



Udvalg for Ildsjæle - til forbedring af omfartsvejen ved Nykøbing F.

Tjæreby, den 06.-03-07

Folketingets Oplysning!

Trafik udvalget,
Folketinget

Henvendelse vedr. de trafikale forhold fra Gedser og nord på E55 syd!

Med Baggrund i to udarbejdede rapporter, har ommer gruppen udarbejdet kommentarer og forslag til forbedring og afviklingen af trafikken på E55 syd, se vedlagt.

Vi sender materialet til folketingets Oplysning i håb om, at få det sat på Trafik udvalgets dagsorden.

Vi håber på velvillig forståelse og behandling af sagen.

Brevet er sendt til Vejdirektoratet, Naturklagenævnet, Trafikministeriet og trafikpolitikere m.m..

På udv. vegne

Bøje Struck

”TANGLODDEN”, Gedser Landevej 11,
4800 Nykøbing F.
Tlf. 5417 7443 Mobil 2086 1345



Udvalg for Ildsjæle - til forbedring af omfartsvejen ved Nykøbing F.

Tjæreby, februar 2007

**Vejdirektoratet
Vejcenter Sjælland
Kanalvejen 7, 4700 Næstved**

Argumenter, baggrund og forslag til forbedring af infrastrukturen på E55 Syd!

Ommer udvalget er nedsat af Kraghave Borgergruppe, Sdr. Vedby skov Grundejerforening samt Borgergruppen Tjæreby Tang.

Vi repræsenterer derfor beboerne langs med den i Storstrøms amt Regionplan nr. 12, 2005-2017 omtalte bynære omfartsvej.

Staten overtog pr. 1. Januar. 2007 vejen fra Gedser til Orehoved, og dermed får Vejdirektoratet ansvaret for trafikken fra Højmølle i Nord til Gedser - E55 syd.

Der er ingen tvivl om at en omfartsvej ved Nykøbing F, er stærkt påkrævet. Den af det tidligere Storstrøms Amt foreslåede bynære omfartsvej, er efter vores opfattelse ikke tilstrækkelig til at løse Vejdirektoratets opgaver, og vil ikke være i harmoni med målsætning, om at sørge for gode, sikre og fremkommelige veje.

Den valgte linieføring er forkert, fordi den aldrig vil kunne udbygges til at klare trafikken i fremtiden. Forslaget er kun meget kortsigtet, og løser ikke de trafikale problemer der er fortiden, og tager slet ikke hensyn til den udvikling der er på det trafikale område med de problemer dette vil give fremtiden. Den af det tidligere Amts vedtagne projekt, tager kun sigte på at løse trafikproblemer i bykernen.

Scandlines ved Gedser opererer/forventer en stigning på 100 % alene på overførelsen af lastbiler i år 2015. I 2006 overførte rederiet over 100 000 enheder alene fra Gedser Havn hvilket er en stigning på over 25% set i relation fra overførte lastbiler i 2005.

Forsætter denne stigning, vil der akkumuleret allerede være over 200.000 overførelser af lastbiler i år 2012, dertil kommer busser og personbiler. Se i øvrigt rapport om trafikken i fremtiden, bilag 1.

Ved en bynæromfartsvej, flyttes trafikknudepunktet fra Banegårds krydset, til den sydlige ende af byen, såvel som til Refa rundkørslen og den nordlige ende af byen med bebyggelser ,skole og børnehave. Formentlig med øget trafik på Kraghave Gåbensevej til følge. Da folk vil skyde genvej her, til blandt andet Nordby skolen.

I denne kombination, vil trafik og sikkerheden blive betydeligt forværret, specielt for de bløde trafikanter, der skal rundt i rundkørsler med øget lastbil og traktorkørsel.

Man tør næsten ikke tænke den tanke på hvilke konsekvenser det indebærer, hvis politikerne giver grønt lys for modullastbiler på alle veje, som man har gjort i Sverige subsidiært giver tilladelse til kørsel til havne hvilket formentlig indbefatter Gedser.

Der er ligeledes ikke tænkt på den miljøfare som kørsel med farlig last bringer. En stor del af denne transport kommer i høj grad fra de øst liggende lande og vil derfor ske via Gedser. Yderligere har amtet i sit forslag ikke taget højde for hvorledes politi og redningskøretøjer kan komme frem i den nordlige ende, hvis der i myldretiden sker en ulykke her. Se i øvrigt rapport om sikkerhed og miljø, bilag 2.

