

Betænkning

over forslag til lov om projektering af ny fast forbindelse over Storstrømmen med tilsluttende motorvejsanlæg.

(Afgivet af trafikudvalget den 13. maj 1970).

Udvalget har i 3 møder drøftet lovforslaget. Ministeren for offentlige arbejder har skriftligt besvaret 4 spørgsmål fra udvalget. Svarene er optrykt som bilag.

Forenede Danske Motorejere har skriftligt rettet henvendelse til udvalget. Henvendelsen er optrykt som bilag. En deputation fra

organisationen har ligeledes haft foretræde for udvalget.

Udvalget har ligeledes modtaget en skriftlig henvendelse fra bibliotekar, cand. mag. Carl E. Andersen.

Herefter indstiller *udvalget* lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Stæhr Johansen.

Fanger.

Juul-Madsen.

Niels Ravn.

Enggaard,
formand.

Holmberg.

Johan Philippsen.

Bilgrav-Nielsen.

Amtoft,
næstformand.

Skovmand.

Horn.

Holst.

Lindberg.

Otto Mørch.

Boye Hansen.

Sagaard.

Arne Larsen.

Bilag 1.

Udvalgets spørgsmål til ministeren og ministerens besvarelser.

Spørgsmål 1:

I tilslutning til fremsættelsestalens bemærkninger, at der i vejnævnet har været divergenser vedrørende valget af den foreslåede linieføring, udbedes en nærmere redegørelse for vejnævnets stilling.

Svar:

Lovforslaget har i henhold til hovedlande-vejslovens § 1 været forelagt vejnævnet til udtalelse forinden fremsættelsen. Forslaget er behandlet i vejnævnets møder den 28. januar og 3. februar 1970, og som nævnt i min forelæggelsestale har der i nævnet været divergenser med hensyn til linieføringen, hvorimod der har været almindelig enighed om, at en ny forbindelse til landsdelen nu fastlægges.

Medens flere af nævnets medlemmer ikke har haft bemærkninger til den valgte linieføring, er der fra andre sider i nævnet givet udtryk for betænkelighed ved den foreslåede linieføring ud fra den betragtning, at den er den dyreste i anlægsudgift og trafikudgift, ligesom man deler de af naturfredningsmyndighederne fremførte betænkeligheder ved Farø-linien.

Der blev endvidere peget på, at de angivne trafiktal for trafikken til Møn ikke kan motivere den valgte længere linieføring, idet disse medlemmer også finder, at man i 1. række skal tilgodese hensynene til trafikken til og fra kontinentet og Lolland. De har henvist til, at trafikken til Møn må kunne klares væsentlig billigere ved en passende udbygning af landevejene til øen fra udfløtningsanlæg på motorvejen i Masnedø-linien.

Med hensyn til støjproblemerne blev anført, at det vil være en fordel for Vording-

borg by at samle de ulempegivende anlæg — jernbane og veje — hvorved ulemperne langt lettere og billigere kan afhjælpes ved passende foranstaltninger. Også ved Farø-linien vil der komme støjproblemer, når bysamfundets vækst i løbet af de næste årtier når ud til denne linie. Endelig mener disse medlemmer, at de vanskeligere besejlingsforhold af Vordingborg ved Masnedø-linien vil kunne afhjælpes ved anlæg af en anløbsplads vest for Vordingborg.

Endelig var der enkelte medlemmer af nævnet, der ikke fandt argumentationen i lovforslagets bemærkninger tilstrækkeligt overbevisende til, at de kunne tage stilling på det foreliggende grundlag.

Efter en drøftelse af spørgsmålet om, hvorvidt man skulle foretage afstemning om forslaget, enedes man om at afgive følgende udtalelse:

„Vejnævnet har i medfør af hovedlande-vejslovens § 1, stk. 1, sidste punktum, til udtalelse fået forelagt forslag til lov om projektering af en ny fast forbindelse over Storstrømmen med tilsluttende motorvejsforbindelser.

I denne anledning skal nævnet, efter at spørgsmålet har været drøftet på møder den 28. januar og 3. februar 1970, udtale følgende:

Vejnævnet ønsker at fremhæve betydningen af, at motorvejs- og bro-linien nu fastlægges ved lov af hensyn til den videre planlægning.

Om den i lovforslaget foreslåede linieføring var der ikke enighed, idet flere af vejnævnets medlemmer ikke følte sig overbevist af den i lovforslagets bemærkninger anførte argumentation for valget af Farø-linien.

Spørgsmål 2:

Et omtrentligt skøn over, hvor mange huse der vil blive væsentligt berørt af støj ved en Masnedølinie.

