

Indhold

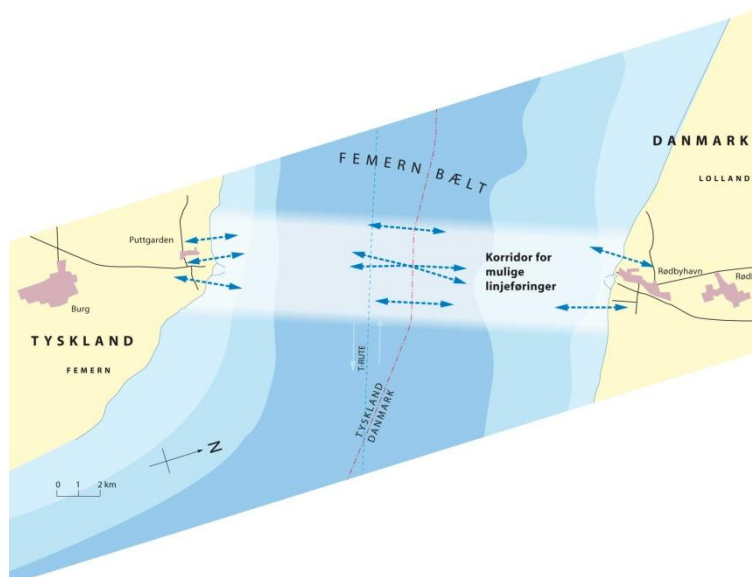
Korridor for linjeføring undersøges 1

Femern A/S offentliggør krav til arbejdspladser og produktionssteder 2

Entreprenører afgør placering af produktionssteder 3

Arbejdspladser ved Puttgarden og Rødbyhavn 5

EU betaler 30 procent af omkostningerne 7



Besøg

femern.dk

for flere informationer om den faste forbindelse over Femern Bælt.

Femern A/S
Vester Søgade 10
DK-1601 København V
T +45 33 41 63 00
F +45 33 41 63 01
E info@femern.dk

Korridor for linjeføring undersøges

Et antal mulige linjeføringer for den kommende faste forbindelse over Femern Bælt bliver netop nu undersøgt.

I en bred korridor øst og vest for henholdsvis Rødbyhavn og Puttgarden testes og vurderes øst-øst, vest-vest samt øst-vest og vest-øst linjeføringer. Analysen er et krav efter national lovgivning og indgår i den kommende ansøgning om godkendelse af projektet.

Svaret på, hvilken korridor der har den laveste påvirkning på omgivelserne bygger på en række kriterier som eksempelvis: Miljømæssig følsomhed inklusive Natura 2000-områder, sejladsikkerhed (specielt i relation til færgedriften), eksisterende undersøiske faciliteter, påvirkningen af regionale og bymæssige udvikling såvel som bygninger og mennesker, tekniske muligheder herunder adgang til eksisterende infrastruktur samt økonomi. Både linjeføringer for tunnel og bro undersøges. ►

Hver mulig variant bliver udviklet, individuelt vurderet, optimeret og vurderet igen indtil de første, mest ufordelagtige, linjeføringer kan vælges fra. De resterende varianter bliver yderligere undersøgt i stadig større detaljeringsgrad. Denne omhyggeligt dokumenterede proces vil til sidst lede til kun en eller nogle få linjeføringskorridorer med den lavest mulige påvirkning (Low Impact Corridors) kan præsenteres som Femern A/S foretrukne. Udvælgelsesprocessen forventes afsluttet i 2010.

Den endelige linjeføring beslutes som en del af den endelige godkendelse, i Danmark i form af en anlægslov.

Femern A/S offentliggør krav til arbejdspladser og produktionssteder

Byggeriet af den faste forbindelse over Femern Bælt vil skabe mange tusinde nye jobs. Men det er stadig et helt åbent spørgsmål, præcist hvor de store byggeopgaver skal udføres.

