

Af kortet kan ses, at der er enkelte boliger på strækningen, der kan karakteriseres som stærkt støjbelastede, siger Jacob Fryd fra Vejldirektoratet

Beregne døgn gennemsnit for støj

Hosstående støj kort fra Vejldirektoratet viser det beregnede døgn gennemsnit for støj på Vesterskovvej.

Man bruger oplysninger om trafikthed og om trafikens sammensætning, om terrænet og om vej- og vindforhold.

- Det viser sig ved kontrolmålinger, at beregningerne passer godt med virkeligheden, siger Jacob Fryd fra Vejldirektoratet.

Der er stille om natten, men til gengæld meget støj om dagen, men kortet siger derimod ikke noget om den faktiske støj ved færgetrækkene. En lastbil støjler 85 decibel, når den kører forbi 10 meter borte. To lastbiler støjler 88 decibel. Fire lastbiler støjler 91 decibel.



Vejldirektoratets støj kort over Vesterskovvej fra Søvej - til venstre i billedet - til Østre Allé viser det beregnede døgn gennemsnit for støjbelastningen i området. Der passerer 9.148 biler i døgn (års gennemsnit), og boligerne mellem de gule 55 dB-kurver anses for at være støjbelastede. Nogle af boligerne ligger også inden for de røde 65 dB-kurver og er derfor stærkt støjbelastede.

Hver anden time kører et færgetræk tæt forbi husene på Vesterskovvej i Nykøbing. Kort fra Vejldirektoratet viser, at boligerne er støjbelastede

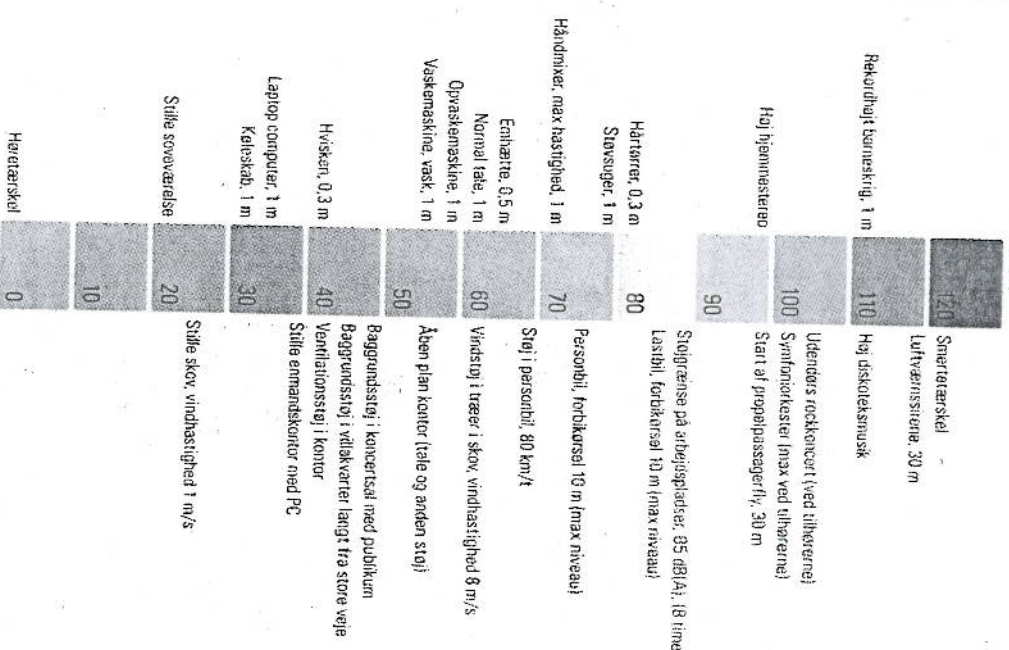
Stærk støjbelastning på Vesterskovvej



Lastbilerne fra færgeren i Gedser bunder forbi husene på Vesterskovvej i samlet flok.
Foto: STEEN THORNT

Støjbarometer

Lydtrykniveau
dB(A)



Et støjbarometer, der giver en række eksempler på støj fra forskellige støjklider. En lastbil, der kører forbi 10 meter borte stjer 85 dB.

GRAPHIC: DELTA



NYKØBING

Færgetrækkene er de værste, siger direktør Lars Rasmussen, der bor på Vesterskovvej i Nykøbing, midt på strækningen mellem benzintanken og Østre Allé.

- Der kommer ét sydfra hver anden time, og sommetider holder lastbilerne i kø fra krydset ved banen og helt ud til rundkørslen ved Silvan. De støjer voldsomt.

- Både fredag aften og søndag aften i hele sommerhalvåret har vi trafikken til Marielyst oven i. Det er også slemt, siger han.

Det er rigtig nok. Det fremgår af vejdirektoratets støjkort.

Ifølge Miljøstyrelsens vejledning om trafikstøj i

boligområder er en boligstøjbelastet, hvis støjniveauet overstiger 55 decibel (dB).

