östersjön i sin helhet.

De aspekter som Länsstyrelsen härvid bedömer vara aktuella är:

- Utbyte av vatten, relaterat till salthalt och syremängd, mellan Västerhavet och Östersjön. Förbindelsen måste konstrueras på sådant sätt att "noll-lösningen" för syre och salthalt uppnås. Hur detta skall uppnås bör noggrant redovisas.
- Spridning av sediment från muddringar och anläggningsarbeten bör minimeras så långt praktiskt möjligt. Åtgärder för detta bör redovisas. Arbetsplaner för olika arbetsmoment av anläggningsarbetena kan vara ett lämpligt sätt att reglera tillåtna spillmängder. Tillåtna spillmängder kan till exempel vara olika vid olika årstider.
- Påverkan på fisk, och speciellt migrerande fisk så som sill och ål, skall minimeras så långt möjligt. Åtgärder för detta redovisas. Fisk kan påverkas av såväl spridning av sediment som buller och störning från ljus. Åtgärder för att minimera påverkan redovisas.
- Marina däggdjur, sälar, tumlare och andra valarter, kan påverkas på motsvarande sätt som fisk. Åtgärder för minimering av påverkan bör därför redovisas.



- Migrerande fågelarter kan påverkas på olika sätt av anläggningsarbetena, samt av den färdigställda förbindelsen. Åtgärder för minimering av påverkan bör redovisas.
- Åtgärder för att minimera emissioner till luft bör redovisas.
- Åtgärder för att säkerställa sjösäkerheten, såväl vid anläggningsarbetena som vid färdig förbindelse, bör redovisas. En riskanalys bör därvid också tas fram.
- En översiktlig beskrivning av miljökonsekvenserna av de förändrade transportströmmarna av persontrafiken och godstrafiken, på såväl lastbil som järnväg, från Tyskland/kontinenten till Danmark och vidare mot Sverige bör redovisas.

I samband med anläggandet av Öresundsförbindelsen etablerades en rådgivande panel av experter från flera Östersjöstater, för att kvalitetssäkra underlag och kontrollprogram. Expertområdena var bl.a. inom hydrografi, marinbiologi och ornitologi. Länsstyrelsen anser att erfarenheten av detta var mycket goda, och anser därför att en motsvarande panel bör etableras för Fehmarn Bältförbindelsen. Panelen bör påbörja sitt arbete snarast möjligt så att även kommande miljökonsekvensbeskrivning och övrigt material inför prövningsprocesserna kan granskas.

Erfarenheter från både planering och anläggning av Stora Bältförbindelsen och Öresundsförbindelsen är viktiga att ta vara på i processen.

I detta ärende har förutom länsöverdirektör Björn Risinger, beslutande, och Jon Larsen, föredragande, även miljödirektör Elisabeth Hellmo, och Stefan Malmberg, enheten för samhällsplanering, deltagit.


Björn Risinger


Jon Larsen

Kopia till:

Ledningskansliet: Ros-Mari Åkesson (e-post)

Miljöavdelningen: Elisabeth Hellmo (e-post)

Enheten för samhällsplanering: Stefan Malmberg (e-post)

Fiske- och vattenvårdsenheten: Kristian Wennberg (e-post)

Akten

Vårt diarienummer:
KS-KOM-2010-00598

Naturvårdsverket

Miljökonsekvensbeskrivning i ett gränsöverskridande sammanhang om fast förbindelse över Fehmarn Bält, Danmark och Tyskland
Svar senast 2010-08-27

Naturvårdsverket har berett Malmö kommun tillfälle att yttra sig över rubricerat ärende. Kommunstyrelsen får i anledning härav anföra följande.

Malmö kommun anser att de avgränsningar som föreslås för kommande undersökningar rörande Fehmarn bält i allmänhet är väl motiverade. Undersökningarna bör kompletteras i några avseenden och önskar också att särskild vikt läggs vid några frågor enligt vad som framförs nedan.

Det europeiska järnvägsnätet har under lång tid lidit av svårigheter vad gäller samordning av tekniska system över gränserna med långa transporttider och låg konkurrenskraft som följd, både för persontrafik och för gods. Den fasta förbindelsen över Fehmarn bält är ett högprioriterat projekt i samband med utvidgningen av det transeuropeiska transportnätverket. EU-stöd har lämnats på mer än 2,5 miljarder kronor. Det är mot denna bakgrund mycket viktigt att det nu aktuella projektet bidrar till ökad samordning och överbryggande av tekniska problem och flaskhalsar. Av den kommande miljökonsekvensbeskrivningen bör det framgå hur detta kommer ske. Det bör särskilt framgå hur spårbundna transporters konkurrenskraft förstärks i förhållande till transporter på väg.

