

[Ministeren for offentlige arbejder.]

af spørgsmålet er meget omfattende, således at der under alle forhold må regnes med adskillig tid, inden der fra kommissionen kan foreligge endeligt resultat og eventuel indstilling om dette spørgsmål. Selvom denne indstilling måtte komme til at gå ud på, at kommissionen stiller forslag om anlæggelse af en Store-Bæltsbro, vil der dog nødvendigvis gå en årrække, vel mindst 15—20 år, inden broen kan afløse færgeoverfarten.

Denne kendsgerning nødvendiggør imidlertid udbygning af færgeoverfarten i mellemtiden, ganske særligt under hensyn til den udvikling, der må regnes med i henseende til overførsel af motorkrøtøjer. Nogle enkelte tal vil vise væksten af denne trafik i de seneste år. Der overførtes følgende antal automobiler i de finansår, jeg nu nævner:

1950—51 ca. 253 000,
1951—52 ca. 301 000,
1952—53 ca. 349 000,

og i 1953—54 må der regnes med en samlet overførsel på ca. 425 000 automobiler, det vil sige en stigning på ca. 70 pct. i løbet af tre år.

Ved bedømmelsen af denne stærke vækst bør det have i erindring, at indkøbet af nye automobiler vel er lettet væsentligt i den senere tid, men at der dog endnu ikke er frit indkøb, og at der utvivlsomt gennem restriktionsårene er opsamlet et behov for og mange ønsker om køb, således at der gennem en lettere adgang til køb fremover må regnes med en meget betydelig forøgelse af automobiltrafikken over Store-Bælt. Anstillede prognoser viser, at der regnes med en sådan stærk forøgelse, idet der f. eks. for 1960 er anslået en overførsel på mellem 800 000 og 900 000 automobiler, medens tallet i 1980 efter prognosen vil nå op på ca. 2 millioner. Det ligger i sagens natur, at en prognose om en udvikling 30 år frem i tiden dog må være meget usikker.

Overførslen af jernbanevogne er også steget, omend langt fra i samme omfang. Der overførtes følgende antal jernbanevognaksler:

1950—51 ca. 830 000
1951—52 ca. 890 000
1952—53 ca. 895 000 og i
1953—54 antagelig ca. 900 000.

Standsningen i forøgelsen de sidste to år må ses på baggrund af den alvorlige nedgang i godsbefordringen, der har ramt danske statsbaner som iøvrigt næsten alle vest-europæiske jernbaner. Selvom der foretages nødvendig udbygning af de såkaldte aflastningsruter, vil udbygning af nye færgehavne være absolut påkrævet alligevel.

Ud fra denne opfattelse af, at en alvorlig udbygning af Store-Bæltsoverfartens kapacitet er nødvendig, må det stå klart, at den bør tilrettelægges således, at der ikke alene skabes en kortvarig lettelse af overførselsforholdene, men at overfartskapaciteten får mulighed for at holde trit med udviklingen i en årrække fremover, i hvert fald i de første 15—20 år. Ud fra denne erkendelse måtte man opgive tanken om ganske enkelt at bygge videre på de bestående forhold alene med færgeførøelse og fortsat sejlads på de to havne i Korsør og Nyborg. Det ville vel ikke være udelukket udover de bestående færger at indsætte f. eks. een ny automobilfærge mere i ruten på denne overfart, men efter de søfartskyndiges opfattelse ligger den nuværende sejlads allerede så nær det maksimalt mulige og trafikalt forsvarlige, at man ikke yderligere tør forøge færgesejladsen væsentligt på de to havne. Det må derved også erindres, at færgesejladsen er afhængig af toggangen på begge sider og derfor påvirkes mærkbart af uregelmæssigheder i denne toggang, som aldrig helt kan undgås, og at omvendt forsinkelser på selve overfarten videreføres på tilsluttende tog, ofte til omfattende skader for toggangen. Endvidere må det erindres, at kørselsforholdene og parkeringsmulighederne indenfor områderne til de nuværende færgelejer er meget utilfredsstillende.

Dette er grundlaget for valget af de to nye udgangspunkter Halsskov og Knudshoved. Til fordel for disse tjener også den 6 km kortere sejlafstand, der betyder en tidsgevinst pr. enkelttur på ca. 15 minutter.

Der kan ved de to nye færgehavne gennem anlæg af nye hovedveje skabes ideelle til- og frakørselsforhold og tilfredsstillende parkeringsforhold. Der kan gennem den kortere sejltid opnås en stærkere udnyttelse af færgerne på denne overfart end på Korsør—Nyborg. Der kan endelig i de nye havne skaffes muligheder for tilstrækkeligt anløb