



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N

www.baeredygtigtrafik.dk

København, d. 31. marts 2017

Guldborgsund Kommune
Parkvej 37
4800 Nykøbing F

Høringssvar fra Rådet for Bæredygtig Trafik vedrørende Kommuneplan 2017-2029 for Guldborgsund Kommune

Rådet for Bæredygtig Trafik er et landsdækkende tværpolitisk græsrodsforum, der bl.a. har engageret sig i arbejdet for at skabe bedre vilkår for de bæredygtige trafikanter (fodgængere, cyklister, bus- og togpassagerer mv.) og som arbejder for omstilling til grøn mobilitet i alle dele af samfundet og en markant styrkelse af den kollektive trafik.

Rådet for Bæredygtig Trafik er informeret om, at Guldborgsund Kommune har sendt Kommuneplan 2017-2029 i offentlig høring med en frist for indsendelse af høringssvar (kommentarer), der udløber 26. april. Rådet tillader sig på denne baggrund at fremkomme med nogle bemærkninger til udvalgte dele af kommuneplanforslaget. Mere specifikt vil vi gerne forholde os til nogle aspekter af de problemstillinger og udviklingsperspektiver, som vedrører transport, mobilitet, erhvervsudvikling og turisme i forbindelse med virkeliggørelsen af Femern Bælt-forbindelsen, som Folketinget har vedtaget.

Vores bemærkninger er centreret om 1) Gedserbanen og dens potentialer inden for passager- og godstransport og banens muligheder som fødelinje til Scandlines, som opererer færgerne mellem Gedser og Rostock; 2) Etablering af skinneadgang/godsspor til transport- og logistikcentre og erhvervscentre med betydelig transporttyngde herunder anlæg af godsspor til enkeltstående industrivirksomheder mv.

Gedserbanen

Umiddelbart undrer det os lidt, at Gedserbanen er meget summarisk behandlet, hvilket er lidt i modstrid med lokalplan nr. 141, som i afsnit 17 omhandler forlængelse af det eksisterende spor til østlige fæргеleje. Så vidt vides, opponerede Scandlines ikke herimod.

Intet tyder i øjeblikket på, at Scandlines har i sinde at nedlægge Gedser-Rostock overfarten, når den faste forbindelse via Femern en dag står færdig. Tværtimod har man netop taget to nye færger i brug. Disse er ganske vist ikke forsynet med jernbanespor, hvilket tillige gælder de to "gamle" færgelejer i Gedser hhv. Rostock. Den ældre, tidligere Storebæltfærge "Kronprins Frederik", som bibeholdes som reservefærge samt til sejlads med farligt gods på Rødby Færge-Puttgarten ruten, har derimod fortsat spor på dækket. I øvrigt bliver der jo fire jernbanefærger "tilovers", når den faste forbindelse er en realitet.

Rostock Überseehafen er rigeligt forsynet med ubenyttede og delvis overasfalterede jernbanespor, ligesom den nærliggende store godsbaneterminal har kapacitet til mange flere godsvogne. I øvrigt er færgerne "Skåne" og "Mecklenburg-Vorpommern" jernbanefærger på ruten til Trelleborg, men vi har ikke undersøgt, om deres færgeleje passer til "Kronprins Frederik".

Gedser-Rostock overfarten er i dag stærkt benyttet af store lastvogne i trafik mellem Danmark og Østeuropa, og som derved sparer en større omvej. Denne omvej vil fortsat bestå efter ibrugtagning af den faste Femernforbindelse, men der må dog regnes med, at skærpede miljøkrav vil sætte visse begrænsninger for den fremtidige lastbiltrafik på landevejene.

Noget af lastbilgodset bør derfor overgå til jernbanetransport, idet førnævnte omvej naturligvis også gælder for jernbanen. Vi finder således, at kommunen bør arbejde på at få genoprettet overførslen af jernbanevogne på Gedser-Rostock overfarten. Gedserbanen bliver næppe elektrificeret i første omgang, men der findes allerede ellokomotiver med såkaldt "Last Mile Module", f.eks. en variant af "TRAXX AC3", der sætter dem i stand til at trafikere kortere strækninger uden køreledning.

