

Tirsdag mødtes transportordførerne fra SF, Socialdemokratiet, De Radikale, Venstre, De Konservative, Liberal Alliance og Dansk Folkeparti for at drøfte fremtiden for Kong Frederik IX's Bro



Skal broen over Guldborgsund også i fremtiden kunne åbne for sejlskibe? Det blev ikke afgjort, da forligskredsen drøftede sagen i går.
Foto: Anders Knudsen

Forligskreds har brug for flere oplysninger før beslutning om Kong Frederik IX's Bro

Broklap: Politikere vil have svar fra kommunen

NYKØBING - Det ligger til åben, politisk diskussion, hvad man skal gøre.

Sådan lyder konklusionen ifølge Lennart Damsbo-Andersen (S), efter at der tirsdag morgen var møde i forligskredsen bag Femern Bælt-forbindelsen. Her blev politikerne præsenteret for en lang række oplysninger fra Banedanmark og Femern Landanlæg.

Det handlede blandt andet om, hvor mange tog der skal køre over broen, hvad støjniveauerne vil blive, og hvad fordelene og ulemperne er ved en klapbro, både for sejladsen og togdriften.

Lennart Damsbo-Andersen fortæller, at der er brug for, at Guldborgsund Kommune nu kommer på banen.

- Hvad tænker man i kommunen om udvikling af havnen? Det kan Banedanmark ikke svare på, så der er et ønske - både i ministeriet og i forligskredsen - om at få mere information om, hvad man tænker i kommunen, også om samarbejdet i Smålandshavet. Så både Guldborgsund Kommune og sejlerne skal på banen så hurtigt som muligt, så politikerne kan få svar på deres spørgsmål, siger han.

Lennart Damsbo-Andersen fortæller, at der i forligskredsen er fokus på, at antallet af sejlere, der skal lukkes op for, er faldet og faldet over årene. Fortsætter den udvikling, er der til slut slet ikke brug for broklappen.

- Der er nogle, der skal argumentere for, at kurven skal flade ud og stige igen, og det er kommunen, der skal gøre det, fastslår Lennart Damsbo-Andersen.

Tunnel bliver dyr

Lokalt har flere ønsket, at togene ledes i en tunnel. Den løsning blev også vendt på mødet.

- Et skøn er, at det bliver rigtig dyrt. Så dyrt, at det er helt urealistisk. Vi taler om mere end en milliard kroner, og det er ikke realistisk, vil jeg også sige, bemærker han og tilføjer, at det kun er et slag på taksken, da der blandt andet vil skulle laves en vvm-redegørelse, inden man kan sige noget sikkert.

Når prisen bliver så høj, er det blandt andet, fordi en tunnel vil række langt ind på land på begge sider og blandt andet berøre Prinsholmvej, sukkerfabrikkens areal og måske endda også Vesterskovvej helt herne ved banegårdskrydset.

- Så det er ikke "bare lige". De har bedt ingeniører kigge på det, og de synes, det er et "spændende" projekt at gå i gang med, fordi det er så udfordrende, siger Lennart Damsbo-Andersen.

Alt i alt er han dog tilfreds med, at sagen endnu ikke er afgjort.

- Det synes jeg egentlig er meget godt, når der mangler nogle oplysninger.

Bekymret for turismen

SF's transportordfører, Anne-Valentina Berthelsen, vil fortsat kæmpe for sejlernes adgang til Nykøbing og vil ikke opgive tunnel-forslaget endnu.

- Jeg kan godt se, at det er dyrt at lave en tunnel, så jeg skal lige tygge på, hvad jeg tænker. Men det kan godt være, det kan gøres billigere, siger hun og efterlyser ligesom Lennart Damsbo-Andersen en melding fra kommunen.

- Jeg synes ikke, en fast bro er en løsning, for jeg er bekymret for turismen. Jeg er for en klapbro eller en tunnel, men vil gerne undersøge det. Jeg bliver nødt til at tale med John Brædder og høre, hvad de har brug for, siger hun.

Anne-Valentina Berthelsen nævner, at der på mø-

det også blev talt om, at en tunnel kan være problematisk, fordi Guldborgsund er udpeget som Natura 2000-område. Den bekymring deler hun dog ikke.

- Jeg kan ikke se, hvordan det kan være et problem. Vi har allerede Guldborgtunnelen, og det er det samme habitat, som primært er noget med fouragering til fugle. Er det så problematisk? spørger hun og tilføjer, at problemet næppe er så stort, hvis man undersøger det nærmere.

