

F. t. l. om etablering af jernbane- og automobilfærgefarten over Femer Bælt m. v.

årrække som følge af, at den langt kortere overfart mellem Rødbyhavn og Puttgården er ensbetydende med, at de 3 forhåndenværende færger, 2 tyske og 1 dansk, får fordoblet deres overførselskapacitet. Færgerne vil herefter pr. døgn kunne sejle dobbelt så mange ture som nu og i realiteten erstatte 6 færger på den nuværende overfart. En udbygning af den nuværende overfart til en sådan kapacitet ville fra dansk side betyde investering ikke alene som nævnt til 4. færge, men også til 6. færge.

- 3) Det vil under alle omstændigheder være nødvendigt i den nærmeste fremtid at tilvejebringe en ny jernbanebro over Guldborgsund med en ændret indføring af Lollandsbanen og Nystedbanen til Nykøbing F., idet den eksisterende bro ikke er tidssvarende og dens levetid i øvrigt yderst begrænset.

For så vidt angår de under fornævnte pkt. A-H nævnte anlæg vil den merinvestering, der herefter er nødvendig for at afvikle trafikken via Rødby-Fehmarn i stedet for Gedser-Grossenbrode, reelt kun udgøre ca.  $70 \div 25$  a  $30$  (havneanlæg og 3. leje i Gedser samt ombygning af stationens spor-anlæg)  $\div$  ca.  $30$  (ny 4. færge)  $\div$  ca.  $5$  (ny jernbanebro over Guldborgsund) = ca.  $5$  a  $10$  mill. kr. Heroverfor står en fremtidig besparelse til ny 6. færge på ca.  $30$  mill. kr.

Med denne investering vil man opnå betydelige trafikale fordele for såvel jernbane- som automobiltrafikken via Østersøen mellem Skandinavien og Vesttyskland, idet der ved Fugleflugtsliniens etablering — som følge af dennes langt kortere sejl-distance i forhold til Gedser-Grossenbroderuten,  $19$  km mod  $69$  km — foruden hyppigere overfartsmuligheder opnås en tidsgevinst på indtil  $1$  time og  $40$  min.

En sådan besparelse i rejsetid vil utvivlsomt bidrage til at forøge samfærdslen mellem på den ene side Vesteuropa og på den anden side det østlige Danmark samt store dele af Norge og Sverige, hvilket set på baggrund af den senere tids udvikling tillige og ikke mindst vil have betydning for godstrafikken i den nævnte relation.

Endvidere kan peges på rutens betydning for Storebælts-overfarten, for hvilken den vil medføre en ikke uvæsentlig aflastning med deraf følgende muligheder for en forbedring af den indenlandske trafik.

Med hensyn til de anlægsmæssige bestemmelser m. v. for de under pkt. A-H nævnte anlæg vil de i bemærkningerne til forslaget til lov nr. 6 af 3. januar 1941 anførte forhold med tilpasning til de ændringer og forbedringer i teknisk henseende,

der i den forløbne tid måtte have fundet sted, fremdeles være gældende. For så vidt angår jernbanebroen over Guldborgsund (pkt. B) skal dog gøres opmærksom på, at den i bemærkningerne til fornævnte lovforslag forudsatte gennemsejlingsåbning på  $25$  m ved en fornylig stedfundet besigtigelsesforretning af pågældende besigtigelses- og ekspropriationskommission er nedsat til  $20$  m, idet der herom forinden var tilvejebragt enighed mellem statsbanerne og handelsministeriet, fiskeriministeriet, forsvarsministeriet og vandbygningsdirektoratet.

Hvad angår forholdene i forbindelse med det under pkt. G. anførte anlæg, er ministeren for offentlige arbejder indstillet på — såfremt forholdene efter ministerens skøn måtte tale herfor — efter forhandling med Rødby kommune og administrationsudvalget for Rødby havn at lade statsbanerne overtage denne havn, hvorved bemærkes, at havnen i alle tilfælde i et vist omfang skal ombygges og indgå i færgehavnen.

### III.

Ved lov nr. 222 af 11. juni 1954 blev der truffet bestemmelse om, at motorvejsanlægget fra Rødbyhavn til Storstrømsbroen skulle begrænses til en strækning fra motorvejens skæring med hovedvej A 7 vest for Maribo til et punkt ca.  $1$  km vest for Majbølle, dog at strækningen fra Rødbyhavn til Maribo kunne bringes til udførelse, såfremt dette måtte skønnes påkrævet af hensyn til en trafikforbindelse over Rødbyhavn til Tyskland.

Der henvises i det hele til bemærkningerne til forslaget til loven af 11. juni 1954. Der er i motorvejsanlæggene på Lolland investeret ca.  $20$  mill. kr., der er dækket fuldt ud af den i henhold til lov nr. 191 af 17. april 1941 indførte  $1$  øres benzinafgift.

Gennemførelsen af de resterende arbejder på ovennævnte motorvejsanlæg på Lolland på hele strækningen fra Rødbyhavn til Majbølle (med én kørebane) skønnes med det nuværende prisniveau og efter de indhøstede erfaringer, bl. a. fra motorvejsanlæggene ved Storebælt, at ville andrage ca.  $25,5$  mill. kr. fordelt på følgende poster:

A. Rødbyhavn-Maribo (inkl.)..	ca. 6,7 mill. kr.
B. Maribo (ekskl.)-Sakskøbing (inkl.).....	- 8,2 — -
C. Sakskøbing (ekskl.)-Maj-bølle	- 10,6 — -

I alt... ca. 25,5 mill. kr.

Som omtalt foran skal disse udgifter i henhold til § 13 i det til behandling værende forslag til lov