

Togtunnel mellem Lolland og Falster vil koste over en mia. kroner

Ifølge anlægsloven om Femern-forbindelsen skal jernbanen føres over Guldborg Sund på en ny klapbro. Sund & Bælt foretrækker en fast bro, men lokale kræfter foretrækker en tunnel, der nu er skønnet til at koste over en milliard kroner. Småpenge, mener borgmester.

Af Ulrik Andersen 28. maj.

Det vil koste over en milliard kroner at føre togtrafikken mellem Lolland og Falster gennem en tunnel i stedet for over en bro ved Nykøbing Falster. Det skønner Banedanmark, efter at lokale kræfter har foreslået denne løsning.

For at spare penge og fjerne et potentielt forstyrrende element for togtrafikken ønsker Banedanmark og Sund & Bælt, at Folketinget ændrer anlægsloven for Femern-forbindelsen, så man kan anlægge en fast bro mellem Lolland og Falster i stedet for den eksisterende klapbro.

Det har fået Guldborgsund kommune til at protestere og lokale kræfter til at føre kampagne for en tunnellostning. Nu har Banedanmark præsenteret argumenterne for og imod de forskellige løsninger for transportudvalget. Af det skriftlige materiale fra præsentationen fremgår det, at en fast bro koster 230 mio. kroner eller 260 mio. kroner, hvis man samtidig vil erstatte klapfaget på den nuværende klapbro.

En ny klapbro vil koste ca. 280 mio. kr. og desuden være noget dyrere at drifte. Dyrest er en tunnel, som ifølge Banedanmarks skøn vil koste 'over én mia. kroner.' Det er mindst 700 mio. kr. dyrere, end broløsningerne. Men det er ifølge Guldborgsund borgmester John Brædder (Guldborgsundlisten) småpenge i det lange løb.

»700 mio. kroner er da mange penge, men vi taler om et infrastrukturanlæg, der skal stå der i 70 eller 100 år. I hele den periode vil folk her i området blive udsat for støj, som jo spreder sig meget langt over vand. Så hvis man indregner helbredssekvenserne af støjforureningen i den periode, så kan en ekstrainvestering på 700 mio. kroner jo pludselig være meget fornuftig,« siger han.

Ifølge Banedanmark vil en fast bro være hørbart mindre støjende end en klapbro, specielt hvis man også udskifter klapfaget på den eksisterende enkeltsporede klapbro, Frederik d. 9's bro og opsætter støjskærme.

I anlægsloven om Femern står der, at der skal bygges en ekstra enkeltsporet jernbaneklapbro over Guldborgsund syd for den eksisterende bro. Både det nye og det gamle spor skal elektrificeres. Broen skal kunne åbnes i ti minutter hver anden time, hvis der er ventende sejlere.

I anlægsloven om Femern står der, at der skal bygges en ekstra enkeltsporet jernbaneklapbro over Guldborgsund syd for den eksisterende bro. Både det nye og det gamle spor skal elektrificeres. Broen skal kunne åbnes i ti minutter hver anden time, hvis der er ventende sejlere. Illustration: Sund & Bælt / Banedanmark

Men en tunnel vil være endnu mindre støjende, og ligesom klapbroen have den fordel, at skibstrafikken kan fortsætte.

Vil stoppe 1.700 sejlere

Muligheden for at sejle gennem sundet er ifølge kommunens notat om sagen afgørende for turistindtægterne i området.

I 2019 passerede over 1.700 fartøjer den eksisterende klapbro, heraf 1.000 sejlere fra Tyskland. Hvis denne passage i fremtiden ikke længere er mulig, vil sejlerne være nødsaget til en 90 km lang omvej syd om Gedser og op gennem Grønsund med risiko for høje bølger, strøm og kraftig vind.

Risikoen vil i høj grad være, at sejlerne vælger en anden destination, og dermed går Guldborgsund Kommune glip af mange turister og de afledte indkomstmuligheder, som f.eks. restaurantbesøg og overnatninger, står der i notatet.

Banedanmark hæfter sig imidlertid ved, at antallet af gennemsejlinger er faldet uafbrudt i 30 år. I 1990 var der således omkring 4.000 gennemsejlinger, i 2000 var der lidt over 3.000 og i 2010 omkring 2.500.

