

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. 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 Masnedøbroen 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 modsetning, 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-