På forhånd ligger det dog fast, at der skal indrettes midlertidige arbejdspladser og arbejdshavne i kystområderne på Fehmarn og Lolland tæt på forbindelsens landfæster.

Men de langt større produktionssteder, hvor elementerne til en tunnel eller en bro skal fremstilles, behøver ikke ligge på hverken Fehmarn eller Lolland. Produktionsstederne ventes placeret op til 120 km fra linjeføringen.

Femern A/S har i to rapporter beskrevet kravene til de områder, hvor produktionssteder og arbejdspladser kan placeres.

Uanset om der skal anlægges en bro eller en tunnel, vil store dele af byggeriet bestå af elementer, der fremstilles på land og sejles til linjeføringen, hvor placering og montering finder sted.

Når byggeriet er på sit højeste, ventes flere produktionssteder hver især at beskæftige mere end 1.000 medarbejdere. På de mindre arbejdspladser ved forbindelsens landfæster ventes at være ca. 200 beskæftigede. Den samlede beskæftigelse over byggeperioden på seks år vil være på 6.000 – 7.000 jobs om året.

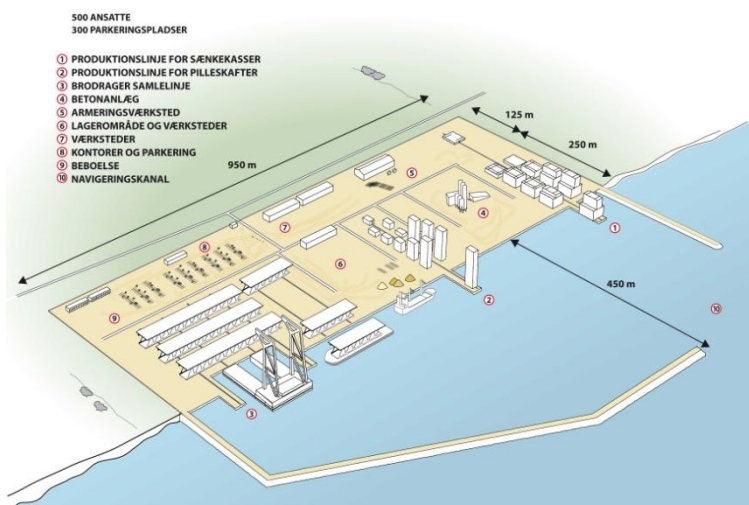
Entreprenører afgør placering af produktionssteder

Den endelige placering af produktionsstederne afgøres suverænt af de entreprenører, der til sin tid vinder byggeopgaverne.

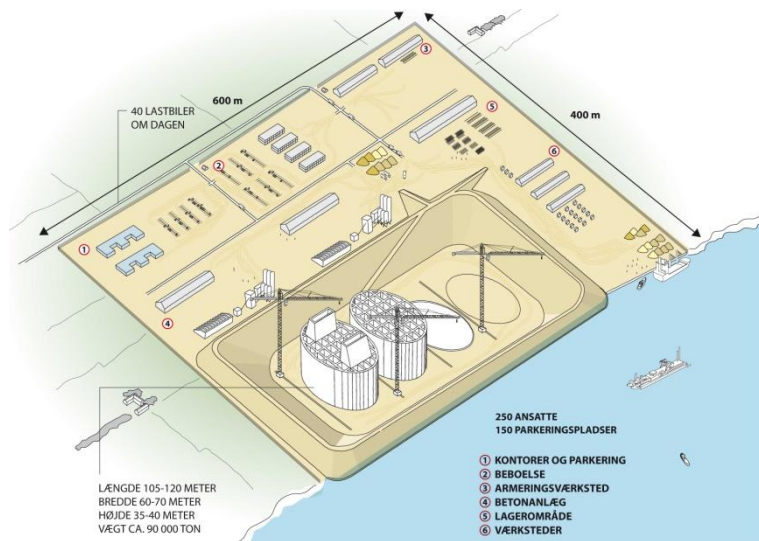
Det er klart, at jo tættere et produktionssted er på broens eller tunnelens linjeføring, desto mindre er risikoen og udgiften til transport.

