



Overvejelser forud for Sund & Bælts beslutningsnotat.

Beslutningsnotatet fra Sund og Bælt ventes at indeholde:

Fast bro  
Klapbro  
Tunnel

Banedanmark bør kunne bygge alle tre løsninger.

Togsikkerheden er vigtigste begrundelse for en fast bro. Her synes Sund og Bælt at have sagens svage punkt.

SIG's spørgsmål til direktør Mikkel Hemmingsen:

1. I hvor lang tid skal signalerne på hovedstrækningen forbi Nykøbing F. sættes på rødt i tilfælde af bro-åbning for gennemsejling.
  2. I hvor lang tid skal signalerne på hovedstrækningen forbi Nykøbing F. sættes på rødt i tilfælde af passage af tog på Lollandsbanen.
- Disse beregninger må givetvis ligge til grund for Sund og Bælts betænkeligheder ved at respektere anlægslovens nuværende krav om broklap på den nye supplerende jernbanebro.”  
Spørgsmålene er ikke besvaret.

Umiddelbart skulle man som lægmand tro, at et signalsystem kan styre de hurtige gennemgående tog uden om Lollandsbanens togtider på et af hovedsporene. Hvorfor kan systemet så ikke styre togene uden om seks mulige daglige åbningstider for sejlere, som berører begge hovedspor.

Tunnelløsningen, som kort er skitseret, kunne bestå af en længere tosporet banegrav, begyndende nord for Nykøbing station med forbindelse til banegården, og frem øst for stationen til tunnellens maksimumsdybde syd for broen under nuværende sejltrede. Forbindelsen til det nuværende jernbanespor mod Rødby opnås efter banegavens normale stigning til niveau. Frederik IX's Bro bevares uændret med et jernbanespor til Lollandsbanen og tog med stop i Nykøbing. Med denne løsning sikres uændrede åbningstider for sejlerne og en maksimal støjdemning mod de gennemgående tog i banegrav og tunnel. SIG ser frem til Banedanmarks analyse og prisoverslag for denne mulighed.

Et eventuelt ændringsforslag til anlægsloven, indeholdende en fast bro, vil i høringsfasen blive imødegået af Dansk Sejlunion, Foreningen af Lystbådehavne i Danmark, Danske Tursejlere samt yderligere et antal aktører i ind- og udland, som SIG håber at kunne mobilisere. Udgangspunktet er den hævdvundne frie gennemsejling som forudsætning for at bevare og udvikle Nykøbings og øvrige berørte havnebyers maritime miljø, sejlturismen omkring Lolland, Falster og Sydsjælland samt et stort antal sejlklubbers og havnes økonomiske overlevelse.

Sund & Bælt vil med datterselskaberne Femern A/S og Femern Landanlæg komme i miskredit i store dele af befolkningen, og den voksende kritik af støjplage og miljøgener vil få yderligere næring. Fra at være kilde til lokal fremgang risikerer Femern-forbindelsen at repræsentere endnu et slag i ansigtet fra "hovedstadens elitære teknokrater" på det i forvejen hårdt plagede "Udkantsdanmark".

Palle Tørnqvist.

