



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

Tjæreby, den 15. marts.2011

Formand for Trafikudvalget Flemming Damgaard Larsen MF (V) **Foretræde for Trafikudvalget!**

I forbindelse med foretræde for Udvalget den 17. marts sender vi her en forhånds orientering!

E 55 fra Gedser til Motorvej E47, startede med oprettelsen Gedser overfarten år 1886. Trafik har været i en jævn stigning siden. Til trods herfor er det meget lidt der er gjort ved vejforholdene. Syd for Nykøbing senest omkring 1955 og nord for er med Skovalleen midt i 80erne. Det har derfor i mange år været et stort ønske om forbedret forhold. Specielt da Jernbanekrydset i Nykøbing gik hen og blev et knude punkt, samtidig med trafikken såvel lokalt, som omfartstrafikken både til Gedser og Marielyst fik en vældig opblomstring, med stor gene for den daglige lokaltrafik og forsinkelse i fremkommeligheden for omfartstrafikken. Storstrøms amt indledte igangsættende undersøgelser, der endte med en hovsaløsning i 11. time før Storstrømsamt lukkede ned. Nemlig "den bynære Omfartsvej" Allerede den gang var der meget stor modstand mod projektet, således gjorde Både Nr. Alslev og Sydfalster kommuner indsigelser her for og pegede på problemer med indfalds trafikken fra begge sider af byen. Amtet var i tidnød, der for blev der aldrig holdt den sidste offentlige høring som der var lovet. Projektet blev vedtaget i amtet, uden hensyntagen til nogle indsigelser eller protester.

Vi stå derfor i dag med et projekt der slet ikke lever op til hverken nutiden eller fremtiden. I Jan 2009 afsætter Trafikudvalget 400 mill. kr. til forbedring af omfartsvejen ved Nykøbing F. Senere bevilliger EU ca. 48 mill. i alt ca. 448. Med så mange penge ser borgerne på Falster frem til at der kommer en fremtidsløsning. Da pengene nemt strækker til at lave et af de forslag der er i spild, nemlig ca. 15 km. ny vej fra Gundslev i nord til syd for Nykøbing over åbent land.

En løsning alle kan se vil skabe fremkommelighed både for de lokale og Omfarten.

Men nej, af en eller anden grund holdes der fast i at det er penge til "den bynære" til trods for at tiden er løbet fra den.

Borgere på Falster er meget frustreret og forarget over udsigten til en "Bynære Omfartsvej" af flere grunde. Dels ved de, med deres lokalkendskab hvordan det fungerer i dag.

Dels med udsigten fra 2012 med Scandlines 2 nye superfærger, der vil kunne forøge trafikken op til 2,3-2,5 gange.

Her mener man klart Statens penge bruges forkert, ved at lave et projekt kun til gavn for bykernen, og samtidig forværrer problemerne på strækningerne i begge ender.

Borgerne er forarget over man ikke laver vej til gavn for både trafikken og borgerne, når der nu er afsat penge der kan gøre projektet langt bedre.

At "den Bynære" ikke er god nok til fremtidens trafik, det ved Guldborsund Kommune.

Derfor foreslår man en række trafikforbedringer i begge ender for at udnytte de tiloversblevne penge.

Ting der nok gør vejen mere sikker, men bestemt ikke mere fremkommelig.

Der vil kunne forventes kolonnekørsel med op til ½ times varighed, i forbindelse med færgetræk. Hvor det vil være umuligt at passere eller tilslutte sig i trafikken, for de der bor og færdes på den nuværende E55.

Det bliver bestemt heller ikke den internationale vej, som både Ten projektet Palermo – Oslo foreskriver, eller som de Sjællandske Borgmestre har ytret ønske om direkte linje fra Kalundborg til Gedser.

Man er frustreret over at man ikke i stedet, laver en færdig vej fra en ende af, for de penge der er afsat, således at de fastboende slipper for de fremtidige forøgede støj og miljø gener, der vil blive meget forværret med udsigten til trafik presset.

Specielt hvis man laver trafikchikaner for hver 3- 4 km, som kommunen foreslår, som følge heraf med opbremsninger og igangsætninger. Trafikchikaner der i den grad vil sænke trafikken, og fremkommeligheden

Det er især opbremsninger og igangsætninger der vil øge Partikelforureningen, fra bremse tromler, dæk og asfalt.

Disse partikler er meget giftige, på grund af deres høje indhold af metaller, en tredje del af disse partikler er så små, at folk der opholder sig i nærheden indånder dem.

Det kan medføre øget dannelse af blodpropper og lungekræft for borgerne der bor og færdes i trafik eller nærheden heraf.

Med disse udsigter reagere borgerne dels ved en række læserbreve i "Folketidende" hvor vi har sendt nogle ind til trafikpolitikerne til orientering. Men også i den daglige samtale der foregår.