Men en entreprenør vil altid basere sit valg på markedsvilkår, dvs. på tilgængelighed, pris og adgang til arbejdskraft. Det er derfor op til de regioner, der ønsker at tiltrække disse aktiviteter at profilere sig selv og sørge for, at den nødvendige planlægning og infrastruktur er på plads.

Skal der bygges en bro, ventes arbejdet at blive delt op i en nordlig tilslutningsbro, en højbro over sejlrenden og en sydlig tilslutningsbro. Det betyder, at der sandsynligvis vil blive valgt tre hovedentreprenører, som får brug for hver sit produktionssted.

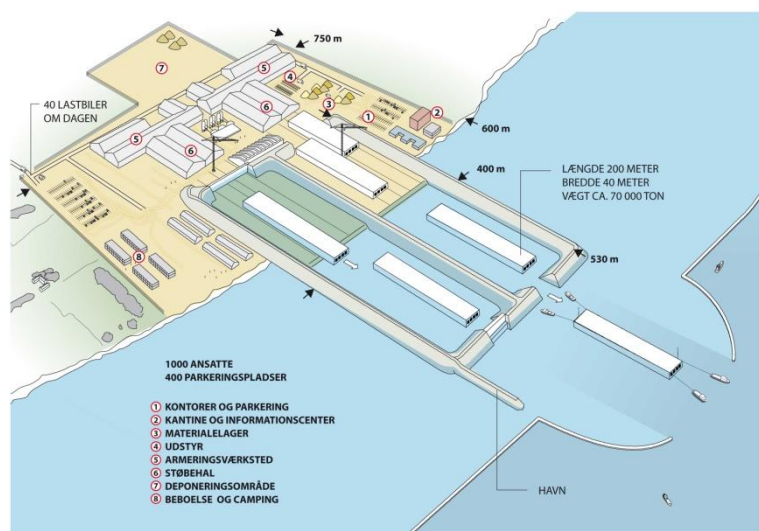


Produktionen af elementer kan bedst ske i områder, der i forvejen anvendes til industrielle formål, fx havneområder. Bropiller og sænkekasser til bropiller for tilslutningsbroerne kan mest optimalt fremstilles op til 80 km fra brolinjen, mens fremstillingen af fundamenterne til højbroens pyloner ligger bedst op til 120 km fra brolinjen. ▶



Overbygningen til broen, dvs. brofagene, fremstilles på en stålfabrik, der kan være placeret hvor som helst i verden. Fagene produceres i mindre sektioner ved hjælp af et stort antal svejsere og højt specialiserede og kostbare faciliteter. Udgiften til den efterfølgende transport over lange afstande er derfor mindre vigtig.

Hvis der skal bygges en tunnel, bliver der sandsynligvis tale om en sænketunnel, der fremstilles af et stort antal ens elementer, som produceres på land. Det kan enten ske i et udgravet støbebassin eller i en dok, hvorfra elementerne kan sejles til linjeføringen. Her sænkes elementerne ned i en afgravet rende og kobles sammen med hinanden, hvorefter renden bliver opfyldt, så tunnelen dækkes.



På forhånd ventes etableret to eller tre større pladser, hvor produktion af tunnelelementer kan finde sted. Produktionsstederne kan i princippet placeres hvor som helst i Skandinavien og Nordeuropa, så længe der er adgang til elementerne fra havet. Af hensyn til transporttid og omkostninger anses en afstand på 60-80 km fra linjeføringen dog at være den mest sandsynlige.

Arbejdspladser ved Puttgarden og Rødbyhavn

Den endelige beslutning om teknisk løsning og linjeføring, der ventes i 2012, vil samtidig være afgørende for den præcise placering af de nødvendige arbejdspladser og arbejdshavne på Fehmarn og på Lolland.

