

## Forslag

til

### Lov om projektering af en ny fast forbindelse over Storstrømmen med tilsluttende motorvejsanlæg.

Fremsat den 4. februar 1970 af *ministeren for offentlige arbejder*.

**§ 1.** Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at foretage projektering til forberedelse og sikring af anlæg af en hovedlandevej, udbygget som motorvej, fra Svennerup skov syd for landevejen Næstved-Rønnede mod syd i en linie vest for hovedlandevejen A 2 København-Rødby til Udby, hvor linien skærer den eksisterende hovedlandevej, videre om Ørslev over Kalvestrømmen på bro til Farø, videre over Storstrømmen (Sortsø Gab) på bro til Falster og videre syd om Nørre Alslev til Sundby.

**§ 2.** Såfremt der i tiden, indtil lovforslag til de i § 1 nævnte anlæg kan være udarbejdet og vedtaget, projekteres eller udføres bebyggelse eller andre foranstaltninger, der skønnes at ville vanskeliggøre eller væsentlig fordyre en senere gennemførelse af anlægget, kan ministeren erhverve de arealer m. v., der er fornødne til anlæggets gennemførelse.

*Stk. 2.* Erhvervelsen kan om fornødent ske ved ekspropriation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

### Bemærkninger til lovforslaget.

Den motorvejsstrækning, hvortil der nu foreslås givet ministeren for offentlige arbejder bemyndigelse til projektering og sikring af vejen, indgår som en del af den planlagte sydmotorvej fra København til Rødby. På strækningen København-Køge, hvoraf sidste parcel forventes åbnet for trafik i 1971, er sydmotorvejen fælles med Vestmotorvejen. Den næste strækning fra forgreningspunktet ved Køge til Dyrehavehus blev åbnet for trafik i december 1969 sammen med fællesstrækningen Cordoza-Ølby. Den følgende strækning fra Dyrehavehus til Rønnede er under anlæg i henhold til lov nr. 238 af 7. juni 1968 om visse hovedlandevejsstrækninger. Ved anlægsarbejdet for den sidstnævnte strækning forberedes tilslutningen til den i dette lovforslag omhandlede strækning ved udførelse af en del af jordarbejdet syd for landevejen Næstved-Rønnede.

Den i lovforslaget nævnte vejlinje, der er vist på bilag 1, er identisk med det ene af de 4 hovedforslag, der er beskrevet i den af udvalget vedrørende en ny fast forbindelse over Storstrømmen m. v. i november 1969 afgivne betænkning, der er omdelt i folketinget. I betænkningen er linjen benævnt „Farø vest“. Den af udvalget undersøgte linje udgår fra et fællespunkt fra de undersøgte linjer ved Svennerup skov og forløber derfra mod syd, vest for hovedlandevej A 2 til Udby, hvor linjen drejer mod sydøst og skærer hovedlandevejen. Herfra forløber linjen videre øst om Ørslev og øst om Vordingborg, ca. 6 km øst for byen, og føres på en bro med 26 m fri højde over Kalvestrømmen til Farø. Herfra føres linjen videre over Sortsø Gab på en bro, der i betænkningen er forudsat udført som Skråstagsbro med spændvidderne 120, 290 og 120 m og med en fri højde på 26 m.

Min. f. off. arbejder, vejdirektoratet, j. nr. 2-00-00-00-01/70.

159 Fremsatte lovforslag (undt. finans- og tillægsbev. lovforslag).

Fra landingspunktet på Falster forløber linjen ca. 600 m fra Sortsø badehotel og fører mod sydvest gennem Farnæs skov, vest om Skovby, øst om Ravnsø gennem Nebøllegård skov, syd om Nørre Alslev, nord om Nørre Kirkeby, hvor den skærer hovedlandevej A 2, og videre nord om Lundby til et fællespunkt for de 4 hovedforslag ved Sundby. Den her beskrevne linje har en længde på 49,9 km. Hertil kommer en tilslutningsstrækning til motorvejen Køge-Rønnede på ca. 4½ km.

Storstrømsudvalget har i sin betænkning redegjort for vejlængder, og anlægsomkostninger for de 4 hovedforslag. Den i lovforslaget foreslåede linje er den længste af de undersøgte linjeføringer, og hovedsagelig som følge heraf det dyreste af de undersøgte hovedforslag såvel i anlæg som drift. Den er således 6 km længere end den undersøgte linjeføring over Masnedø. Anlægsudgifterne for den 49,9 km lange strækning er med prisniveau 1968 anslået til 423,2 mill. kr. Udgifterne til selve passagen af Storstrømmen er anslået til 185 mill. kr. under forudsætning af en største fri spændvidde over Sortsø Gåb på 290 m.

Efter ministeriets opfattelse medfører imidlertid den valgte linjeføring en række særlige fordele. Vejlinjen vil bedre end de øvrige linjeføringsforslag give en god forbindelse til Møn og til Præstø-Mernområdet. Endvidere vil denne linje skabe gode adgangsforhold til de østlige områder på Falster, herunder Stubbekøbing. Den valgte vejlinje indebærer ikke konflikter med bebyggede områder. Endvidere vil den ikke være til gene for byudviklingen i Vordingborg, ligesom den frem for de andre af Storstrømsudvalget undersøgte vejlinjer har den fordel, at den ikke medfører ændringer

i besejlingsforholdene til de forskellige havne i Vordingborgområdet. Det må forventes, at valget af denne linjeføring vil kunne medvirke til en forstærket egnsudvikling i de områder, linjen forløber igennem.

Vejlinjen forløber igennem naturskønne områder, der ved vejanlæggets gennemførelse på denne måde åbnes for trafikanterne, og selve broforbindelsen kan gives en landskabsarkitektonisk tiltalende udførelse.

