

Betænkning

over forslag til lov om etablering af jernbane- og automobilfærgefarten over Femer Bælt, udgående fra Rødby Havn, med tilhørende jernbane- og motorvejsforbindelser.

(Afgivet af udvalget den 22. maj 1958).

Udvalget har afholdt 6 møder, haft samråd med finansministeren og ministeren for offentlige arbejder og modtaget deputationer fra Gedserudvalget samt Rødby-Femernkomiteen.

Udvalget har besigtiget forholdene i Gedser samt de allerede udførte anlæg på Lolland. Ministeren for offentlige arbejder har skriftligt besvaret en række spørgsmål. De vigtigste af besvareelserne er optrykt som bilag 3 til betænkningen.

Under samråd med finansministeren om regeringens bedømmelse og planlægning af statens og andre offentlige investeringer for de kommende år gav finansministeren tilsagn om, at en sådan prognose, når den i løbet af nogen tid er færdig, vil blive forelagt finansudvalget. Ministeren for offentlige arbejder oplyste, at uanset hvorledes en sådan samlet investeringsplan kommer til at se ud, vil fugleflugtslinjen være nr. 1 på den specielle plan for kommende års trafikale investeringer.

Med hensyn til det rejste spørgsmål om muligheden for optagelse af lån i Sverige og Norge til rutens etablering henvises til bilagene, idet det dog skal tilføjes, at finansministeren, hvis det ønskes, har erklæret sig villig til at undersøge mulighederne og vilkårene for optagelse af andet udenlandsk lån.

Udvalget har nøje drøftet overenskomsten om de tarifariske forhold på fugleflugtslinjen. Der henvises til den som bilag 2 optrykte overenskomst og ministerens svar

på de af udvalget stillede spørgsmål om sæргеbyrernes fordeling, om mulighederne for ændring i sæргеbyrerne i den 20-årige overenskomstperiode og om tarifpolitikken på Store-Bælt i relation til fugleflugtslinjen.

I besvarelse af det rejste spørgsmål om samtidighed i færdiggørelse af arbejderne på tysk og dansk side henvises til den som bilag 1 optrykte overenskomst om videreførelse af fugleflugtslinjen.

Et *flertal* (Brodthagen, Lysholt Hansen, Heising, Horn, Aage Knudsen, Helge Larsen, M. Larsen (Kolding), Mørk og J. M. Pedersen) indstiller herefter lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *mindretal* (Henry Christensen, Fanger, Per Federspiel, Gideon, Holmberg, Jørgen Jørgensen (Ullerup), Anker Lau og Poul Thomsen) har fremdraget kravet om en samlet trafikplan som en nødvendig forudsætning for at kunne tage endelig stilling til det forelagte projekt.

Da en sådan trafikplan ikke har kunnet forelægges inden afslutningen af udvalgets arbejde, har mindretallet ikke på nuværende tidspunkt kunnet medvirke til det forelagte forslags gennemførelse.

Uanset at mindretallet herefter ikke kan gå ind for lovforslaget som helhed, ønsker det dog på et enkelt punkt at søge lovforslaget ændret og stiller derfor nedenstående ændringsforslag.

Ændringsforslag.

Af et *mindretal* (Henry Christensen, Fanger, Per Federspiel, Gideon, Holmberg, Jørgen Jørgensen (Ullerup), Anker Lau og Poul Thomsen):

Til § 1.

Som nyt stykke tilføjes:

„Den i lov nr. 191 af 17. april 1941, jfr. lov nr. 222 af 11. juni 1954, omhandlede motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen begrænses dog til strækningen indtil det punkt sydøst for Sakskebøbing ved hovedvej 7, hvortil jordarbejde er udført, hvor motorvejen sættes i forbindelse med landevejen Sakskebøbing-Guldborg omkring Radstedvejens udmunding i landevejen.“

Brodthagen.	Henry Christensen.	Fanger.	Per Federspiel.	Gideon.
Lysholt Hansen, formand.	Heising.	Holmberg.	Horn, ordfører.	Jørgen Jørgensen (Ullerup).
Aage Knudsen.	Helge Larsen, næstformand.	M. Larsen (Kolding).	Anker Lau.	Mørk.
	J. M. Pedersen.	Poul Thomsen.		

Bilag 1.

Udkast til overenskomst mellem den danske minister for offentlige arbejder og Forbundsrepublikken Tysklands trafikminister om videreførelsen af fugleflugtslinjeprojektet.

Begge undertegnede ministre er af den opfattelse, at udbygningen af fugleflugtslinjen er af største betydning, og at alene Danmark og Forbundsrepublikken Tyskland i fællesskab kan etablere en forbindelse med en sådan kapacitet, som den europæiske trafik kræver det.

De er derfor enedes om følgende:

1. De pågældende myndigheder skal så vidt muligt endnu i løbet af 1958 i det væsentlige færdiggøre de projekter og beskrivelser, som er nødvendige for at udbyde arbejderne med anlæggene til fugleflugtslinjen.

2. Bygge- og anlægsarbejderne forudses påbegyndt i 1959 med det formål så snart som muligt at trafikere fugleflugtslinjen.

3. Da anlæggene kræver betydelige kapitalinvesteringer, vil undertegnede ministre hver inden for sin ressortmyndighed tage alle forholdsregler for at opnå den bedste rentabilitet for driften. Med henblik herpå vil Danske Statsbaner inden for den gældende lovgivning søge at tilrettelægge sin trafik- og tarifpolitik på overfarterne Kor-

sør-Nyborg og Halsskov-Knudshoved under hensyntagen til den fælles dansk-tyske interesse i fugleflugtslinjens rentabilitet.

