

Information til søfarende vedrørende anlægsarbejderne for etablering af Femern-forbindelsen

KORT OM PROJEKTET

Den 18 km lange tunnel under Femern Bælt bliver verdens længste sænketunnel. Tunnelen forbinder Danmark og Tyskland - og dermed Skandinavien og Mellemeuropa.

Femern Bælt-tunnelen forbedrer mobiliteten mærkbart for erhvervslivet, fritidsrejsende, grænsehandlende og alle andre rejsende på begge sider af bæltet. Turen gennem tunnelen vil tage 10 minutter i bil og 7 minutter med tog.

Den faste forbindelse lukker et hul i jernbanenettet mellem Skandinavien og det centrale Europa. Forbindelsen vil således skabe flere muligheder for togrejser og godstransport. Først udgraves en tunnelrende, hvor tunnelementerne så efterfølgende placeres. Anlægsarbejderne til etableringen af Femern-forbindelsen kommer til at foregå til søs og på en stor fabrik i Rødbyhavn og i den tilstødende arbejdshavn. Byggematerialerne til fremstillingen af tunnelementerne sejles til fabrikken, og de færdige tunnelementer slæbes ud i Femern Bælt til efterfølgende nedsænkning i tunnelrenden.

ANLÆGSAKTIVITETER

Anlægsaktiviteterne til søs, til etableringen af tunnelen under Femern Bælt, starter i juli 2021 og varer indtil 2027.

Anlægsaktiviteterne udføres langs tunnelens linjeføring mellem Rødbyhavn i Danmark og Puttgarden i Tyskland.

Når anlægsaktiviteterne er afsluttet, vil vanddybden blive, som den er i dag, og de nuværende navigationsforhold bliver genoprettet.





SKIBSTRAFIK I ANLÆGSFASEN

Anlægsarbejderne udføres inden for to 'arbejdsområder', dvs. områder med begrænset adgang. Kun fartøjer med tilknytning til anlægsarbejderne har adgang til arbejdsområderne.

Størrelsen på arbejdsområderne (nominelle og minimum) afhænger af deres geografiske placering. Arbejdsområderne vil flytte sig, efterhånden som anlægsarbejdet skrider frem.

Der vil ikke være restriktioner for skibstrafikken på T-ruten i anlægsfasen. Placeringen af sejlruterne vil være uændret. Sejlruterne på rute T skal dog planlægges, så trafikken i anlægsfasen ledes uden om arbejdsområderne og tager hensyn til trafikken med anlægfsfartøjer.

Efterretninger for Søfarende og VTS (Vessel Traffic Service) informerer i god tid skibene i området om samtlige ændringer af navigationsforholdene.

Øst for Rødbyhavn opføres en stor arbejdshavn, og øst fra Puttgarden opføres en mindre arbejdshavn. Trafikken med anlægfsfartøjer, der sejler mellem arbejdshavnene og arbejdsområderne langs tunnelens linjeføring, holdes øst for linjeføringen.

Arbejdsområderne markeres med specielle markeringbøjer.

Arbejdsområdernes placering offentliggøres via myndighedernes officielle kanaler for nautisk information (f.eks. Efterretninger for Søfarende, NAVTEX, VTS).

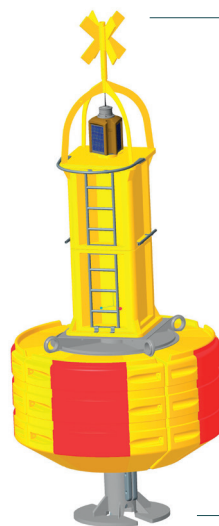
Alle skibe rådes til at sikre sig, at deres søkort er opdaterede, når de nærmer sig arbejdsområdet.

LYSKARAKTER:

- FI(3)Y.10s for det nordlige arbejdsområde
- FI(2+1)Y.15s for det sydlige arbejdsområde
- FI(1)Y.10s for oplagingsområdet

Lys fra bøjer i samme arbejdsområde er synkroniseret.

Bøjerne i arbejdsområderne er fysiske AIS-AtoN.



Højde over vandoverfladen:
CA. 4 METER

ANLÆGSFARTØJER

Det udgravede materiale transporteres på pramme fra arbejdsområderne til de nye landindvindingsområder.