Den fasta förbindelsen kan förväntas bidra till den generella trafikökningen samt medföra omfördelningar av trafikflöden mellan norra Tyskland och södra Sverige via bl.a. Öresundsregionen, särskilt i orter där gränsöverskridande trafik redan finns som t.ex., för svenskt vidkommande Malmö och Helsingborg samt även Trelleborg och Ystad. Omfördelning av trafik medför i sin tur förändringar vad gäller miljöbelastning. Ändrade trafikflöden kan även påverka befolkningsutvecklingen och därmed antalet personer som påverkas. Flera scenarier är tänkbara eftersom även andra större investeringar på sikt kan komma att genomföras. Mellan Sverige och Danmark diskuteras en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. På dansk sida diskuteras förstärkningar av infrastrukturen kring Köpenhamn. På båda sidor av sundet förväntas det regionala resandet öka genom utbyggd och miljöanpassad kollektivtrafik men också genom olika vägprojekt.

En utveckling sker också av de större hamnarna. Malmö kommun anser att miljökonsekvensbeskrivningen bör belysa förändringar vad gäller trafikflöden samt luftföroreningar och buller i berörda tätorter under antaganden som är så uppdaterade som möjligt med hänsyn till planeringen för regionen. Förändringar får inte leda till svårigheter att nå direktiv och miljökvalitetsnormer utan tvärtom bidra till att dessa kan klaras.

Av handlingarna framgår att miljöverkningarna kommer beskrivas i en kontext med verkningar från andra relevanta projekt. Positiva, negativa och gränsöverskridande miljöverkningskommer att värderas. Malmö kommun anser att detta är en förutsättning i projekt av denna storleksordning. Erfarenhet från bl.a. Öresundsbron visar att kapacitetstaket för järnvägstrafik kan nås snabbt trots en till synes god framförhållning. I miljökonsekvensbeskrivningen för Fehmarn bält bör det framgå hur anläggningarna kan utformas för att med god marginal långsiktigt klara en ökande järnvägstrafik.

Miljökonsekvensbeskrivningen bör även redogöra för på vilket sätt förbindelsen bidrar till att nå de klimatmål som myndigheter på olika nivåer fastställt. Både Malmö och Köpenhamn har mycket långtgående egna mål. Man bör även visa på vilket sätt anläggningens konstruktion anpassas till befarat ändrat klimat och höjd havsnivå.

Under senare år har etablering av s.k. ”Gröna korridorer” för gods, med ursprung i EU-kommissionens initiativ att utveckla en grönare transportpolitik, diskuterats inom regionen. Malmö kommun ser gärna att miljökonsekvensbeskrivningen knyter an till denna diskussion. Det är bra att flera alternativa linjedragningar kommer att studeras, och även ett alternativ utan fast förbindelse. I detta sammanhang bör även vikten av så kallade baselinestudier understrykas, dvs. beskrivningar av tillståndet innan anläggningsarbeten påbörjas grundat på flera års data om miljöförhållandena i havsområdet. De naturliga svängningarna vad gäller biologiska förhållanden kan vara stora.

Bland de viktigaste miljöundersökningarna i samband med uppförandet av Öresundsbron kan nämnas verifiering av den så kallade nollösningen (vattengenomströmningen från Kattegatt genom Öresund till Östersjön får ej bromsas upp så att salt- och syretillförseln minskas) samt kontroll av mängd muddrade massor, masshantering, sedimentspill och sedimentspridning, hydrografi, kustmorfologi, fisk, bottenfauna, bottenvegetation, fågelliv, siktdjup, buller, avloppsvatten, bränslen, avfall m.m. Även vandring av vissa däggdjursarter studerades (rävar, råttor, fladdermöss). Miljögifter undersöktes också i viss omfattning. När Öresundsbron färdigställdes år 2000 bedömdes att samtliga villkor klarats, även om några kvarstående frågor fanns beträffande påverkan på fiske, där ett särskilt program alltjämt pågick.

Erfarenheterna från uppförandet av bron och de undersökningsprogram som genomfördes var således positiva och förvaltningen rekommenderar att dessa erfarenheter tas tillvara och att ingående bedömningar görs vilka av de företeelser som studerades i Öresund som kan vara relevanta i fallet Fehmarn bält. Det sammanfattande underlag som nu presenterats är övergripande och svårt att kommentera i detalj eftersom metodbeskrivningar saknas men Malmö kommun bedömer att flertalet viktiga undersökningsområden är omnämnda. Vi utgår från att nationell dansk expertis kommer att granska varje enskilt arbetsområde ingående samt ta fram metodförslag för respektive studie.

