

Beslutningsforslag nr. B 77. Fremsat den 17. februar 1983 af Bilgrav-Nielsen (RV), Dræbye (RV), Ole Vig Jensen (RV), Larsen-Ledet (RV), Aase Olesen (RV) og Niels Helveg Petersen (RV)

Forslag til folketingsbeslutning

om iværksættelse af 1. etape af sammenlægning af bil- og baneoverfarten på Store Bælt

Folketinget opfordrer regeringen til snarest at iværksætte 1. etape af en sammenlægning af bil- og jernbaneoverfarten på Store Bælt i Knudshoved-Halsskov-linjen.

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 folketingsudvalget 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

bredt jernbaneleje i færgehavnen. Dette brede jernbaneleje 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 Halskov 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 jernbanelejerne 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 kombileje i såvel Halsskov som Knudshoved samt et bredt billeje 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.

Udbygningsplan for sammenlagt færgefart i Halsskov-Knudshoved-linjen

Start år	Udbygning	Ibrugtages
1983	Jernbane til Knudshoved med færgeleje	1988
1986	Bredt billeje i Halsskov og Knudshoved samt en kombifærge	1990
1987	Jernbane til Halsskov samt anlæg af et kombileje og ombygning af 3 færger	1992
1990-1995	Anden fase af sammenlagt overfart, 3 kombifærger, 2 kombilejer og 1 billeje	1995-2000

Udbygningsplanen kan varieres og tilpasses den trafikale udvikling og de økonomiske muligheder.