4. Med det formål bl. a. at sikre, at bygge- og anlægsarbejderne kan afsluttes nogenlunde samtidigt på begge sider, vil det danske ministerium for offentlige arbejder og forbundstrafikministeriet samt begge landes jernbanestyrelser løbende underrette hinanden om, hvorledes arbejderne skrider frem, og om deres videre planer, ligesom de i øvrigt vil yde hinanden råd og bistand.

Med henblik herpå skal de to kommissioner, der har påbegyndt deres virksomhed i henhold til overenskomst af 1. april 1957, vedblive at fungere og mødes til fælles drøftelser, når der er behov herfor, dog mindst én gang hver 6. måned, indtil trafikken på fugleflugtslinjen påbegyndes.

5. Begge undertegnede ministre har taget til efterretning og bifaldet den overenskomst, som dags dato er blevet afsluttet mellem Danske Statsbaner og Deutsche Bundesbahn om de tarifariske forhold m. v. på fugleflugtslinjen.

Bilag 2.

Udkast til overenskomst mellem Danske Statsbaner (DSB) og Deutsche Bundesbahn (DB) angående de tarifariske forhold m. v. på fugleflugtslinjen.

I.

Ud over de overførselsgebyrer, der normalt vil være at opkræve for overfarten Rødby Havn-Puttgarden, skal der opkræves sæргеbyrer og takstillæg, der helt eller delvis kan begrænses til visse dele af året, for at opnå fuld dækning af forrentning og amortisation af udgifterne ved fugleflugtslinjens etablering.

For den lokale trafik med motorkøretøjer og rejsende fastsættes disse sæргеbyrer efter aftale mellem de to jernbanestyrelser; af provenuet tilkommer der DSB en tredjedel og DB to tredjedele. Efter forhandling kan der til enhver tid med tilslutning af begge jernbanestyrelser (jfr. dog det i 3. stk. anførte) foretages ændringer i sæргеbyrernes størrelse eller disses fordeling. Sådanne forhandlinger skal under alle omstændigheder optages senest 20 år efter, at driften på fugleflugtslinjen er blevet optaget, til hvilket tidspunkt hver jernbanestyrelse kan kræve opkrævningen af sæргеbyrerne indstillet.

Det overlades de to baner hver for sig at fastsætte og i deres indtægtsandele at

indregne takstillæggene for jernbanetrafikken på den del af fugleflugtslinjen, der hører under deres tarifområde. Den billetpris for jernbanerejsende, der fastsættes for overfarten Rødby Havn-Puttgarden, må ikke overstige den billetpris, der blev opkrævet på overfarten Gedser-Grossenbrode i slutningen af 1957, hvilken billetpris androg 10,10 DM = 7,35 guldfrancs. Ved senere takstforhøjelser kan dette beløb fastsættes på ny efter gensidig overenskomst.

II.

DSB vil inden for den gældende lovgivning søge at tilrettelægge sin trafik- og tarifpolitik på Korsør-Nyborg og Halsskov-Knudshoved overfarterne under hensyntagen til den fælles dansk-tyske interesse i fugleflugtslinjens rentabilitet.

Begge styrelser vil — i erkendelse af, at der bør opnås en tilfredsstillende udnyttelse af fugleflugtslinjens døgnkapacitet — søge at udføre en med henblik herpå afpasset jernbanetrafik med såvel personer som gods på ruten.

Bilag 3.

Besvarelser fra ministeren for offentlige arbejder af en del af de af udvalget stillede spørgsmål.

Spørgsmål 1:

Hvad vil bekostningerne blive ved at føre en forbindelsesvej fra det punkt sydøst for Saks København, hvor jordarbejdet er ophørt (overføringen over hovedvej A 7), og derfra mod nord med udmunding i Guldborg-Saks Københavnvejen, formentlig lidt vest for Radstedvejens udmunding?

Svar:

Udgifterne ved motorvejens fortsættelse fra jordarbejdets foreløbige afslutning ved hovedvej A 7, under denne og under jernbanen anslås at koste 2,1 mill. kr., og en forbindelsesvej herfra til landevejen Saks København-Guldborg lidt vest for Radstedvejens udmunding kan anslås at koste 1,3 mill. kr., eller i alt 3,4 mill. kr.

Supplerende spørgsmål ad spørgsmål 1:

Er det ikke urimeligt i kun ½-1 kms afstand fra den nu udbyggede vejstrækning Majbølle-Rørbæk at placere en parallel løbende motorvej? Var det ikke mere rimeligt i stedet at bruge den nu udbyggede strækning af vejen Majbølle-Rørbæk som led i fugleflugtslinjens vej anlæg og så lade indføringen i motorvejen (ved overføringen over hovedvej A 7) fra denne vej ske ved en forbindelsesvej, der kunne begynde lidt vest for Radstedvejens udmunding i Majbølle-Rørbækvejen?

Svar:

Selv om der ikke foreligger udarbejdet noget projekt herfor, må det være muligt at udføre en forbindelsesvej mellem den påtænkte underføring under Lollandsbanen øst for Saks København og et punkt på Saks København-Guldborg landevej vest for Rad-

stedvejens tilslutning til denne vej. En sådan forbindelsesvej kan dog ikke få kurveradier på mere end ca. 400 m, hvilket er utilfredsstillende. Efter ministeriets vejregler af 1943 bør kurveradierne være 800-1 000 m.

Såfremt forbindelsesvejen skal udbygges med sådanne kurveradier, vil det medføre tilslutning til Guldborgvejen ca. ½ km øst for Radstedvejens indmunding og dermed større længde af forbindelsesvejen.

Som tidligere oplyst har landevejen Saks København-Guldborg på strækningen fra forbindelsesvejens tilslutning ved Radstedvejen og til Soesmarke 8 m kørebane og 2,2 m brede kombinerede gang- og cykelstier.

