

På Gedser-Warnemünde-overfarten kan eksisterende færgelejer betjene i alt fald 4 færger, dvs det dobbelte af det nuværende antal.

På Rødby-Puttgarden-overfarten, der nu betjenes af indtil 7 færger, kan yderligere 1 færge umiddelbart indsættes. Efter ombygning af et leje-par for rundt regnet 100 mio kr kan 3 færger udskiftes med færger med dobbelt så stor kapacitet, f. eks ombyggede ledigblevne intercityfærger fra Storebælt.

En vækst i trafikken over Øresund og Østersøen på f. eks 50% over 3-5 år kan således afvikles på eksisterende anlæg med trods alt begrænsede tilpasninger. Den væsentligste forudsætning er tilgang til færger, som i lyset af planerne om faste forbindelser bør chartres i det omfang, de ikke frigøres fra nedlagte overfarter.

De nødvendige færger til varetagelse af mertrafik på Øresund og Østersøen vil over en kortere årrække kunne finansieres af proventet af mertrafikken.

Mertrafik over Øresund og Østersøen af den her nævnte størrelsesorden vil på ruten gennem Danmark kun aktualisere mindre anlægstilpasninger.

Der vurderes således alt i alt ikke de første år at opstå problemer med at tilfredsstille efterspørgslen for trafik over Øresund og Østersøen.

Vedtages etablering af faste forbindelser over Øresund og Østersøen inden for overskuelig tid, må det forventes, at udbygningen af de direkte færgeruter mellem Sverige og Kontinentet reduceres. Dette vil bidrage til en øget trafikvækst ad »Danmarksvejen«. Men her er der altså indtil videre mulighed for at tilfredsstille en øget efterspørgsel uden etablering af nye store havneanlæg.

Mit svar vedlægges i 50 eksemplarer.

Med venlig hilsen

KNUD ØSTERGAARD

Til Finansudvalget