Tungere godstrafik kræver en istandsættelse af Gedserbanen, hvorefter det er nærliggende samtidig at genindføre persontrafikken på banen. Dette vil især Gedser by profitere af. Kommunen er ganske klar over, at Gedsers købstadsmiljø er attraktivt, men at byen står lidt "i stampe". En revitalisering af banen med persontrafik vil efter vores opfattelse medføre, at pendlere i større omfang vil vælge toget fremfor bilen eller bussen, ligesom tilflyttere vil finde Gedser mere attraktiv. Vi gør i denne forbindelse opmærksom på, at den moderniserede og elektrificerede jernbane fra København via Køge Nord og Ringsted ikke alene vil betyde togrejse mellem Nykøbing F og København på en time eller derunder, men også hurtigere samlet rejse for passagerer på f.eks. Lollandsbanen (og in casu Gedserbanen). I denne sammenhæng vil vi i øvrigt gerne pege på en ny rapport udarbejdet af analysevirksomheden Incentive, som konkluderer, at borgerne i Guldborgsund og nabokommunerne Vordingborg og Lolland samt Næstved Kommune i de kommende år vil kunne se frem til store gevinster af den kommende Femern-forbindelse. I rapporten konkluderer Incentive, at den samlede årlige gevinst i form af rejsetidsbesparelse vil have en værdi af 205 mio. kroner allerede i 2021. Når en ny Storstrømsbro står færdig og elektrificeringen af jernbanen er tilendebragt i 2024, vil den årlige gevinst stige til 256 mio. kroner.

Link til rapporten: <https://www.femern.info/da/news/femern-gevinster-til-sjaelland-og-lolland-falster>

Warnemünde har turister året rundt, men mindre kan naturligvis gøre det i Gedser. Den ser imidlertid lidt "forladt" ud og kunne måske nok "peppes" lidt op, f.eks. med genoplivning af hotellet/kroen, en god fiskerestaurant på havnen og udvidelse af åbningstiden på Gedser Fyr, "Danmarks sydligste punkt". Måske kunne Gedser Remises lille "tivolitog" køre helt derud. Kommunen burde eventuelt yde en "skærv" til visse målrettede aktiviteter, f.eks. flere træer og stokroser!

Endelig vil vi nævne, at den "Taxfree" i Puttgarden jo nok bliver nedlagt, mens den tilsvarende i Rostock Überseehafen må formodes at fortsætte, især hvis de nye færger kommer ned på den lovede overfartstid på 1 time 45 minutter!

Skinneadgang til nuværende og foreslåede transport- og logistikcentre og erhvervscentre

Det gælder generelt for de transporttunge erhvervsområder og logistikcentre, som kommuneplanen for Guldborgsund Kommune opererer med, at de ikke ligger langt fra en jernbane (Sydbanen, Gedserbanen og Lollandsbanen). Og set fra Rådet for Bæredygtig Trafiks perspektiv vil der være indlysende fordele ved at koble de erhvervsområder, der forventes udvidet og videreudviklet, til jernbanenettet i forbindelse med udlægningen af nye arealer til erhvervsformål og derved sikre mulighed for godstransport på skinner til og fra områderne og deres erhvervsvirksomheder. Men der forudses desværre ikke skinnebaseret adgang til de i Kommuneplanen planlagte erhvervsområder, og det finder Rådet for Bæredygtig Trafik beklageligt. Vi kunne ønske os, at man fra kommunens side tog initiativ til generelt at indtænke godstransport ad jernbanen i kommunens erhvervs politik. Og det er lidt bekymrende, at Guldborgsund Kommune ved sit ensidige fokus på vejadgangen til erhvervsarealer og logistikcentre på denne måde byder bl.a. store, tunge (modul)lastvognstog velkommen. Det harmonerer ikke særlig godt med de generelle klima- og miljøpolitiske målsætninger herhjemme. Vi bliver nødt til at minde om, at vi globalt set er på katastrofekurs rent klimamæssigt. Vi kan ikke bare lade transportens udslip af drivhusgasser vokse og vokse. Mere asfalt og mere trafik på vejene vil øge CO2-udledningen, som i forvejen bare galopperer derudad. Samtidig peger en nylig OECD-rapport på, at hvis verdens transport bare drøner derudad som hidtil, uden at politikerne griber ind, så vil CO2-udslippet fra hovedsagelig biler og fly stige med 60 procent frem mod 2050. Også selv om brændstofbesparende teknologi vil give mindsket udledning af CO2 per passagerkilometer i 2050 sammenlignet med udledningsniveauet i 2015. Selv de mest optimistiske fremskrivninger garanterer kun en CO2-udledning på samme niveau som i 2015, omkring 7,5 gigaton.