Og det gør det på Vesterskovvej.

- Hovedparten af boligerne i første række fra vejen er ifølge kortlægningen belastet i størrelsesordenen 60 til 65 dB, konstaterer Jacob Fryd fra Vejdirektoratet efter at have nærlæst støjkortet.

- Af kortet kan ses, at der er enkelte boliger på strækningen, der kan karakteriseres som stærkt støjbelastede, fortsætter han.

I øjeblikket har Vejdirektoratet har dog ingen planer om projekter, der skal reducere støjgenerne på Vesterskovvej.

I 2005 til 2008 har der

været 20 millioner kroner om året på finansloven til støjbekæmpelse, og der er dem, der er værre ramt, og indsatsen giver større effekt.

Ifølge Jacob Fryd koster en støjskærm 12.000 kroner pr. meter - altså 12 millioner kroner pr. kilometer velside.

En anden mulighed for at gøre lidt ved det, er at bruge en mindre støjende asfaltbelægning. Det kan reducere støjen med et par dB.

- Det bruger vi altid, når vi lægger ny asfalt i byområder. Men vi fremskynder ikke udskiftningen for at reducere støjen, siger Jacob Fryd, som konstaterer, at asfalten på Vesterskovvej skulle være god nok

mindst 10 år endnu.

Lars Rasmussen kan også få øje på en tredje mulighed, for at formindske støjen.

- Omfartsvejen, siger han.

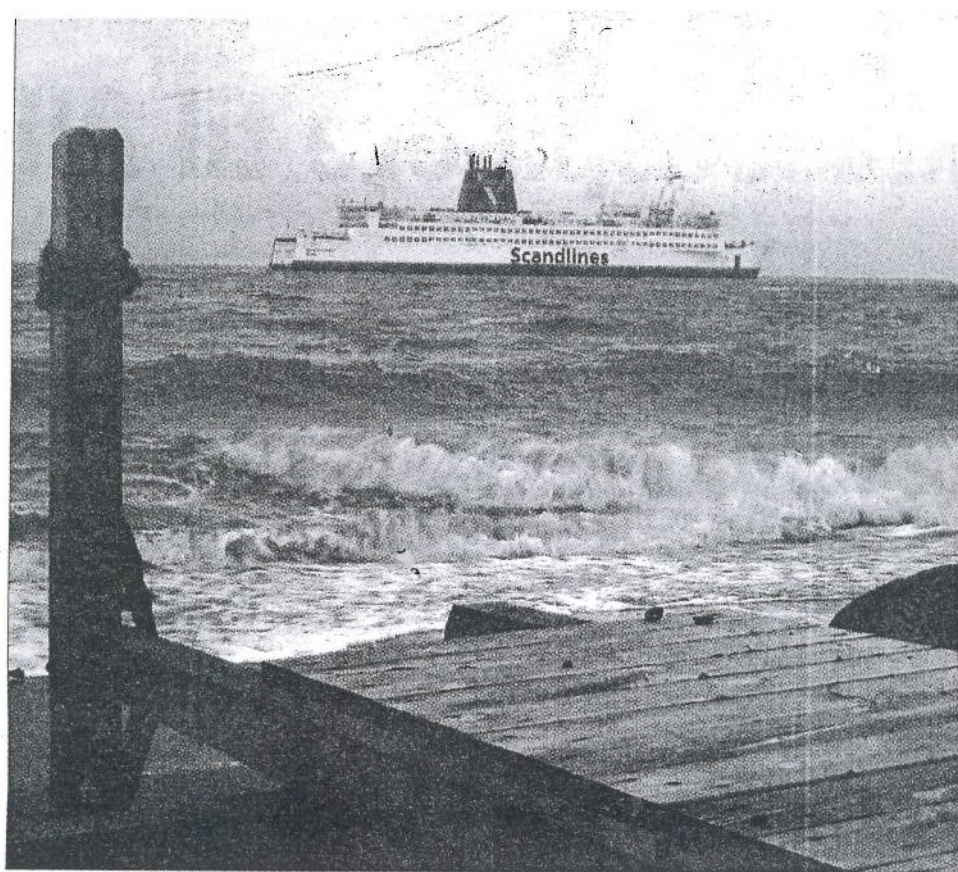
- Det er jo den eneste realistiske løsning på problemerne.

Det giver endnu et argument for den længe savnede omfartsvej øst om Nykøbing.

For at sætte ekstra fokus på støjproblemerne har Lars Rasmussen inviteret områdets beboere til møde torsdag 30. oktober klokken 19 på adressen Vesterskovvej 43.

PETER FORSSOM
pfor@forkeidende.dk

Efter årelange tovtrækkerier om ejerforholdene - og i øvrigt også om ledelse og strategiske mål - i det fælles dansk-tyske rederi med den danske stat og Deutsche Bahn som ejere blev Scandlines pr. 30. august 2007 overtaget af nye ejere: Den britisk-baserede kapitalfond 3i med 40 procent, et 100 procent ejet datterselskab af den München-baserede forkringskoncern Allianz (Allianz Capital Partners GmbH) med ligeledes 40 procents ejerskab og det tyske rederi Deutsche Seereederei GmbH med 20 procent. Scandlines blev solgt for 11,6 milliarder kroner.