Samme syn har hun på mange af de andre problemer, der på mødet blev skitseret ved en klapbro eller en tunnel.

- Det var lidt en tynd kop te, siger hun om mødet og om oplægget fra Femern Landanlæg og Banedanmark.

- Jeg skal lige dykke ned i teknikaliteterne, men umiddelbart er jeg skeptisk overfor, hvorfor det ikke kan lade sig gøre at lave en klapbro. Og jeg kan godt se, at togene skal kunne køre, men er det så slemt, at man indretter køreplanen og laver nogle intervaller, hvor broen er åben?

DAVID ARNHOLM
david@nykoping.dk

Problemer, problemer ...

At vælge andet end en fast bro vil være dybt problematisk, fremgår det af et beslutningsoplæg fra Femern Landanlæg og Banedanmark.

NYKØBING Banedanmark og Femern Anlæg er ikke i tvivl: Anlægsloven bør ændres, så den fremtidige jernbanebro-udvidelse af Kong Frederik IX's Bro bliver uden klap.

Det står klart efter et møde i går for partierne i forligskredsen bag Femern-forbindelsen, som jernbanen er knyttet an til. Her blev transportordførerne fra de syv partier præsenteret for det beslutningsoplæg, som Femern Landanlæg har udarbejdet i tæt samarbejde med Banedanmark.

Og i oplægget står problemerne i kø, når alternativet til en fast bro uden klap skal beskrives - hvad enten det så er en tunnel eller en bro med klap.

For at tage det mest vidtgående - tunnelen - først: Den skønnes at koste mere end en milliard kroner, uden at regningen dog udspecificeres. Den kan heller ikke nå at stå klar inden åbningen af Femern-forbindelsen i 2029. Og så vil den give udfordringer med stationen, hvor perroner og sporskiftezoner skal sænkes.

Lidt mere - men ikke meget - positivt stemt er Banedanmark og Femern Landanlæg over for en klapbro. Den er dog også problematisk, beskrives det. For mekanikken i en klapbro kan gå i stykker. Og bliver der knas, er det bare ærgerligt for lystsejlerne.

"Såfremt der fortsat er ønske om at etablere en klapbro, er det med den forståelse, at behovet for stabil jernbanedrift kan betyde, at broen læses ved driftsproblemer, da jernbanedriften vil have forrang for lystsejlertrafikken", skriver Femern Landanlæg.

At Folketidende har kunnet fortælle om den elektrificerede klapbro ved Stralsund, der ifølge Deutsche Bahn fungerer upåklageligt, er blevet bemærket. Men Stralsund adskiller sig væsentligt fra Guldborgsund derved, at den ikke er en hovedkorridor i EU's in-

"Kong Frederik d. IX's bro som klapbro er (...) den sidste "knast", når det gælder kapacitet på strækningen".

Femern Landanlæg

frastruktur, og at der kører væsentligt færre tog.

"AS Femern Landanlæg er ikke bekendt med klapbroer med kørestrøm på andre hovedfærdselsårer på en hovedkorridor i EU's infrastruktur", bemærkes det.

I øvrigt er der altså ikke penge til at dæmpe støjen, hvis politikerne fastholder klapbroen, pointeres det. Ja, teknisk udfordrende er det også.

"Det er AS Femern Landanlæg's forståelse, at forudsætningen for at sætte støjskærme op er, at broen ikke åbner og dermed er en fast bro, (idet støjskærme på en klapbro sandsynligvis vil introducere yderligere mekanisk kompleksitet."

At antallet af passerende sejlskibe har været støt faldende gennem årene nævnes også. Og skulle politikerne - måske efter at have set Olsen Banden på Sporet - tro, at der findes sommerkøreplaner, tager de fejl. Selv om det er om sommeren, der er mest brug for at åbne for sejlere, så vil køreplanerne ikke kunne tilpasses efter det - køreplanerne gælder for et helt år ad gangen.

Bedst er altså en fastbro, som i tilgift er billigere end den klapbro, der er nævnt i anlægsloven. Og besparelsen ved at skrotte klappen? De 40-50 millioner kroner skal tilfalde "projektet", skriver Femern Landanlæg, der dog åbner for at bruge 20 af millionerne på at udskifte den eksisterende klap med et betonfag, hvilket kan reducere støjen.

Til gengæld kan man "eventuelt", hvis politikerne vælger den faste bro, kompensere lokalområdet ved at opsætte støjskærme og/eller sikre sejltredden mod nord, foreslår Femern Landanlæg.

dada