

## Forslag

til

# Lov om etablering af jernbane- og automobilfærgefarten over Femer Bælt, udgående fra Rødbyhavn, med tilhørende jernbane- og motorvejsforbindelser.

Fremsat den 26. marts 1958 af *ministeren for offentlige arbejder*.

### § 1.

Ministeren for offentlige arbejder be- myndiges til at fremme arbejdet med de i lov nr. 6 af 3. januar 1941 samt lov nr. 191 af 17. april 1941, jfr. lov nr. 222 af 11. juni 1954, omhandlede anlæg med henblik på en fuldførelse af disse inden udgangen af finansåret 1962-63.

### § 2.

Ministeren for offentlige arbejder be- myndiges endvidere til at afslutte overens- komst med Forbundsrepublikken Tysklands trafikminister om, at der søges gennemført udbygning af de fornødne anlæg på begge sider af Femer Bælt med det formål snarest muligt at få påbegyndt såvel jernbane- som automobiltrafikken på overfarten.

## *Bemærkninger til lovforslaget.*

### I.

Ved en forhandling den 1. april 1957 mellem ministeren for offentlige arbejder og Forbundsrepu- blikken Tysklands trafikminister om mulighederne for at fuldføre de under sidste krig påbegyndte anlæg til en dansk-vesttysk jernbane- og automobilfærg- fart mellem Rødbyhavn og Puttgarden som et led i den såkaldte Fugleflugtslinie opnåedes der enighed om, at forbindelsen snarest burde udbygges efter de foreliggende planer; men det fandtes påkrævet, at der forinden blev nedsat en fælles dansk-tysk arbejdsgruppe med den opgave at undersøge mulighederne for en fælles international finansie- ring af anlæggene. Endvidere skulle gruppen undersøge de øvrige økonomiske og tekniske forudsætninger for forbindelsens fuldførelse.

De undersøgelser, som arbejdsgruppen har foretaget, har imidlertid vist, at det ikke vil være muligt at opnå internationale lån til finansiering af anlægsudgifterne på begge sider, ligesom der heller ikke skønnedes at foreligge muligheder for en isoleret dansk låneoptagelse på specielt gunstige lånevilkår.

For så vidt angår anlæggene på tysk side, vil Tyske Forbundsbane (Deutsche Bundesbahn) da i stedet optage et lån på det tyske lånemarked, idet Forbundsbanen ikke på anden måde kan skaffe den fornødne kapital. For vejanlæggene gælder, at disse vil blive finansieret på lignende måde som andre tyske vejanlæg. Der er herefter fra tysk side ingen finansieringsmæssige hindringer for ar- bejdernes igangsættelse, så snart de endelige pro- jekter er udarbejdede.

Anlægsudgifterne på tysk side er anslået til ca. 123 mill. DM, hvoraf Forbundsbanens andel udgør ca. 84,3 mill. DM (ca. 140 mill. kr.).

Det nævnte beløb på 84,3 mill. DM må Forbunds- banen påregne at skulle amortisere over 20 år med en rente på ca. 8 pct.

Udgifterne hertil samt udgifterne til driften af overfarten kan imidlertid efter de foretagne renta- bilitetsberegninger ikke dækkes af indtægterne fra overfarten, såfremt man fastsætter overfarts- taksterne alene på grundlag af den kortere afstand mellem Rødbyhavn og Puttgarden, og det vil derfor være nødvendigt — formentlig i 20 år — at

opkræve visse sæргеbyrer for den nye overfart svarende til forskellen mellem de nugældende takster på Gedser—Grossenbrode-overfarten og de takster, som normalt ville blive fastsat for den kortere overfartsstrækning mellem Rødbyhavn og Puttgarden.

Under hensyn til, at anlægsudgifterne på tysk side er væsentligt højere end på dansk side, vil sæргеbyrerne, hvor de ikke indgår i videregående takster, blive delt mellem Tyske Forbundsbaner og Danske Statsbaner i forholdet 2 : 1, svarende omtrent til de to styrelseres øjeblikkelige anlægsudgifter, henholdsvis ca. 84,3 mill. DM (ca. 140 mill. kr.) og ca. 70 mill. d. kr. En tilsvarende fordeling er påregnet for så vidt angår den gennemgående jernbanetraffic, idet det for denne trafik er overladt til de to styrelser selv at fastsætte og i deres indtægtsandele at indregne sæргеbyrerne for den del af overfarten, der hører til den pågældende styrelses tarifområde.

På dansk side vil det efter det foreliggende være nødvendigt at afholde udgifterne til havne- og jernbaneanlæggene m. v. af statens almindelige midler som også forudsat i lov nr. 6 af 3. januar 1941. Udgifterne til de resterende motorvejsanlæg skal i henhold til lov nr. 191 af 17. april 1941 afholdes af den i lovens § 4 omhandlede særlige afgift på 1 øre pr. l benzín, jfr. § 4 i lov nr. 222 af 11. juni 1954 om ændring af fornævnte lov, men i henhold til § 13 i forslaget til lov om tilskud til de offentlige veje skal udgifterne fremtidig afholdes af vejfonden.

