

1. Beantwortungen der Kritiken des ASTRA

Les critiques de l'OFROU	Die Kritiken des ASTRA
<p><i>1. A Göschenen, il faudrait ajouter à mon projet un tunnel de deux kilomètres pour relier l'autoroute actuelle au portail du tunnel CFF. Ce sont les deux voies qui conduisent au nord qui doivent être reliées au portail du tunnel ferroviaire. Comme le portail du tunnel ferroviaire se situe à l'ouest de l'autoroute actuelle et que les deux voies qui mènent au nord doivent se situer à l'est de l'autoroute, cette liaison serait très compliquée, dans l'espace déjà fort encombré de la vallée de la Reuss à Göschenen.</i></p> <p>Il n'en est évidemment rien, comme le montrent les plans de mon dossier de mars 2012 : Je vous invite à voir les deux plans PDF que je joins : La galerie d'accès au tunnel proprement dit, construite pour protéger Göschenen du bruit et abriter le portail du tunnel des avalanches, a été construite en 1980 à quatre pistes : Ce sont les deux pistes ouest qui se prolongent dans la montagne. Les deux pistes Est sont depuis lors en attente de la construction du second tube. Sur le premier kilomètre, jusqu'à ce qu'il croise le tracé du tunnel ferroviaire, mon projet épouse exactement le même tracé que celui que devrait suivre le second tube prévu par l'OFROU, si ce n'est qu'il est en rampe légère de 2,5 %, pour permettre de gagner la différence d'altitude entre son portail d'entrée et le tunnel ferroviaire, tandis que le second tube (OFROU) resterait horizontal pour croiser le ferroviaire par-dessous. <u>C'est extrêmement simple, et ne nécessite aucun tunnel supplémentaire.</u></p>	<p><i>1. In Göschenen müsste man zu meinem Projekt einen Zwei-Kilometer lange Tunnel beifügen, um die aktuelle Autobahn zum Portal des Bahntunnels zu verbinden. Es sind die zwei Spuren, die in Richtung Norden führen, die mit dem Portal des Bahntunnels verbunden sein müssen. Da der Portal des Bahntunnels westlich von der heutigen Autobahn liegt und die beide Spuren die nach Norden führen östlich von der Autobahn liegen müssen, wäre diese Verbindung sehr kompliziert, in dem schon völlig gebauten Raum des Reusstal in Göschenen.</i></p> <p>Das ist klar nicht so. Die Pläne meines Dossiers von März 2012 zeigen es: Ich lade Sie ein, die zwei beigelegte Pläne zu sehen: Die Galerie des Zugangs zum eigentlichen Tunnel wurde um 1980 vierspurig gebaut, um Göschenen vor dem Geräusch zu schützen und das Portal des Tunnels von der Lawinen zu schirmen. Es sind die zwei westlichen Spuren die sich durch den Berg verlängern. Die zwei östlichen bleiben seit dann in Abwartung des Baus der zweiten Röhre. Auf dem ersten Kilometer, bis es die Trasse des Eisenbahntunnels kreuzt, folgt mein Projekt genau dieselbe Trasse wie diejenige die für die zweite Röhre vom ASTRA vorgesehen ist, außerdem dass es leicht steigt (2,5 %), um den Höhenunterschied zwischen seinem Portal und dem Bahntunnel zu gewinnen, während dem die zweite Röhre (ASTRA) horizontal bleiben würde, um den Bahntunnel zu unterqueren. <u>Das ist sehr einfach und erfordert keinen zusätzlichen Tunnel.</u></p>