Projektet er, efter vores opfattelse, en alt for dyr løsning, i forhold til hvad man får,

Der skal laves alt for mange miljø tiltag overfor natur og støj, grundet følsom natur i boligområder, med skoler m.m.

Da det er staten, og hermed Vejdirektoratet, der bliver bygherre, må vi derfor appellerer til forståelse her.

Efter vores opfattelse har trafikken de senere år nået et sådant omfang, at for at nå den gode målsætning, er der kun et at gøre, at lave et helhedsprojekt - et projekt der ad åre, kan skabe en ordentlig infrastruktur og dermed klare den opgave det er, at lede den stærkt stigende trafik til og fra Gedser og Marielyst, så sikkert og fremkommeligt, uden at være til gene for den lokale trafik og befolkning.

Vi er bevidst om, at vejdirektoratet givetvis vil kunne lave et langt bedre forslag end det af gruppens forslag. Det er derfor ingen underkendelse af direktoratets kompetencer og ekspertise, tværtimod, når vi her fremsender vores tanker og ideer til en løsning.

Efter vores opfattelse bør et sådant helhedsprojekt starte ved Højmølle i nord (alternativt ved Gundslev, ved valg af rigtig linieføring en forøgelse af ca. 3 km), til Marrebæk i det sydlige. Se forslag til motortrafikvej med skitse, bilag 3 a og b

Dette giver muligheden for senere at kunne opgradere hele strækningen til Gedser som motortrafikvej, for på den måde at separere den gennemgående og tunge trafik, fra den bløde og den lokale.

Man skal efter vores mening vælge en mere østlig gående linie, gennem det mest åbne landskab, for derved at undgå de mange miljø problemer.

Den bynære omfartsvej er projekteret til 383,3 mill. kr., hertil kommer at der senere blev lovet støjforanstaltninger af en ukendt størrelses orden.

Det vi foreslår er en ca. 24 km motortrafikvej og kigger man på den sidst færdiggjorte vej af samme slags, var prisen her 25 mill. kr. pr. km.

Man vil i så fald ende i omegnen af 600 mill. Formentlig kun en ca. 100 -200 mill. mere end det bynære forslag som det tidligere amt anbefalede.

Et forslag som eksemplet fra borgergruppen vil være langt mere visionært – fremtidssikret ikke mindst med tanken på trafikken og sikkerheden.

Det vil samtidig give et løft til hele Guldborgsund Kommune, et løft som ikke mindst Gedser trænger til, da det uden tvivl vil give øget erhvervsmæssige muligheder til hele egnen.

Udvalget vil gerne stå til rådighed overfor Vejdirektoratet, for yderligere forklaringer af vores tanker og ideer, evt. i form af et møde.

Da der endnu ikke er afsat penge på finansloven til et omfartsprojekt, er det ikke vores opfattelse, at en nystart på et komplet infrastrukturprojekt, vil have nogen opsættende virkning.

Vi er af den opfattelse, at det er meget påkrævet, at få gennemført projektet, så hurtigt som muligt. Men hellere den rigtige løsning der klarer alle problemerne, og som er fremtidssikret, frem for en "hovsa" løsning.

Der er indsendt klager til naturklagenævnet, over den bynære linieføring, gående på temaerne trafikudvikling på sikkerhed og miljø m. m., samme temaer som også er nævnt i denne henvendelse. Vi er af den opfattelse, at nævnet i en eller anden grad vil give os medhold. Hvilket formentlig må give anledning til nytænkning.

Vi håber hermed, at vi har ansporet Vejdirektoratet til at gå i gang, vi føler der er en meget bred opbakning til et sådant projekt i området.

Bilag 1: Rapport om trafik, udarbejdet af speditør John Jensen

” 2: Rapport om sikkerhed og miljø, udarbejdet af pensioneret trafik-sikkerheds betjent
Jørn Hansen

3: Forslag til motortrafikvej, med skitse

Bilagene er vedlagt som en integrerende del af henvendelsen.

på. udvalgets vegne

Lars Bo Petersen

Jimmy Hjælmhof Padtoft

Bøje Struck

Rapport om fremtidens trafik på E55 syd

Undertegnede har som Direktør for Speditionsfirmaet East Logistics, Frankrigsvej 7, 4800 Nykøbing Falster med egne afdelinger i Berlin i Tyskland, Szczecin i Polen, Prag i Tjekkiet samt agenter i alle øvrige lande i Østeuropa og på Balkan gjort følgende vurderinger og analyser med hensyn til trafikudviklingen og med hensyn til omkostningsudviklingen, ved en evt. kommende bro fra Rødby til Puttgarden.