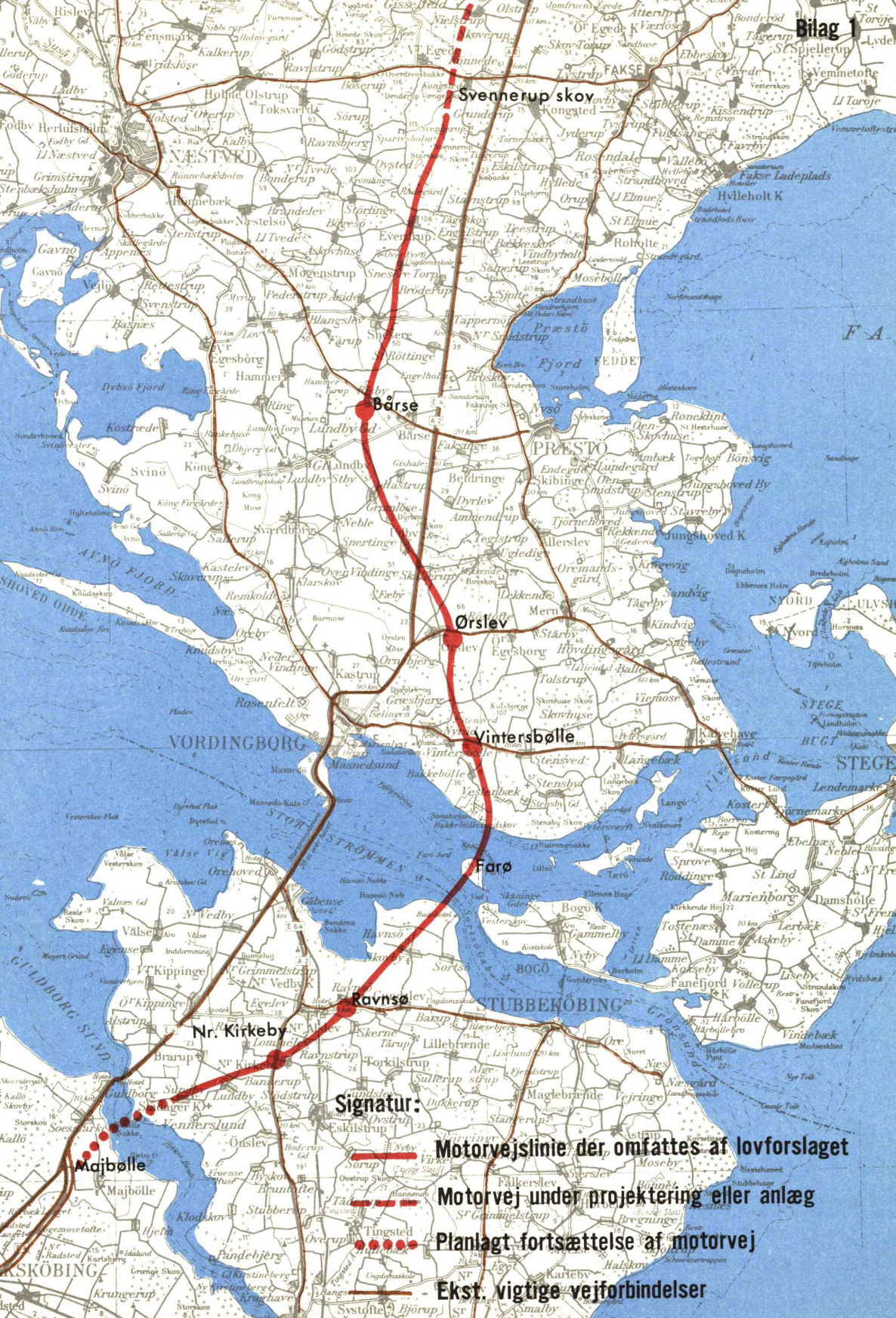
Storstrømsudvalgets betænkning har været fremsendt til de berørte kommuner til udtalelse. Det fremgår af de modtagne udtalelser, der er optrykt som bilag til lovforslaget, at der ikke er lokal enighed om lovforslagets linjeføring. Endvidere har de foreslåede linjeføringer af udvalget været forelagt for fredningsplanudvalgene for Sorø og Præstø amter og for Maribo amt. Fredningsplanudvalgenes udtalelser er ligeledes optrykt som bilag til lovforslaget.

Udgifterne til de i lovforslaget omhandlede foranstaltninger vil i henhold til hovedlandvejsloven være at afholde af vejfonden.

Overslaget for projektering og sikring af denne motorvejsstrækning andrager, ekskl. merværdiafgift, 14 mill. kr. med prisniveau 1968. Der er i dette beløb ikke medregnet eventuelle udgifter til overtagelse af ejendomme som følge af byggelinjepålæg.

Udgifterne påregnes at fordele sig således:

Finansår: 1970-71.....	4 mill. kr.
- 1971-72.....	5 mill. kr.
- 1972-73.....	5 mill. kr.



Signatur:

Motorvejslinie der omfattes af lovforslaget

Motorvej under projektering eller anlæg

Planlagt fortsættelse af motorvej

Ekst. vigtige vejforbindelser

**Bilag 2.****Udskrift af Præstø amtsråds forhandlingsprotokol i mødet  
den 5. december 1969.****Sagens genstand:**

Ministeren for offentlige arbejder har med henblik på fremsættelse af lovforslag om fastlæggelse af linieføringen for en ny fast forbindelse over Storstrømmen anmodet amtsrådet om en udtalelse vedrørende rådets stilling til de i boudvalgets betænkning af 25. november 1969 indeholdte 4 hovedforslag.

**Amtsrådets beslutning:**

10 medlemmer udtalte sig for Farø-vestlinien.