<p>2. A Airolo, l'OFROU prétend que la courbe de déviation du tracé de l'autoroute pour la faire entrer par le portail du tunnel ferroviaire serait excessivement serrée. Il affirme que la solution de ce problème devrait passer par la construction d'un tunnel supplémentaire de 1,8 kilomètre.</p> <p>Je vous transmets ci-joint deux vues en plan de la situation à Airolo. Il est absurde de prétendre que ce rayon serait trop petit, puisque le prochain virage de l'autoroute, un kilomètre plus bas en direction de Bellinzona, a le même (320 mètres) ! En outre, il en est d'autres sur cette même autoroute, près d'Erstfeld notamment, qui sont plus petits (230 mètres).</p> <p>La vue de l'entrée permet également de constater que le raccordement ne nécessite aucun pont, aucun tunnel, aucun soutènement, aucune démolition de bâtiment, qu'il est entièrement situés sur des terrains d'utilité publique.</p> <p>Ce raccordement de quelque 250 mètres, constitué d'une route à deux voies, coûte au maximum 4 millions.</p>	<p>2. In Airolo, laut ASTRA, wäre der Kurvenradius der Abweichung der Autobahn, um den Portal des Eisenbahntunnels zu erreichen, übermässig klein. Es behauptet, dass dieses Problem nur durch den Bau eines zusätzlichen Tunnels von 1,8 Kilometer gelöst werden könnte.</p> <p>Ich lege zwei Bilder der Situation in Airolo bei. Da die nächste Kurve der Autobahn in Richtung Bellinzona denselben Radius (320 Meter) zeigt ist es unsinnig dies zu behaupten! Ausserdem gibt es auf dieser Autobahn andere Kurven, nahe Erstfeld zum Beispiel, die einen kürzeren Radius bilden (230 Meter).</p> <p>Der Blick des Einganges ermöglicht ebenfalls festzustellen, dass die Verbindung keine Brücke, keinen Tunnel, keine Abstützung, keinen Gebäudeabbruch erfordert, dass sie völlig auf gemeinnützigen Geländen liegt.</p> <p>Diese etwa 250 Meter lange Verbindung, die von einer zweispurigen Straße gebildet ist, kostet höchstens 4 Millionen.</p>
<p>3. L'OFROU me reproche de n'avoir pas tenu compte du fait qu'il faut construire une galerie de sécurité.</p> <p>Ce n'est pas vrai: Une telle galerie apparaît sur tous mes dessins en coupe. Elle est aussi clairement mentionnée à la page 6 de mon document <u>Baukosten</u> (3 avril 2012), pour le montant de 135 millions, qui est ce qu'il faut pour une galerie de 15 kilomètres.</p>	<p>3. Das ASTRA wirft mir vor, nicht berücksichtigt zu haben, dass ein Sicherheitsstollen gebaut werden muss.</p> <p>Das ist nicht wahr: Eine solche Galerie erscheint auf allen meinen Querschnittzeichnungen. Sie wird auch auf der Seite 6 meines Dokumentes <u>Baukosten</u> (3. April 2012), für den Betrag von 135 Millionen klar erwähnt. Das ist was man für eine solche Galerie von 15 Kilometer rechnen muss.</p>
<p>4. L'OFROU me reproche de ne pas avoir tenu compte du fait qu'il faut construire des puits de ventilation.</p> <p>Ce n'est pas vrai : La première page de mon document principal (mars 2012) montre tout-à-fait clairement la position des deux puits que j'envisage, tous deux accessibles par des routes carrossables existantes. Leur coût est englobé dans mes calculs (<u>Baukosten</u>, page 6).</p>	<p>4. Das ASTRA wirft mir vor, nicht berücksichtigt zu haben, dass Lüftungsschächten gebaut werden müssen.</p> <p>Das ist nicht wahr: Die erste Seite meines Hauptdokumentes (März 2012) zeigt ganz klar die Lage der zwei Schächten die ich vorstelle, beide durch bestehende befahrbare Strassen zugänglich. Ihre Kosten werden in meine Berechnungen (<u>Baukosten</u>, Seite 6) umfasst.</p>

5. L'OFROU affirme que le temps de transformation du tunnel ferroviaire en tunnel routier serait aussi long que la construction d'un second tube, parallèle au tube existant.

Ce n'est évidemment pas juste : La transformation du tunnel ferroviaire en tunnel routier se fera sans aucun trafic, ni routier, ni ferroviaire. Le tunnel sera accessible simultanément, sur toute sa longueur, à de très nombreuses machines. La construction d'un nouveau tube ne peut pas s'imaginer de la même façon, puisque le tube existant doit continuer à fonctionner, et la galerie de sécurité rester intégralement accessible : Un nouveau tube ne pourrait être entrepris qu'à partir de deux seuls points d'attaque, à Airolo et à Göschenen, avec deux machines.

5. Das ASTRA behauptet, dass die Dauer des Umbaus des Bahntunnels in einem Strassentunnel so lang wäre wie die des Baus einer neuen Röhre, parallel zum heutigen.

Das ist offensichtlich nicht richtig: Der Umbau des Eisenbahntunnels in einem Straßentunnel wird ohne Straßen-, noch Eisenbahnverkehr erfolgen. Der Tunnel wird gleichzeitig auf all seiner Länge sehr zahlreichen Maschinen zugänglich sein. Die Konstruktion einer neuen Röhre kann sich nicht auf die gleiche Art und Weise vorstellen, da die bestehende Röhre weiterfunktionieren und der Sicherheitsstollen integral zugänglich bleiben müssen: Eine neue Röhre könnte von nur zwei Angriffspunkten in Airolo und in Göschenen mit zwei Maschinen unternommen werden.

6. L'OFROU affirme sur la base de ses considérations reprises ici que mon projet serait aussi cher que la construction d'un second tube.

Les arguments avancés par l'OFROU pour justifier cette dernière affirmation ne sont pas convaincants.

Je joins à ce dossier les calculs détaillés auxquels j'ai procédé. Ils confirment mon estimation du coût de mon projet, qui est de l'ordre de 750 millions, hors taxes.

6. Das OFROU behauptet aufgrund seiner hier aufgezählten Erwägungen, dass mein Projekt so teuer wie die Konstruktion einer zweiten Röhre wäre.

Die Argumente, die durch das OFROU vorgebracht wurden, um diese letzte Behauptung zu rechtfertigen sind nicht überzeugend.

Ich füge dieser Akte die detaillierten Berechnungen bei, die ich durchgeführt habe. Sie bestätigen meinen Kostenvoranschlag meines Projekts, das etwa 750 Millionen beträgt, vor Steuer.