Selvfølgelig vil den således udbyggede landevejsstrækning sammen med nævnte forbindelsesvej indtil videre kunne anvendes som adgangsvej til motorvejen øst for Saks København, men man må dog henlede opmærksomheden på, at sammenlignet med motorvejsstrækningen til Majbølle vil man derved få en ca. 5 km lang vejstrækning med blandet trafik, randbebyggelse og indmundende sideveje, hvilket i færdsels- og sikkerhedsmæssig henseende er langt ringere end den tilsvarende motorvejsstrækning, idet udbygningen af Guldborgvejen her er foretaget ud fra den forudsætning, at vejen kun skulle betjene den lokale trafik til Saks København, medens den gennemgående trafik i henhold til loven af 1954 ved Majbølle ville blive henvist til motorvejen. For så vidt angår strækningen nord for Majbølle, gælder, at vejen som nævnt i besvarelsen til spørgsmål 18 [ikke optrykt her] før eller senere i forbindelse med bygning af en ny bro over Guldborgsund må påregnes forlagt uden om Guldborg, sandsynligvis ad de alle-

rede eksproprierede arealer på strækningen fra Majbølle til Storstrømsbroen, der i henhold til loven af 1954 skal forblive statens ejendom, således at de, jfr. bemærkning til § 3 i forslaget til ovennævnte lov, engang i fremtiden kan udnyttes til vejanlæg. Denne forlægning må forudsættes udbygget som facadeløs vej, og man vil da vanskeligt kunne undlade at udbygge motorvejsstrækningen mellem Sakskøbing og Majbølle, medens forbindelsesvejen til Radstedvejens indmunding ville blive overflødig.

Opmærksomheden henledes i øvrigt på, at der i givet fald må foretages ny ekspropriation til den omhandlede forbindelsesvej ved Radsted og til eventuelle forlægninger af de 3 roebaner, der skæres af denne vejlinje.

Endvidere må opmærksomheden henledes på post 3 i overenskomsten mellem ministeriet for offentlige arbejder og Maribo amtsråd om amtsrådets overtagelse som landevej af visse dele af motorvejen fra Rødby Havn til Storstrømsbroen (optrykt som bilag III i forslag til lov om ændring af lov nr. 191 af 17. april 1941 om anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen m. v.).

Post 3 er sålydende:

„På strækningen fra tilslutningen til hovedvej A 7 til Majbølle udføres anlægget kun i halv bredde og med en kørebanelægning på 7,5 m bredde. Ved Majbølle forbindes motorvejen med landevejen Sakskøbing-Guldborg.“

På foranledning af det folketingsudvalg, der behandlede det ovennævnte forslag til ændring af motorvejsloven, blev udvalgets skrivelse af 5. maj 1954 til ministeren (bilag 3 til udvalgsbetænkningen) forelagt Maribo amtsråd.

Udvalgets skrivelse er sålydende:

„København, den 5. maj 1954.

Udvalget anmoder ministeren for offentlige arbejder om at anmode vedkommende amtsråd om gennem sit vejudvalg — om muligt inden 10 dage — at tilkendegive, om man har væsentlige indvendinger mod den af enkelte af udvalgets medlemmer foreslåede nedenfor anførte linjeføring:

Fra overføringen sydøst om Sakskøbing over hovedvej A 7 i nærheden af Radsted-

vejens udløb og herfra videre ad Guldborgvej, som den er, eller i bredde som fra 7,2 km-stenen til Guldborg, og om amtet vil overtage vedligeholdelsen af vejen, også med den her omtalte linjeføring.

P. U. V.

Lysholt Hansen,
formand.“

Ministeren besvarede ovennævnte skrivelse af 5. maj 1954 med følgende skrivelse af 20. maj 1954 (bilag 6 til udvalgsbetænkningen):

„Ministeriet for offentlige arbejder.
København, den 20. maj 1954.

Fra Maribo amtsråd har ministeriet for offentlige arbejder under dags dato modtaget telefonisk meddelelse om, at rådet på et i formiddag afholdt møde med 13 stemmer mod 2 har vedtaget følgende:

1. Motorvejen bør udbygges til Majbølle således som bestemt efter overenskomsten.
2. Amtsrådet er villigt til fortsat at overtage vedligeholdelsen af de udbyggede motorvejsstrækninger i henhold til overenskomsten.
3. Amtsrådet kan ikke tiltræde den af enkelte af folketingsudvalgets medlemmer foreslåede ændrede linjeføring, idet man ikke finder denne hensigtsmæssig, bl. a. fordi man ikke derved opnår at få afskilt den lokale trafik fra den langvejsgående på så lang en strækning som muligt.

Carl Petersen.

| Poul Melbye.“

Det vil af det ovenfor citerede fremgå, at en ændring af den af folketingets flertal i 1954 vedtagne linjeføring af motorvejen på strækningen mellem Sakskøbing og Majbølle yderligere vil udkræve nye forhandlinger med Maribo amtsråd.

Det tilføjes, at de i besvarelsen til spørgsmål 1 angivne skøn for omkostningerne for forbindelsesvejen til Guldborgvejen ved Radstedvejens indmunding og Majbølle bør ændres henholdsvis fra 1,3 mill. kr. til 1,6 mill. kr. og fra 0,5 mill. kr. til 0,6 mill. kr.

Bilag til bet. o. lovf. vedr. jernbane- og automobilfærgefarten over Femer Bælt m. v.

Spørgsmål 2:

Hvor stort areal vil det dreje sig om, såfremt denne forbindelsesvej anlægges på samme måde som Guldborg-Sakskøbingvejen?

Svar:

Herom henvises til besvarelsen ad 13 i skrivelse af 22. april 1954, hvorefter arealbehovet uden nærmere projektering skønnes til ca. 4,5 ha.

