
Til: trm@TRM.dk (Mail TRM)
Cc: DOG@TRM.dk (TRM Dorthe Gravgaard)
Fra: henrik hjorth (henrik_hjorth@hotmail.com)
Titel: Høringsforslag Femern: Mulighed for fortsat produktion af Femern tunnelelementer ved Rødby Havn?
Sendt: 21-12-2014 01:17:48

Kære Transportministeriet
trm@trm.dk; dog@trm.dk

Jeg har med stor interesse læst jeres nye lovforslag om bygning af Femern tunnelen mellem Lolland og Femern på

<http://www.hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/42259>

Femernforbindelsen bliver et fantastisk bygningsværk der vil binde for Lolland og Femern tættere sammen og give mange nye muligheder for befolkningerne på begge sider af Østersøen.

I lovforslagets kapitel 6 beskrives at Femernforbindelsen skal have rådighed over arealer omkring byggeriet indtil 31. december 2023. Og på side 223 står, at efter at Femerntunnelen står færdig er det planen at Tunnelelementfabrikken skal rives ned og at området skal genskabes til rekreative formål.

Jeg ville i den forbindelse høre Transportministeriet om der i loven kunne gives mulighed for at fortsætte produktionen af tunnelelementer til andre trafikprojekter også efter at Femerntunnelen er færdig?

Arbejdsgruppen for Femernforbindelsen har fremlagt et dygtigt projektoplæg der beskriver en tunnel opbygget som samlesæt af standardkomponenter.

Som det beskrives på side 16 blev Øresundsbroen en forudsætning for Femern forbindelsen, og med Femernforbindelsen vil fremtidige trafikprojekter andre steder kunne realiseres ved at bruge de samme tunnelelementer. Salget af tunnelelementer kunne give en ekstra indtægt og samtidig fastholde arbejdspladser på Lolland.

Jeg har, som eksempel, overvejet hvilke muligheder Slesvig-Holsten kunne have ved at købe ekstra tunnelelementer:

En mulighed er at bruge elementerne ved Femernsund hvor den nuværende bro ikke har kapacitet nok til den forventede trafik. Her er der 868 meter mellem Femern og fastlandet, hvilket svarer til 4 styks 217 meter lange tunnelelementer.

En anden alvorlig udfordring for Slesvig-Holsten og for hele Jylland er, at motorvejsbroen Rader Hochbrücke ved Rendsburg over Kielerkanalen er kraftigt svækket og at broens levetid anses for opbrugt i løbet af 12 år. Kielerkanalen er ved Rader Hochbrücke 213 meter bred, så et enkelt tunnelelement fra Femernforbindelsen

på 217 meter ville kunne slæbes på plads og sikre Jyllands forbindelse mod Europa. Hvis broen erstattes af et tunnelement fra Femern kunne en ny forbindelse til både vej og tog være mulig inden 2023.

Man kunne fra Slesvig-Holstens side også kigge på om hele Kielerkanalen kunne have gavn af et parløb med Femernforbindelsen. Kielerkanalen er på grund af højbroerne begrænset til skibe med en maksimal højde på 44 meter og Rendsburgtunnelen begrænser mulighederne for uddybning af kanalen til maksimalt 12,5 meters dybde. Det betyder at kun mellemstore skibe kan passere kanalen. De største skibe (over 44 meters højde) må sejle 500 km nord om Skagen, hvor også Storebæltsbroens 65 meter begrænser de allerstørste skibes indsejling til Østersøen.

Mange af Kielerkanalens højbroer er over 100 år gamle og skal udskiftes i løbet af 200 år.