2 medlemmer udtalte sig for Masnedø-linien, dog at de — dersom Vordingborg byråd måtte udtale sig for Orenæs-linien — måtte foretrække denne linie.

Formanden stemte ikke. 25 medlemmer var fraværende.

Fremsendes, idet udskriftens rigtighed bekræftes, til *Ministeriet for offentlige arbejder, Vejdirektoratet*, i besvarelse af ministeriets skrivelse af 6. november 1969, j. nr. 2-26-00-02-01.

*Præstø amtsråd, den 5. december 1969.*

**Wechselmann.**

## MARIBO AMTSRÅD

J. nr. 2060-2-1966.

Nykøbing F., den 6. december 1969.

## Bilag 3.

*Ministeriet for offentlige arbejder, Slotsholmsgade 10, 1216 København K.*

I skrivelse af 6. november 1969 (j. nr. 2-25-00-02-01) har ministeriet udbedt sig en udtalelse fra Maribo amtsråd vedrørende den af et nedsat udvalg vedrørende en ny fast forbindelse over Storstrømmen afgivet betænkning.

I den anledning skal man meddele, at sagen har været forelagt for amtsrådet i dets ekstraordinære møde den 6. december 1969.

Der var *ikke enighed* i amtsrådet.

*10 medlemmer* ville foretrække Masnedølinien, idet det fremhævedes, at denne er billigst i anlægsudgifter og at langt det største antal trafikanter må formodes at bruge denne linie, stort set uanset den fremtidige udvikling.

*4 medlemmer* foretrækker Farølinien, fordi denne for store betydelige østområder klart giver afstandsmæssige fordele på den betydeligste trafiklinie, mod København. Hvis der etableres motorvej øst om Nykøbing F. og denne sættes i forbindelse med Farølinien ved Ravnse, vil den betydelige trafik fra Sydfalster (Nykøbing F. og Ged-

ser) få afstandsmæssige fordele, som man ikke kan bortse fra. Hertil kommer, at Farølinien må antages at åbne for Østfalster, Møn og Østsjælland, hvilket er stærkt tiltrængt. For Farølinien taler yderligere det forhold, at hvis de store broer over Storstrømmen ikke placeres lige ved hinanden, men i en vis afstand, vil det skabe naturlige forbindelser mellem de to dele af det kommende storamt.

Der var *iovrigt* i amtsrådet *enighed* om at henlede ministerens opmærksomhed på, at den i betænkningen omhandlede strækning af sydmotorvejen incl. bro over Storstrømmen kun omfatter strækningen mellem de to fællespunkter Svennerup skov og Sundby Falster, men at hele sydmotorvejens strækning udover fællespunktet ved Sundby til den færdigbyggede motorvej ved Sakskøbing er meget aktuel for det nuværende Maribo amt og derfor bør medtages under det lovforslag, som forventes i den nærmeste fremtid at blive forelagt folketinget.

**Lundsteen.**

MØN KOMMUNE, NYKØBING F. KOMMUNE,  
PRÆSTØ KOMMUNE, STUBBEKØBING  
KOMMUNE

13. december 1969.

*Herr minister Ove Guldberg*

*Ministeriet for offentlige arbejder, Slotsholmsgade 10, 1216 København K.*

Som supplement til den af udvalget vedrørende en ny fast forbindelse over Storstrømmen i november 1969 afgivne betænkning skal byrådene i Møn, Nykøbing F., Præstø og Stubbekøbing kommuner, der alle har en betydelig interesse i denne forbindelses geografiske placering, herved tillade sig til ministerens orientering at fremsende et eksemplar af de den 8. august 1969 af nævnte kommuner til udvalget fremsendte bemærkninger til det dengang foreliggende betænkningssudkast.

Udover de i nævnte bemærkninger fremførte forhold, ønsker man gerne overfor ministeren at understrege, at valget af Farø-linien efter kommunernes formening fremover vil blive en afgørende stimulans for de i erhvervsmæssig henseende hårdt trængte områder på Falster, Møn og Sydsjælland, og derved medvirke til standsning af den befolkningsafvanding, disse landsdele nu igennem en årrække har været udsat for.

Trafikken til og fra Storstrømsamtets hovedby Nykøbing F., sommerhusområderne på Falsters østkyst, Møn og Sydsjælland samt til disse områders stærkt besøgte turistmål vejer meget tungt i det samlede trafikbillede, et forhold der utvivlsomt vil føre sig frem med forøget kraft i de kommende år. Ligeledes vil denne linieføring kunne tilgodese en kommende stigning i trafikken over Gedser.

En sådan østlig linieføring over Farø må således have udviklingsmæssige fortrin

fremfor de to andre i betænkningen foreslåede forbindelser: Orenæs-linien og Masnedø-linien, der tilsyneladende udelukkende tager sigte på den internationale trafik. Områderne omkring disse to linieføringer synes ikke erhvervsmæssigt at blive berørt af Farø-linien, idet både den nuværende Storstrømsbro og det eksisterende vejnet jo stadig vil bestå og have gode tilslutningsmuligheder til motorvejen.

Med hensyn til de af naturfredningsrådet fremførte betænkeligheder ved Farø-linien skal bemærkes, at disse ikke deles af kommunerne, der med sagkyndig medhjælp har undersøgt spørgsmålet og i dette øjemed ladet udføre en model af Farøbroen og dennes tilslutning og indpasning i landskabet på såvel Sjællands- som Falstersiden. Ud fra et landskabsæstetisk synspunkt må resultatet af disse undersøgelser være, at denne forbindelse vil være at foretrække fremfor de andre forslag. Naturfredningsrådet anfører i sin indstilling til Fredningsplanudvalget for Sorø og Præstø amter, „at rådets mangelfulde personelle ressourcer ikke gør det muligt at foretage det indgående studium, som ville være ønskeligt“.