Arbejdspladserne skal nemlig ligge tæt op ad forbindelsens landfæster, dvs. de steder, hvor forbindelsen kommer i land ved Puttgarden og Rødbyhavn.

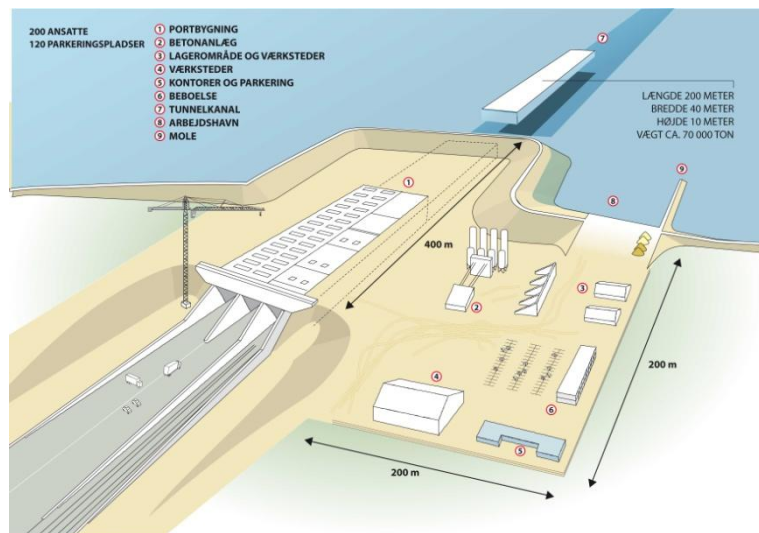
Størrelsen og indretningen af pladserne vil afhænge af den teknisk løsning, der bliver valgt for kyst-kyst forbindelsen, dvs. om det bliver en bro eller en tunnel.

Det kræver lidt mere plads at anlægge portalbygninger til en tunnel end at bygge ramper til en bro. Derfor vil arbejdspladsen til en tunnel kræve ca. 150.000 m² og til en bro ca. 40.000 m². Uanset om det bliver en bro eller en tunnel ventes en sådan arbejdsplads at skabe beskæftigelse til ca. 200 ansatte.

Hvis der skal bygges en bro, skal de ansatte på arbejdspladsen beskæftige sig med at færdiggøre og montere de store beton- og stålelementer, der vil blive transporteret til brolinjen ad søvejen. Desuden skal mandskabet stå for støbning af pylonerne i broens hovedfag. Fra den tilhørende arbejdshavn vil materialer og mandskab sejle ud til byggepladserne på vandet. ►



Skal der anlægges en tunnel, vil en stor del af arbejdet være koncentreret om de portalbygninger, der skal opføres for hver ende af tunnelen. Herudover vil der være en række opgaver i forbindelse med nedsænkning og samling af de tunnelelementer, der løbende leveres ad søvejen fra produktionsstederne. Pladsen og arbejdsHAVNEN vil være indrettet til at modtage materialer for betonproduktion og herfra sejler mandskab og materialer ud til opgaver i tunnellinjen.



Arbejdet på pladserne vil vare ca. seks år med en spidsbelastning i de midterste tre – fire år. I begyndelsen vil aktiviteten være relativt lav med få medarbejdere og kun lidt trafik til og fra pladserne. Når byggeriet er færdigt, vil arbejdspladserne blive nedlagt og området genskabt.

EU betaler 30 procent af omkostningerne

Femern A/S har netop fået 110 mio. kr. (14,7 mio. EUR) ind på bankkontoen. Pengene er anden udbetaling af støtte fra EU kommissionens TEN-T program.

I alt er nu udbetalt 185 mio. kr. for årene 2008 og 2009 (ca. 25 mio. EUR) svarende til ca. 30 procent af de omkostninger, Femern A/S indtil nu har haft i forbindelse med design- og myndighedsgodkendelse af Femern-projektet.

Det samlede tilsagn om støtte fra TEN-T programmet for perioden 2007 - 2013 er på 2,5 mia. kr. (330 mio. EUR)