Hvis der i dag var eller hvis der om 15 år kommer en Femern bælt bro, vil trafikken så flytte sig fra Gedser – Rostock til Rødby – Puttgarden? **Min helt klare opfattelse er at: Nej det vil ikke være tilfældet.**

Set ud fra speditøren, vognmanden eller kundens synspunkt, har undertegnede lavet følgende omkostningsanalyse:

Forudsat at prisen for en lastbil på broen kommer til at koste det samme som fra Korsør til Nyborg eller fra Dragør til Malmø nemlig ca. 780,00 eksklusive moms og 975,00 kr. inklusive moms pr. overfart med en lastbil som er 17 meter lang.

Scandlines listeprijs for Gedser - Rostock eller Rødby - Puttgarden for en 17 meter lang lastbil, ligger på 2005,00 kr. + cirka 155,00 kr. + olietillæg i alt 2.160,00 kr. dog gives der på disse listeprijs rabatter på op til 50 %, hvilket betyder at prisen for de fleste lastbiler maksimalt vil være 1.300,00 kr. Tysk vejsskat er kalkuleret fra mitte Ostsee (- 10 km) til Berlin og til grænsen Kolbaskowo Tysk-Polsk, fra Danmark-Polen grænsen er der trukket 15 km. til Polen-Szczecin fra.

Set ud fra speditøren, vognmanden eller kundens synspunkt, vælger disse altid den billigste løsning og korteste vej af hensyn til konkurrencesituationen man er i. Det betyder følgende i fragtrengskabet, hvis man vælger at køre via den nye bro i Rødby i stedet for at tage med færgen i Gedser:

Ekstra kilometer som man skal køre til eller fra Østeuropa, hvis man vælger at køre via den nye Femern bælt bro Rødby til Puttgarden, i stedet for at tage færgen fra Gedser til Rostock er målt på strækningen til Szczecin i Polen:

Fra Rødby til Szczecin er der 420 km.
Fra Rostock til Szczecin er der 201 km.

Ekstra kilometer som man skal køre når man køre via den nye Femern bro: 420 – 201 kilometer = 219 kilometer mere hver vej.

Omkostninger via Rødby:

420 km a´ 7,00 kr. = 2.940,00 kr.
395 km a´ 0,90 kr. i vejsskat = 355,50 kr.
Broafgift 780,00 kr.
I alt: 4.075,50 kr.

Omkostninger via Gedser:

201 km a´ 7 kr. = 1.407,00 kr.
186 km a´ 0,90 kr. i vejsskat = 167,40 kr.
Færebillet 1.300,00 kr.
I alt: 2.874,40 kr.

Merudgift hvis man kører til Polen-Szczecin via Rødby i stedet for Gedser:

4.075,50 kr. – 2.874,40 kr. = 1201,10 kr. + slidtage for 219 ekstra kilometer på lastbilen samt 3,12 timers ekstra kørsel i stedet for 1,45 times pause på færgen.

Laver vi kalkulationen på Berlin via Rødby contra Gedser, så er der via Rødby 382 km mod 225 km via Gedser - en difference på 157 km. at køre mere via Rødby.

Omkostninger via Rødby:

382 km a´ 7 kr. = 2.674,00 kr.
382 km a´ 0,90 kr. i vejsskat = 343,80 kr.
Broafgift 780,00 kr.
I alt: 3.797,80 kr.

Omkostninger via Gedser:

225 km a' 7,00 kr. = 1.575,00 kr.

225 km a' 0,90 kr. i vejskat = 202.50 kr.

Færgebillet 1.300,00 kr.

I alt: 3.077,50 kr.

Merudgift hvis man kører til Berlin via Rødby i stedet for Gedser:

3.797,80 kr. – 3.077,50 kr. = 720,30 kr. + slidtage for 157 ekstra kilometer på lastbilen samt 2,25 timers ekstra kørsel i stedet for 1,45 times pause på færgen.