Med disse bemærkninger skal man ærbødigt henstille, at ministeren tager dette med i sine overvejelser ved fremsættelse af lovforslag om fastlæggelse af linieføringen for den nye faste forbindelse over Storstrømmen.

**P. R. Hansen,**  
borgmester, Møn

**Ejnar Johansen,**  
borgmester, Præstø

**Reinh. Jørgensen,**  
borgmester, Nykøbing F.

**G. Hauschildt,**  
borgmester, Stubbekøbing

Bilag 4.

NÆSTVED KOMMUNE

J. nr. 2-26-00-02-01.

13. januar 1970.

Bilag 5.

*Ministeriet for offentlige arbejder, vejdirektoratet  
Havnegade 23, 1058 København K.*

Ved skrivelse af 25. november 1969 har vejdirektoratet under henvisning til direktoratets skrivelse af 6. november 1969 anmodet om byrådets udtalelse i anledning af den med nævnte skrivelse af 25. november 1969 fremsendte betænkning, der er afgivet af udvalget vedrørende en ny fast forbindelse over Storstrømmen m. v.

I forbindelse hermed udtaler byrådet følgende:

For Næstved kommune og det store vestlige oplands vedkommende må alene de kommende nye vejforbindelser til en frem-

tidig ny bro have interesse, direkte linier med deraf følgende korte afstande, vil være af den allerstørste betydning, byrådet må derfor tage alvorligt afstand fra den i betænkningen omtalte Farø østlinieføring som ved dennes eventuelle gennemførelse vil betyde en alvorlig forringelse af byen og egnens forbindelse med det sydlige Sjælland og Lolland Falster.

Byrådet lægger afgørende vægt på en snarlig gennemførelse af hovedlandevej A 22's fremføring sydvest om Næstved.

P. b. v.

**Svend Hansen.**

## VORDINGBORG KOMMUNE

Byrådet

5. december 1969.

Ministeriet for offentlige arbejder, Vejdirektoratet  
Havnegade 23, 1058 København K.

### Vedrørende linieføringen af sydmotorvejen ved Vordingborg.

Efter offentliggørelsen den 25. november d. å. af betænkningen vedrørende en ny fast forbindelse over Storstrømmen skal man herved meddele, at Vordingborg byråd kan anbefale gennemførelsen af den i betænkningen omtalte Orenæslinie vest om Vordingborg med tilslutningsanlæg til Vordingborg-Næstved landevejen mellem Neder Vindinge og Stuby.

Man har herved bl. a. taget følgende i betragtning:

1. Orenæslinien indebærer ikke som Masnedølinien væsentlige ulemper for skibsfarten til og fra Vordingborg sydhavn og de private havne på Masnedø tilhørende S.E.A.S., UNO-X og Sv. Bergsøes Fond.

2. Orenæslinien gennemskærer i modsætning til Masnedølinien ikke Vordingborgs byudviklingsområde med deraf følgende uforudseelige vanskeligheder ved senere anlæg af nødvendige vej- og ledningsanlæg.

3. Orenæslinien medfører ikke som Masnedølinien en væsentlig risiko for støjmæssige ulemper for eksisterende boligbebyggelse. Man har i øvrigt bemærket sig, at det ved en mindre flytning af Orenæslinien mod vest vil være muligt at imødegå støjmæssige ulemper for den eksisterende sommerhusbebyggelse ved Ore Strand.

4. Orenæsliniens tilslutningsanlæg ved Næstvedvejen ligger i rimelig afstand fra byens tyngdepunkt (ca. 4,5 km fra Slotstørvet) medens afstanden herfra til Farølinierne er 6,4 km til tilslutningen ved Vinters-

bølle, 6,6 km til tilslutningen ved Ørslev og ca. 8,5 km til en eventuel tilslutning ved Udby.

5. Forbindelsesvejen mellem Vordingborg og Orenæslinien, den nuværende Vordingborg-Næstved landevej, fører lige ind til byen og er således enkel og letfattet for fremmede i modsætning til forbindelserne fra såvel Masnedølinien som Farølinierne.

6. Forbindelsesvejen (Næstvedvej) mellem Vordingborg og Orenæslinien vil formentlig kunne benyttes uden væsentlige ændringer, medmindre motorvejen får midlertidigt endepunkt ved denne vej ved en eventuel forsinkelse af den nye Storstrømsbro. I så fald vil forbindelsesvejen dog ret let kunne udvides til en 4 sporet vej i fornødent omfang.

Derimod vil en midlertidig afslutning af Farø linierne øst for Ørslev utvivlsomt medføre, at der må anlægges en ny forbindelsesvej herfra til den nuværende hovedvej A 2 uden om Ørslev by, idet motorvejstrafikken næppe vil kunne passere gennem byen ad den nuværende landevej. En sådan omfartsvej ved Ørslev må dog også påregnes på længere sigt, dersom Vordingborgs tilslutning til Farølinierne permanent skal ske via et tilslutningsanlæg øst for Ørslev.

En midlertidig tilslutning af Masnedølinien til Næstvedvej vil senere skulle ændres af hensyn til den senere endelige tilslutning til den påregnede øst-vestgående omfartsvej nord om Vordingborg-Nyråd.

Bilag 6.



7. Masnedølinien vækker mindst modstand fra naturfredningsside, men er til gengæld også den mindst spændende i turistmæssig henseende, bl. a. fordi den på så godt som hele strækningen undgår at komme i nærheden af skov. Beliggenheden ret tæt ved den nuværende Storstrømsbro og Masnedøværket giver iøvrigt næppe det bedste indtryk af disse bygværker.

