

udsættes ligesom den nævnte strækning af hovedlandevej A 15, nedlagt som hovedlandevej efter anlægget af motorvejsstrækningen Skødstrup-Tåstrup.

*III. Projektering af motorvej fra Farnæs skov på Falster til Saksøbing på Lolland, jfr. forslaget § 2, nr. 1 (bilag 3).*

Det i folketingsåret 1969-70 fremsatte forslag til „Lov om projektering af en ny fast forbindelse over Storstrømmen med tilsluttende motorvejsanlæg“ (F. T. 1969-70, tillæg A, sp. 2529-2532) forudsatte, at motorvejen på Falster skulle forløbe syd om Nørre Alslev til Sundby ved Guldborg, hvorfra motorvejen skulle fortsætte i den i fyrrerne bestemte linje for en ny bro over Guldborgsund og videre på Lolland over Majbølle til Saksøbing, hvor vejen skulle tilsluttes den nuværende motorvej mod Rødbyhavn.

Under behandlingen af lovforslaget i folketinget rejstes imidlertid spørgsmålet, om den foreslåede linje i rimelig grad tog hensyn til lokal- og landsdelstrafikken, hvilket resulterede i et ændringsforslag til lovforslaget (F. T. 1969-70, tillæg B, sp. 2481-82), hvorefter dette blev begrænset til kun at omfatte motorvejsstrækningen mod syd til Ravnø, hvor det var forudsat, at motorvejen skulle skære landevejen fra Stubbekøbing til Nørre Alslev. Det således ændrede lovforslag blev vedtaget i folketinget den 29. maj 1970, stadfæstet den 4. juni 1970 og er bekendtgjort som lov nr. 269 af 4. juni 1970.

Vejdirektoratet har herefter taget spørgsmålet om motorvejens linjeføring på Falster og Lolland, herunder placeringen af en ny fast forbindelse over Guldborgsund, op til fornyet undersøgelse. Resultatet af denne undersøgelse er indeholdt i en af vejdirektoratet udarbejdet rapport af august 1971.

Ved den nærmere undersøgelse af linjeføringsmuligheder mellem Ravnø og Saksøbing har det vist sig hensigtsmæssigt at forskyde det nordlige fællespunkt for de undersøgte forslag fra Ravnø mod nord til Farnæs Skov, det punkt på Falsters nordkyst hvor landingen af broen over Storstrømmen er forudsat placeret.

I undersøgelsen af linjeføringsmuligheder mellem de to fællespunkter er naturligt indgået en linje, der i princippet svarer til den, der var forudsat i forslaget til lov om projektering af en ny fast forbindelse over Storstrømmen med tilsluttende motorvejsanlæg. Denne linje er vist med rød punktering på bilag 3. Forslaget forudsætter passage af Guldborgsund ved Nebølle Nakke.

På bilag 3 er endvidere med fuldt optrukken rød linje vist et forslag, der passerer Guldborgsund ved

Hjælms Nakke og som ved dette lovforslag foreslås lagt til grund for den videre projektering.

Ud over disse linjer er der i rapporten omtalt yderligere 3 linjer.

Den sydligste af disse, som passerer Guldborgsund ved Klodskov Nakke, har ikke været gjort til genstand for anlægs- og trafikøkonomiske undersøgelser, idet det er besluttet af se bort fra denne linje, bl. a. under hensyn til de betydelige indgreb, som den ville medføre i rekreative områder på begge sider af sundet.

Endvidere har man ved det endelige valg af forslag til linjeføring ment at kunne se bort fra de i rapporten som II og III betegnede forslag.

Det førstnævnte forslag, som i realiteten er en variant af rapportens forslag I (projekteringslovforslag af 4. februar 1970), er i trafikøkonomisk henseende mindre gunstigt end dette. Rapportens forslag III, der passerer Guldborgsund ved Hjælms Nakke, er i såvel anlægs- som driftøkonomisk henseende væsentlig dyrere end samtlige andre undersøgte forslag.

Det endelige valg af linjeføring har herefter stået mellem den oprindelige linje over Nebølle Nakke (rød punkteret linje) og linjen over Hjælms Nakke (fuldt optrukken rød linje).

Af de foretagne anlægs- og trafikøkonomiske beregninger fremgår det, at en bro ved Hjælms Nakke vil blive ca. 13 mill. kr. dyrere end en bro ved Nebølle Nakke (henholdsvis 113 og 100 mill. kr.). Den tilsvarende forskel i de samlede anlægsudgifter for de to linjer er beregnet til ca. 10 mill. kr.

Trafik-, ulykkes- og vedligholdelsesomkostningerne for linjen over Hjælms Nakke forventes imidlertid at blive mindre end for linjen over Nebølle Nakke. For en 20-års periode er forskellen beregnet til ca. 9 mill. kr.

Linjen over Hjælms Nakke synes tillige ud fra en æstetisk og fredningsmæssig vurdering såvel som i henseende til støjmæssige og byplanmæssige ulemper at være at foretrække fremfor linjen over Nebølle Nakke.

For så vidt angår den fæste forbindelse over Guldborgsund er for en eventuel broløsning spørgsmålet om fri gennemsejlingshøjde og -bredde drøftet med handelsministeriets søfartsafdeling og med søfartsrådet, hvorefter det foreløbige projekt er baseret på en gennemsejlingshøjde på 27 m og en gennemsejlingsbredde på 85 m. Der har været enighed om, at valget af højden ikke var endeligt. En eventuel tunnelloøsning er også undersøgt, men da en sådan løsning vil blive mindst 40-60 pct. (40-60 mill. kr.) dyrere end en bro med 27 m gennemsejlingshøjde,