Svar:

Spørgsmålet om væsentlige støjulemper for bebyggelsen fra en motorvej i Masnedølinien vil i nogen grad hænge sammen med motorvejsanlæggets udformning og de støjskærmende foranstaltninger, der kan gennemføres i forbindelse hermed. Som nævnt i min besvarelse af 23. januar 1970 af spørgsmål 1 (udvalgets skrivelse af 20. november 1969 (F.47-bilag 1)) hersker der nogen uklarhed med hensyn til afstandsbestemmelserne, idet der nævnes afstande på 150-300 m fra motorvejen. Hvis man regner med et støjbælte på 300 m til hver side fra motorvejen, forudsat plant terræn uden hindringer, vil i Vordingborg-området ca. 450 boliger blive støjramt af en motorvej i Masnedølinien under forudsætning af, at der ingen støjafskærmende foranstaltninger foretages. En del af disse er beliggende således, at såvel den nuværende brovej som jernbanen ligger nærmere ved bebyggelsen end den pågældende motorvejslinie. De boliger, der kan siges at blive væsentligt berørt af støjgener fra motorvejen, er formentlig boliger, beliggende op til 150 m fra motorvejen. Det drejer sig ved Masnedølinien om ca. 50 boliger. Ved bedømmelse af støjgenerne fra en motorvej i Masnedølinien bør tages i betragtning dels de muligheder, der er for i forbindelse med motorvejsanlægget at udføre støjskærmende foranstaltninger, dels at en del af de områder, der ligger inden for det teoretiske 150-300 m støjbælte i forvejen er placeret ved støjgivende trafik anlæg.

Spørgsmål 3:

En redegørelse for de besejlingsproblemer, som en Masnedølinie vil medføre for Vordingborg Havn, herunder hvilke konsekvenser begrænsningerne i mastehøjde vil medføre.

Svar:

Masnedølinien forudsætter en fast lavbro over Masnedø Sund, hvilket vil medføre, at vestfra kommende skibe til Vordingborg Havn må passere den nuværende Stor-

strømsbro. Denne har en fri højde på 26 m, således at skibe med større mastehøjde ved gennemførelse af Masnedølinien ikke vil kunne komme ind til Vordingborgs nuværende havn. I dag sejler skibene med større mastehøjde end 26 m gennem den eksisterende klappbro over Masnedø Sund. Skibe med større mastehøjde end 26 m vil i givet fald eventuelt kunne lægge til enten ved Masnedøværkets havn eller i Orehoved Havn. Ved den af Storstrømsudvalget foretagne undersøgelse vedrørende skibstrafikken (jfr. udvalgets betænkning, pag. 11) er med hensyn til spørgsmålet om mastehøjde oplyst, at inden for et år har kun ét skib med større mastehøjde end 26 m anløbet Vordingborg Havn.

Spørgsmålet om besejling af Vordingborg Havn har været nøje overvejet i forbindelse med arbejdet i Storstrømsudvalget. Fra Vordingborg bys side blev der rejst krav om, at man ved gennemførelse af en motorvejslinie over Masnedø samtidig burde udføre en ny vesthavn i Vordingborg. Udgifterne til et sådant havneanlæg er af udvalget beregnet til 5 mill. kr.

Spørgsmål 4:

Hvilke egnsudviklingsmæssige konsekvenser vil en Farølinie kunne få, og hvilken vægt har ministeren tillagt dette ved valget af linieføringen?

Svar:

Tendenserne i udviklingen i Sydsjælland peger på, at der kan forventes en stærkere udvikling i den vestlige del af området end i den østlige. Som anført i Storstrømsudvalgets betænkning (pag. 56) måtte trafikøkonomiske overvejelser også føre til, at en vestligere linieføring af motorvejen, dvs. Orenæslinien eller Masnedølinien, ud fra disse forudsætninger måtte foretrækkes. Ved valget af Farølinien har man set bort fra de fordele, en motorvejslinie kunne give det vestlige udviklingsområde til fordel for mulighederne for en eventuel udvikling i den østlige del af Sydsjælland og Falster. Motorvejen vil næppe i sig selv kunne skabe en forstærket udvikling i de områder, den forløber igennem, hvis ikke andre nødvendige faktorer er til stede, men linieføringen over Farø åbner mulighed for lettere adgang til nye sommerhusområder på det nordøst-

lige Falster samt til visse områder på Sjælland, hvor en egnsudvikling kunne tænkes. Der åbnes ligeledes mulighed for eventuelt at kunne skabe direkte adgang fra motorvejen til Bogø og Møn via en dæmning Farø-Bogø, hvilket kan være af betydning for

udviklingen af turiststrømmen sydfra til de naturskønne områder på Bogø og Møn.

