

Femern Bælt-tunnelen - en grøn genvej til Europa

Henrik Vincentsen

Administrerende direktør i Femern A/S
Akademiingeniør, DTU (DIA), 1997
Tlf.: 3341 4408, e-mail: hvi@femern.dk



Henrik er administrerende direktør i Femern A/S, der anlægger Femern Bælt-tunnelen – verdens længste sænketunnel. Henrik har en baggrund hos COWI A/S som blandt andet Chief Project Manager, inden han i 2015 blev projektchef i Vejdirektoratet for byggeriet af Fjordforbindelsen i Frederikssund. I 2019 kom Henrik til Sund & Bælt som anlægsteknisk chef på Kattegatforbindelsen. Siden 2021 har han haft sin nuværende rolle i Femern A/S, et datterselskab i Sund & Bælt.

Byggeriet af Femern Bælt-forbindelsen er danmarkshistoriens største infrastrukturprojekt. Den 18 kilometer lange sænketunnel mellem Rødbyhavn og Puttgarden er samtidig verdens længste tunnel af sin art.

Anlægsarbejdet startede i 2020 og afsluttes i 2029, hvor tunnelen forventes at åbne for trafik med en tosporet motorvej og nødspor i hver retning og to separate elektrificerede jernbanespor til højhastighedstog. Det vil tage 10 minutter at køre fra Danmark til Tyskland i bil og 7 minutter i tog.



Femern Bælt-tunnelen er en investering i klimavenlig transport. Tunnelen giver en mere direkte forbindelse til Europa og sparer jernbanetrafikken for en omvej i forhold til i dag på 160 kilometer over Fyn og Jylland. Den vil være et betydeligt bidrag til en bæredygtig transportkorridor ved at flytte gods fra lastbiler til elektriske tog og tilbyder et godt alternativ til rejser med fly.

Tunnelen giver desuden nye muligheder for virksomheder, turister og pendlere i regionen og binder det østlige Danmark og Tyskland tættere sammen.

Med et anlægsprojekt af denne størrelse følger naturligvis et stort ansvar som bygherre, som rækker længere end alene tid, pris og kvalitet. Målet er, at projektet også i anlægsfasen skal være et forbillede for både danske og europæiske megaprojekter. Det omfatter blandt andet styring af projektet, de tekniske løsninger og hensynet til miljømæssig og social bæredygtighed.

I indlægget vil Henrik give en indføring i byggeriet af Femern Bælt-tunnelen, fra baggrund og behov til teknisk gennemførelse, hensynet til bæredygtighed og fremtidige muligheder.



Tunnelfabrikken ved Rødbyhavn med arbejdshavn.



Et færdigt tunnelsegment. Et standardtunnelement på ca. 217 meter støbes i 9 segmenter.



Illustration af den færdige sænketunnel med to vejror adskilt af et servicerør og to togrør.