I efterhand har vissa positiva effekter av Öresundsbronns uppförande konstaterats genom tillkomst av nya platser för etablering av djurliv på bropelare och andra anläggningsdelar. Möjligheter att tillskapa nya biotoper bör vara en möjlighet att ta till vara också i fallet Fehmarn bält. När det gäller studier av djurlivet vill förvaltningen särskilt peka på vikten av att studera migrerande och regionalt viktiga arter. Viktiga fiskarter och tre havsdäggdjur nämns, men inte närmare vilka som ska övervakas. Det framgår inte heller om fladdermöss kommer att bevakas, vilket Malmö kommun förordar. Ev riskbild m.h.t. till spridning av rabies saknas också. Preciseringsinlagor inom dessa avsnitt är önskvärda.

Påverkan av natura 2000- områden i regionen bör beskrivas, i de fall sådan befaras. Förbindelsens inverkan på fiskerinäring och turism bör beskrivas från regional synvinkel. Särskild vikt bör läggas vid beskrivning av möjligheter att förebygga olyckor såsom fartygskollisioner och oljeutsläpp.

Inverkan på möjligheter för etablering av havsbaserad vindkraft bör beskrivas. Som granskningsunderlag har främst använts "Sammanfattning av avgränsningsrapporten" (svensk version, juni 2010, översatt från den officiella engelska versionen). Under handläggningen av ärendet har synpunkter även inhämtats från miljöingenjör Maria Löf, avdelningen för stadsutveckling och klimat, och miljöinspektör Christin Zackrisson, avdelningen för miljö- och hälsoskydd.

Malmö 2010-08-25

För Kommunstyrelsen

Ilmar Reepalu

Tomas Barring



Myndigheten för
samhällsskydd
och beredskap

7

1 (1)

Datum
2010-08-10

Diariennr
2010-7127

Ert datum
2010-06-24

Er referens
Dnr 121-3664-10 Rv

Avdelningen för risk- och sårbarhetsreducerande arbete
Enheten för skydd av samhällsviktig verksamhet
Michael Lindstedt
010-240 52 42
michael.lindstedt@msb.se

Naturvårdsverket
106 48 Stockholm

NATURVÅRDSVERKET	
Ink. 2010 -08- 1 1	
Sak.nr. 121	Löp. nr. 3664-10
Handl. enhet Rv	

**Fast förbindelse över Fehmarn Bält mellan
Danmark och Tyskland, eventuella synpunkter
i enlighet med Esbo-konventionen om
miljökonsekvensbeskrivning i ett
gränsöverskridande sammanhang**

MSB har utifrån sitt myndighetsansvar inga synpunkter i ärendet.

Mette Lindahl Olsson
Enhetschef

Michael Lindstedt

MSB Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Postadress:
651 81 Karlstad

Besöksadress:
Stockholm: Kungsgatan 53
Karlstad: Norra Klaragatan 18
Sandö: Sandövägen 7
Revinge: Revingeby

Telefon: 0771-240 240
Fax: 010-240 56 00

registrator@msb.se
www.msb.se

Org nr.
202100-5984

Jörgen Sundin
Tel: 08-698 14 63
jorgen.sundin
@naturvardsverket.se

YTTRANDE
2010-09-06 Dnr 121-3664-10 Rv

Naturvårdsverket
Esbo-ansvarig

Remiss avseende underrättelse enligt Esbo-konventionen om miljökonsekvensbeskrivningar i ett gränsöverskridande sammanhang om fast förbindelse över Fehmarn Bält, Danmark och Tyskland.

Sammanfattning

Naturvårdsverket har blivit ombudda att lämna synpunkter gällande gränsöverskridande konsekvenser av en planerad fast förbindelse över Fehmarn Bält. Vi anser att avgränsningsrapporten tar upp större delen av de relevanta frågor som behöver studeras i det fortsatta arbetet med projektets miljökonsekvensbeskrivning, men att det bör förtydligas vilka frågor som är kritiska. Följande bör beaktas i det fortsatta arbetet:

- Påverkan i driftsfasen till följd av ljus- och ljudstörningar
- Hur den s.k. ”nollösningen”, dvs. att projektet inte innebär påverkan på nettoinströmningen i Östersjön, ska säkerställas.
- Uppföljning av effekter i driftskedet
- Hur de villkor som ställs i bilaga till havsmiljödirektivet ska klaras
- Påverkan på transportslagsval och transportarbete i Sverige

Projektet bör anmälas till Helcom i enlighet med rekommendation 12/2 till Helsingforskonventionens Artikel 13 punkt 2.

Bakgrund

Tyskland och Danmark har notifierat Sverige angående en planerad fast förbindelse över Fehmarn Bält i enlighet med Esbokonventionen om miljökonsekvensbeskrivningar i ett gränsöverskridande sammanhang. En avgränsningsrapport har tagits fram inför arbetet med den kommande

miljökonsekvensbeskrivningen, och Naturvårdsverket har fått en förfrågan om att lämna synpunkter på underlaget.