Orenæslinien er især blevet kritiseret for gennemskæringen af Orenæsskoven og Vesterkoven på Falster. En placering af motorvejen langs strandkanten ved Vaalse Vig vil formentlig kunne råde bod herpå og vil medføre en smuk beliggenhed af motorvejen mellem skov og hav.

Ved en lignende forskydning af Færolinien ved Sjællands sydkyst til vestgrænsen af St. Fredskov vil man også kunne undgå en gennemskæring af denne skov, men motorvejen vil da blive til væsentlig ulempe for det ved byplanvedtægt udlagte sommerhusområde i Bakkebølle umiddelbart vest for St. Fredskov.

8. Da man ikke ser, at forsvarsministeriet har udtalt sig om de tre broforslag ud fra militærstrategiske synspunkter, skal man anføre, at det også i så henseende måske kan være ønskeligt, om afstanden mellem den eksisterende og den nye bro bliver større end de påregnede 1,6 km ved Masnedølinien.

9. Selv om den nuværende Storstrømsbro er smal, er den dog fortsat brugelig for lokal trafik og for trafik, der ikke må benytte motorvejen. De i betænkningen anførte trafikprognoser viser imidlertid, at trafikbelastningen på den nuværende bro selv i år 2000 vil være mindre end nu, dersom der forinden etableres en ny Storstrømsbro.

Det må imidlertid anses for nationaløkonomisk fordelagtigt, om den nuværende Storstrømsbro fortsat udnyttes i forsvarligt omfang, bl. a. fordi tidspunktet for udbygning af motorvejen til 6-sporet vej derved udskydes længst muligt. Ifølge prognoserne bilag 14-30 er Orenæslinien den, der fremover giver den bedste trafikmæssige udnyttelse af den nuværende Storstrømsbro (og dog stadig med en mindre trafikbelastning end nu).

10. Den nuværende hovedvej A 2 udgør i dag den eneste faste forbindelse mellem Vordingborg og Masnedø, hvor der sker en vis industriel udvikling. Tilslutningsvejen „Rampen“ fra Orevej til hovedvejen er et vigtigt led i denne forbindelse, men vil af Masnedølinien blive klemt inde mellem motorvej og hovedvej, hvorved tilslutningen til Orevej forringes væsentligt.

11. Den af Vordingborg kommune i 1960 erhvervede ejendom „Møllegården“ ved Næstvedvej bliver fuldstændig sønderlemmet ved etablering af Masnedøliniens tilslutningsanlæg. Man har allerede solgt flere industrigrunde af Møllegårdens jorder under hensyntagen til de foreliggende motorvejsplaner, men blot små ændringer af linieføringen og anlægsbredden kan dog medføre indgreb i de solgte parceller og de hertil hørende vejanlæg.

12. Værst går Masnedølinien dog ud over Vordingborg sydhavn, hvis hidtidige og væsentligste tilsejling fra vest påregnes spærret af en fast lavbro over Masnedø Sund. Dette vil blokere havnen for besejling med skibe, hvis mastehøjde overstiger 26 m, idet sådanne skibe ikke kan passere den nuværende Storstrømsbro. Være er det dog formentlig, at skibene skal sejle en besværlig og tidkrævende omvej gennem en gravet og smal rende øst om Masnedø.

Vordingborg kommune har derfor tidligere fremsat krav om anlæg af en ny havn vest for Masnedø Sundbroen med en kajlængde på mindst 200 m og en vanddybde på 7,0 m, eller om en passende erstatning for forringelse af den nuværende havn, hvilke krav man herved skal gentage.

I øvrigt må det være en forudsætning for Masnedølinien, at sejlrenden øst om Masnedø udføres og vedligeholdes af staten med mindst 7,0 m vanddybde.

13. Hvad angår de besejlingsmæssige forhold i øvrigt, skal man pege på den mod sætning, der er mellem handelsministeriets udtalelse af 30. oktober 1969, som varmt går ind for Masnedølinien og imod de to andre broforslag, medens søfartsrådets udtalelse af 30. juni 1969 karakteriserer Masnedølinien som uacceptabel på grund af for lille afstand mellem de to broer (se betænk-

ningens bilag 5). Søfartsrådet kan derimod tiltræde både Farølinien og Orenæslinien, dog med større højde og gennemsejlingsåbning end forudsat i betænkningen.

Det bemærkes, at de to modstridende udtalelser på grund af deres sene fremkomst ikke har været drøftet i teknikerudvalget eller plenarudvalget inden betænkningens offentliggørelse.

14. Det er fra visse sider anført, at Farølinierne skulle indebære egnsudviklingsmæssige fordele for den østlige del af Sydsjælland og Falster og især for Møn. Hertil skal man anføre, at Præstø, Stege og Stubbekøbings handelsdistrikter tilsammen kun omfatter en befolkning på ca. 30.000 personer, medens Næstved, Vordingborg, og Lollands handelsdistrikter tilsammen omfatter ca. 150.000 personer eller ca. 5 gange så mange. Det synes ikke rimeligt at forøge de store befolknings- og vækstområders afstand til og ad motorvejen med indtil 8 km i et forsøg på ophjælpning af erhvervslivet i befolkningsmæssigt svagere dele af området — et forsøg som højst sandsynligt alene vil medføre en forøget sommerhusbebyggelse på Bogø og Sydmøn.

I denne forbindelse bemærkes, at Bogø — dersom Farølinien gennemføres — vil få kortere vej til Vordingborg end til Stege og Stubbekøbing, hvilket kan medføre, at sidstnævnte byer endog mister Bogø som handelsopland.

15. Endvidere skal man anføre, at Orenæslinien kun er 0,4 km længere end Masnedølinien, og at den kun ved to tilslutningsanlæg for en beskednen del af den samlede færdsel afviger indtil 2 km fra Masnedølinien, hvorfor det forekommer besynderligt, at de trafikøkonomiske merudgifter skulle blive af størrelsesordenen 60 mill. kr.

