

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Storebæltsoverfarterne Korsør–Nyborg og Halskov–Knudshoved står i dagens situation overfor to fundamentale problemer af henholdsvis anlægs- og materielmæssig art.

Siden vedtagelsen i 1973 af loven om anlæg af en bro over Storebælt, folketingets vedståelse af loven i 1976 og endelig broforberedelsernes indstilling og afrunding i 1978 – under i øvrigt uændret opretholdelse af lovgrundlaget – har DSBs dispositioner på de to overfarter måttet basere sig på, at broen ville blive etableret inden for en kortere årrække.

Jernbaneoverfarten er afgørende baseret på tre brede*) jernbanefærgers betjening på kun ét bredt leje i henholdsvis Korsør og Nyborg, hvilket selv sagt har bragt denne overfart i en særdeles sårbar tilstand over for nedbrud på de faste anlæg. Denne sårbarhed vil med etablering af det foreslåede anlæg blive væsentligt reduceret på Fynssiden, mens overfarten vil være lige så sårbar over for lejenedbrud i Korsør.

Såfremt det som udgang på folketingets øst-vest trafikdebat i 1983 var blevet besluttet at genoptage og videreføre den faste Storebæltsforbindelses tilvejebringelse fra det stade, den befandt sig på ved udskydelsen i 1978 – og med den da påregnede tidshorizont – forventede DSB efter omstændighederne at kunne opretholde de to færgeoverfarter indtil den faste forbindelses ibrugtagning, alt uden krav om større nyinvesteringer omend med et dalende serviceniveau og et fortsat risikomoment knyttet til driftssikkerheden på jernbaneoverfarten på grund af afhængigheden af kun et enkelt bredt færgeleje på hver side af Storebælt.

Med folketingets tilslutning den 3. marts 1983 til regeringens forslag om at udsætte den egentlige beslutning omkring fast Storebæltsforbindelse eller fortsat færgedrift til foråret 1985 med henblik på yderligere undersøgelser af en fast forbindelses udformning og konsekvenser m.v. kan færgeover-

farterne i realiteten ikke påregnes afløst af en fast forbindelse før tidligst omkring 1991–92.

Folketinget har den 10. maj 1983 vedtaget forslag til folketingsbeslutning »om iværksættelse af 1. etape af sammenlægning af bil- og baneoverfarten på Store Bælt« (B77), og i overensstemmelse hermed er nærværende forslag til lov om jernbaneoverfartens udbygning udarbejdet, jfr. betænkning afgivet af folketingets udvalg om offentlige arbejder den 28. april 1983.

DSB har forud for folketingets forhandlinger den 3. marts 1983 om de fremtidige trafikforbindelser mellem Øst- og Vestdanmark præliminært undersøgt og vurderet en række udbygningsmuligheder knyttet til følgende overfartsstrukturer på det længere sigt:

- a) Fortsat adskilte overfarter – som hidtil med jernbanetrafikken overført mellem Korsør og Nyborg og biltrafikken overført mellem Halskov og Knudshoved,
- b) Fortsat adskilte overfarter med jernbanetrafikken overført mellem Korsør og Knudshoved og biltrafikken som hidtil – overført mellem Halskov og Knudshoved,
- c) Sammenlagte overfarter med jernbane- og biltrafikken overført mellem Halskov og Knudshoved på fælles færgemateriel (kombidrift).

For jernbaneoverførslernes vedkommende frembyder strukturen b) i sammenligning med den bestående struktur a) som følge af den væsentligt kortere søværts distance så afgørende trafikale og driftsomkostningsmæssige fordele, at det ikke kan anses for hensigtsmæssigt med en videre udbygning af de faste anlæg i Nyborg færgehavn, en udbygning som i første fase skulle omfatte endnu et bredt jernbaneleje med omfattende indgreb i de bestående spor- og bygningsanlæg (maskindepot og værksteder) til følge. De omtalte fordele for jernbaneoverførslen opnås dels ved reduktion af nedbrudsrisikoen på Korsør–Nyborg overfartens Fynsside (idet det bestående brede jernbaneleje i Nyborg fortsat opretholdes som reserve), dels ved

*) M/F Dronning Ingrid, M/F Prins Joachim og M/F Kronprins Frederik