Bliver broafgiften højere end på Korsør-Nyborg eller Dragør-Malmø så bliver meromkostningen ved at køre via Femern broen endnu højere, og efter det sidste ministermøde i Berlin den 20. februar 2007, så vil tyskerne have at danskerne skal betale en større andel af broen, hvilket formentlig vil betyde højere bropriser.

Sætter staten bropriser på Femern til Scandlines nuværende listepriis på 2.160,00 kr., så koster turen via Femern til Polen-Szczecin 1.380,00 kr. (2.160,00 -780,00 kr.) mere og det samme, hvis man skal til Danmark-Berlin. I alt ville man så spare 2.581,10 kr. ved at køre med lastbil via Gedser til Szczecin og 2.100,30 kr. ved at køre med lastbil via Gedser til Berlin.

Det er helt sikkert urealistisk, at prisen pr. lastbil sættes billigere end det vi har fra Korsør til Nyborg og fra Dragør til Malmø.

Jeg er ligeledes overbevist om at, personbiler og busser vil vælge det samme da de også skal køre 214 km. ekstra hvis de kører over Rødby - Puttgarden til øst Europa og så skal de ligeså betale det samme for broen, som for en færgebillet og så sparer de 214 km, hvor de i stedet kan slappe af i 2 timer og handle mv. som er en del af turen eller ferieoplevelsen.

Scandlines har pt. ingen konkurrence hverken i Rødby eller Gedser, og gives der fri konkurrence for overfarterne, vil priserne ganske givet falde ca. 200,00 – 300,00 kr. pr. enkelt overfart som minimum på grund af konkurrencen, set ud fra tidligere erfaringer på Gedser – Rostock overfarten.

Min konklusion er derfor, at en Femern bro ikke vil flytte trafik fra Gedser til Rødby, og sælger Scandlines selskabet, så skal køberen jo have indtjent merprisen, som de har betalt for selskabet og på den baggrund, vil køberen ikke nedlægge overfarten Gedser - Rostock, men køber vil i stedet prøve at udbygge den.

Stigning i antal overfarter på Gedser – Rostock overfarten.

Scandlines trafikprognose for år 2015 siger at de vil mindst fordoble det antal enheder, som de overfører, både hvad angår personbiler, busser og lastbiler. Omkring den 12. december 2006 nåede de for første gang 100.000 lastbiler på Gedser - Rostock overfarten, så for hele året har de nået ca. 110.000 lastbil overfarter. På nogle afgang er der op til 30 lastbiler med udover busser og personbiler så man kan tænke sig, hvilken korttage af biler, busser og lastbiler trafikken bliver udsat for og det er kun den ene vej, så er der oveni de personbiler, busser og lastbiler som kører til færgen. Prøv bare at tænke frem til om 9 år. Så er det mindst 220.000 lastbiler om dagen og ligeså er antallet af personbiler og busser fordoblet. Staten ønsker høj og sikker fremkommelighed til Statshavnene, hvilket ikke er tilfældet med en bynær omfartsvej.

Derudover er Berlin ved at være en ny metropol for Tyskland, og hvis man spørger rundt omkring mellem venner og bekendte, så har de fleste været i Berlin og påtænker flere besøg fremover. Det får man ligeledes indtryk af, når man ser hvor meget der bliver bygget i Berlin, og om 1 år er motorvejen mellem Dresden og Prag færdig, så man kan køre på motorvej direkte fra Rostock til Prag, Bratislava, Wien, Budapest og videre ud i de nye Europæiske lande såsom Rumænien og Bulgarien. Det vil sige man kan køre til Prag i Tjekkiet på cirka 6 timer fra Rostock og hvad når ski områderne i det sydlige Polen og det nordlige Tjekkiet kommer rigtigt med, så er det hurtigere og billigere at tage disse nye ski sportssteder.

Den stigende trafik på Gedser-Rostock overfarten havde igen i sommers rekord med op til 90% belægning på overfarter og stigninger de seneste år på over 20%. Jeg ved, at Scandlines går med planer om at indsætte større eller flere færger allerede i 2007-2008. Hvad vil det ikke betyde, hvis Scandlines indsætter 1-2 færger mere så der er time drift i stedet for 2 timers drift, det vil betyde en eksplosion af flere lastbiler og person biler.