I denne forbindelse bemærkes, at den samlede beregnede merudgift ved anlæg og trafik for Orenæslinien kun udgør ca. 80 mill. kr., og ikke ca. 100 mill. kr. som anført i betænkningens sammenfatning (side 60).

Ud fra foranstående betragtninger finder Vordingborg byråd, at Orenæslinien — uanset den i forhold til de samlede udgifter beskedne merudgift — må antages at ville give den fordelagtigste linieføring såvel for Vordingborg som for landsdelen og landet i almindelighed. Man har forstået, at dette synspunkt deles af adskillige af de i teknikerudvalget involverede personer, og man håber, at dette også vil give sig udslag i det lovforslag, som forventes fremsat i indeværende folketingssamling.

Til slut skal man dog indtrængende henstille, at der gøres alt for i hvert fald at få fastlagt en linieføring snarest muligt, idet man nu har ventet på afgørelsen i snart 10 år, hvilket er til væsentlig ulempe for planlægningen af byens fremtidige udvikling.

P. b. v.

**Holger Jensen.**

## SAKSKØBING KOMMUNE

Byrådet

16. december 1969.

*Ministeriet for offentlige arbejder,  
vejdirektoratet.*

Sakskøbing byråd har i skrivelse af 6. november 1969 modtaget anmodning om overfor vejdirektoratet at give udtryk for Sakskøbing kommunes syn på linieføringen af en ny fast forbindelse over Storstrømmen.

Den i forbindelse hermed udarbejdede betænkning vedrørende ny fast forbindelse over Storstrømmen er under 26. november 1969 fremsendt til byrådets gennemsyn.

Sagen har herefter været behandlet i byrådets møde den 11. december 1969, hvor man vedtog følgende udtalelse:

Byplanudvalget og Fællesudvalget for kommunesammenlægning har indstillet til byrådet, at sagen besvares således:

1. Motorvejsføringen fra Rødby til Majbølle er fastlagt og for størstepartens vedkommende udført. Vejføringen igennem den resterende del af den kommende storkommune forventes ført øst om Storsko-

vens østlige del og øst om Soesmarke med broforbindelse til Nebølle Nakke.

2. Med hensyn til spørgsmålet om vejføringen på Falster, placeringen af den nye faste forbindelse over Storstrømmen, og den videre linieføring til motorvejsnettet på Sjælland, er fællesudvalget af den opfattelse, at de tekniske og økonomiske oplysninger må sammenholdes og danne grundlag for beslutningen.

3. Fra lokalt hold er der ikke særlige ønsker, idet man dog finder, at den østlige forbindelse Farø giver en længere kørevej, der må anses for at være uheldig, såfremt ikke væsentlige økonomiske og tekniske grunde taler herfor.

Byrådet har i sit møde den 11. december 1969 vedtaget at godkende ovenstående forslag til besvarelse.

P. b. v.

Carl Olsson.

/ Hans Bech

MARIBO KOMMUNE

Byrådet

12. december 1969.

Bilag 8.

*Ministeriet for offentlige arbejder, Vejdirektoratet,  
Havnegade 23, 1058 København K.*

Under henvisning til skrivelse af 6. november 1969 (j. nr. 2-26-00-02-01) med anmodning om en udtalelse i forbindelse med den fremsendte betænkning vedr. en ny fast forbindelse over Storstrømmen m. v., har byrådet i møde den 10. d. m. behandlet sagen og vedtaget at anbefale Masnedø-linieføringen.

Med venlig hilsen.

P. b. v.

**W. Larsen.**

*/ P. Kristiansen*

## NAKSKOV KØBSTADKOMMUNE

Bilag 9.

Byrådet

12. december 1969.

*Til Ministeriet for offentlige arbejder, Vejdirektoratet  
Havnegade 23, 1058 København K.*

I anledning af ministeriet for offentlige arbejder, vejdirektoratets skrivelse af 6. november 1969 — j. nr. 2-26-00-02-01 — og vedrørende en ny fast forbindelse over Storstrømmen og den i den anledning i november 1969 afgivne betænkning meddeles herved, at Nakskov byråd for sit vedkommende går ind for Masnedølinien. Såfremt der ikke er tilstrækkelig basis for gennemførelse af Masnedølinien, kan man gå ind for Orenæslinien.

Når Nakskov byråd går ind for Masnedølinien skal det ses på baggrund af, at denne linie giver de korteste afstande mellem København og Rødby samt ligeledes til Nakskov, Maribo, Sakskøbing og Nykøbing F., og endelig henviser man til, at alle andre linieføringer hver for sig vil være ca. 25 mill. kr. dyrere end Masnedølinien.

P. b. v.

P. H. Jensen.

/ Jørgen Jensen

FREDNINGSPLANUDVALGET  
FOR MARIBO AMT

Bilag 10.

10. marts 1969.

*Udvalget vedrørende en ny fast forbindelse over Storstrømmen m. v.,  
Teknikerudvalget, Vejdirektoratet, Havnegade 23, 1058 København K.*

Med skrivelse af 11. november 1968 har udvalget til brug for sine videre overvejelser anmodet fredningsplanudvalget om en udtalelse om 4 alternative linieføringer til en ny forbindelse over Storstrømmen.

I den anledning skal fredningsplanudvalget herved meddele følgende:

Sagen har været behandlet på fredningsplanudvalgets møder den 12. december 1968 og 28. februar 1969.

Sagen har herfra været forelagt Naturfredningsrådet samt Danmarks Naturfredningsforening til udtalelse. Kopi af de to instansers erklæringer vedlægges.

På det således foreliggende grundlag skal fredningsplanudvalget udtale, at man ud fra fredningsmæssige hensyn må anse den vestlige linieføring over Orenæs for absolut utilrådelig.