For dyr, for lang, for sent

Ifølge Banedanmark vil en tunnelloøsning kræve meget lange ramper på både Falster og Lolland – helt ind til Nykøbing Falster Station. Desuden skal der laves en ny VVM, og projektet vil tage så lang tid, at tunnelen ikke kan stå færdig, før Femernforbindelsen åbner i midten af 2029.

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

Ikke så kompliceret endda

Men ifølge det lokale landskabsarkitektfirma By og Landskab, der har regnet på et tunnelforslag, er det ikke så kompliceret endda.

»Guldborg Sund er meget lavvandet på den sydlige del med en smal smeltevandsrende. Derfor skal tunnelen ikke være særlig lang for at sikre vandgennemstrømningen. Anlægsprincippet er ligesom ved motorvejen under Guldborg Sund, hvor der kun er tunnel på halvdelen af strækningen, mens resten er digebeskyttet nedkørsel,« forklarer arkitekt Philip Rasmussen fra By og Landskab i en mail til Ingeniøren.

Sammen med ingeniør Palle Truelsen har han tjekket, at der er plads til op- og nedkørsler, hvor stigningen ikke overstiger 15,6 procent, som er den stigningsprocent, togene skal klare under Storebælt.

Tunnelen skal ned i 12 meters dybde for at sikre tre meters vanddybde ovenpå. I modsætning til Femern-tunnelen, der efter planen skal bygges af tunnelelementer, foreslår By og Landskab, at den kun 40 meter lange tunnel støbes i en byggegrube på havbunden.

Tunnelen skal ned i 12 meters dybde for at sikre tre meters vanddybde ovenpå. I modsætning til Femern-tunnelen, der efter planen skal bygges af tunnelelementer, foreslår By og Landskab, at den kun 40 meter lange tunnel støbes i en byggegrube på havbunden.

Tunnelen kan ifølge bagmændene anlægges ved at hamre spuns ned i sundet og tørlægge en byggegrube, hvori man støber tunneldelen. Tunnelen forventer de skal have en højde på ni meter og med en vanddybde på tre meter ovenpå, skal den derfor anlægges 12 meter under havoverfladen.

Idemændene mener, at prisen kan holdes under én mia. kroner, men Banedanmark skønner, at prisen vil ende over én mia. kroner.

Ordfører: Tunnel er salomonisk

Folketingets transportudvalg har nu bedt Guldborgsund Kommune udbygge sine argumenter for, at der skal laves en klapbro eller en tunnel. Transportordfører Kristian Pihl Lorentzen fra Venstre betegner en tunnel som »en salomonisk løsning.«

»Det er den løsning, hvor man både imødekommer de jernbanetekniske bekymringer, som Banedanmark har: at der kommer til at køre mange lange godstog, for hvem en klapbro kan give problemer, når den skal åbnes, og de lokale bekymringer i forhold til turisme og bosætning,« siger han.

»Problemet er bare, at det er meget, meget dyrt, og at man ifølge Banedanmark ikke kan nå at planlægge, VVM-undersøge og bygge en tunnel, før Femern-forbindelsen åbner. Derfor er det efter min mening ikke realistisk. Vi skal finde ud af, om vi skal holde fast i at bygge en klapbro, eller om vi vil godkende en fast bro, hvor lokalområdet så bliver kompenseret på anden vis. Det er en svær afgørelse,« siger han.

Lennart Damsbo-Andersen (S), der er medlem af transportudvalget og valgt i Guldborgsundkredsen, vil ikke afvise tunnelløsningen på forhånd:

»Mit udgangspunkt er, at muligheden for at sejle gennem sundet skal bevares. Om det bliver via en klapbro eller en tunnel, har jeg ikke lagt mig fast på endnu.«

Borgmester vil have bedre beregning

I Guldborgsund Kommune er borgmester John Brædder glad for, at Transportudvalget lytter, men skuffet over, at der endnu ikke er regnet mere detaljeret på tunnelløsningen.

»Havde det været midt i København, man skulle til at køre 180 tog igennem hver dag, så regner jeg da med, at man havde regnet detaljeret på de forskellige løsninger – inklusive samfundsøkonomien. Så det forventer jeg også, at man gør, når man vil gøre det i Nykøbing, hvor der trods alt bor 22.000 mennesker,« siger han.

Guldborgsund Kommune har foretræde for Transportudvalget 16. juni. Ifølge Kristian Pihl Lorentzen forventer transportordførerne at kunne give håndslag på en aftale inden sommerferien.