

giften til en sådan færge anslås til ca. 15 mill. kr.

De samlede udgifter ved gennemførelsen af det foreliggende forslag vil, inclusive anskaffelse af en ny færge, men exclusive arealerhvervelser og exclusive forlægning og anlæg af veje med tilhørende broer, andrage ca. 50 mill. kr.

Nærværende forslag berører ikke den i det foregående nævnte, første gang for finansåret 1950—51 givne bevilling til forbedring af forholdene ved den nuværende overfart over Store-Bælt.

Med det foranævnte foreløbige beredskab på en færgerute Halsskov—Knutshoved, nemlig m/f „Broen“, m/f „Freia“ og en ny større automobilfærge, kan der tilrettelægges en sejlplan for den aktuelle tid af døgnet (fra kl. 6 morgen til midnat) med ca. 20 dobbeltture (foruden eventuelt en natur særlig beregnet for lastbiler). Med denne sejlplan vil der kunne overføres ca. 1 200 biler pr. dag i hver retning.

Dette tal udtrykker maksimumkapaciteten, som naturligvis ikke opnås, idet samtlige bilture ikke kan forventes fuldt udnyttet, men ved bedømmelsen af Store-Bæltsoverfartens samlede kapacitet må hertil på den anden side lægges det betydelige antal motorkøretøjer, der kan overføres mellem Korsør og Nyborg dels på m/f „Heimdal“, dels på jernbanefærgerne.

Eftersom trafikken nødvendiggør det, kan kapaciteten forøges ved indsættelse af nye færges på Halsskov—Knutshoved-ruten. Man har således opstillet en sejlplan med 6 færges af ovennævnte nye type, der i den aktuelle tid af døgnet giver 42 dobbeltture med afgang fra hver side ca. hver halve time, svarende til en kapacitet af over 4 000 bilpladser i hver retning pr. dag, der som nævnt forøges med kapaciteten på overfarten Korsør—Nyborg og med nature efter behov på automobilruten.

Den nye overfarts udbygning på det foran skitserede grundlag i takt med det stigende behov skulle altså, selvom man regner med en fortsat stærk stigning af motortrafikken, kunne tilpasses udviklingen og skabe rimelige afviklingsvilkår fremover i en årrække, i hvert fald indtil problemet om en fast forbindelse måtte være endelig løst.

De nuværende tilkørselsforhold til færgelejerne i Korsør og Nyborg må betegnes som utilfredsstillende. Dette gælder ikke alene til- og frakørslen på jernbaneområdet, som ved projektets gennemførelse vil bortfalde for det overvejende antal motorkøretøjer, men også byernes gadenet er mindre vel egnet for biltrafikken til færgelejerne. Da tilkørslen til færgefarten sker inden for forholdsvis begrænsede tidsrum før færgernes afgang, og bilerne fra en bilfærge ilandsættes i løbet af få minutter, ville det

allerede med den nuværende trafik være ønskeligt at udlægge hovedvej I indenfor en vis afstand fra færgestederne som 4-sporet, således at den koncentrerede samtidige til- og frakørsel kunne afvikles på forsvarlig måde.

Det synes derfor nødvendigt at forlægge den stigende vejtrafik til færgelejerne i Revkrogen og på Knudshoved uden om Korsør og Nyborg. På sjællandsiden foreslås hovedvej I forlagt nord om Korsør Nor, hvad der i øvrigt allerede har været overvejet, hvis der skulle bygges et 4. færgeleje i Korsør. På fynssiden foreslås hovedvejen forlagt nord om Nyborg by.

Disse vejlinier må fastlægges under hensyntagen til, at vejene i videst muligt omfang vil kunne indgå i adgangsvejene til en Store-Bæltbro, såfremt en sådan bygges med de udgangspunkter på sjællands-henholdsvis fynssiden, som efter de hidtil foretagne undersøgelser skønnes mest sandsynlige.

Som allerede nævnt bør hovedadgangsvejene udbygges som 4-sporede (2 kørebaner adskilt med en midterrabat). Da kun motortrafik vil have væsentlig interesse i disse vejanlæg, og da det må anses som sandsynligt, at der i hvert fald, når en Store-Bæltbro eventuelt anlægges, må bygges motorveje over Sjælland og Fyn, bør de omtalte forlægninger af hovedvej I nu anlægges som motorvejsstrækninger, d. v. s. være forbeholdt kørsel med motorkøretøjer og skære de krydsende veje ude af niveau, idet en senere ombygning af en ordnede landevejsstrækning til motorvej ville medføre uforholdsmæssige bekostninger.

Cykeltrafikken vil stadig i meget væsentligt omfang kunne afvikles over jernbanefærgerne eller fra automobilfærgelejerne i Korsør og Nyborg havne, men i øvrigt vil cykeltrafik til de nye færgehavne uden trafikale vanskeligheder kunne ledes gennem de to byer. Den mindre omvej, der bliver tale om på sjællandsiden for denne del af cykeltrafikken (på fynssiden bliver praktisk taget ingen forskel), skønnes ikke at stå i rimeligt forhold til de betydelige merudgifter og forøgede arealerhvervelser, som anlæg af cykelstier langs motorvejen ville medføre.

Anlægsudgifterne til motorvejsanlæggene med tilslutningsanlæg og parkeringspladser anslås skønsmæssigt at udgøre 18 mill. kr. på sjællandsiden og 15 mill. kr. på fynssiden.

Ved forhandling med de interesserede vejbestyrelser, d. v. s. Sorø og Svendborg amtsråd samt Korsør og Nyborg byråd, har man opnået disses principielle tilslutning til forlægningerne af hovedvej I nord om byerne som motorveje.

De pågældende kommunale råd har imidlertid fremhævet, at de foreslåede foranstaltninger er af