For at sikre, at arbejderne påbegyndes og afsluttes så vidt muligt samtidigt på begge sider, er det hensigten, at ministeren for offentlige arbejder og den tyske forbundstrafikminister undertegner en overenskomst herom.

## II.

De Danske Statsbaner påhvillende anlægsarbejder påbegyndtes umiddelbart efter vedtagelsen af loven af 6. januar 1941; men i løbet af krigen blev arbejdet indstillet. Indtil arbejdet blev standset, var der af den i alt ca. 37 km lange strækning fra Nykøbing F. til Rødbyhavn udført jord-, bro- og afvandingsarbejder på en ca. 13 km lang strækning på Lolland begyndende ca. 4 km vest for Guldborgsund.

Til disse arbejder er medgået en samlet udgift på 7,7 mill. kr.

Den kapital, der skal investeres til fuldførelse af de på dansk side resterende jernbaneanlægsarbejder, udgør ca. 67,6 mill. kr.\*) fordelt på følgende anlæg:

A. Tilslutning til Nyk. F. st.. ca.	0,5 mill. kr.		
B. Ny jernbanebro over Guldborgsund.....	5,0	—	—
C. Underbygning km 0,3-km 3,9.....	5,0	—	—
D. Underbygning km 17,0-Rødbyhavn.....	6,5	—	—
E. Overbygning på fri bane samt på 3 krydsningsstationer.....	14,0	—	—
F. Rødbyhavn station (inkl. færgelejer).....	25,0	—	—
G. Rødbyhavn færgehavn.....	11,0	—	—
H. Udgifter til privatbaneforlægning m. v.....	0,6	—	—

I alt... ca. 67,6 mill. kr.

I tilknytning hertil skal bemærkes, at det på grundlag af de i den fornævnte dansk-tyske arbejdsgruppe førte forhandlinger er klargjort, at de tyske myndigheder, efter at den finansieringsmæssige basis er tilvejebragt for Tyske Forbundsbanes anlæg, har givet principiel tilslutning til nu at fuldføre Fugleflugtslinien.

Det er derfor, allerede i betragtning af de store trafikale fordele, som er forbundet med Fugleflugtsliniens etablering, af den største betydning for Danske Statsbaner, at der nu gennem en lov i overensstemmelse med nærværende lovforslag gives ministeren for offentlige arbejder adgang til at fremme de under ovenstående pkt. A-H anførte anlæg.

Som begrundelse for tilvejebringelsen af de pågældende anlæg m. v. på dansk side kan yderligere anføres:

- 1) Man kan undlade en ellers uundgåelig udvidelse af Gedser færgehavn med anlæg af et nyt 3. færgeleje samt en ombygning af stationens sporanlæg m. v. svarende til en udgift på i alt 25-30 mill. kr.
- 2) Spørgsmålet om anskaffelse fra dansk side af en ny 4. færge, som ellers i de nærmeste år ville blive nødvendig på Gedser-Grossenbroderuten, og som må anslås at ville koste ca. 30 mill. kr., vil kunne udskydes i en længere

\*) Dette beløb er anført i bemærkningerne til forslag til finanslov for finansåret 1957—58. Beløbet må dog som følge af senere prisstigninger forhøjes til ca. 71 mill. kr., hvoraf ca. 1 mill. kr. vil være forbrugt i finansåret 1957—58, jfr. bemærkningerne til forslag til finanslov for finansåret 1958—59.

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 færges 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 gennemsejlings-åbning 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

om tilskud til de offentlige veje afholdes af vejfonden.

Foruden den direkte fordel for automobiltrafikken til det sydlige udland vil gennemførelsen af Fugleflugtslinien som allerede nævnt betyde en aflastning for så vidt angår automobiltrafikken over Storebælt. Denne aflastning skønnes at blive maksimalt på mellem 10 og 15 pct., eller beregnet efter tallene i 1956-57 ca. 80 000 køretøjer, af en totalårstrafik på 614 000 køretøjer.

Dette skøn hviler på en forudsætning om, at kun ca. 20 pct. af den nuværende trafik over Sjælland til det sydlige udland over Storebælt

fortsat vil følge denne rute, medens de 80 pct. vil finde det fordelagtigere at følge Fugleflugtslinien, der vil betyde en nedsættelse af den samlede rejsetid for et automobil fra f. eks. København til Hamburg fra 8½ time over Storebælt og godt 8 timer over Gedser-Grossenbrode til knap 6½ time over den foreslåede Fugleflugtslinie. Aflastningen på den sydlige strækning af hovedvej A 10 som følge af Fugleflugtsliniens gennemførelse skønnes ikke at ville få et sådant omfang, at dette kan begrunde en udskydelse af de allerede forudsatte investeringer i vejarbejde på denne hovedvejsstrækning.