Spørgsmål 3:

Hvor stort er det eksproprierede areal for hele den strækning, hvor intet jordarbejde endnu er påbegyndt, altså for strækningen fra fornævnte overførsel over hovedvej 7 sydøst for Sakskøbing og til Majbølle?

Svar:

Herom henvises til besvarelsen ad 18 i skrivelse af 22. april 1954, hvor det eksproprierede areals størrelse er opgjort til ca. 35 ha.

Spørgsmål 4:

Hvor stort areal drejer anlægget af forbindelsesvejen fra Majbølle og til Guldborg-Sakskøbingvejen sig om?

Svar:

Herom henvises til besvarelsen ad 19 i skrivelse af 22. april 1954, hvorefter arealet er opgjort til ca. 1½ ha.

Spørgsmål 5:

Hvorledes tænkes denne forbindelsesvej udført, og hvad er bekostningerne herved?

Svar:

Vejen forudsættes udført med samme tværprofil som motorvejen nord for Sakskøbing (med én kørebane).

For tilslutning til landevejen Guldborg-Sakskøbing er der herfor i sin tid udarbejdet en række skitseforslag, men ikke taget stilling til, hvilket af disse der bør gennemføres, ligesom der ikke er forhandlet nærmere med Maribo amtsråd herom. Rent skønsmæssigt har man anslået udgiften til 0,5 mill. kr.

Spørgsmål 6:

I skrivelse af 22. april 1954 fra ministeriet for offentlige arbejder til folketings-

udvalget, der behandlede det lovforslag, der førte til lov nr. 222 af 11. juni 1954, har ministeriet på forespørgsel om, hvad det forelagte (og ved loven gennemførte) forslag til motorvej og uddrejning ved Majbølle vil koste, svaret, at udgifterne anslås til 5,4 mill. kr.; såfremt jordarbejdet kun udføres i halv bredde 4,99 mill. kr.

I bemærkningerne til det foreliggende lovforslag er det oplyst, at motorvejen fra Sakskøbing (ekskl.)-Majbølle vil andrage 10,6 mill. kr.

Der udbedes en redegørelse for, hvorledes denne difference fremkommer.

Svar:

I skrivelse af 22. april 1954 til folketingsudvalget er udgifterne til anlæg af motorvejsstrækningen Sakskøbing-Majbølle regnet fra et punkt nord for jernbanelinjen Sakskøbing-Nykøbing F., medens de i bemærkningerne til det foreliggende lovforslag er regnet fra endepunktet for det allerede udførte jordarbejde syd for hovedvej A 7, hvorved overslaget kommer til at omfatte dels broen for hovedvej A 7 over motorvejen samt en del af det her projekterede tilslutningsanlæg til motorvejen, dels til broen for Lollandsbanen over motorvejen, i alt udgifter på ca. 2 mill. kr. Endvidere er sidstnævnte overslag udarbejdet under forudsætning af, at jordarbejdet og overføringerne på strækningen fra Sakskøbing til forbindelsesvejen ved Majbølle udføres for fuld bredde af motorvejen, idet en senere udvidelse af jordarbejdet vil virke meget generende på trafikken på denne vej og vanskeliggøre en økonomisk jordfordeling. Ud over de siden 1953 stedfundne prisstigninger er overslaget korrigeret under hensyntagen til de erfaringer, der er indhøstet ved udførelsen af motorvejsanlæggene ved Halsskov-Knudshoved.

Supplerende svar ad spørgsmål 6:

Svaret på spørgsmålet om årsagen til differencen mellem de anslåede udgiftsbeløb i 1954, nemlig 5,4 mill. kr., og den nu anslåede udgift på 10,6 mill. kr. tilfredsstillende ikke alle udvalgsmedlemmerne, hvorfor man gerne i samrådet ønskede en nærmere uddybning.

En fornyet gennemgang af overslagsbeløbet, 10,6 mill. kr., viste, at der er sket

en meget beklagelig fejlregning af jordmængderne, hvilket medfører, at udgifterne hertil må formindskes med 2,0 mill. kr. Overslagsbeløbet skal derfor reduceres til $10,6 \div 2,0 = 8,6$ mill. kr.

Som allerede nævnt ved besvarelsen den 30. april 1958 af spørgsmål 6, første led, var de to broer under hovedvej A 7 og Lollandsbanen samt en hertil hørende mindre motorvejsstrækning — nu anslået til sammen at koste 2,1 mill. kr. — ikke medregnet i det i 1954 angivne overslagsbeløb på 5,4 mill. kr. for motorvejsstrækningen fra Saksøbing til Majbølle. For at kunne sammenligne de to overslagsbeløb fra henholdsvis 1954 og 1958 skal nævnte beløb på 2,1 mill. kr. derfor fradrages det nu korrigerede overslagsbeløb fra 1958, hvorved dette reduceres fra 8,6 til $8,6 \div 2,1 = 6,5$ mill. kr. Stigningen fra 5,4 til 6,5 mill. kr. hidrører dels fra prisstigninger siden 1954, dels fra forøgede udgifter til frostsikring af kørebanen, sidstnævnte på grundlag af de ved motorvejsanlæggene ved Halskov og Knudshoved indhøstede erfaringer.

Overslaget for de samlede udgifter ved gennemførelsen af de resterende arbejder på motorvejsanlægget på Lolland fra Rødby Havn til Majbølle, jfr. afsnit III i bemærkningerne til lovforslaget, må herefter ned sættes med 2 mill. kr. fra 25,5 mill. kr. til 23,5 mill. kr.

Spørgsmål 7:

Vil hovedvej A 2 fra Herfølge blive udbygget?

