

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-