Naturvårdsverkets synpunkter

Naturvårdsverket anser att avgränsningsrapporten tar upp större delen av de relevanta frågor som behöver studeras i det fortsatta arbetet med projektets miljökonsekvensbeskrivning. Vi efterlyser dock en tydligare prioritering där det framgår vilka frågor som man anser vara kritiska och där särskild fokus behöver läggas i det fortsatta arbetet med projektets miljökonsekvensbeskrivning.

Havsmiljö

Projektet är av en karaktär och omfattning som enligt Naturvårdsverkets bedömning innebär risk för påverkan på havsmiljön som kan sträcka sig in på svenska områden.

Två sakfrågor som Naturvårdsverket anser är viktiga att belysa i kommande MKB är effekterna av ljus och undervattensbuller i driftskedet. För svensk del är detta av särskild vikt för migrerande arter som exempelvis tumlare och ål. Vi vill även betona vikten av att ordentliga baslinjeundersökningar genomförs under tillräckligt lång tid för att fånga in naturliga variationer och ge ett tillräckligt underlag för att genomföra konsekvensbedömningar och säkerställa att kommande villkor efterlevs.

Vi anser att en stor del av erfarenheterna från byggandet och effektuppföljningen i Öresundsbroprojektet är relevanta för Fehmarn Bält-projektet och bör beaktas i arbetet med projektets miljökonsekvensbeskrivning. I detta avseende är erfarenheterna av de provotidsutredningar som genomförts i Fiskeriverkets regi av särskild vikt både när det gäller effektsamband och undersökningsmetodik.

I planering och projektering av bron ska hänsyn tas till det marina direktivet (2008/56/EC). Särskilt viktigt att beakta är direktivets annex 1 punkt 7, där det anges att permanenta förändringar av hydrografiska förhållanden inte får påverka marina ekosystem negativt. För Östersjöns del handlar detta i första hand om risk för påverkan på inströmningen av saltvatten, vilket skulle kunna få långtgående ekologiska konsekvenser för hela Östersjön. De stora riskerna som är förknippade med denna typ av påverkan ställer höga krav på undersökning av eventuella förändringar i strömningssituationen måste göras.

I avgränsningsrapporten anges inte hur länge uppföljningar av potentiella miljöeffekter är planerade att fortgå efter det att förbindelsen är byggd och driftsatt. Naturvårdsverket anser att uppföljningen behöver planeras redan i samband med referensundersökningarna för projektets MKB för att säkerställa att lämpliga metoder används och nödvändiga uppgifter om miljösituationen samlas in.

Projektet ska enligt Naturvårdsverkets tolkning av rekommendation 12/2 till Helsingforskonventionen anmälas av Tyskland och Danmark till Helcom. Se artikel 13 i konventionstexten, som berör krav på information och samråd vid olyckor och byggande av nya anläggningar som kan påverka miljön i Östersjön.

Energi och klimatpåverkan

Sverige har både nationella och regionala klimatmål som kan komma att påverkas av byggandet av en fast förbindelse över Fehmarn Bält. Förbindelsen kommer innebära att en del av de sjötransporter som idag sker mellan Sverige och kontinenten ersätts med transporter på väg och järnväg. Hur fördelningen mellan dessa transportslag påverkas av projektet har betydelse för transportsektorns miljöpåverkan i södra Sverige. I den kommande miljökonsekvensbeskrivningen bör därför beskrivas hur den nya förbindelsen påverkar trafikarbetet i Sverige. Då den svenska inriktningsplaneringen för perioden 2010-2021 förutsätter att Fehmarn Bält-förbindelsen byggs bör visst underlag kunna hämtas därifrån.

Naturvårdsverket anser att det är mycket viktigt att investeringar i ny infrastruktur bidrar till att minska transportsystemets totala klimat- och miljöpåverkan. För att detta ska vara möjligt måste tillräcklig kapacitet och effektivitet säkerställas i järnvägstransportsystemet. Kommande miljökonsekvensbeskrivning bör beskriva hur den nya förbindelsen bidrar till detta och hur konkurrensförhållandena mellan väg- och järnvägstrafik påverkas.

Beslut om detta yttrande har fattats av enhetschefen Martin Pählman

Vid den slutgiltiga handläggningen har i övrigt deltagit Jörgen Sundin, föredragande.

För Naturvårdsverket



Martin Pählman



Jörgen Sundin

Naturvårdsverket
106 48 Stockholm

Yttrande

Datum 2010-08-23

Dnr 331-2196-2010

Ert datum 2010-06-24

Er beteckning 121-3664-10 Rv
"Fehmarn Bält"

Avdelning Samhällsavdelningen

Underrättelse enligt Esbo-konventionen om miljökonsekvensbeskrivning i ett gränsöverskridande sammanhang om fast förbindelse över Fehmarn Bält, Danmark och Tyskland

Riksantikvarieämbetet har tagit del av handlingarna i rubricerade ärende och har följande synpunkter att lämna på dokumentet *Proposal for environmental investigation programme for the fixed linka cross Fehmarnbelt (coast-coast) EIA Scoping report, June 2010*.