Ved at erstatte de 10 broer og tunneler over Kielerkanalen med Femern tunnelementer, der nedgraves til 35 meters dybde, giver man mulighed for at Kielerkanalen kan uddybes til 25 meter. Herved vil selv de allerstørste container- og krydstogtskibe med en ubegrænset højde og en dybgang på ned til 25 meter kunne benytte kanalen (Se Wiki 'Suezmax' og 'Chinamax'). Der vil for alle skibe være ubegrænset adgang til Østersøen. Med Femern tunnelementernes forventede levetid på 120 år kan Slesvig-Holsten sikre passagen ved Kieler Kanalen for skibe, biler og tog indtil år 2150.

Prisen for et stort skibs passage af Kielerkanalen er ca 43000 kr. Kunne man få ekstra 5000 store skibe til at sejle igennem hvert år vil det give en ekstraindtægt på 215 millioner kr om året eller 25,8 milliarder over 120 år, der kunne finansiere købet af tunnelementerne og uddybningen af kanalen.

Med tunnelementerne åbner der sig også mulighed for en ny forbindelse over Elben vest for Hamborg. Det ville også give en betydelig aflastning af Elbtunnelen. Ved Glückstadt er Elben ca 2,3 km bred svarende til 11 tunnelementer fra Femern.

I alt kunne Slesvig-Holsten have stor gavn af at aftage omkring 26-30 ekstra elementer. Sælges de med en fortjeneste på 150 millioner kr stykket vil det give en ekstra indtægt på 4 milliarder kroner, der kunne bruges til at nedbringe gælden for Femerntunnelen.

Med en tunnel fåes en "usynlig", underjordisk forbindelse, der i driftsperioden ikke volder skibstrafikken navigationsmæssige udfordringer eller ødelægger naturskønne områder på overfladen. Biler og tog kører i et "indendørs" klima upåvirket af storm, sne, is og tåge, hvilket giver en driftssikker transportvej. Men en forventet levetid på 120 år bliver tunnelen til glæde og gavn for fremtidige generationer,

I Danmark kunne Femern tunnelementerne også bruges til at bygge nye faste forbindelse over fjorde, sunde og bæltter, imellem øer og landsdele.

Det kunne være en fast forbindelse mellem Spodsbjerg og Tårs, mellem Fyn og Als, De jyske fjorde, Limfjorden, Roskilde Fjord, Kattegatforbindelsen eller en østlig ringmotorvej omkring København.

En fortsat produktion kunne blive et nyt "vindmølleeksporteventyr" for Lolland og sikre arbejdspladser og velstand på øen. Tunnelementerne kunne tilpasses i forskellige konfigurationer (I stedet for en 4 sporet motorvej og dobbeltsporet jernbane kunne man have en 8 sporet motorvej eller blot en almindelig vej og en enkelt jernbane eller cykelsti afhængigt af behovet). Man kunne også udvide "produksortimentet" og producere tunnelementer til borede tunneler som med tog kan transporteres til nye metropolringe i Europas storbyer eller højhastighedstog gennem Norges fjelde.

Som sagt vil der være mange muligheder, som vil være til gavn for hele området. I det mindste bør Loven om Femernforbindelsen ikke begrænse mulighederne for at forsætte produktionen. Dette kunne gøres ved at sikre at arealet ved Tunnелеlementfabrikken, som er reserveret til 2023, kunne indeholde en option på at fortsætte produktionen i ekstra år. Og at tunnелеlementfabrikken drives som et selvstændigt selskab, der kan videreføres eller sælges fra når Femern forbindelsen står klar.

Vil en fortsat produktion af tunnелеlementer være muligt indenfor lovforslagets rammer?

Med venlig hilsen

Henrik Hjorth

Stjerneparken 91

6300 Gråsten

e-mail: henrik_hjorth@hotmail.com

(privat)

Internethenvisninger:

Rader Hochbrücke

<http://www.shz.de/schleswig-holstein/verkehr/rader-hochbruecke-tempolimit-fuer-lkw-id7638101.html>

Kielerkanalen

<http://de.wikipedia.org/wiki/Nord-Ostsee-Kanal>

Suezmax

<http://en.wikipedia.org/wiki/Suezmax>