

bredt jernbaneløje i færgehavnen. Dette brede jernbaneløje skal være forberedt for den senere vejtilslutning. De samlede anlægsomkostninger er i alt vurderet til ca. 600 mill. kr.

Anden etape består i at anskaffe en ny kombifærge af bred type til biloverfarten med tilhørende bredt bilfærgeleje i Halsskov og Knudshoved med forberedelse for senere sportilslutning. De samlede investeringer er vurderet til i alt 650–700 mill. kr.

Tredje etape er sportilslutning til lejet i Halsskov og til det nuværende jernbanenet vest for Svenstrup. Endvidere en ombygning af de tre brede færger fra den nuværende jernbaneoverfart til at være kombifærger, hvilket de er forberedte for. Omkostningerne skønnes i denne etape at andrage

ca. 600 mill. kr.

Sammenlægningen af de to overfarter finder som sagt først endeligt sted i tredje etape, ligesom sårbarhedsproblemet på jernbaneløjerne ligeledes først løses her.

Den videre udbygning af den sammenlagte overfart ud over de første tre etaper består i at reinvestere de sidste smalle bilfærger med brede kombifærger. Dette kræver etablering af et bredt kombiløje i såvel Halsskov som Knudshoved samt et bredt biløje i Halsskov. De samlede investeringer hertil er vurderet til omkring 1,6 mia kr.

De samlede investeringer til etablering af sammenlagt overfart skønnes at andrage (januar 1982-mill. kr.):

	Indtil år 1995	1995–2010
Færgelejer	1.030	755
Ombygning og nye færger	535	975
I alt	1.565	1.730

Investeringer i landanlæg og færge, herunder sporanlæg til og fra de to færgehavne med forbindelse til det nuværende jernbanenet, er beregnet til i alt 3,3 mia kr. frem til år 2010.

Herudover er der skønnet årlige driftsbesparelser på mellem 150 og 190 mill. kr. i forhold til udbygning af adskilte overfarter, hovedsagelig som følge af mindre energiforbrug.

Alt i alt er merinvesteringen i en sammenlagt overfart kontra adskilte overfarter opgjort til mellem 0,2 og 0,8 mia kr. Investeringsprofilen for den sammenlagte overfart falder på et tidligere tidspunkt end investeringerne i det traditionelle færagesystem.

En samlet bedømmelse falder imidlertid klart ud til fordel for en sammenlægning af bil- og jernbaneoverfarten, fordi:

1. Der opnås en rationaliseringsfordel med årlige driftsbesparelser på 150–190 mill. kr.
2. Der opnås allerede ved gennemførelse af planens 1. etape en regularitetsreserve som følge af, at sejlængden reduceres med 25 pct.
3. Der opnås stor fleksibilitet og bedre udnyttelse af færgemateriellet.
4. Der er betydelige miljømæssige fordele forbundet med udflytning fra bycenter i Nyborg og Korsør.