Riksantikvarieämbetet uppfattar att dokumentet tydligt beskriver avgränsning av relevanta miljöaspekter, metoder för nuläges- och konsekvensbeskrivning samt förväntad påverkan inom och i anslutning till själva anläggningsområdet vid Fehmarn Bält (karta figur 2.7). I fråga om gränsöverskridande påverkan inskränker sig dock redogörelsen till konstaterandet att sådan inte kan uteslutas (kap. 6.5).

Riksantikvarieämbetet anser att det hade varit önskvärt med en utvecklad diskussion om hur påverkan kan bedömas i ett vidare geografiskt perspektiv (t.ex. karta figur 2.1). Det kan till exempel gälla bedömning av hur en fast förbindelse över Fehmarn Bält förändrar trafikströmmarna i norra Europa och vilka krav detta kommer att ställa på väg- och järnvägskapacitet i anslutande stater. Då kommer det ur svensk synvinkel vara möjligt att bedöma behovet av utbyggd kapacitet i Sverige, med påföljande konsekvenser för landskapet och kulturmiljön.

Riksantikvarieämbetet

Storgatan 41
Box 5405
114 84 Stockholm

Tel 08-5191 8000

E-post riksant@raa.se

Hemsida www.raa.se

Org.nr 202100-1090

Plusgiro 599 94-4

Bankgiro 5052-3620

Detta beslut har fattats av avdelningschefen Birgitta Johansen efter föredragning av antikvarien Michael Frisk. Även biträdande avdelningschefen Anita Bergenstråhle-Lind och enhetschefen Karin Schibbye har deltagit i den slutliga handläggningen.

Birgitta Johansen

Michael Frisk

Naturvårdsverket

106 48 Stockholm

NATURVÅRDSVERKET	
Ink. 2010-08-26 JSU	
Sak.nr 121	Löp. nr. 3664-10
Handl. enhet	Rv

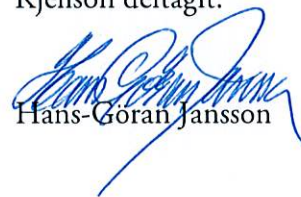
Underrättelse enligt Esbo-konventionen om miljökonsekvensbeskrivning i ett gränsöverskridande sammanhang om fast förbindelse över Fehmarn Bält, Danmark och Tyskland

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har genom remiss den 28 juni 2010 erhållit rubricerat ärende för yttrande. Med anledning av detta får SGU framföra följande.

SGU anser att förslagen till miljöutredning för den fasta förbindelsen ur geologisk synpunkt är bra. Exempelvis avser man att undersöka djup- och bottenförhållanden i detalj, sediments suspension och verkningar när sedimentet återigen lägger sig på havsbotten samt effekterna av grävarbete för havsbottens morfologi. SGU antar att liknande undersökningar utförs på tilltänkta sandutvinningsområden. Vad som dock inte framgår klart är om undersökningarna även omfattar hur långt finsediment kan transporteras från aktuella områden samt föroreningsgrad av de finsediment som potentiellt kan spridas och t.ex. nå svensk ekonomisk zon.

Beslut i detta ärende har fattats av undertecknad verksjurist.

I ärendets handläggning har enhetschefen Johan Nyberg och juristen Helena Kjellson deltagit.


Hans-Göran Jansson


Helena Kjellson

01-1170-2010
10-08-24

Organisationsnr. 202100-2528

Huvudkontor / Head Office:
Box 670
SE-751 28 Uppsala, Sweden
Besök / Visit: Villavägen 18
Tel: 018 17 90 00 / +46 18 17 90 00
Fax: 018 17 92 10 / +46 18 17 92 10
E-mail: sgu@sgu.se

Filial / Regional Office:
Guldhedsgatan 5A
SE-413 81 Göteborg, Sweden
Tel: 031 708 26 50 / +46 31 708 26 50
Fax: 031 708 26 75 / +46 31 708 26 75
E-mail: gbg@sgu.se

Filial / Regional Office:
Kiliansgatan 10
SE-223 50 Lund, Sweden
Tel: 046 31 17 70 / +46 46 31 17 70
Fax: 046 31 17 99 / +46 46 31 17 99
E-mail: lund@sgu.se

Filial / Regional Office:
Mineralinformationskontoret
Skolgatan 11
SE-930 70 Malå, Sweden
Tel: 0953 346 00 / +46 953 346 00
Fax: 0953 216 86 / +46 953 216 86
E-mail: minko@sgu.se