For så vidt angår linieføringen over Mas-

nedø, da har fredningsplanudvalget intet at indvende mod denne og vil derfor anbefale, at en kommende Storstrømsbro følger denne linieføring.

Hvad endelig angår linieføringen over Farø, da ønsker fredningsplanudvalget at anføre, at denne her på Falster skærer ind over den øst-vestgående tunneldal på Nordfalster; endvidere går denne linieføring hen over det flade land ved Skovby Nor, ligesom denne linieføring går gennem Farnæs Skov og Nr. Kirkeby Skov; som følge heraf må fredningsplanudvalget også fraråde denne linie ud fra fredningsmæssige hensyn.

Fredningsplanudvalget for Sorø og Præstø amter, Naturfredningsrådet, Danmarks Naturfredningsforening, Fredningsnævnet for Maribo amt samt Statens Naturfrednings- og Landskabskonsulent er herfra underrettet om foranstående.

**Lundsteen.**

(sign.)

## DANMARKS NATURFREDNINGSFORENING

Bilag 10 a.

17. januar 1969.

*Fredningsplanudvalget for Maribo amt.*

Danmarks Naturfredningsforening har d. d. tilskrevet fredningsplanudvalget for Sorø og Præstø amter således:

„I besvarelse af fredningsplanudvalgets skrivelse af 21.11.f.å. vedrørende de af Ingeniørfirmaet Christiani og Nielsen udarbejdede skitseprojekter til en ny fast forbindelse over Storstrømmen skal det meddeles, at Danmarks Naturfredningsforening finder, at linieføringen over Masnedø ubetinget er den mest fordelagtige set ud fra landskabelige kriterier.

Man finder intet at indvende mod den enkle brokonstruktion, der tegner sig som et bånd mod den eksisterende bros bukonstruktioner.

Linieføringen over Orenæs indebærer indgreb i værdifulde kyststrækninger. På Orenæs flækkes de 2 skove Orehoved skov og Vester skoven. På Sjællandssiden gennemskæres Rosenfelts jorder på en måde, der anses meget uheldig for hele det meget

værdifulde landskabsstrøg, der ender i Knudshoved odde.

Den østligste linieføring over Farø indebærer betydelige indgreb i kystområderne. I begge sider skærer tilslutningerne igennem kystskove, og vejbanerne føres hen over en flad ø for størstedelen på en dæmning. Vejlinien vil gøre sig meget stærkt gældende i hele kystområdet — et bæltandskab meget nuanceret og højt vurderet, der på en strækning af ca. 20 km således vil blive afbrudt på 3 steder af store vej- og broanlæg. I realiteten vil det sige, at hele dette område, der i højeste grad indeholder i sig selv hvilende rekreative værdier, vil blive meget væsentligt forringet.

Alle landskabelige forhold taget i betragtning finder Danmarks Naturfredningsforening således at måtte anbefale linieføringen over Masnedø.

Hvilket herved meddeles til orientering. Der henvises til udvalgets skrivelse af 17.12.f.å.

P. f. v.

e. b.

**Hans H. Sune Ebbesen.**

(sign.)

## NATURFREDNINGSRÅDET

København, den 14. januar 1969.

Bilag 10 b.

*Fredningsplanudvalget for Maribo amt.*

I anledning af udvalgets skrivelse af 17. dec, 1968 — j. nr. 78-2-1968 — fremsendes hoslagt genpart af naturfredningsrådets udtalelse af d. d. til fredningsplanudvalget

for Sorø og Præstø amter ang. de fire alternative forslag til linieføringer for en ny forbindelse over Storstrømmen.

P. r. v.

**T. W. Böcher.**

(sign.)



## NATURFREDNINGSRÅDET

Bilag 10 c.

14. januar 1969.

*Fredningsplanudvalget for Sorø og Præstø amter.*

Naturfredningsrådet har behandlet de med udvalgets skrivelse af 21. nov. 1968 fremsendte forslag til fire alternative linieføringer for en ny forbindelse over Storstrømmen og skal udtale følgende om de enkelte forslag:

*Linie over Orenæs.*

Det forhold, at forbindelsen over Strømmen bliver delt i 6 enheder (dæmning, højbro, lavbro, dæmning, lavbro og dæmning igen) er uheldigt for den visuelle forståelse af broens enkle sammenbindende funktion og vil — særlig på det stykke, hvor kun forbindelsens høje del er synlig — forhindre en klar forståelse af landskabets struktur.

Vejtilslutningen med Sjælland vil komme til at afskære det værdifulde kulturlandskab omkring Rosenfelt fra sin naturlige forbindelse mod vest, og vejtilslutningen mod Falster skærer gennem Orenæs på en sådan måde, at Orehoved skov må anses for ødelagt. Løvrigt synes vejene i dette forslag ikke at skabe større landskabelige problemer, end at de kan løses ved en omhyggelig detailplanlægning.

*Linie over Masnedø.*

Den nye forbindelse ligger i dette forslag på det sted, hvor afstanden er mindst, sådan at placeringen er umiddelbart forståelig. Til trods for at vejen først og fremmest skal tage fjerntrafik, er det en fordel, at den har en klar tilknytning til Vordingborg. (Man må dog forudsætte, at denne placering medfører, at Vordingborgs udvikling mod vest standses effektivt. Området kunne derimod udbygges til rekreation). Selve broen har et jævnt og smukt forløb, som kunne blive endnu bedre, hvis den del,

som ligger ved Kalverev og Kalvestrøm, kunne indgå i den samme tekniske løsning.

Tilslutningen med Sjælland vil kræve en meget omhyggelig detailplanlægning og et intensivt samarbejde med kommunens planlæggere. På Falster-siden synes der at være forudsætninger for en fin indføring mellem havnen og Lymose skov.