Klar melding fra Scandlines, som vil satse hårdt på Gedser-Rostock:

Ruten har en stor fremtid - planer om to nye færger

Gedser-Rostock er efter al sandsynlighed - og med baggrund i alle analyser - den af vore ruter, der har den bedste fremtid overhovedet.

Så lyst tegner Frank-Michael Havemann, leder af Scandlines koncernkommunikation, billedet for ruten fra Falsters sydspids til Tyskland.

Og optimismen gælder uanset det øjeblikkelige - ganske vist beskedne - fald i transporten på ruten - og udsigten til en bro over Østersøen fra Rødbyhavn til Puttgarden.

Vækst "midtpå"

Ser vi på trafik- og udviklingsprognoserne for de næste 10-15 år er billedet entydigt: Den store vækst vil ske i det, vi kalder "midterkorridoren" - altså fra Gedser over Rostock til det centrale og sydøstlige Europa. Det er i øvrigt og-

så her, de nye EU-lande ligger, og det er altså her, især væksten i godsmængderne vil ske, påpeger Frank-Michael Havemann.

Omkostninger er helt afgørende i transportsammenhæng. Hver kilometer tæller for speditørerne og vognmændene. I den forbindelse vil Gedser-Rostock være særdeles attraktiv til endog en meget stor del af trafikken mellem Skandinavien og det europæiske kontinent. For rigtig mange - det gælder i øvrigt også private - er det for en stribe destinationer helt urealistisk og besværligt at skulle over Puttgarden og Hamborg-området, tilføjer han.

Gedser-garanti

Jeg tør godt fastslå, at Gedser-Rostock vil være i drift også efter et brobyggeri. Det er helt sikkert, fastslår kommunikations-

chefen fra Scandlines, der sidste år fik nyt ejerskab.

Nye færger

Optimismen hvad angår Gedser-Rostock-overfarten er så stor, at de nye ejere i øjeblikket indgår overvejer at få bygget nye færger til ruten, der i øjeblikket besejles af de tidligere Storebælts-færger Kronprins Frederik og Joachim.

Det er korrekt, at vi af ejerne har fået til opgave at arbejde videre med planerne om at få bygget nye færger. Der er ikke truffet endelige beslutninger, men planerne er afgjort fortsat aktuelle, fastslår Frank-Michael Havemann.

Omfartsvej

Han vil med den klare melding om, at Scandlines satser hårdt på Gedser-Rostock også gerne sende et signal til politikerne i

Danmark i forbindelse med diskussionen om omfartsvej ved Nykøbing F.

Der er ingen grund til at sætte spørgsmålstegn ved, om Scandlines også vil sejle fra Gedser efter en bro er bygget Rødbyhavn-Puttgarden. Det vil vi. Så behovet for omfartsvejen set fra vores synspunkt som færgeselskab på ruten er afgjort meget stort. Vi ved fra mange af vore kunder, at turen ind gennem Nykøbing F. opleves som et problem - og mindst lige så vigtigt: Det er altså også et problem for beboerne i området, siger Frank-Michael Havemann.

Projektet for omfartsvejen, med flere forslag til linjeføring, har været diskuteret i længere tid - men kom ikke med på finansloven i denne omgang.

HANS GANDRUP
hg@folketidende.dk

BANNEBJERG 1
gade 12, Nørre
kroner 125.000
Langgade 12, N
nen.

NÆSBYSTRAND
TER Aps., Rolan
en kapital på kr
Rolandsvej 13, N

Flemming Handl
lund, Kim Kjær
Stræde 9, Brøndl
43, Hellerup, er i
SEN A Aps., Lala

Instruktør Bente
borgevej 135., G
for B.K.S. EJEN
Guldborg.

Pension

Selv om de dansk
nanskrisen, er de
tøkonomisk uføre

Finanstilsynets
selskaberne viser
ved udgangen af
ber var i gult, me

Det er nøjagtig
neder tidligere. F
livsforsikringsse
kasser om en eks
lys pr. 30. septem
netop bedt selska
retning pr. 31. ok

- Udviklingen
skaberne omlæg
normalt. Den om
i af hensyn til v
og derfor har vi
tere mellemrum
kedsforhold, sig
Parner.

Stort tæ

Max Bank, Næs
rene Danske Ba
regnskab. Nu sk
22 medarbejdere
ben. Det fremgå
lelse, hvor Max
til 2008 markant

Max Bank for
guleringer og sk
ser noget anderl
ninger om et ovi

Max Bank har
- Vi foretager e
ning om, at man
som man har gj
til at lære noget
vil vurdere risici
tidligere har gjo
direktør, Henrik
Max Bank ven