Det bør fremhæves, at EU gennem mange år gennem forskellige initiativer har søgt at tilskynde til overflytning af gods fra vej til jernbane. Det er således EU's ambition at flytte 30% af den

nuværende transport fra lastbiler til jernbaner eller skibe før 2030 og 50% før 2050. De primære begrundelser herfor har været og er fortsat hensyn til miljøet og de voldsomt stigende trængselsproblemer på det primære vejnet overalt i Europa. Jernbanen har et potentiale, fordi den kan tage noget af godstrafikken væk fra lastbilerne. Det vil naturligt betyde lavere CO₂-udledning, mindre partikel- og støjforurening og mindre trængsel. Hjemlige jernbanepolitiske markeringer og intentioner peger ligeledes i retning af, at godstransporten på jernbane skal opprioriteres. Idealet må derfor være at få udbygget terminaler og sidespor til moderne togdrift med muligheder for hurtig og nem omlæsning af trailere og containere. Nærmest som ved overførsel/omladning til en færge. Det er også vigtigt at fastholde sporforbindelserne til havnearealer. Flere trailere og containere ført over på jernbane vil kunne være medvirkende til at reducere behovet for udbygning af veje. Det gælder også E47, Sydmotorvejen ned over Sjælland og i retning mod Rødbyhavn og Gedser og mod den fremtidige Femern Bælt-tunnel (transittrafikken). Her vil en øget satsning på banegodstransport gøre det muligt at mindske vejgodsbelastningen. Adskillige seminarer har adresseret muligheder, problemer og barrierer i forbindelse med bestræbelserne på at fremme overflytningen af gods fra vej til jernbane. Den intermodale dimension af godstransporten og kombinationen af jernbane-, skibs- og vejbaserede godstransportformer er også genstand for øget opmærksomhed. En *Multimodal Konference* i Fredericia den 9. marts satte således fokus på udnyttelsen af samspillet mellem transportformerne i det trafikale knudepunkt ved Fredericia, hvor havn, motorveje og jernbane mødes. Men selvfølgelig kan man ikke lukke øjnene for, at der i de seneste år er blevet nedlagt sidespor, godsbaner og ekspeditionssteder flere steder i landet, ligesom Banedanmarks utilstrækkelige vedligeholdelse af godsspor rundt om i landet og en generelt fodslæbende holdning til etableringen af en tidssvarende og virksomhedsnær infrastruktur for transporten af jernbanegods er en klar udfordring. Men disse problemer bør ingenlunde afholde Guldborgsund Kommune fra at tage en grøn førertrøje på og anlægge en offensiv og fremtidsorienteret strategi for bæredygtig og klimavenlig transport.

Vi har orienteret os i planmaterialet og hæftet os ved, at der i den del af planen, som har overskriften OVERORDNET PLANLÆGNING, findes følgende summariske omtale af hovedkomponenterne i Guldborgsund Kommunes transportinfrastruktur: "Motorvejen, som er en meget væsentlig infrastruktur, løber på tværs i kommunens nordlige dele. Omkring motorvejen lægges vægt på tidssvarende erhvervsarealer og services i tilknytning hertil. Området er desuden præget af både jernbanen og broforbindelserne, der også skaber baggrund for større anlæg i disse år."

Der peges på fire anlægsområder, der alle ligger ved en nord-sydgående akse fra Nykøbing F til Orehoved. Tre af disse har særlig relevans, når man ser på planlægningen og udbygningen af transportinfrastrukturen i kommunen:

- 1) Nordbyen, hvor der er plads til boligudbygning og nye erhvervsarealudlæg, tæt ved både hovedbyen og i tæt forbindelse til motorvejen.

- 2) Business Park Falster ved Nørre Alslev, hvor der hele tiden sker ændringer og nyetableringer.
- 3) Havne- og erhvervsarealerne ved Orehoved, der både kan præges af broanlægget for Storstrømsbroen og af mange muligheder for erhvervsmæssige udviklinger og bioøkonomi i tilknytning til havnen og eksisterende virksomheder.

Udlægningen af et perspektivareal for erhverv i umiddelbar tilknytning til eksisterende erhvervsområde i Sakskøbings vestlige del har også en transportmæssig interesse. Se vores bemærkninger herom nedenfor.

Kommuneplanforslagets tekst indeholder følgende beskrivelse af Business Park Falster: "I forbindelse med Femern Bælt-satsningen indenfor blandt andet byggeri og transportsektoren spiller det nyeste erhvervsareal ved Nørre Alslev, Business Park Falster, en vigtig rolle. Området er motorvejsnært og udlagt specifikt til transporttunge erhverv, hvor en motorvejsnær placering er vigtig. Business Park Falster bygger videre på et eksisterende transportområde: Cargo Syd, der allerede i dag er en vigtig aktør i transportsektoren. Der findes allerede i dag, før Femern Bælt, interesse for området, og det forventes, at der i den kommende planperiode vil ske en betydelig udvikling af arealet." Det fremhæves i omtalen af Business Park Falster, at området er udlagt specifikt til transporttunge erhverv, hvor en motorvejsnær lokalisering af central. Vi vil i denne forbindelse pege på vigtigheden af, at man fra kommunens side i planlægnings- og etableringsfasen medtænker gods på skinner og følgelig overvejer sportilslutning til området. Sporforbindelsen bør efter analysearbejde etableres mellem Business Park Falster og et egnet tilslutningspunkt på Sydbanen.

