

*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 foretrakkes. 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-