Svar:

Det er med Præstø amtsråd allerede for flere år siden blevet aftalt, at hovedvej A 2 fra Køge til Vordingborg efterhånden skal udbygges som 4-sporet med 2 kørebaner, adskilt ved en midterrabat, men arbejdet er hidtil kun nået til Herfølge. Rødby-Femernrutens etablering vil naturligvis gøre fremskyndelsen af denne udbygning ønskelig.

Supplerende spørgsmål ad spørgsmål 7:

Hvad vil udbygningen af vejen Køge-Vordingborg koste?

Svar:

Der foreligger ikke detailprojekt for strækningen Herfølge-Vordingborg.

Strækningen fra Køge til umiddelbart nord for Herfølge er allerede udbygget til 4-sporet vej. For strækningen herfra til Vordingborg — ca. 48 km — foreligger endnu ikke detailplaner eller overslag, men på grundlag af indvundne erfaringer fra andre tilsvarende vejanlæg kan udgifterne ganske skønsmæssigt anslås til ca. 45 mill. kr.

Spørgsmål 8:

Betyder de i overenskomsten angående de tarifariske forhold m. v. indeholdte bestemmelser om, at man vil „søge at tilrettelægge sin trafik- og tarifpolitik på Korsør-Nyborg og Halskov-Knudshovedoverfarterne under hensyntagen til den fælles dansk-tyske interesse i fugleflugtlinjens rentabilitet“ ikke, at DSB reelt har forpligtet sig til at holde betydeligt højere takster i årene fremover på disse ruter end nødvendigt — at vi altså på dette punkt er kommet i et afhængighedsforhold til tyskerne?

Svar:

Overenskomsten betyder ikke, at Danske Statsbaner har forpligtet sig til at holde bestemte takster på overfarterne Korsør-Nyborg og Halskov-Knudshoved. Det er over for de tyske forhandlere fremhævet, at den pågældende bestemmelse udelukkende må opfattes som udtryk for en fælles dansk-tysk interesse i fugleflugtlinjens rentabilitet, men at den ikke må anses som indeholdende nogen forpligtelse for Danske Statsbaner. Det er ligeledes over for de tyske forhandlere anført, at tarifferne på Store-Bæltsoverfarterne fastsættes af lovgivningsmagten, og at folketinget ikke kan forpligte sig til en bestemt tarifpolitik i den interne danske trafik af hensyn til en international forbindelse.

Spørgsmål 9:

Til brug for udvalgets overvejelser udbedes regeringens bedømmelse og planlægning af statens og andre offentlige investeringer for de kommende år. Foruden oplysninger om det samlede investeringsbehov og de enkelte investeringers indbyrdes forhold udbedes specielt en bedømmelse af og plan for omfanget og rækkefølgen af de kommende års trafikale investeringer.

Svar:

Til brug for det trafikøkonomiske udvalg under ministeriet for offentlige arbejder er der af de pågældende styrelser foretaget foreløbige opgørelser over ønskerne om trafikale investeringer inden for den nærmeste 5 års periode (1958-59—1962-63).

De således foreløbigt opgjorte ønsker om statsinvesteringer andrager de i nedenstående tabel anførte beløb. Det bemærkes herved, at de anførte tal udviser styrelsernes skøn over foreliggende ønsker, uden at der hermed af udvalget er taget stilling til spørgsmålet om, i hvilket omfang og tempo og i hvilken rækkefølge investeringerne bør gennemføres.

Foreløbig opgørelse af ønsker om statslige udgifter ved investeringer inden for transportområdet i perioden 1958-59—1962-63.

	Mill. kr. ca.	Mill. kr. ca.
Statsbanerne: Faste anlæg	390	
Rullende jernbanemateriel, bilmateriel og færges	350	
I alt		740
Statsstøtte til privatbanein- vesteringer (totalt investe- ringsomfang omkring 35 mill. kr.)		25
Nyanlæg af veje og gader m. v. for statsarbejder og vej- fundsarbejder (totalt in- vesteringsomfang omkring 1 440 mill. kr. inkl. be- skæftigelsesarbejder)		1 235
Lufthavne		130
Statshavne	88	
Tilskud til andre havneanlæg I alt	7	95
Tilsammen opgjorte ønsker		2 225

Det bemærkes, at ovenstående opgørelse ikke omfatter eventuelle investeringer i Thyborøn-anlæggene, Hanstholm havn, de store broprojekter og københavnske tunnelbaner.

For så vidt angår investeringsbehovet for andre offentlige trafikinvesteringer end de anførte, er en opgørelse heraf under ud-

arbejdelse i det trafikøkonomiske udvalg, men på nuværende tidspunkt savnes oplysning om omfanget af en væsentlig del af disse (f. eks. de øvrige kommunale vejinvesteringer og de købstadkommunale havneinvesteringer).

Når disse og andre oplysninger foreligger, vil det trafikøkonomiske udvalg afslutte arbejdet med udarbejdelse af en transportinvesteringsoversigt for den omhandlede 5 års periode, herunder en bedømmelse af investeringernes indbyrdes sammenhæng. Først når dette grundlag foreligger, vil det for transportområdet være muligt for regeringen at foretage en samlet bedømmelse og planlægning af statens og andre offentlige transportinvesteringer i de kommende år samt af transportinvesteringernes indpasning i den samlede offentlige investering.

Supplerende svar ad spørgsmål 9:

Den fremsendte redegørelse tilfredsstillende ikke venstre og de konservative, der ønskede meget mere specificerede redegørelser for ikke alene de kommende trafikale investeringer, men også for regeringens bedømmelse af statens og andre offentlige investeringer for de kommende år. Venstre fremhævede, at de måtte kende det resultat, det trafikøkonomiske udvalg kom til, for at kunne tage stilling til en så stor investering som i fugleflugtslinjen.