Manglende eksportgods fra Sjælland gør, at mange biler fra Østeuropa allerede nu, er begyndt at køre tomme retur og det betyder endnu større miljøbelastninger, men så længe lønniveauet i Østeuropa er meget lavere end i Danmark, vil denne udvikling fortsætte.

Når vi ser børsen hver dag, så kan vi godt se, hvor al trafik går hen - nemlig Østeuropa det kan vi se på alle de store danske virksomheder, som flytter ud til øst Europa og inden længe flytter også de små og mellemstore virksomheder, hele eller dele af deres produktion til Østeuropa.

Grøntsager og frugter bliver også flyttet fra Vesteuropa til Østeuropa og levende grise og andre kreaturer, er man begyndt at køre til Polen for opskæring og så skal det opskårede jo tilbage til Supermarkederne, og her er vi kun i starten, det vil sige at store dele af det, som tidligere gik via Rødby, flytter sig til i stedet, for at gå via Gedser. Det er kun en begyndelse på alt det, som bliver out sourced til øst Europa for senere igen at blive fragtet retur til Danmark, alt hvad der er løn tungt bliver flyttet til Østeuropa, da der kun er transit tider fra 1 til 8 dage i forhold til Kina, hvor transit tiden er 1 måned.

Manglende eller ukorrekte trafiktællinger

Man har ikke har lavet trafiktællinger i roe – sæsonen. Danisco forarbejdede sidste år 9000 tons roer pr. dag og med lukning af Assens sukkerfabrik, skal der fremover produceres mere i Nykøbing Falster, dette gøres ved at sæsonen forlænges med cirka 1 måned eller mere.

De ca. 9000 tons roer de behandler hver dag er 1 traktor laster ca. 25 tons vil det svare til (9000:25) 360 traktorer som kører til og fra sukkerfabrikken hver dag i hele roe - sæsonen eller

1 lastbil laster ca. 31 tons vil det svare til (9000:31) 290 lastbiler som kører til og fra sukkerfabrikken Danisco i Nykøbing Falster hver dag i hele roe - sæsonen. Jeg er ikke klar over hvordan forholdet er fordelt mellem traktorer og lastbiler, men det kan ligeledes oplyses ved henvendelse til Danisco.

Derudover kommer lokal lastbil kørsel fra Danisco i Nykøbing Falster til forskellige Danisco lager i Nykøbing Falster og på Lolland, når varen er færdigproduceret og det er sandsynligvis yderligere 290 lastbiler pr. dag, dette kan også blive oplyst hos Danisco. Endvidere tilkommer der manglende trafik målinger i kornsæsonen og når der køres halm.

I den oprindelige trafiktælling er der ikke indregnet nye trafik tal, efter at der er givet tilladelse til at bygge yderligere 800-1000 flere nye sommerhuse på Marielyst og i Gedesby. Hvor der i dag er ca. 5.600 sommerhuse, og skønsmæssigt ca. 25.000 mennesker i højsæsonen, vil der efter den tilladte udbygning være ca. 30.000, med øget trafik som følge, både til - og fra kørsel til weekender og ferier samt almindelig kørsel i omegnen for indkøb, oplevelse med mere.

Der er derfor heller ikke reelle vurderinger / beskrivelser af påvirkninger af luft samt støjpåvirkning.

Konklusion

En Femern bælt bro vil *ikke* flytte trafik fra Gedser til Rødby.

Man får ikke løst transit trafikken til færgen i Gedser og heller ikke trafikken til og fra sommerhusene på Marielyst og i Gedesby. Der gøres i øvrigt opmærksom på, at Gedser er en Statshavn, hvor staten har forpligtigelse til, at sørge for en sikker og hurtig fremkommelighed.

Derfor vil en østligere gående omfartsvej, det kunne være Amtets forslag nr. 1 med forlængelse, således at den starter ved motorvejen i nord til helt ned mod Marrebæk og eventuelt opgradere den til en motor trafikvej. Men en endnu østligere gående vej ville være mere miljøvenlig, da man i så fald undgår større bebyggelser, hvilket betyder at man får en god infrastruktur samt en sikker og fremkommelig vej til Statsfærgehavn Gedser og videre ud til Europa gennem et stort motorvejsnet som starter i Rostock.