Vejenes videreførelse mod nord og syd synes ikke at blive vanskelig.

*Linie over Farø A.*

Forbindelsen bygger ligesom Orenæs-alternativet på en sammenføjning af dæmninger, lavbroer og højbroer, hvilket har samme negative landskabsvirkning som i det første forslag. I Farø-alternativet er opdelingen dog bedre motiveret, idet øen på en naturlig måde deler broen i to enheder.

Tilslutningen mod Falster kan blive landskabsarkitektonisk smuk, men kun under forudsætning af, at store dele af Farø skov ryddes. Mod Sjælland skærer tilslutningen gennem St. Fredskov, hvad der er særlig uheldigt, idet en rimelig udnyttelse af stedets særlige topografiske forudsætninger synes at indebære, at store dele af skoven sløjfes.

Hvad angår vejtilslutningerne, må man med stor uro konstatere, at de foreslåede strækninger vil få en meget stærk indflydelse på det eksisterende landskab. Særlig mod nord, hvor vejen løber gennem et meget indholdsrigt og sårbart landskab, synes det ikke at være muligt at tracere den nye vej uden urimeligt tab af landskabelige værdier.

*Linie over Farø B.*

Forskellen mellem forslagene Farø A. og B giver ikke anledning til særlig landskabs-

Bilag til f. t. l. vedr. en ny fast forbindelse over Storstrømmen m. v.

æstetisk vurdering på dette trin af planlægningen, men broens endelige udformning er selvsagt af stor landskabelig betydning.

Det må fremhæves, at naturfredningsrådets mangelfulde personelle ressourcer ikke gør det muligt at foretage det indgående studium, som ville være ønskeligt. Dette gælder i særlig grad vejenes placering i

landskabet, som ikke kan vurderes sikkert uden meget tidskrævende studier.

Efter denne landskabsarkitektoniske vurdering af de enkelte forslag vil rådet som sin mening udtale, at Masnedø-alternativet er at foretrække frem for de øvrige behandlede.

P. r. v.

**T. W. Böcher.**

(sign.)

FREDNINGSPLANUDVALGET FOR  
SORØ OG PRÆSTØ AMTER

Bilag 11.

5. december 1969.

*Udvalget vedrørende en ny fast forbindelse over Storstrømmen,  
Vejdirektoratet, Havnegade 23, 1058 København K.*

I skrivelse af 11. november 1968 har udvalget anmodet fredningsplanudvalget om en udtalelse i anledning af 4 alternative linjeføringer til en ny forbindelse over Storstrømmen.

Fredningsplanudvalget har om sagen indhentet erklæringer af 14. januar 1969 fra naturfredningsrådet og af 17. januar 1969 fra Danmarks naturfredningsforening, jfr. vedlagte fotokopier.

Udvalget har herefter drøftet sagen og ment helt at måtte tilslutte sig de betragtninger, som fremføres i de to nævnte erklæringer. Det tilføjes, at såvel Orenæs- som Farø linjen må antages at gøre betydelige skår i kommende fredningsplanlægning.

Efter modtagelsen af ovennævnte erklæringer har repræsentanter for Møn deltaget i fredningsplanudvalgets møde den 5. marts 1969 og herunder redegjort for, at landskabsæstetiske hensyn efter deres opfattelse ikke taler imod den placering af den nye

bro i Farø-linjen, som af egnsudviklingsmæssige årsager er overordentlig ønskelige for hele Møn-Bogø-området, og samtidig henstillet, at sagen påny blev rejst overfor naturfredningsrådet med forslag om, at der af arkitektfirmaet Møller & Wichmann, Århus, udføres en landskabsanalyse i forbindelse med de foreslåede linjeføringer, jfr. vedlagte fotokopier af Farø-komiteéns redegørelse og skrivelser af 16. juni og 27. juni 1969 fra henholdsvis Møn kommune og firmaet Møller & Wichmann.

Naturfredningsrådet, der herefter den 26. marts 1969 blev anmodet om en fornyet udtalelse, har i skrivelse af 3. december 1969 blandt andet meddelt, at det må henholde sig til den tidligere afgivne udtalelse, jfr. vedlagte fotokopi.

Fredningsplanudvalget kan for sit vedkommende fortsat henholde sig til det af naturfredningsrådet anførte.

**C. Wedel-Wedelsborg.**

## NATURFREDNINGSRÅDET

Bilag 11 a.

3. december 1969.

*Fredningsplanudvalget for Sorø og Præstø Amter,  
Amtskontoret, Slagelsevej 7, Sorø.*

Ved skrivelse af 26. marts 1969 (5403-79-67) har fredningsplanudvalget fremsendt en redegørelse fra repræsentanten for Møn i forbindelse med den af rådet den 14. januar 1969 afgivne udtalelse om placeringen af den nye Storstrømsbro.

De her fremsendte synspunkter vedr. fordelene ved at lægge den nye bro over Farø overbeviser kun vedrørende de fordele, som Mønboerne kan få af vejen. Selvom en landskabelig smuk vejføring af en motorvej er vigtig, er det ikke hermed givet, at den skal gennemskære land- og

kyststrækninger, der er meget følsomme for så store indgreb, som en motorvej med alle dens udfletninger, bro og dæmninger er, hvis ikke det er strengt nødvendigt.

Møn-synspunkterne giver ikke rådet anledning til at ændre sin tidligere udtalelse.

Det tilføjes at rådet naturligvis ikke kan have noget imod at der udarbejdes en analyse af forholdene af firmaet Møller og Wichmann, såfremt kommunen og vejmyndighederne finder dette fornødent og vil financiere denne undersøgelse.

P. r. v.

T. W. Böcher.