På nuværende tidspunkt er det ikke muligt for det trafikøkonomiske udvalg at komme en besvarelse af spørgsmålet om de trafikale investeringer nærmere, end det er sket i de tidligere afgivne svar, hvis talangivelser må betragtes som foreløbige skøn. Over de øvrige statslige og kommunale investeringer fremover kan udvalget ikke udtale sig. Efter afslutningen af udvalgets opgørelse af trafikale investeringer i den kommende 5 års periode vil opgørelsen blive tilstillet regeringen til brug for dennes bedømmelse af investeringsbehovene.

Spørgsmål 10:

Der udbedes oplysning om, hvilke omkostninger man har taget hensyn til for at acceptere fordelingen af særtaksterne i forholdet 2 : 1. Specielt bedes oplyst, i hvilket omfang de forskellige anlæg må antages at

kunne tjene andre formål, f. eks. lokaltrafikken, end afvikling af trafikken over Femer Bælt.

Svar:

Deutsche Bundesbahn kan ikke inden for sit allerede fastlagte investeringsprogram skaffe de fornødne midler til finansiering af anlæggene til fugleflugtslinjen, og da der heller ikke over Forbundsrepublikkens budget kan stilles yderligere midler til rådighed for banerne, må disse optage et lån på ca. 84 mill. DM på det almindelige tyske kapitalmarked til dækning af anlægsudgifterne for at kunne bringe anlæggene til udførelse.

Forbundsregeringen har erklæret sig villig til at yde den for optagelsen af et sådant lån fornødne kaution under forudsætning af, at udgifterne til forrentning og amortisering af lånet kan afholdes af Deutsche Bundesbahns indtægter af overfarten.

Da lånet ifølge de fra tysk side meddelte oplysninger kun kan optages til den på det tyske lånemarked almindelig gældende rente, for tiden 8 pct. p. a., og med en løbetid på 20 år, kan Deutsche Bundesbahns anlægs- og driftsudgifter kun dækkes, såfremt der opkræves visse sæргеbyrer for overfarten.

Fra tysk side ønskede man oprindeligt, at hele provenuet af sæргеbyrerne skulle tilfalde de tyske baner, medens man fra dansk side var af den opfattelse, at sæргеbyrerne måtte deles mellem de danske og tyske baner med halvdelen til hver på sædvanlig måde.

Imidlertid godtgjorde de foretagne rentabilitetsberegninger, at Deutsche Bundesbahn vil kunne opnå dækning for sine udgifter, såfremt sæргеbyrerne deltes mellem banerne i forholdet 2:1 til fordel for de tyske baner, svarende til de to baners øjeblikkelige anlægsudgifter på henholdsvis 84,3 mill. DM (ca. 140 mill. kr.) og ca. 70 mill. kr., jfr. bemærkningerne til lovforslaget.

Nykøbing F.-Rødby Havn banen anlægges udelukkende med henblik på den gennemgående trafik, og i overensstemmelse hermed vil de på strækningen påregnede fornødne krydsningsstationer blive indrettet udelukkende af driftsmæssige grunde og derfor uden publikumsbetjening.

For så vidt angår den nye havn i Rødby, skal denne i et vist omfang sammenbygges

med den nuværende havn, som — såfremt forholdene måtte tale herfor — overtages af DSB. Den lokale trafik (fiskeri m. v.) vil blive tilgodeset i det omfang, dette ikke lægger hindringer i vejen for statsbanernes direkte benyttelse af eller øvrige interesse i havnen, men vil stort set få bedre vilkår end hidtil.

Supplerende svar ad spørgsmål 10:

Dette spørgsmål fandtes specielt fra venstres side slet ikke besvaret, som man havde tænkt sig. Det, man ønsker besvaret, er, i hvilket omfang der i de forskellige anlæg på tysk side indgår anlæg, der tjener andre formål end afvikling af trafikken over Femer Bælt — f. eks. lokaltrafikken. Hvis det er muligt, udbedes skriftlig besvarelse af dette spørgsmål inden samrådet, under hvilket man også ønsker at drøfte fordelingsforholdet 2:1, herunder om dette fordelingsforhold også skal opretholdes, efter at de tyske anlæg er afskrevet, hvilket man forudser vil være sket inden udløbet af 20 års perioden.

Udvalget ønsker yderligere oplysninger om, hvad statsbanerne skal betale for at få lov at overtage havnen i Rødby havn.

På tysk side indgår følgende vejanlæg i fugleflugtslinjeanlæggene:

1. Kombineret vej- og jernbanebro over Femersund.
2. Vej fra denne bro over Femern til Puttgarden.
3. Parkeringspladser, vejanlæg, hotel og restaurant i Puttgarden.

Højbroen over Femersund er anslået til en udgift på i alt 49,6 mill. DM, hvoraf vejandelen udgør 24,3 mill. DM. Denne udgift tillige med udgifterne til de øvrige vejanlæg, i alt 38,7 mill. DM, betales af Forbundsrepublikken.

I jernbaneanlæggene indgår:

- | | |
|---|---------------|
| 1. Andel i højbroen | 25,3 mill. DM |
| 2. Havn i Puttgarden | 32,0 - - |
| 3. Tilkørselsstrækning til Puttgarden | 12,7 - - |
| 4. Færgebanegård i Puttgarden | 16,8 - - |
| 5. Andel i udgifter til hotel og restaurant | 1,2 - - |

88,0 mill. DM

Fra denne udgift går et beløb på 3 mill. DM hidrørende fra materialer fra Grossenbrodeanlæggene, som vil kunne anvendes i Puttgarden, samt forpagtningsafgifter, 0,7 mill. DM, for hotel og restaurant, således at de tyske baners samlede udgift udgør 84,3 mill. DM.

