



Revideret tidsplan for Femern Bælt-projektet kyst-kyst

1. Baggrund

På baggrund af nye retningslinjer for VVM-arbejdet har transportministeren i brev af 16. marts 2011 anmodet Femern A/S om at indarbejde de nødvendige produktionspladser og råstofindvinding i VVM-redegørelsen. I samme forbindelse er selskabet bedt om at redegøre for de tidsmæssige og økonomiske konsekvenser heraf.

Følgende notat redegør for den reviderede tidsplan for kyst-kyst projektet.

Den planlagte åbning af den faste forbindelse over Femern Bælt er uændret i forhold til notatet af 25. november 2010, hvilket vil sige åbning ultimo 2020. Som følge af kravet om at udarbejde en samlet miljøvurdering af projektet med tilhørende produktionsfaciliteter og råstofindvinding vil selve myndighedsprocessen komme til at starte senere.

Tidsplanen er udarbejdet på baggrund af en sænketunnel, jf. selskabets indstilling af 25. november 2010. Den endelige beslutning om valg af teknisk løsning træffes med de tyske myndigheders godkendelse af selskabets ansøgning og vedtagelsen af anlægsloven i det danske Folketing.

Det er selskabets vurdering, at åbning ultimo 2020 er mulig, hvis aktiviteterne tilrettelægges og gennemføres i henhold til selskabets tidsplan.

Tidsplanen er baseret på nogle forudsætninger, herunder at bl.a. udbudsforberedelse kan finde sted i projekteringsfasen og samtidig med myndighedsbehandlingen, hvilket der er skabt mulighed for gennem vedtagelsen af aktstykke 149 af 23. juni 2011.

Anlægsfasens varighed er uændret, 6 ½ år.

Det skal for god ordens skyld nævnes, at der ikke i den foreliggende tidsplan er medtaget eventuelle forsinkelser som følge af klage- eller ankesager i forbindelse med myndigheds-godkendelsesprocessen i de to lande.

2. Redegørelse for vigtige milepæle og processer i projekteringsfasen

Nedenfor redegøres for de vigtigste processer og milepæle i den reviderede tidsplan for kyst-kyst projektet, jf. bilag 1.

Projektering/design

På grundlag af de udarbejdede skitseprojekter for henholdsvis en skråstagsbro og en sænketunnel udarbejdede selskabet indstilling om valg af teknisk løsning til brug for myndighedsbehandling. Indstillingen var baseret på en samlet afvejning af de to projekters tekniske, udførelsesmæssige risici, konsekvenser for sejladssikkerheden, samt den højere risiko for at en broløsning vil løbe ind i miljøjuridiske problemer. Videreudvikling af det konceptuelle design af den foretrukne løsning (sænketunnel) sker på baggrund af indstillingen. Det forudsættes, at den kommende VVM-redegørelse og andre nødvendige miljøvurderinger ikke vil ændre valget af teknisk løsning.

Miljøundersøgelser

Miljøundersøgelserne er i hovedsagen afsluttet ultimo 2010. Undtagelser er de supplerende undersøgelser vedr. råstofindvinding ved Kriegers Flak og Rønne Banke, samt eventuelle supplerende undersøgelser vedrørende produktionsfaciliteter og den borede tunnelloøsning. Miljøundersøgelserne for råstofindvinding forudsættes afsluttet og afrapporteret inden udgangen af 2011.

Myndighedsbehandling

VVM-høringen i Danmark og Østersølandene (jf. Espoo-konventionen) forudsættes igangsat 1. oktober 2012, parallelt med indgivelse af ansøgning om projektgodkendelse til de tyske myndigheder, hvori den tyske VVM-redegørelse indgår.

Det forudsættes, at anlægsloven fremsættes, så snart konklusionen på den danske VVM-proces foreligger, og at den vedtages ultimo 2013.

Ansøgning om projektgodkendelse til de tyske myndigheder (inklusive VVM-redegørelse) forudsættes gransket af de tyske myndigheder i perioden fra 1. maj 2012 til 1. august 2012. Der er afsat en måned til at indarbejde eventuelle kommentarer fra de tyske myndigheder. Den endelige ansøgning planlægges fremsendt 1. oktober 2012. De tyske myndigheder forudsætter, at myndighedsgodkendelsesprocessen har en varighed på 18 måneder, således at den tyske godkendelse finder sted senest 1. april 2014.

Det vil være en stor udfordring at gennemføre myndighedsgodkendelsen i Danmark og Tyskland inden for disse tidsmæssige rammer, og det vil stille store krav til de danske og tyske myndigheders involvering i processen, herunder at der ikke opstår tidsmæssige forsinkelser ved godkendelse af VVM-redegørelser i de to lande.

En særlig tidsmæssig udfordring vil omhandle tyske myndighedskrav om, at alt ansøgningsmateriale inklusive baggrundsrapporter skal foreligge på tysk.

Udbudsprocessen

Prækvalifikationsprocessen planlægges igangsæt 1. juni 2012, og selve udbudsprocessen planlægges igangsæt 1. november 2012. Den samlede proces forventes at vare i alt 20 måneder, således at der vil kunne indgås kontrakter i juni 2014.

Tidsplanen for udbudsprocessen er baseret på, at udbud gennemføres ved en såkaldt Competitive Dialogue.

Fremrykningen af udbudsprocessen indebærer dog en større risiko for, at udbudsmaterialet vil skulle justeres mere end ellers i løbet af processen, da udbudsprocessen vil finde sted parallelt med myndighedsgodkendelsesprocessen i de to lande.