Filial / Regional Office:
Box 16247
SE-103 24 Stockholm, Sweden
Besök / Visit: Blekholmstorget 30, uppg. F
Tel: 018 17 90 00 / +46 18 17 90 00
Fax: 08 24 68 14 / +46 8 24 68 14
E-mail: stockholm@sgu.se





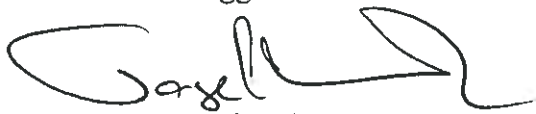
Naturvårdsverket
registrator@naturvardsverket.se

Yttrande enligt Esbo-konventionen angående väg- och järnvägsförbindelse över Fehmarn Bält

Sjöfartsverket har ansvar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet i svenska farleder och farvatten. Sjöfartsverket arbetar dessutom för hög transportkvalitet, god miljö, regional utveckling och ett jämställt transportsystem. I Sjöfartsverkets uppdrag ingår att bevaka sjöfartens transportleder och hamnterminaler inklusive dess anslutningar till landbaserad infrastruktur.

Sjöfartsverket anser att förbindelsens påverkan på sjöfarten, både under anläggning och drift, bör utredas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen i syfte att säkerställa att sjötrafiken till och från Östersjön inte får en försämrad framkomlighet eller tillgänglighet. Vidare samt bör en riskanalys avseende sjötrafik utföras. Sjöfartsverket har utöver detta inga synpunkter på avgränsningsrapporten eller projektet.

I handläggningen av detta ärende, som avgjorts av chefen för Infrastrukturavdelningen Tage Edvardsson har deltagit nautiske handläggaren vid Enheten för infrastruktur Björn Andreasson, föredragande.



Tage Edvardsson



Björn Andreasson

Naturvårdsverket
106 48 Stockholm

Datum: 2010-08-20
Vår referens: 2010/1334/184
Er referens: 121-3664-10 Rv
"Fehmarn Bält"

NATURVÅRDSVERKET	
Ink. 2010 -08- 24	
Sak.nr. 121	Löp. nr. 3664-10
Handl. enhet Rv	

Yttrande över Underrättelser angående fast väg- och järnvägsförbindelse över Fehmarn Bält

SMHI har tagit del av sammanfattningen av avgränsningsrapporten och delar av avgränsningsrapporten. SMHI anser det viktigt att få följa projektet, bli informerade och kunna ta del av den kommande MKB-rapporten. Särskilt med anledning av att bron byggs i ett område där ca 2/3 av Östersjöns vattenutbyte med Kattegatt sker. Det är av central betydelse att projektet kan visa att bro/tunnel/anslutningar inte hindrar Östersjöns vattenutbyte. Det gäller så väl inflödande vatten som utflödande.

SMHI vill påminna om att anläggningen tvärs över Fehmarn Bält är en konstruktion som bör falla under det marina direktivet (Marine Strategy Framework Directive) och då speciellt de kvalitetsfaktorer som anges i bilaga 1 i direktivet:

(<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:164:0019:0040:EN:PDF>).

Speciellt med hänvisning till punkt 7 om hydrografiska förhållanden men också till den faktor som tar upp havsbottens integritet. Det är i nuläget oklart hur man skall uppfylla direktivets målsättningar då det ännu inte är operationellt fastställt. När MKB:n skall rapporteras under 2011 och då bygget skall stå klart till 2018 bör MKB:n även redovisa hur man tänker uppfylla villkoren enligt direktivet.

Avdelningschef Bodil Aarhus Andrae har beslutat i detta ärende som beretts av Bertil Håkansson.

För SMHI



Bodil Aarhus Andrae
Chef Avdelning Basverksamhet

SMHI - Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut

601 76 Norrköping Besök Folkborgsvägen 1 Tel 011-495 80 00 Fax 011-495 80 01

SMHI
Box 40
190 45 Stockholm/Arlanda

SMHI
Sven Källfelts Gata 15
426 71 Västra Frölunda

SMHI
Hans Michelsengatan 9
211 20 Malmö

SMHI
Universitetsallén 32
851 71 Sundsvall

5

Kjellander, Gustav

Från: Registrator
Skickat: den 15 juli 2010 10:58
Till: Rv-natur
Ämne: VB: Dnr 121-3664-10 Rv / "Fehmarn Bält"

NATURVÅRDSVERKET	
Ink. 2010 -07- 15	
Sak.nr 121	Löp. nr. 3664-10
Handl. enhet JS4	Rv

Från: Fredrik Lindberg [mailto:fredrik@yrkesfiskarna.se]
Skickat: den 15 juli 2010 09:46
Till: Registrator
Ämne: Dnr 121-3664-10 Rv / "Fehmarn Bält"

Sveriges Fiskares Riksförbund (SFR) har tagit del av remitterat material i sagda sak. Förbundet har dock inga synpunkter att framföra i ärendet.