Havnen i Puttgarden vil udelukkende blive anvendt som færgehavn og nødhavn, ligesom jernbaneanlæggene hovedsagelig vil kunne betjene fugleflugtslinjen, idet der fra tysk side, så vidt vides, kun er regnet med en enkelt lokal tilslutning i Burg.

Højbroen og de tilsluttende vejanlæg vil tillige kunne betjene den lokale trafik på Femern. Hotel og restaurant i Puttgarden er så vidt oplyst alene beregnet for det rejsende publikum.

I afsnit I, stk. 2, i udkastet til overenskomst mellem Danske Statsbaner og Deutsche Bundesbahn om de tarifariske forhold m. v. er det fastsat, at hver jernbanestyrelse senest 20 år efter, at driften på fugleflugtslinjen er blevet optaget, kan kræve opkrævningen af sæргеbyrerne indstillet, ligesom der også inden udløbet af de 20 år kan foretages ændringer i sæргеbyrernes størrelse og fordeling mellem banerne.

Såfremt Deutsche Bundesbahn måtte opnå et lån på lempeligere vilkår end forudsat eller andre forhold måtte tale derfor, vil der derfor til enhver tid kunne træffes nye aftaler om sæргеbyrerne, således at der intet er til hinder for, at de vil kunne falde væk, førend 20 år er forløbet.

Den nuværende havn i Rødby tilhører formelt Rødby kommune, men har i mange år været under administration af et særligt administrationsudvalg.

Havnen har praktisk talt ingen indtægter og har derfor heller ikke i mange år været — og må antages ikke at kunne blive — i stand til at yde renter og afdrag på de i havnen stående lån, som i det væsentlige er ydet af finansministeriet og sparekassen „Bikuben“.

Ved statsbanernes eventuelle overtagelse af havnen og dermed dennes rettigheder og forpligtelser kan det vel efter det foreliggende ikke anses for unaturligt, at finansministeriets fordring i havnen afskrives, så meget mere som der i en sådan situation under alle omstændigheder blot bliver tale

om en ompostering inden for statsregnskabets.

Forholdet til „Bikuben“ må, så vidt man kan skønne på grundlag af de endnu kun rent orienterende forhandlinger, der har været ført, formodes at kunne ordnes på et grundlag, der i udgiftsmæssig henseende vil være uden større betydning, ikke mindst set på baggrund af de samlede udgifter, ca. 11 mill. kr., til den nye færgehavn.

Nærmere forhandlinger om spørgsmålet har imidlertid ikke fundet sted, hverken med finansministeriet eller „Bikuben“, og det er derfor heller ikke muligt på nuværende tidspunkt ud over det foran anførte at komme med en nærmere angivelse af den eventuelle overtagelsessums størrelse.

Spørgsmål 11:

Der udbedes en begrundet stillingtagen til oplysningerne fra Gedserudvalget, specielt for så vidt angår påpegnings af muligheden for ombygningen af 2. færgeleje.

Svar:

Som anført i bemærkningerne til lovforslaget vil en forbliven på Gedser-Grossenbroderuten medføre investeringer i de nærmeste år på 55 à 60 mill. kr., omfattende udgifterne til en udvidelse af havnen med nyt 3. leje og en ombygning af spornettet (ca. 25 à 30 mill. kr.) samt en ny 4. færge (ca. 30 mill. kr.).

Den af Gedserudvalget foreslåede ombygning af 2. (østre) leje svarende til de store færgers „Store-Bæltsfacon“ vil koste ca. 3 mill. kr., men medfører desuden, at den nuværende midtermole må gennemgå en ombygning til andre 3 mill. kr. Hertil kommer ombygningen af „Danmark“ til „Store-Bæltsfacon“. Udgifterne herved må påregnes at ville udgøre ca. 6 mill. kr. Gedserudvalgets forslag vil således medføre øjeblikkelige udgifter på ca. 12 mill. kr., men ved denne investering opnås imidlertid ingen forøgelse af den nu fuldt udnyttede overfartskapacitet på Gedser-Grossenbroderuten, således at man fremdeles må se i øjnene, at der inden for en nærmere fremtid skal anskaffes den førnævnte 4. færge på overfarten, hvorved investeringerne når op på ca. 42 mill. kr.

Det bemærkes i øvrigt, at de store færges

ikke under alle forhold vil kunne besejle østlige færgeløje i Gedser, selv om det ombygges, idet selve ind- og udsejlingsretningen til dette løje ligger uhensigtsmæssigt for disse færger på grund af deres større længde og overbygning.

Men hertil kommer, at den for nyligt etablerede togforbindelse mellem København og Berlin via Gedser-Warnemünde ikke kan forventes foreløbig at få så stor en trafik, at der vil være økonomisk basis for på dansk strækning at afvikle denne trafik med en særlig togforbindelse mellem København og Gedser. Forbindelsen kombineres derfor på dansk strækning med „Skandinavien-Paris-Express“-„Nordwest-Express“. Denne situation medfører imidlertid, at man på visse tider af døgnet, hvor Warnemündefærgen og Grossenbrodefærgen omtrent samtidig skal ankomme (eller afgå), ikke derudover vil kunne give plads i Gedser havn til yderligere en af Gedser-Grossenbrodefærgerne, og dette vil højst sandsynligt blive påkrævet med tilkomsten af 4. færgen på Gedser-Grossenbrodeoverfarten.

Endelig henledes opmærksomheden på, at den ca. 2 km lange indsejlingsrenden til Gedser havn, Rødsand Rende, er for smal til, at 2 færger kan passere hinanden. Med den stigende trafik ville det imidlertid være nødvendigt med en passagemulighed i renden, hvilket kræver omfattende og kostbare udybningsarbejder.

