

Femern-bygherre og lystsejlere i åben strid: Besværlig bro sparer kun 50 mio.

Sund & Bælt og Banedanmark overvejer at spare klappen væk på jernbanebroen over Guldborg Sund.

Manøvren vil højst spare 50 mio. kr., men vil være til stor gene for områdets lystsejlere.

Af Henning Mølsted og Ulrik Andersen 11. feb 2020 kl. 12:378

En ny jernbanebro over Guldborg Sund ved Nykøbing Falster, som skal etableres i forbindelse med det store Femern-projekt, er i den grad blevet et lokalpolitisk varm kartoffel i det sydsjællandske.

Årsagen er, at Sund & Bælt og Banedanmark på det seneste er blevet lune på en en bro uden klap i modsætning til den hidtidige beslutning i anlægsloven om en klapbro.

Problemet er bare, at en fast bro vil forhindre tusindvis af fritidssejlere i at gennemsejle Guldborg Sund - og dermed at sejle mellem Østersøen og Smålandsfarvandet vest om Falster. I stedet vil de blive nødt til at sejle uden om og øst om Falster – eller uden om Lolland – hvilket ifølge sejlerne svarer til to til tre dages ekstra sejlads.

For Banestyrelsen og Sund & Bælt er en bro, der ikke kan åbnes, mere attraktiv fordi den ikke forstyrrer togtrafikken og fordi der skønsvis kan spares op til godt 25 procent på bygningen af den nye bro.

Tallet er leveret af Banedanmark i et svar til Ingeniøren.

Men muligheden for, at der kan blive tale om en fast bro, har fået lystsejlerne op fra kortbordet:

»En lukning af Frederik IX's Bro er ødelæggende for primært 1600 sejlernes fritidsliv, et stort antal sejlklubbers og enkelte havnes økonomi og ikke mindst for sejler-turismen omkring Lolland, Falster og Sydsjælland,« lyder det i et brev fra Sejlkлубberne i Guldborgsund Kommune til Femern Landanlæg, som Ingeniøren har modtaget.

Meget lille besparelse i det samlede budget

En ny jernbaneforbindelse fra Nykøbing Falster over Guldborg Sund er nødvendig i det store Ringsted-Femern Bane projekt, fordi den nuværende jernbane over sundet mellem Lolland og Falster skal opgraderes fra et til to

spor.

Klapbroen blev ved udbuddet i 2014 estimeret til en pris på 180-200 mio. kroner, mens en bro der ikke kan åbnes som nævnt bliver vurderet til at hugge cirka en fjerdedel af prisen, svarende til 40-50 mio. kroner.

Set i forhold til den samlede anlægspris for Ringsted-Femern Banen er der tale om en meget lille besparelse på godt en halv procent.

Ingeniøren omtalte i sidste uge, at Sund & Bælt siden jul er begyndt at argumentere for faste forbindelser over Guldborg Sund, som udover den nye bro også omfatter den gamle Frederik IX's bro, som dermed kan blive svejset fast. Motivationen har hidtil været jernbanens regularitet.

Ingeniøren har spurgt Sund og Bælt Holding, hvad der har ændret sig siden anlægsloven blev vedtaget, hvori det fremgik, at både den nye jernbanebro og den gamle Frederik IX's bro med det oprindelige togspor skal være og forblive klapbroer.

Selskabet oplyser, at i takt med, at projektet er blevet mere konkret, og det trafikale risikobillede er opdateret er Banedanmark og Sund & Bælt i stigende grad opmærksom på de risici, der er forbundet med at anlægge og drive en elektrificeret klapbro på en transeuropæisk højhastighedsjernbane, der er forbindelsesled mellem Skandinavien og Europa.

»En klapbro med kørestrømsanlæg er teknisk følsom for fejl, i forhold til en fast bro, som kan have store trafikale konsekvenser for jernbanetrafikken,« skriver Sund & Bælt til Ingeniøren.

Bygherrerne uddyber med, at ved en fast bro er der færre komponenter end på en klapbro og dermed færre komponenter, der kan opstå fejl på.

»Vi tager vores ansvar for sikkerhed og kvalitet på den nye bro meget alvorligt, og derfor benytter vi nu også muligheden for at undersøge en alternativ løsning for at sikre, at den løsning der vælges, er den bedste på både lang og kort sigt. Dette sker som hidtil og i fortsat dialog med Guldborgsund kommune.«

Ifølge svaret vil Sund & Bælt og Banestyrelsen fremlægge et beslutningsgrundlag for forligskredsen i Folketinget senere på måneden, hvor tre muligheder vil blive undersøgt, nemlig en klapbro, som beskrevet i anlægsloven, samt en fastbro og en tunnel.

En tunnel vil dog kun blive behandlet helt overordnet, idet det foreløbig er skønnet, at prisen for en sådan forbindelse er alt for høj.

Bygherren har heller ikke en pris på, hvad det i givet fald ville koste at bygge en bro der kunne åbnes, så vurderingen over for Ingeniøren er baseret på et skøn.

Den opgivne prisen for entreprisen omfatter udover selve klapbroen også

broarbejder på en mindre bro (Prinsholmvej) samt jordarbejder på begge side af broen.

Den nye jernbane mellem Ringsted og Rødby Færge forventes færdig i 2023, mens den samlede Femernforbindelse forventes klar i 2028.