Med vänlig hälsning

Fredrik Lindberg
Sveriges Fiskares Riksförbund
Fiskets Hus
Fiskhamnsgatan 33
414 58 Göteborg
Tel vxl 031-12 45 90
Direkt 031-12 45 96
Mobil 070-570 41 14
Telefax 031-24 86 35
www.yrkesfiskarna.se

NATURVÅRDSVERKET	
Ink. 2010-08-30	
Sak.nr. 121	Löp. nr. 3664-10
Handl. enhet	

611

RV

Vår referens
Anders Brandén Klang
Er referens
Jörgen Sundin

1(1)

Darienummer
Utr 2010/33
Datum
2010-08-24

registrator@naturvardsverket.se
NATURVÅRDSVERKET
Miljörättsavdelningen
Enheten för markanvändning
och vattenverksamhet

Synpunkter på underrättelser angående fast väg- och järnvägsförbindelse över Fehmarn Bält

Trafikanalys har mottagit Naturvårdsverkets förfrågan om synpunkter rörande den planerade miljökonsekvensbeskrivningen för en fast förbindelse över Fehmarn Bält. Trafikanalys vill med anledning av det endast framföra ett fåtal synpunkter.

Den planerade förbindelsen kan förväntas få betydande påverkan på trafikflöden utanför den geografiska avgränsning som anges för övriga undersökta parametrar. Trafikanalys bedömer att det i första hand är utredningen av nollalternativet som bör analysera vilka dessa effekter kan bli, eftersom den slutliga utformningen av den fasta förbindelsen (bro eller tunnel) förmodligen inte har så stor betydelse för trafik- och transportflöden. I den svenska nationella planen för transportsystemet 2010-2021 framhålls flera gånger den stora betydelsen som en fast förbindelse över Fehmarn Bält beräknas ha på transportflöden i Sverige. Det anges t ex att den fasta förbindelsen väntas leda till betydande överflyttning av långväga godstransporter i nord-sydlig riktning från sjötransport och färja till landtransporter. Även i betänkandet från utredningen om höghastighetsbanor (SOU 2009:74) framhålls att det förväntade transportbehovet för både gods- och persontrafik på järnväg är starkt kopplat till möjligheterna att ansluta till snabba banförbindelser, via Danmark och norra Tyskland, till den europeiska kontinenten i övrigt. En snabbare förbindelse kommer sannolikt att leda till ett ökat transportarbete längs denna länk, vilket de svenska långtidsplanerna räknat med. Därmed kan det konstateras att den fasta förbindelsens miljöpåverkan delvis kommer att vara beroende av i vilken utsträckning den sjöfart som beräknas upphöra ersätts med vägtrafik respektive bantrafik.

Fehmarn Bälts betydelse för införsel av syrerikt havsvatten med relativt hög salthalt till Östersjön bör utredas, liksom den möjliga påverkan på dessa flöden som en fast förbindelse kan förväntas få. Detta diskuteras i underlaget (p28) men inte i de stycken som redogör för planerade undersökningar av påverkan på det marina livet. Också här kan påverkan ske långt från själva förbindelsen, i de delar av Östersjön där problematiken med syrefria bottenar är stora.

Beslut i detta ärende har fattats av Per-Åke Vikman, chef för avdelningen för Utvärdering, Nulägesanalys och Statistik, efter föredragning av Anders Brandén Klang, utredare.

Per-Åke Vikman
Avdelningschef

Dokumenttyp: Remissvar
Dokumentdatum: 2010-08-27
Ärendenummer: 2010/64364

Projektnummer: [Projektnummer]
Ert datum: 2010-06-28
Ert ärendenummer: 121-3664-10 Rv



TRAFIKVERKET

Trafikverket

Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Naturvårdsverket
registrator@naturvardsverket.se

Underrättelse enligt Esbo-konventionen om miljökonsekvensbeskrivning i ett gränsöverskridande sammanhang om fast förbindelse över Fehmarn Bält, Danmark och Tyskland.

Esbo-konventionen är en konvention om miljökonsekvensbeskrivningar i ett gränsöverskridande sammanhang. Verksamheten i ett land kan påverka miljön i ett grannland. Upphovsparten ska genomföra en miljöbedömning och underrätta utsatta parter om att bl a anläggning av motorvägar, motortrafikleder, järnvägslinjer mm planeras och att anläggningen kan antas förorsaka en betydande skadlig gränsöverskridande påverkan.

Naturvårdsverket har som ansvarig myndighet i Sverige bjudit in Trafikverket att lämna synpunkter på avgränsningen av den miljöbedömning som ska utföras i samband med utredning om en fast förbindelse över Fehmarn Bält, Danmark och Tyskland.