Med venlig hilsen

John Jensen
East Logistics ApS
Frankrigsvej 7
DK-4800 Nykøbing Falster
Tlf. 54845511
jj@eastlog.com

Rapport om sikkerhed og miljø

Omfartsvejen Øst for Nykøbing Falster

Et indlæg om de trafiksikkerhedsmæssige og miljømæssige konsekvenser af en linieføring gennem Bangsebroskoven (alternativ 2) og vest om Stubberup contra den oprindelige linieføring øst om Stubberup (alternativ 1).

En linieføring øst om Sdr.Vedby og Systofte Skovby vil efter vores opfattelse være den mest sikre løsning, fordi den ikke vil passere samlede bebyggelser, men kun et fåtal af ejendomme. Derfor vil en linieføring længere mod øst både miljø, støj og trafiksikkerhedsmæssigt være den bedste løsning af flere grunde.

Det forekommer meget u hensigtsmæssigt, at det store antal tunge køretøjer, som især kommer fra Gedser – Rostock linien, først ledes ud mod øst for derefter at blive ført tilbage til den nordlige del af Nykøbing Falster og videre vest om bebyggelserne i Stubberup og på Kraghave Møllevej og især skolen i Nordbyen.

Det er nu engang sådan, at vinden langt overvejende er vestlig i dette land. Det betyder ganske enkelt, at sker det, som enhver med bare perifert kendskab til farlige transporter frygter, at en gifttransport bliver indblandet i et uheld og springer læk, så lurer katastrofen lige om hjørnet. Det er ikke muligt helt at forhindre, den slags uheld sker. Men med en fornuftig planlægning kan konsekvenserne gøres mindre. Det er en af grundene til, vi ønsker en vejføring øst om Nordbyen.

Også den almindelige risiko for færdselsuheld med personskader vil være mindre med den østlige linieføring.

Selvom det vejteknisk kan lade sig gøre at separere trafik, så især cyklister og fodgængere ikke kommer direkte i kontakt med de mange tunge køretøjer, så er det sådan i virkelighedens verden, at børn ikke altid følger de veje og stier, som er planlagt til dem, men vælger andre muligheder for passage af en sådan omfartsvej.

Og børn, som passerer en stærk trafikeret omfartsvej med mange tunge køretøjer på et ” uautoriseret sted”, vil være meget udsatte. Vi tror derfor ikke helt på de prognoser for uheld, vi har set.

Hvorfor udsætte børn på Nordby skolen og de mange, som bor i Bangsebro og Stubberup, for den forurening, som udstødning fra de mange køretøjer forårsager, når det kunne være anderledes. Meget af den tunge trafik kommer fra østlandene, som efter vor opfattelse ikke bliver de første, som får partikelfiltre på alle deres lastbiler.

Hvis uheldet sker, vil det også rent udrykningsmæssigt være en oplagt fordel, at kunne anvende en omfartsvej længere mod øst.

Med Falck placeret i byens sydøstlige hjørne vil de meget hurtigt kunne komme på omfartsvejen og dermed undgå den flaskehals, der opstår ad strækningen på Skovalléen, hvis man vælger alternativ 2.

Sker der et uheld i ”flaskehalsen”, vil det være meget besværligt at komme frem til uheldsstedet nordfra og få spærret af, ligesom en omlægning af trafikken vil være vanskelig.

Opstår der uheld på en østlig omfartsvej af et omfang, der kræver total afspærring, kan trafikken blot dirigeres til den ”gamle” rute. Mange færdselsuheld sker på motorvejen nord for Nykøbing Falster, og alternativ 1 giver redningskøretøjer mulighed for at holde høj hastighed hele vejen, når de først er kommet på omfartsvejen.

Der har i det udsendte materiale været anvendt den sædvanlige opgørelse af trafikmængden med tal opgjort som årsdøgntrafik.

Men hvis man skal forstå de problemer, som omfartsvejen skal afhjælpe, bliver det nødvendigt at tænke lidt over, hvad det er for en trafikmængde, der er tale om. Der er nemlig ikke tale om et normalt trafikbillede, som vi ser det.

På grund af færgerne kommer trafikken i store ”klumper”, der giver langt større problemer, end et normalt trafikbillede gør. Især sammenpresning af 30 – 50 lastvognstog og busser giver problemer, ligesom det meget store antal sommerhusgæster på bestemte tider giver rigtig megen tæt trafik.