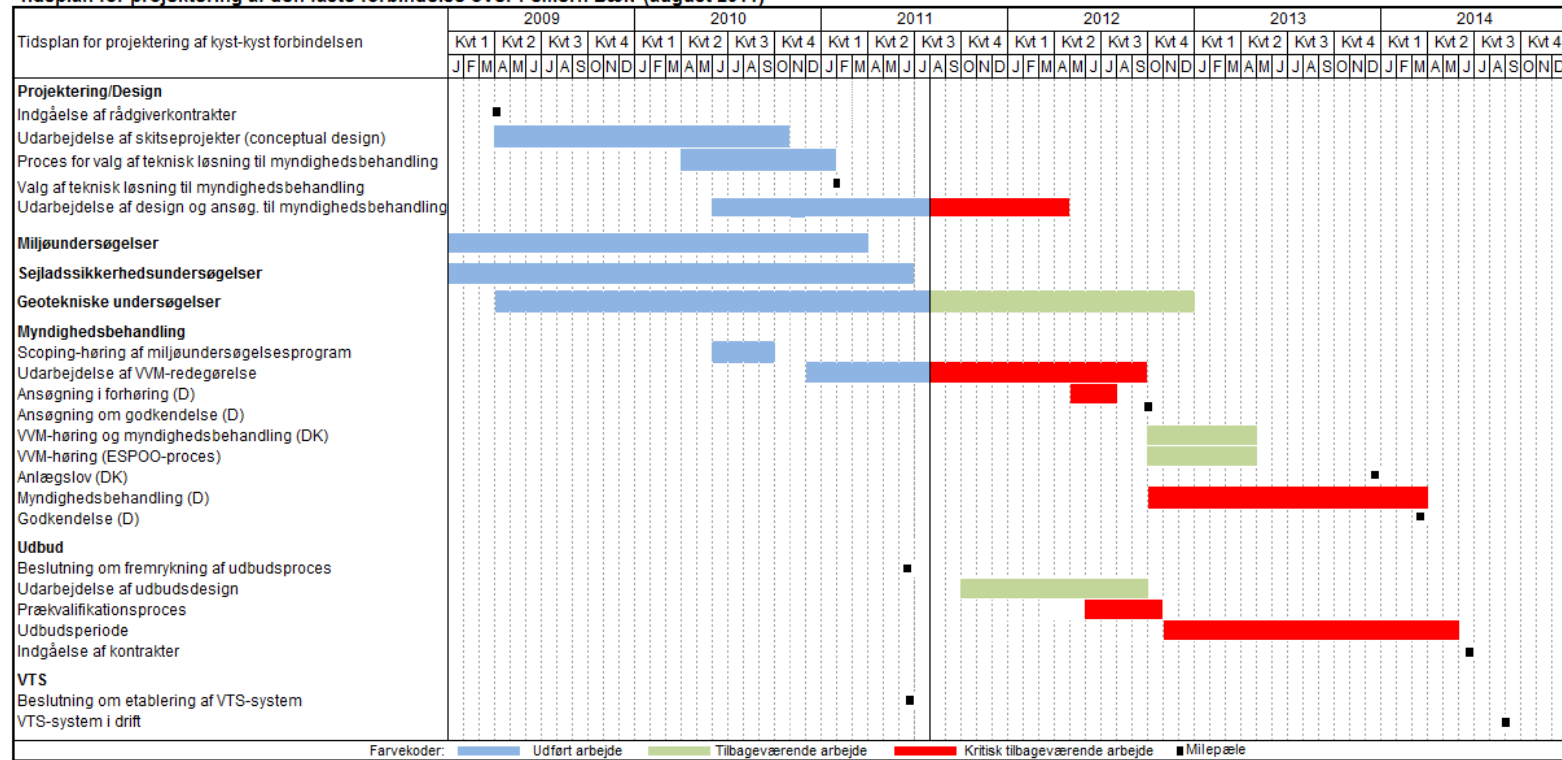
Sammenfatning for projekteringsfasen – risikofaktorer

Femern A/S har tilrettelagt arbejdet med henblik på at kunne åbne den faste Femern Bælt-forbindelse i 2020. Tidsplanen hviler på en række forudsætninger, hvoraf nogle er delvist uden for selskabets kontrol. Selskabet arbejder kontinuerligt på at minimere de tidsmæssige risici, således at tidsplanen kan overholdes. Blandt de vigtigste tidsmæssige forudsætninger kan følgende fremhæves:

- Valget af en sænketunnel som den foretrukne tekniske løsning til brug for myndighedsgodkendelse ændres ikke af de pågående miljøkonsekvensvurderinger (VVM, Natura 2000, mv.).
- Ansøgning om projektgodkendelse i Tyskland indgives senest 1. oktober 2012, og den efterfølgende myndighedsproces varer ikke mere end 18 måneder.
- Anlægsloven vedtages i Folketinget senest ultimo 2013.
- Der er ikke nogen signifikant påvirkning af prioriterede arter og naturtyper, som Natura 2000-områderne i Femern Bælt-området er udpeget for. Såfremt prioriterede arter og naturtyper påvirkes, indebærer det, at EU-Kommissionen vil skulle høres, inden projektet kan godkendes, hvilket vurderes at kunne tage omkring 12 måneder.
- En eventuel anke i Tyskland og/eller Danmark har ikke opsættende virkning.
- Kontraktindgåelse finder sted senest 1. juli 2014.

Bilag 1.

Tidsplan for projektering af den faste forbindelse over Femern Bælt (august 2011)



Forventet åbning: Ultimo 2020.