Derudover forventes et antal mindre anlægsskibe (fx slæbebåde, survey launches, multicats og crew vessels) at sejle mellem anlægshavnene og arbejdsområderne langs linjeføringen. En del af denne trafik kommer til at krydse T-ruten.

Hele anlægsfasen: Gennemsnitlig antal bevægelser fra anlægsskibe er omkring 4 bevægelser i timen.

Når tunnelrenden er udgravet, sænkes 79 tunnelelementer enkeltvis ned i den udgravede tunnelrende. Hvert tunnelement er 217 meter langt.

Fire slæbebåde bugserer tunnelelementerne fra arbejdsområdet til arbejdsområderne, hvor de sænkes ned i tunnelrenden. Omkring halvdelen af tunnelelementerne krydser T-ruten.

2024-2026: Gennemsnitlig antal bevægelser fra tunnelelementerne, der bugseres fra arbejdsområdet til arbejdsområderne, er 1 hver anden uge.

Anlægsskibe 2021-2023

Disse anlægsskibe arbejder i området, når tunnelrenden udgraves.



Anlægsskibe 2024-2026

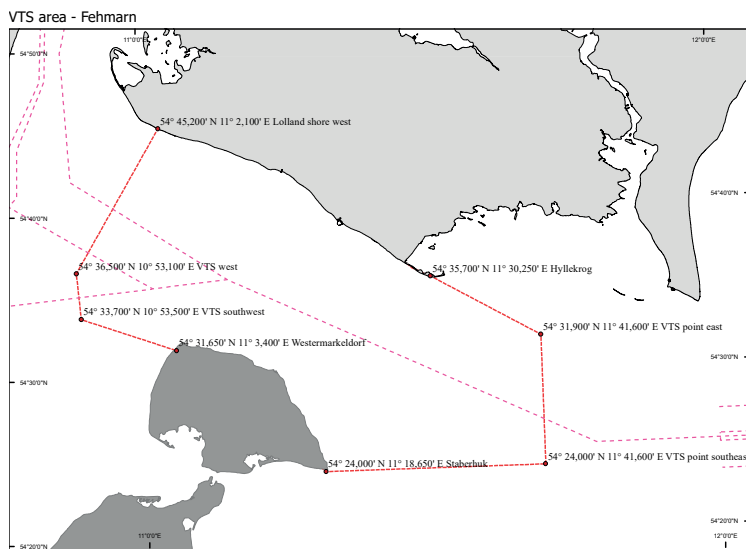
Disse anlægsskibe arbejder i området, når tunnelelementerne installeres.



Du kan finde flere informationer på www.femern.com

RISIKOREDUCERENDE TILTAG

VTS FEHMARNBELT



Etablering og drift af et Vessel Traffic Service (VTS Fehmarnbelt) er helt afgørende for en sikker og effektiv afvikling af trafikken i anlægsperioden.

VTS Fehmarnbelt dækker hele Femern Bælt området og vil være i drift igennem hele tunnelens anlægsfase.

VTS Fehmarnbelt etableres og drives af de danske og tyske myndigheder.

Alle skibe, som sejler ind i VTS-området, bedes rapportere til Fehmarnbelt Traffic på VHF kanal 68.

ASSISTERENDE SLÆBEBÅD

En assisterende slæbebåd (Bugsier 30 eller Fairpaly 31) vil døgnet rundt være til rådighed inden for VTS-området. Slæbebåden kan assistere skibe, som er beskadigede eller har motorproblemer.

Den assisterende slæbebåd er gratis at benytte for skibe i nød, og der vil ikke blive opkrævet betaling for assistance eller bjærgning. Behov for assisterende slæbebåd kan rettes til VTS Fehmarnbelt.



VAGTSKIBE

Hvert arbejdsområde overvåges af et vagtskib døgnet rundt.

Repræsentanter fra de danske og tyske myndigheder befinder sig ombord på vagtskibene, og vagtskibene er underlagt anvisningerne fra VTS-operatørerne.

VAGTSKIBENE HEDDER:

- M/V Advancer
- M/V Arriver
- M/V Booster
- M/V Builder