Ved valget af linieføring har det været en medvirkende faktor, at en eventuel begyndende udvikling i de berørte områder kan få de bedst mulige trafikforbindelser.

Den næste del af rapporten omhandler de tekniske forhold vedrørende den faste forbindelse over Storstrømmen. Her beskrives de forskellige muligheder for at bygge broer og tunneller, og hvordan disse kan integreres med den eksisterende infrastruktur. Der er særlig fokus på de tekniske udfordringer og de økonomiske konsekvenser af de forskellige løsninger. Rapporten indeholder også tekniske tegninger og detaljerede beskrivelser af de foreslåede projekter.

Den næste del af rapporten omhandler de økonomiske forhold vedrørende den faste forbindelse over Storstrømmen. Her beskrives de forskellige muligheder for at finansiere projektet, og hvordan de økonomiske konsekvenser af de forskellige løsninger kan vurderes. Rapporten indeholder også økonomiske beregninger og detaljerede beskrivelser af de økonomiske aspekter af projektet.

Den næste del af rapporten omhandler de sociale og miljømæssige forhold vedrørende den faste forbindelse over Storstrømmen. Her beskrives de forskellige muligheder for at integrere projektet med den eksisterende infrastruktur, og hvordan de sociale og miljømæssige konsekvenser af de forskellige løsninger kan vurderes. Rapporten indeholder også sociale og miljømæssige beregninger og detaljerede beskrivelser af de sociale og miljømæssige aspekter af projektet.

Den næste del af rapporten omhandler de tekniske forhold vedrørende den faste forbindelse over Storstrømmen. Her beskrives de forskellige muligheder for at bygge broer og tunneller, og hvordan disse kan integreres med den eksisterende infrastruktur. Der er særlig fokus på de tekniske udfordringer og de økonomiske konsekvenser af de forskellige løsninger. Rapporten indeholder også tekniske tegninger og detaljerede beskrivelser af de foreslåede projekter.

Den næste del af rapporten omhandler de økonomiske forhold vedrørende den faste forbindelse over Storstrømmen. Her beskrives de forskellige muligheder for at finansiere projektet, og hvordan de økonomiske konsekvenser af de forskellige løsninger kan vurderes. Rapporten indeholder også økonomiske beregninger og detaljerede beskrivelser af de økonomiske aspekter af projektet.

Bilag 2.

FDM

København, den 31. marts 1970.

I forbindelse med behandlingen af det i folketinget fremsatte forslag til lov om projektering af en ny fast forbindelse over Storstrømmen skal FDM henstille, at forslaget om at bygge i Farø-linien opgives til fordel for en placering af anlægget i Masnedø-linien.

Til støtte herfor skal vi anføre:

at valget af Farø-linien fremfor Masnedø-linien over en 20-årig periode vil medføre samfundsmæssige mer-omkostninger på over 200 mill. kr., jfr. udvalgsbetænkningen „Ny fast forbindelse over Storstrømmen, november 1969“, side 60, 2. afsnit,

at linieføringen af den sjællandske del af sydmotorvejen, som allerede er fastlagt, peger direkte mod Masnedø,

at en samlet vurdering af de af fredningsmyndigheder og kommunale råd fremførte synspunkter såvel m. h. t. Farø- som til Masnedø-linien peger mod Masnedølinien som det rigtige valg,

at Ministeriet for Offentlige Arbejders vejnævn, der efter vejlovgivningen har haft

forslaget til udtalelse, ikke har kunnet anbefale Farø-linien. Flere af vejnævnets medlemmer har ikke følt sig overbevist af den i bemærkningerne til lovforslaget givne argumentation for valget af Farø-linien. Det er første gang en trafikminister har måttet savne vejnævnets tilslutning til et lovforslag — en omstændighed, der i sig selv må give anledning til tvivl om forslagets hensigtsmæssighed.

Medens væsentlige synspunkter således taler til støtte for valget af Masnedø-linien, kan den nu foreslåede forbindelse via Farø ikke begrundes tilfredsstillende. Såvel fredningsmæssige som by-udviklingsmæssige hensyn taler for valget af Masnedø-linien, og egnsudviklingsmæssige hensyn taler ikke med større vægt for valget af Farø-linien.

En samlet vurdering af de hensyn, der nødvendigvis må indgå i betragtningerne ved valget af den kommende Storstrømsbro's placering, fører efter vor mening derfor til at forlade Farø-linien og placere anlægget i Masnedø-linien.

Venlig hilsen

B. P. Nielsen

Til folketingets trafikudvalg.