Vi kender alle situationen, når sommerhusgæsterne lørdag skal ind til byen og købe ind i samme tidsrum, som et færgetræk passere.

Derfor kan beregningsmodellen ”årsdøgntrafik” ikke stå alene, når problemerne skal diskuteres. Især ikke når behovet for omfartsvejen skal holdes op mod andre projekter i andre dele af landet.

Vi har ofte hørt, at det vil lette på situationen hvis og når, der kommer en bro mellem Rødby og Puttgården. Dette tror vi ikke på.

Den tunge trafik er det største problem set med vore øjne. Og til den knytter sig det særlige forhold, at de skal overholde nogle køre- hviletidsregler. De chauffører, som kører lastbiler og busser, skal for hver 4 ½ times kørsel holde et hvil på 45 minutter. De skal også hvert døgn holde et langt hvil, hvor de kan sove, ligesom der er en grænse for, hvor mange timer, de må køre.

I moderne godstransport er det ikke sådan, at man blot sætter sig ind og kører af sted, holder pauser og hvil når det er foreskrevet, og i øvrigt lægger til at sove, når man ikke har flere køretimer i døgnet. Nej man lægger en plan for hele turen. En plan hvor køretid, pauser og langt hvil er lagt ind på forhånd, så chauffør og vogntog udnyttes så effektivt som muligt.

Her spiller færgerne en rolle. Her kan man holde sine pauser ombord, og man kan derfor efter ilandkørsel igen køre 4½ time uden pause.

Den mulighed eksisterer ikke ved passage af en bro. Den tid chaufføren kunne tjene ved at køre via broen i stedet for at sejle, vil han måske sætte til, når han så skal holde pause på en rasteplads.

Også miljømæssigt er turen via Gedser – Rostock en gevinst for lastbiltrafikken fra landene øst for os, fordi de spare mange kilometer / liter olie. Så vidt vi ved, er det netop lande som Ukraine og Hviderusland, mange i dansk industri flytter produktionen til i disse år.

I øvrigt er det underligt, at hele debatten om linieføring synes at udspringe af de problemer, der er på Vesterskovsvej. Især fordi vi ved, at en løsning i bedste fald ligger 7 – 9 år frem i tiden.

Som vi ser det, skal målet være en infrastruktur i området, som både giver en sikker og miljømæssig forsvarlig trafikafvikling, men også rummer muligheder for udvikling af området længere frem end til år 2030.

Vi skriver nu 2007 og læg dertil 10 år, som vel endda er optimistisk. Så er der 13 år tilbage af det "længste" kig frem i tiden. Det er nogenlunde den tid, som svarer til forløbet i denne sag.

Derfor bør både embedsmænd og politikere være mere visionære. Falster er porten til den nye, østlig del af vores import / eksportmarked og sammen med Lolland i rivende udvikling som turistmål.

En ordentlig omfartsvej uden om Nykøbing Falster er det bedste man kan gøre for at styrke den udvikling.

Jørn Hansen



Udvalg for Ildsjæle - til forbedring af omfartsvejen ved Nykøbing F.

Bilag 3 a

Forslag til Forbedring af infrastrukturen på E55 syd til Gedser!

Ommer gruppen foreslår at der etableres en vej fra Højmølle i nord (alternativt Gundslev, hvis man finder tilslutningen ved Højmølle for problematisk) til syd for Marebæk.

Vejen foreslås til forbedring af infrastrukturen, da trafikken fra Gedser til motorvejen ved Ønslev, og omvendt er stærkt stigende.

