

# Ide til ny forbindelse i stedet for Storstrømsbroen.

## Baggrund:

Femernbelt forbindelsen vil øge antallet af godstog over Storstrømsbroen med 78 til 96 pr døgn. Altså 3-4 stk. i timen.

Vel at mærke godstog der er op til 800 m lange, og vejer op til 2300 tons.

Et IC3 tog som dem der i dag passerer Storstrømsbroen, og som formentlig har fremkaldt den nuværende situation med revner, vejer til sammenligning ca 100 ton.

# Ide til ny forbindelse i stedet for Storstrømsbroen.

- Enkeltporet:
- Den nuværende forbindelse over Storstrømmen, er som bekendt enkeltporet, og trafikforsker ved DTU Alex Landex har udtalt følgende:
- *”At få tog rettidigt fra Femern til Vordingborg via den gamle Storstrømsbro bliver lige så svært, som at få en papirflyver uskadt gennem en ventilator.”*

# Ide til ny forbindelse i stedet for Storstrømsbroen.

- Spildte penge:
- En gennemgribende reparation af Storstrømsbroen, med tilhørende udbygning til 2 spor på Madsnedø, og en ny dobbeltsporet Masnedsundbro, vil formentlig koste et sted mellem 400 mio. og 1 mia. Kr.
- Og man har stadig kun 1 spor over en 75 år gammel Storstrømsbro

# Ide til ny forbindelse i stedet for Storstrømsbroen.

- Banestyrelsens alternativ:
- Banestyrelsen har oplyst, at alternativet til den gamle Storstrømsbro, er en højhastighedsforbindelse fra Køge over en ny bro ved Farø. Samlet pris anslået 8-9 mia., og at denne løsning derfor er fravalgt i første omgang.

# Ide til ny forbindelse i stedet for Storstrømsbroen.

- Sænkekassetunnel:
- I forbindelse med etableringen af Femernbeltforbindelsen, bliver der bygget en tørdok til fremstilling af sænkekasser til dette projekt i Rødby.
- En stor del af prisen ved etablering af sænkekassetuneller, er netop denne eengangsomkostning til tørdokken, og den har man så nu allerede “gratis “ til rådighed.
- En anden fordel ved en tunnelløsning, er at støjen fra de mange tunge tog ikke , som tilfældet er med en bro, spredes over et kæmpe område, til skade for beboerne og miljøet i området.

# Ide til ny forbindelse i stedet for Storstrømsbroen.

- Realistisk investering, der ikke er spildt i fremtiden:
- Ved at vælge en sænkekassetunnel, kan man i første omgang benytte eksisterende spor næsten hele vejen frem til Storstrømmen, man skal altså ikke samtidig bygge en helt ny baneforbindelse fra Køge.
- Til gengæld vil den nye dobbeltsporede sænkekassetunnel fint kunne indgå i et nyt højhastighedsnet, når engang pengene er til stede til at etablere denne løsning.

# Ide til ny forbindelse i stedet for Storstrømsbroen.

- Placering af sænkekassetunnel:
- Det der afgør placeringen, er 2 faktorer,
- 1. Kortest mulig afstand til eksisterende skinnenet.
- En placering Vest for Vordingborg tværs over Storstrømmen til det sted , hvor den nuværende bro går i land på Falster, giver kun ca. 2-3 km ekstra spor på land.

# Ide til ny forbindelse i stedet for Storstrømsbroen.

- 2. Passende vanddybder og strømforhold.
- Vest for Vordingborg er farvandet 3-4 km bredt, og relativt lavvandet ca. 2-12 meter.
- Gennemsejlingsdybden er andre steder i løbet begrænset til ca 8,5 meter, "toppen" af tunnellen behøver altså ikke at komme længere ned, og derved kommer bunden af tunnelen ned i ca 17 meters dybde. Dette betyder at stigningskvotienten bliver lavere end ved den nuværende Storstrømsbro, hvor togene skal op i ca 30 meters højde.



# Ide til ny forbindelse i stedet for Storstrømsbroen.

- Andre fordele:
- Ved den skitserede løsning, vil den nuværende jernbaneforbindelse over Storstrømsbroen kunne bevares, og fremover benyttes til alle persontog, der så undgår de forsinkelser der uvægerligt vil opstå, hvis man skal have 100 ekstra godstog pr. døgn over den enkeltsporede Storstrømsbro. Broen vil også kunne benyttes til transport af “farligt gods”, der ifølge sagens natur ikke må køre i tunnellen, ( og som også i fremtiden vil bliver sejlet over Femernbelt.)

# Ide til ny forbindelse i stedet for Storstrømsbroen.