Der peges i kommunalplanteksten ligeledes på, at der i Nykøbing F genudlægges et areal nord for byen til erhverv. Det nævnte areal beskrives på følgende måde: "Arealet har tidligere været kommuneplanlagt som erhvervsareal. I den forrige kommuneplan blev arealet dog i kommuneplanen udlagt til boliger, idet boligudbygningen skete i denne retning. Grundet udbygning af jernbanenettet og en forventning om øget godstrafik i forbindelse med Femern Bælt er det vurderet, at området ikke på sigt vil være attraktivt som boligområde. Modsat vil området - som erhvervsområde - være fordelagtigt placeret i forhold til infrastrukturen med let tilgængelighed til både motorvej og Nykøbing. Området kan eventuelt zoneret." Også her peges der på tilgængeligheden i forhold til motorvejen som et plus, men forventningen om øgede godsmængder og den forbedrede transportkapacitet, der følger med den opgraderede jernbane, bør tillige kunne begrunde en tilsluttende sporforbindelse til det erhvervsareal, der påtænkes genudlagt nord for Nykøbing.

Af kommuneplanforslaget fremgår det derudover, at der i Sakskøbings vestlige del forudses udlægning af et større, sammenhængende perspektivareal for erhverv i umiddelbar tilknytning til det eksisterende erhvervsområde her: "Det eksisterende erhvervsområde præges af en bæk, der slynger sig gennem arealet, og som hindrer en fuld udnyttelse af området til større logistik- eller

transporttunge anlæg. Det vurderes derfor, at der er behov for et nyt arealudlæg, som med kommende planlægning og med udviklingen af Femern Bælt-projektet kan konkretiseres. Området ligger i forbindelse med kraftvarmeanlægget og har gode adgangsforhold." Guldborgsund Kommune bør i denne sammenhæng have opmærksomheden henledt på etableringen af spor fra Lollandsbanen til erhvervsområderne i Sakskøbing.

Vi vil i denne forbindelse tillige foreslå, at udviklingen af erhvervsarealet sker på basis af kontakter til nabokommunen Lolland Kommune, således at mulighederne for koordineret udvikling af transporttunge erhvervsområder i Sakskøbing og Maribo kan blive nærmere belyst. Lolland Kommune har således vedtaget at etablere et erhvervstungt erhvervsområde ved afkørsel 48 i Maribo, men desværre har man ikke taget Rådet for Trafiks forslag om anlæggelsen af et godsspor mellem det vedtagne erhvervsområde ved afkørsel 48 og Lollandsbanen ad notam. Vi betragter imidlertid fortsat et sådant sidespor som relevant.

Vi har endvidere hæftet os ved planforslagets omtale af fællesaktiviteten Business LF og samarbejdsrelationen mellem Guldborgsund og Lolland kommuner: "Guldborgsund og Lolland kommuner samarbejder på mange områder og driver i fællesskab erhvervsfremmeorganisationen Business LF. Der samarbejdes desuden, kommunerne imellem, om den store anlægsinvestering for Femern Bælt-forbindelsen. Udgangspunktet er at få mest muligt ud af de store investeringer i området ved at sikre gode løsninger i anlægsplanerne og sikre, at der er kvalificeret, lokal arbejdskraft tilgængelig. Der er fortsat en konkurrencesituation mellem kommunerne om at tiltrække investeringer, og det skal balanceres i samarbejderne."

I forlængelse af ovenstående formulering vil det, set med Rådet for Bæredygtig Trafiks briller, være naturligt, at de to kommuner udvider samarbejdsrelationen til også at omfatte transportplanlægning, transportinfrastruktur og fremme af grøn og bæredygtig transport og grønne mobilitetsservices. Der bør således tilvejebringes et helhedssyn på kollektiv trafik, gods på skinner og grønne transportløsninger (også fx cykelstisystemer), der dækker både Lolland og Falster.

Med venlig hilsen

Leif Kajberg

Ole Iskov

Bestyrelsesmedlemmer, Rådet for Bæredygtig Trafik