

Bemærkninger til lovforslaget

I henhold til § 14, stk. 1, i lov om offentlige veje, jfr. lovbekendtgørelse nr. 585 af 20. november 1975, bestemmes det ved særlig lov, hvilke offentlige veje der skal være hovedlandeveje, og hvilke nye hovedlandeveje der skal anlægges.

Sydmotorvejens skæring af Guldborgsund, jfr. forslaget § 1

Ved lov nr. 321 af 10. juni 1976 bemyndigedes ministeren for offentlige arbejder til at lade anlægsstrækningen af Sydmotorvejen fra hovedlandevej 152, Næstved-Rønnede til Lolland, hvor vejen tilsluttes den nuværende motorvej ved Saksøbing. Hovedlandevejen forudsattes ført over Guldborgsund på en højbro.

Sydmotorvejen Rønnede-Saksøbing var oprindeligt ved anlægsloven forudsat udført som en bred, 2-sporet motorvej forberedt således, at den ville kunne indgå som den ene halvdel af en fuldt udbygget 4-sporet motorvej (38 m bred), såfremt der senere måtte blive behov for det.

I forbindelse med vedtagelsen af lov nr. 268 af 8. juni 1977 om visse hovedlandeveisstrækninger blev der af folketinget truffet beslutning om, at alle resterende motorvejsstrækninger i det lille H, herunder også Sydmotorvejen Rønnede-Saksøbing, fra starten skulle udbygges som 4-sporede motorveje med et tværprofil på 26 m.

Ved tiltrædelse af aktstykke nr. 348 af 14. maj 1980 om anvendelse af midler til bygning af Farøbroerne stillede finansudvalget imidlertid som forudsætning, at der blev fundet kompenserende besparelser på det samlede budget for motorveje, sideveje, rasteplasser m.v. på Sydsjælland og Lolland-Falster, da totaludgiften til broernes bygning var blevet højere end oprindeligt forudsat. Disse besparelser blev bl.a. taget på højbroen over Guldborgsund og dæmningerne til broen, idet Sydmotorvejen på strækningen Ønslev-Saksøbing ændredes til i første omgang at udføres som motorvej i 2 spor og herunder med 2-sporet højbro over Guldborgsund. Selve vejstrækningen forberedes dog for motorvej i 4 spor.

Motortrafikvejen på denne strækning udføres med et tværprofil bestående af 8 m kørebane og 2 yderrabatter á 3,5 m, i alt 15 m.

For at sikre tilstrækkelig trafikkapacitet på højbroen over Guldborgsund, inklusive de tilstødende dæmningsstrækninger, vil kørebanen her blive udført med en bredde på i alt 11,0 m, mens broens samlede nyttebredde bliver 13,0 m.

For så vidt angår skæringen af Guldborgsund har Nykøbing F. byråd under hensyn til udviklingen i besejlingen af byens havn fremsat ønske om, at den ved anlægsloven forudsatte frie gennemsejlingshøjde på 24,5 m for en ny højbro forøges til 30,5 m.

Industriministeriet har tilsluttet sig byrådets ønske, idet ministeriet særligt har lagt vægt på det forhold, at en meget betragtelig del af godsmængden i 1982, der er transporteret via Nykøbing F. Havn, er foretaget med skibe, hvis mastehøjde ligger i intervallet 23–30 m. Industriministeriet har fremhævet, at såfremt den tidligere fastsatte gennemsejlingshøjde fastholdes, ville dette nødvendiggøre, at den omtalte godsmængde skulle transporteres med et antal mindre skibe med mastehøjde mindre end 23,5 m, hvilket igen ville medføre væsentligt forøgede transportomkostninger.

Industriministeriet finder, at forøgede transportomkostninger, som især ville hidrøre fra søtransport af sukker og kunstgødning, ville bringe erhvervslivet på Falster og Østlolland i en vanskeligere situation, end tilfældet ville være for andre tilsvarende områder i ind- og udland.

Industriministeriet har yderligere peget på, at den forventede skibstype i fremtiden vil betyde en større mastehøjde på de skibe, som på grund af deres dybgang kan besejle Nykøbing F. Havn.

Industriministeriet fremhæver endelig, at udviklingen af besejlingen af Nykøbing F. Havn i perioden 1974 til i dag viser tendens til en større gennemsnitsstønhøjde pr. skib og til en større gennemsnitsomsætning pr. skib, samt at selv ved en gennemsejlingshøjde på 30,5 m vil en del skibe blive udelukket fra sejlsads på Nykøbing F. Havn.