For så vidt angår pjecens afsnit om „Embedsmandsudvalgets betænkning“ og „Indtjeningsmulighederne“, kan anføres, at bortset fra sæргеbyrerne vil de „normale“ overførselsindtægter imidlertid som nu på Gedser-Grossenbroderuten blive delt i forholdet 1 : 1, hvilket også gælder for driftsudgifterne for færgerne, idet hver part (Danske Statsbaner og Deutsche Bundesbahn) principielt skal sejle lige mange færgeture, og således at den part, der har underskud på turantallet, betaler halvdelen af udgifterne til den anden parts overskydende ture. Det forhold, at der — som anført i pjecen — skal sejle 2 tyske og 1 dansk færgen på overfarten, vil således ikke få betydning for indtægterne, formentlig heller ikke for restaurationsindtægterne. Disse kan ventes opretholdt dels ved en omlægning (fremskyndelse) af serveringsformen, dels derved, at flere færge-

ture giver mulighed for en spredning af trafikken med færre rejsende pr. færgen, og endelig ved den trafikstigning, som ganske givet vil fremkomme.

Med hensyn til afsnittet om „Trafikstigningen“ skal bemærkes, at „Theodor Heuss“ ikke som anført på pjecens side 2 øverst kan rumme 250 motorkøretøjer, men kun ca. 160 motorkøretøjer.

De i pjecen anførte tal for overførte motorkøretøjer og rejsende m. v. kan tilsyneladende give det indtryk, at trafikken på Gedser-Grossenbroderuten har nået et stade i overensstemmelse med trafikbehovet; forholdet er imidlertid det, at de i de angivne tidsrum forhåndenværende færger, „Deutschland“, „Kong Frederik IX“ og „Danmark“, hvilken sidstnævnte samtidig skal betjene Gedser-Warnemünderuten, i realiteten har været fuldt udnyttet, således at man ikke — uanset det ønskelige heri — har kunnet henvise mere trafik til ruten.

Sluttelig skal man til det under afsnittet „Statsbanekonkurrence“ anførte om lokal befordring med visse af de internationale tog bemærke, at man i vinterhalvåret lader sådanne tog standse i et vist omfang ved bystationer for derved dels at spare lokale tog, dels at give indenlandske rejsende øgede befordringsmuligheder. De internationale tog har om vinteren langt færre rejsende end om sommeren, og foranstaltningen har ikke bevirket forlængelse af rejsetiden og dermed ej heller svækket konkurrenceevnen for rejsende mellem København og kontinentet.

Spørgsmål 12:

Hvilken forrentning er der regnet med i opstillingen over de danske udgifter ved gennemførelsen af de foreslåede anlægsudgifter?

Svar:

Man har rent internt påregnet, at de omhandlede udgifter indgår på normal vis i statens regnskaber med en forrentningsprocent på 4,5.

Noget andet er, at man ved forhandlingerne med de tyske myndigheder har fundet det naturligt at anvende samme rentesats — 8 pct. — som tyskerne ved udarbejdelsen af driftskalkulerne på dansk side.

I øvrigt har man opstillet nedenstående rentabilitetskalkule:

A. Driftsindtægter.

Indtægter fra motorkøretøjer m. v., svarende til de i betænkningen af august 1955 angivne takster	11 578 000 kr.
Overskydende indtægter fra jernbanerejsende.	
Der regnes med 694 000 rejssende	2 937 000 -
Forpagtningsindtægter ved færgedriften = 10 × 495 × 310	1 535 000 -
	<hr/>
	16 050 000 kr.

B. Driftsudgifter.

Udgifter ved færgedriften, herunder forrentning, afskrivning og vedligeholdelse af materiellet (udgifterne regnet til midtvands)	8 700 000 kr.
Vedligeholdelse af faste anlæg	990 000 -
	<hr/>
	9 690 000 kr.
Driftsoverskud (A ÷ B)	6 360 000 kr.
Særgebyrer ved overførslen af motorkøretøjer m. v.	4 107 000 -
	<hr/>
Driftsoverskud herefter	10 467 000 kr.

C. Faste anlæg.

Anlægsudgifter ca. 70 mill. kr.

Der regnes som anført på tysk side med en rentefod på 8 pct. og en amortisationsperiode på 20 år.

Årlige udgifter til forrentning og afskrivning er da 10,185 pct. af anlægskapitalen ca. 7,13 mill. kr.

Renter i byggetiden regnes til det halve af dem, der er tale om på tysk side i over-

ensstemmelse med, at anlægsudgifterne på dansk side er halvt så store som på tysk side, og at udbygningstidsrummet på begge sider stort set vil være det samme ca. 0,63 mill. kr.

ca. 7,76 mill. kr.

Spørgsmål 13:

Er der foretaget forhandlinger med specielt Sverige og Norge om mulighederne for optagelse af lån, og hvilken rentabilitetsberegning ligger til grund?

Svar:

Der er af den danske arbejdsgruppe vedrørende etablering af en ny dansk-vesttysk Østersøforbindelse mellem Rødby Havn og Puttgarden, i hvilken finansministeriet har været repræsenteret, foretaget en almindelig gennemgang af de foreliggende internationale lånemuligheder, men der har ikke været optaget forhandlinger med andre lande, heller ikke Norge og Sverige, om optagelse af eventuelle lån, idet man efter de foreliggende oplysninger ikke skønnede, at der ville være nogen udsigt til, at sådanne forhandlinger ville føre til noget positivt resultat.

Såvel den danske som den tilsvarende tyske arbejdsgruppe har været anmeldt i den europæiske transportministerkonference (CEMT), idet andre lande samtidig blev opfordret til at tilslutte sig gruppen.

Denne opfordring er imidlertid ikke blevet fulgt af noget af de i konferencen deltagende lande, heller ikke Norge og Sverige.

For så vidt angår rentabilitetsberegningerne, henvises til det foran anførte ad spørgsmål 12.