



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 29. januar 2019
J. nr. 2019-278

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 9. januar 2019 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Roger Courage Matthisen (ALT).

Spørgsmål nr. 283:

Hvor meget kan der spares i anlægsomkostninger, herunder omkostninger til ventilation m.v., hvis kun køretøjer uden udstødning må køre i Femern Bælt-tunnelen?

Der henvises til, at i en kort tunnel som under Øresund sker udluftningen hovedsageligt ved, at bilerne trækker luft igennem, suppleret med blæsere i toppen af tunnelrøret, der blæser i samme retning efter behov.

I en lang tunnel, som under Alperne eller under Femern Bælt, vil dette ikke være tilstrækkeligt. Det bemærkes i øvrigt, at der jo kan tilbydes biltog til benzin- og dieslbiler, traktorer, cykler og andre, der ikke må køre på motorvej. Det forudsættes i den forbindelse, at jernbanetunnelen under Femern Bælt kun er planlagt til el-tog.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Femern A/S, der oplyser:

”Ventilation i Femern Bælt-tunnelen foregår ved, at stempeleffekten fra biler eller tog trækker frisk luft ind gennem indgangsportalen og blæser den brugte luft ud ad udgangsportalen. Denne type ventilation forudsætter ensrettet trafik i hvert tunnelrør, som det er tilfældet i Femern Bælt-tunnelen.

Den såkaldte længdeventilation er et velkendt princip, som i dag anvendes på en lang række forbindelser, blandt andet Øresundstunnelen. Princippet blev tidligere alene anvendt ved kortere vej-tunneler, men den markant reducerede emission af skadelige gasser og partikler fra biler og lastbiler over de senere år har gjort det muligt at anvende længdeventilation også i lange tunneler, herunder i Femern Bælt-tunnelen.

Femern Bælt-tunnelen udstyres med overvågning og ventilationsanlæg med henblik på håndtering af nødsituationer samt for at sikre luftkvaliteten. Såfremt eksempelvis emissionen fra køretøjer overstiger den fastlagte grænseværdi som følge af et trafikuheld, vil ventilationen blive aktiveret.



Øget brug af elbiler vil i begrænset omfang kunne reducere energiforbruget til ventilation af hensyn til luftkvaliteten, men elbiler vil ikke kunne reducere anlægsomkostningerne til ventilationsanlægget, da det er dimensioneret til håndtering af nødsituationer, herunder såfremt der skulle opstå brand og røgudvikling i tunnelen. I det tilfælde skal ventilationen være kraftig nok til at kunne blæse røg ud af tunnelen, så en god luftkvalitet opretholdes.”

Side 2/2

Med venlig hilsen

Ole Birk Olesen