Trafikverket bedömer att den avgränsning av miljöbedömningen som Danmark och Tyskland presenterat är tillräcklig. Verket kan inte, av tillsänt underlag att döma, se att förbindelsen kan ha betydande skadlig gränsöverskridande påverkan inom de områden myndigheten fått regeringens uppdrag att bevaka.

Detta remissvar har beslutats av avdelningschefen Lennart Kallander. Michel Gabriellsson, enheten för långsiktig planering har handlagt och föredragit ärendet. I handläggningen har även enhetschefen Håkan Persson deltagit.

Lennart Kallander

Dokumenttyp: Remissvar
Dokumentdatum: 2010-08-27
Ärendenummer: 2010/64364

Projektnummer: [Projektnummer]
Ert datum: 2010-06-28
Ert ärendenummer: 121-3664-10 Rv



TRAFIKVERKET

Trafikverket

Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Naturvårdsverket
registrator@naturvardsverket.se

Underrättelse enligt Esbo-konventionen om miljökonsekvensbeskrivning i ett gränsöverskridande sammanhang om fast förbindelse över Fehmarn Bält, Danmark och Tyskland.

Esbo-konventionen är en konvention om miljökonsekvensbeskrivningar i ett gränsöverskridande sammanhang. Verksamheten i ett land kan påverka miljön i ett grannland. Upphovsparten ska genomföra en miljöbedömning och underrätta utsatta parter om att bl a anläggning av motorvägar, motortrafikleder, järnvägslinjer mm planeras och att anläggningen kan antas förorsaka en betydande skadlig gränsöverskridande påverkan.

Naturvårdsverket har som ansvarig myndighet i Sverige bjudit in Trafikverket att lämna synpunkter på avgränsningen av den miljöbedömning som ska utföras i samband med utredning om en fast förbindelse över Fehmarn Bält, Danmark och Tyskland.

Trafikverket bedömer att den avgränsning av miljöbedömningen som Danmark och Tyskland presenterat är tillräcklig. Verket kan inte, av tillsänt underlag att döma, se att förbindelsen kan ha betydande skadlig gränsöverskridande påverkan inom de områden myndigheten fått regeringens uppdrag att bevaka.

Detta remissvar har beslutats av avdelningschefen Lennart Kallander. Michel Gabriellsson, enheten för långsiktig planering har handlagt och föredragit ärendet. I handläggningen har även enhetschefen Håkan Persson deltagit.

Lennart Kallander

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
Postfach 7107, 24171 Kiel

Att. Laila Wieth-Knudsen
Danish Ministry of Environment
Haraldsgade 53
DK-2100 Copenhagen K
DENMARK

Nachrichtlich:
Bundesministerium für Umwelt
Naturschutz und Reaktorsicherheit
Referat ZG III 4
z. H. Herrn Sauer
Alexanderstraße 3
D-10178 Berlin

Anhörungsbehörde
Planfeststellungsbehörde

Ihr Zeichen: lwk-J.nr. BLS-149-00417
Ihre Nachricht vom: 21.06.2010
Mein Zeichen: 4011-FBQ
Meine Nachricht vom:

Frau Gerhardt
Andrea.Gerhardt@lbv-sh.landsh.de
Telefon: 0431 383-2792
Telefax: 0431 383-2955

06. September 2010

Answer to the notification in accordance with Article 3 of the Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context and Article 7 of the EU Directive 85/337/EEC for a fixed link across the Fehmarnbelt

According to Article 3 of the Espoo Convention Germany has received a notification by Denmark the 21st June 2010 regarding a fixed link across the Fehmarnbelt. Germany hereby expresses its wish to participate in the transboundary EIA procedure in Denmark as an affected Party.

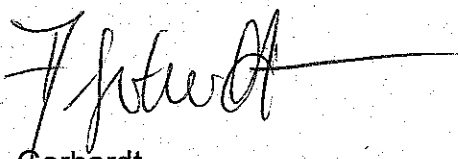
The EIA Scoping-Report – proposal for an environmental investigation programme for the fixed link across the Fehmarnbelt from coast to coast (dated June 2010) - that was submitted to us with the notification, has at the same time been the basis for the German scoping-procedure according to the German Federal EIA Act (UVPG) that regulates the legal requirements for the EIA-procedure in Germany.

The Scoping-report was submitted to the competent authorities and NGOs according to the requirements of the Federal EIA Act. A hearing took place the 25th August 2010 at the Kreishaus "Ostholstein-Saal", Lübecker Straße 41, D-23701 Eutin. The above mentioned representatives participated in this hearing.

The plan-approval authority is currently assessing the comments received during the hearing and will - based on the outcome - decide on the scope of the required environmental investigations.

We kindly ask you to wait for these results of our national procedure, because this outcome will be the main part of the German contribution to the Espoo-procedure.

Yours sincerely



Gerhardt