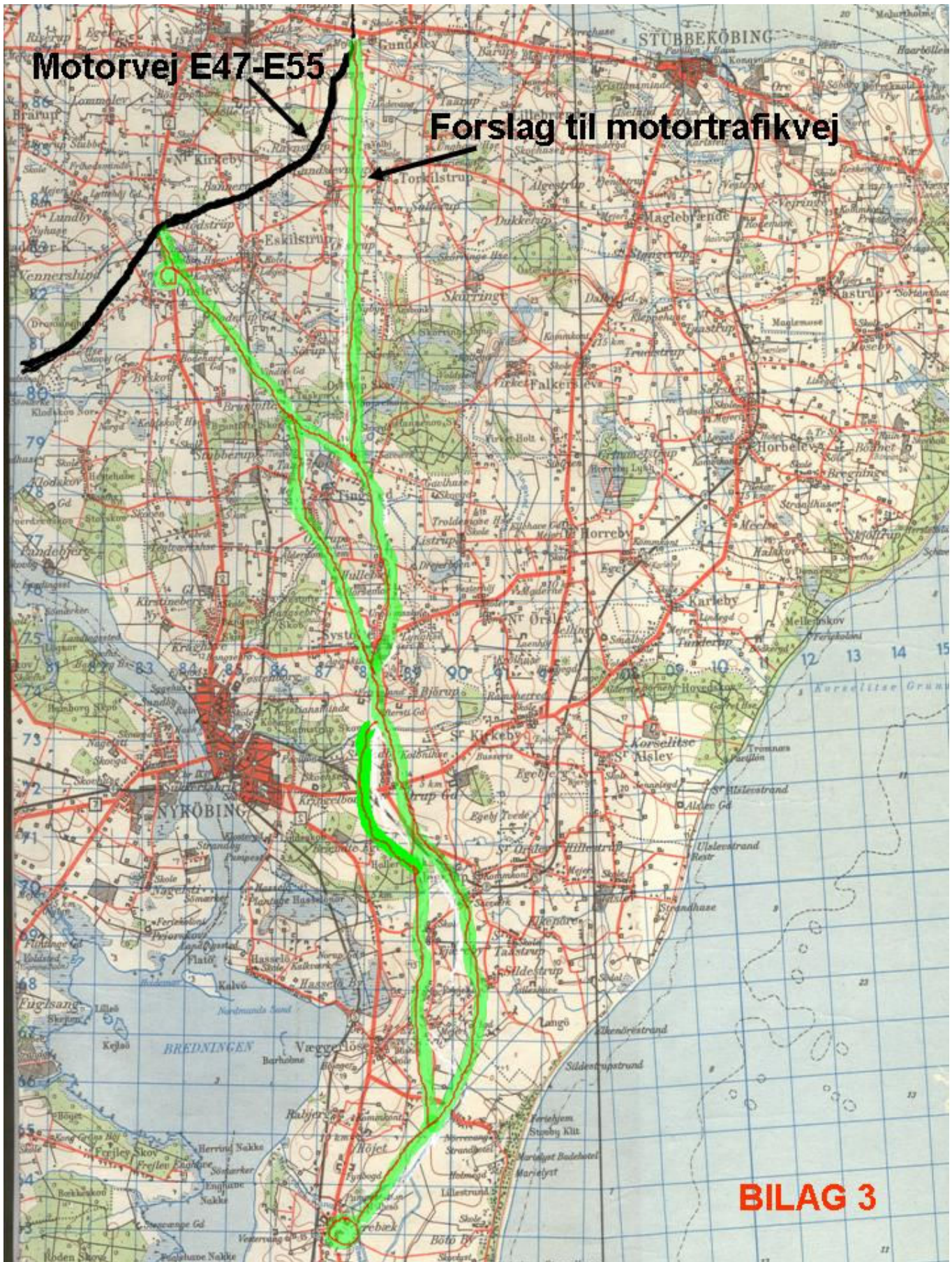
Vejen foreslås anlagt som motortrafikvej, og opgraderet som sådan helt til Gedser. Som Motortrafikvej foreslås der færrest mulige til- og afkørsler, evt. en af- og tilkørsel nord for Nykøbing F. ved Stubbekøbingvej, ligeledes syd for Nykøbing F. ved Grønsundsvej samt ved Marielyst.

Vejen foreslås anlagt i en østligere gående korridor, end den af det tidligere Storstrøms amt i Regionsplan nr. 12, 2005-2017 foreslåede ”bynære omfarts vej”. Vi mener den skal lægges gennem det mest åbne landskab, for at undgå de mange miljø problemer der ligger i bynær områder. Vi mener der er flere muligheder, som vi med meget løs hånd har prøvet at skitsere på vedlagte kort.

Vi mener i øvrigt at det må være Vejdirektoratets eksperter, der finder den helt rigtige linieføring. Se vedlagte kort. Bilag 3b

Efter vores løst anslåede linieføring, vil den korteste linieføring være ca. 22 km og den længste ca. 26 km.

Ommer udvalget



Motorvej E47-E55

Forslag til motortrafikvej

BILAG 3

