

ФЕМАРНБЕЛЬТСКИЙ ТОННЕЛЬ

# ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ МОРЕПЛА- ВАТЕЛЕЙ

О строительстве  
Фемарнбельтского  
тоннеля

Femern  
*Sund ≅ Bælt*

## О проекте

Фемарнбельтский тоннель длиной 18 км станет самым длинным погрузным тоннелем в мире. Он соединит Данию и Германию и, соответственно, Скандинавию с Центральной Европой.

Фемарнбельтский тоннель значительно повысит мобильность предприятий, предоставит больше возможностей для туристов, трансграничных покупателей и других путешественников по обе стороны пролива Фемарнбельт. Поездка по тоннелю на автомобиле займет 10 минут, на поезде – 7 минут.

Стационарная переправа закроет пробел в железнодорожной сети между Скандинавией и Центральной Европой. Это будет способствовать росту поездок по железной дороге, а доля железнодорожных грузоперевозок будет расти.

Сначала будет выполнена проходка тоннеля для размещения его элементов. Изготовление элементов тоннеля будет вестись на крупном заводе в Рёдбюхавне и в близлежащей рабочей гавани. Материалы для отливки элементов тоннеля доставляются на завод, а готовые элементы тоннеля отправляются морским путем для установки в Фемарнбельте.



# Строительные работы

Морские строительные работы по созданию стационарной переправы через пролив Фемарнбельт в виде погружного тоннеля начнутся в июле 2021 года и продлятся до 2027 года.

Морские строительные работы будут проводиться вдоль будущей трассы тоннеля, соединяющего Данию (Рёдбю) и Германию (Путтгарден).

После завершения строительства погружного туннеля глубина дна станет такой же, как сегодня, и навигационные условия в Фемарнбельте вернутся в нормальное русло.





## Движение судов на этапе строительства

Морские строительные работы будут проводиться в двух рабочих зонах. Рабочие зоны создаются в качестве зон ограниченного доступа, и доступ в них разрешен только для судов, задействованных в строительных работах.

Размер рабочей зоны (минимальный или номинальный) зависит от ее географического положения. Рабочие зоны будут смещаться в зависимости от хода работ.

Для движения по маршруту Т ограничений не будет. Расположение навигационных путей остается неизменным. Однако на этапе строительства навигационные пути по маршруту Т должны планироваться вокруг рабочих зон и учитывать движение строительных судов.

**Извещения мореплавателям и СДС (Служба движения судов) будут своевременно обеспечивать информирование судов, идущих по маршруту Т, обо всех изменениях в навигационных условиях.**

К востоку от Рёдбюхавна построена крупная рабочая гавань, рабочая гавань меньшего размера построена к востоку от Путтгардена. Движение строительных судов между рабочими гаванями и рабочими зонами вдоль трассы тоннеля будет осуществляться к востоку от трассы тоннеля.

**Рабочие зоны обозначаются специальными маркёрными буями. Текущее положение рабочих зон публикуется через официальные службы навигационной информации морских властей (например, посредством Извещений мореплавателям, NAVTEX, СДС).**

**Всем судам при приближении к месту строительства рекомендуется следить за обновлениями карт.**



## ХАРАКТЕРИСТИКИ ОГНЕЙ:

- **FI(3)Y.10s** для северной рабочей зоны
- **FI(2+1)Y.15s** для южной рабочей зоны
- **FI(1)Y.10s** для промежуточной зоны

Все огни синхронизированы в каждой рабочей зоне.

Буи рабочих зон будут физическими AIS-AtoN.



Высота над уровнем воды:

**ПРИБЛ. 4 МЕТРА**

## Рабочие суда

Баржи на буксире, перемещающиеся между рабочими зонами и намывными участками, будут перевозить вынутый грунт. Помимо движения буксируемых барж, ряд небольших строительных судов (например, буксиры, промерные катера, многоцелевые суда и суда для переброски персонала) будут курсировать между строительными гаванями и рабочими зонами вдоль трассы тоннеля. Часть судов будет пересекать маршрут Т.

**Весь период строительства: среднее количество перемещений рабочих судов составит около 4 в час.**

Когда проходка будет готова, 89 элементов тоннеля, каждый длиной 217 метров, погружаются в проходную траншею по одному.

Элементы тоннеля будут отбуксированы в конфигурации как минимум с четырьмя буксирами из рабочей гавани Лоллан в рабочие зоны в месте погружения. Около половины буксируемых элементов тоннеля будут пересекать маршрут Т.

**2024-2026 гг.: Среднее количество перемещений с элементами тоннеля, буксируемыми из рабочей гавани в рабочие зоны, составит 1 раз в 2 недели.**



# Рабочие суда в 2021-2023 гг.

Суда этих типов будут работать в данной зоне во время проходки траншеи тоннеля.



# Рабочие суда в 2024-2026 гг.

Суда этих типов будут работать в данной зоне при установке элементов тоннеля.



Более подробная информация:  
[www.femern.com](http://www.femern.com)

Мён

Фальстер

Лоллан

Рёдбюхавн

**Фемарнбельтский тоннель**

Путтгарден

Фемарн



# Меры безопасности мореплавания

## СДС ФЕМАРНБЕЛЬТ



Центральное место в обеспечении безопасности и эффективности движения судов занимает создание и эксплуатация службы движения судов (СДС Фемарнбельт (VTS Fehmarnbelt)).



СДС Фемарнбельт охватывает зону Фемарнбельт и будет работать на протяжении всего этапа строительства тоннеля.

СДС Фемарнбельт представляет собой общую немецкую и датскую СДС, управляемую немецкими и датскими органами власти.

**ОТ ВСЕХ СУДОВ, ВХОДЯЩИХ В ЗОНУ СДС, ТРЕБУЕТСЯ ПРЕДОСТАВЛЯТЬ ОТЧЕТ О ДВИЖЕНИИ СУДОВ ("ФЕНМАРНВЕЛТ ТРАФФИК") НА КАНАЛЕ VHF 68.**





## **ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ БУКСИР**

Специальный вспомогательный буксир (Fairplay 31) будет доступен для оказания помощи блокированному или поврежденному судну в зоне СДС в любое время.

Вспомогательный буксир предоставляется бесплатно, при этом гарантируется, что плата за спасение или помощь взиматься не будет. Запрос на буксир должен направляться судами в СДС Фемарнбельт.





## СТОРОЖЕВЫЕ СУДА

Каждая рабочая зона будет постоянно охраняться одним сторожевым судном.

На борту сторожевых судов будут находиться представители органов власти Германии и Дании, при этом сторожевые суда будут действовать под руководством операторов СДС.

### НАЗВАНИЯ СТОРОЖЕВЫХ СУДОВ:

- M/V ADVANCER • M/V BOOSTER
- M/V ARRIVER • M/V BUILDER