Det ved vi, for Ommerudvalget har sammen med en række ildsjæle, startet en underskrifts indsamling mod "den Bynære" og til fordel for en mere direkte vej til Motorvejen E47.

Den 10. februar d.å. var vi på Guldborgsund Rådhus for at aflevere de underskrifter vi havde på det tidspunkt 5287 stk. til Borgmester John Brædder.

Det gjorde naturligvis indtryk på ham, men han mente i øvrigt vi var gået forkert. For som han udtrykte det var det statens vej, og derfor var det også trafikpolitikerne der planlagde og bestemte.

Borgmesteren var i øvrigt enige med Ommerudvalget i at "Den Bynære" er et råddent projekt som han har udtrykt det.

Han havde to problemer dels at trafikken skulle være ude af byen senest 2014-15 og at pengene ikke forsvandt fra projektet, hvis de forsøgte at ændre på det.

Kunne John Brædder få den garanti, var han villig til at være med til at finde en mere fremadrettet og direkte linjeføring til Motorvejen.

Ommerudvalget har tidligere foreslået, for at opnå Borgmesterens målsætning, om trafikken ud af byen senest 2014-15, at man tog udgangspunkt i den bynæres linjeføring som er VVM godkendt og brugte ca. 3 km. fra Sdr. Vedby i syd til Stubbekøbingvej i nord.

I stedet for her, at dreje vest på under Jernbanen, gennem Åmosen med omlægning af å med mere og til bage til en meget befærdet E55 under 1 km. nord for Refa rundkørslen, en besværlig og dyr løsning.

Så i stedet fandt en løsning nord – øst over, gennem åbent land til Gundslev ca. 11,5 km. Alternativt hvis man efterkommer Guldborgsunds ønske om direkte tilkørsel fra ny planlagt Industripark ved Eskilstrup, så laden den gå på her. Ca. 9 km.

En sådan løsning ville være perfekt til at få separeret omfarts trafikken fra den daglige lokale trafik, samtidig løse Forureningsproblemerne. Det vil tage ca. 1-1,5 år at få VVM klargjort en sådan etape, da foreslår vi at man i begge ender benytter bestående veje,

Naturligvis ikke optimalt men ikke værre end det der vil komme i kølvandet af "den bynære"

Dette er der forståelse for, hvis problemerne vil blive løst på en optimal måde i færdig projekt, så mener de lokale borgere at man udnytter Statens penge bedst mulig.

Men det forudsætter naturligvis at det afsatte beløb 400 mill. kr. plus ca. 48. mill. fra Eu forbliver til stede til omfartsvejen.

Vi har set på Vejdirektoratets hjemmeside at der rundt om i landet er lavet mange veje til enten under eller lige omkring 25 Mill. kr. pr. km.

Senest har vi set, der i 2012 åbnes 8,5 km Motortrafikvej uden om Give, fra Uhe til Vibjerg. Som koster 24,9 Mill. Kr. pr. Km.

1. etape af den Bynære er planlagt til at koste ca. 275 Mill. kr. for 5,8 km eller 47,4 Mill pr. km.

Ved kun at lave de ca. 3 km. vil det koste ca. 142 Mill kr. måske 125, da det er den sidste del der er dyrest. Slår vores beregninger stik vil der være mellem 306 og 323 Mill. kr. = 27 og 35 Mill. Kr. pr. km. afhængig af hvor lang etape der vælges 9 eller 11,5 km.

Vi fortsætter med indsamlingen af underskrifter, og er i dag oppe på 5750 stk. som vi gerne vil overrække i forbindelsen med foretræde. Det er ca. hver 8. af Guldborgsunds vælgere.

Det tager tid at indsamle underskrifter, men vi er ikke i tvivl om, vi kan samle mange endnu. Hen over foråret måske ca. 10.000. Folk ønsker deres skatte kroner går til noget der er brugeligt for fremtiden.

Vi er ikke i tvivl om i er informeret om Scandlines store satsning i Gedser, startende med de 2 nye Superfærger, der øger kapaciteten fra i dag 38 lastvognstog til 90 vogntog ved max i år 2012.

Samtidig vil de også satse på BorderShop i Rostock. Det sammen med øget trafik til Marielyst vil gøre det nærmest kaotisk på en vej, som det der er udsigt til

Den viden skræmmer de lokale borger, både de der direkte bliver berørt men også mange andre der følger med og kan se hvor det bære hen, når udviklingen igen vender og skaber vækst.

Da er de lokale ikke i tvivl om at der til den tid også skal gøres noget for den sydligere del til Marielyst og Gedser. Noget i stil med det os foreslående etape III og IV ca. 9,5 km. øst om Stovby og Væggerløse til Syd for Marebæk.

Vi har orienteret Transportministeren Hans Christian Schmidt, om det samme og ligeledes aftalt et møde.

På vegne Af Ommer udv.
Bøje Struck Tjæreby

