

## Bemærkninger til forslaget

Det radikale venstres folketingsgruppe mener, at der nu må skabes klarhed over, hvorledes trafikken de næste 15–20 år skal foregå mellem Fyn og Sjælland.

Som anført i bemærkningerne til forslag til lov om ophævelse af lov om anlæg af en bro over Store Bælt er det forslagsstillernes opfattelse, at der hverken er trafikale eller økonomiske argumenter, der taler for broanlægget.

Derimod er det muligt for en langt mindre investering at opnå en betydelig effektivisering og modernisering af færgefarten på Store Bælt.

### To muligheder

I et notat til jernbanerådet og i et notat til folketingets udvalg om offentlige arbejder har DSB redegjort for to alternative planer for effektivisering og modernisering af færgefarten mellem Fyn og Sjælland – belyst ud fra de langsigtede behov for færger og havne med tilhørende landanlæg.

### 1. Adskilte overfarter som nu

I 1980 og 1981 er indsat 3 brede færger på Korsør–Nyborg-overfarten, som bestrider langt størstedelen af passager- og godstrafik med jernbane. Disse 3 brede færger har erstattet en række ældre færger af smal type, men har samtidig nødvendiggjort bygning af et bredt færgeleje i Korsør og

Nyborg.

Yderligere bygning af et bredt færgeleje i hver af havnene har i en midlertidig længere fase været udskudt for at afvente en beslutning om den faste forbindelse. Konsekvenserne kan blive lejenedbrud, hvorfor etablering af nye brede færgelejer er påkrævet.

DSB har vurderet anlægsudgifterne ved to færgelejer med sporarbejder til i alt 550 mill. kr. (januar 1982-priser).

Med disse anlæg vil driften på jernbaneoverfarten være sikret i en meget lang årrække med de nu udarbejdede prognoser for banetrafikken.

På biloverfarten Halsskov–Knudshoved ligger der rationaliseringsfordele og fleksibilitet i at overgå til færger af ny bred type. Der skal i løbet af de næste 30 år reinvesteres i 4 nye brede færger, som tilsammen har større kapacitet end de nuværende 5 smalle. Disse 4 nye brede færger vil have tilstrækkelig kapacitet til at klare biltrafikken både under lav- og højvækst i trafikken.

Den nye brede færgetype på Halsskov–Knudshoved (= kombifærger), som stort set er identisk med den på Korsør–Nyborg, vil kræve anlæg af et nyt bredt færgeleje i Halsskov og Knudshoved.

Investeringsbehovet i adskilte overfarter på Store Bælt har DSB opgjort til følgende (januar 1982-mill. kr.):

	Indtil 1990	1990–2000	2000–2010
Jernbanelejer .....	550		
Bilfærgelejer .....	340	310	
Kombifærger .....	325	650	325
I alt .....	1.215	960	325

For perioden frem til år 2010 giver dette samlet investeringer på ca. 2,5 mill. kr. Ved en forudsætning om trafikalt højvækst skønner DSB, at der i jernbaneoverfarten må investeres yderligere 0,6 mia kr. i 1990–2010 eller i alt 3,1 mia kr. Derimod er biloverfarten tilstrækkelig frem til år 2010.

### 2. Sammenlagt overfart

Den anden udbygningsstrategi er at sammenlægge bil- og baneoverfarten til en fælles overfart imellem Halsskov og Knudshoved.

Første etape består i at flytte jernbaneoverfarten på Fynssiden ud til Knudshoved og at anlægge et