

Lovforslag nr. L 108. Fremsat den 14. marts 1984 af ministeren for offentlige arbejder

Forslag

til

Lov om udbygning af færgefarterne over Storebælt

§ 1. Ministeren for offentlige arbejder kan

- 1) ændre og udbygge færgehavnen i Knudshoved med henblik på betjening af jernbanetrafik på en ny færgeoverfart mellem Korsør og Knudshoved,
- 2) anlægge de fornødne spor- og stationsanlæg m.m. i Knudshoved færgehavn og sportilslutning fra færgehavnen til sporanlægget ved Nyborg station og
- 3) foretage de forlægninger og ændringer i

det bestående offentlige vejnet og andet, som er nødvendige på grund af jernbaneanlægget.

§ 2. Ministeren for offentlige arbejder kan, om fornødent ved ekspropriation, erhverve fast ejendom m.m., der er nødvendig til gennemførelse af anlæg efter § 1.

§ 3. Statens udgifter til gennemførelsen af anlæggene bevilges på de årlige finanslove.

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 jernbanelaje 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 jernbanelaje i Nyborg fortsat opretholdes som reserve), dels ved

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

reduktion af den søværts distance med ca. 25 pct. og tilhørende besparelser på energiforbrug (ca. 15,7 mill. liter olie pr. år) og driftsomkostninger respektive regularitetsstyrkende »buffermulighed« i sejlplanen.

I henhold til folketingsbeslutningen skal lovfor-
slaget omfatte gennemførelsen af »1. etape af bil-
og baneoverfartens sammenlægning«.

Den foreslåede udflytning til Knudshoved vil
være 1. etape i såvel en sammenlægning af over-
farterne som i enhver alternativ udbygningsplan
for overfarterne.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1 (bilag 1)

På vedhæftede bilag 1 er vist en oversigt over
den fysiske placering af de nye jernbaneanlæg i
forhold til bl.a. den eksisterende motorvej og til-
sluttende bilfærgehavn.

Den nye ca. 3,5 km lange banestrækning er
mod vest tilsluttet den eksisterende banetracé i
nordenden af Nyborg station og forløber på de
østligste ca. 1,5 km side om side med motorvejen i
en fælles trafikkorridor, der i det væsentlige følger
den eksisterende motorvejslinje.

I østenden tilsluttes de nye sporanlæg et nyt
jernbanefærgeleje placeret nord for de eksisterende
bilfærgelejer, idet de fornødne pladsforhold i den
fælles havn tilvejebringes ved udflytning af bilfær-
gehavnens nordre mole.

I overensstemmelse med folketingsbeslutningen
af 10. maj 1983 er de omfattende tekniske forun-
dersøgelser m.v. for 1. etapeprojektets gennemfø-
relse blevet videreført i finansåret 1983. De hertil
fornødne midler er bevilget, jfr. akt 460 af 17. au-
gust 1983.

Forundersøgelserne m.v. påregnes fuldført frem
til medio 1984 således, at der da kan foreligge en
egentlig dispositionsplan for projektets videre ud-
vikling.

Den videre myndighedsbehandling, anlæggenes
detailprojektering og forberedelsen af de fornødne
ekspropriationsforretninger er programsat til perio-
den frem mod medio 1985 således, at projektets
gennemførelse i marken (incl. ekspropriation) vil
kunne indledes umiddelbart efter folketingets Sto-
rebæltdebat i foråret 1985.

Med denne baggrund forventes det, at de egent-
lige anlægsarbejder m.v. gennem et optimalt forløb
vil kunne gennemføres i perioden medio 1985 –
ultimo 1988.

Til § 2

Det omkring årsskiftet 1983–84 foreliggende
projektstade har været forelagt den samme kreds
af kommunale og statslige myndigheder, der vil
blive inddraget i udarbejdelsen af det landsplandi-
rektiv, som miljøministeriet i medfør af lands- og
regionplanlovens § 4 og i opfølgning af nærværen-
de lovforslags vedtagelse agter at udstede.

Dette direktiv vil omfatte en beskrivelse af de
generelle statslige forudsætninger, der skal lægges
til grund for den nærmere fastlæggelse af de sam-
lede anlægsforhold til omgivelserne.

Projektet har ved nævnte præliminære høring
modtaget bl.a. følgende foreløbige tilkendelgelser
fra den pågældende myndighedskreds:

Fyns amtskommune finder, at der allerede i
projektgrundlaget er lagt op til at tage hensyn til
væsentlige fredningsmæssige interesser i det berø-
te landområde, og tilslutter sig i øvrigt miljømini-
steriets plan om udarbejdelse af et landsplandi-
rektiv. Og amtskommunen – som er repræsenteret i en
teknikergruppe nedsat til at følge projektets videre
udvikling – lægger vægt på, at de tog- og færgetra-
fikale ændringer, der er forbundet med jernbane-
færgernes udflytning til Knudshoved, bliver bedst
muligt koordineret med de regionale busruters
drift og linieføring.

Nyborg byråd forudsætter, at der generelt tages
vide hensyn ved anlæggets indpasning med de
omgivne arealer og aktiviteter samt, at de landska-
belige værdier bevares og reetableres i videst mulig
omfang. Endvidere, at der tages afgørende hensyn
til de miljø- og erhvervs-mæssige interesser i områ-
det.

Byrådet lægger således bl.a. vægt på, at golfba-
nen med tilliggende skovplantning, campingplad-
sen og badestranden nord for bilfærgehavnen re-
etableres i det omfang, disse anlæg og arealer bliver
berørt af projektet. Og byrådet forudsætter, at ad-
gangsforholdene – herunder besporingsmulighederne
– til eksisterende enkeltvirksomheder og plan-
lagte industri- og erhvervsområder sikres i samråd
med kommunen. Endelig finder byrådet, at der må
træffes foranstaltninger til, at støjniveauet ikke
forøges i støjfølsomme områder langs de nye vej-
og baneanlæg.

Også Nyborg byråd tilslutter sig miljøministeri-
ets plan om udarbejdelse af et landsplandi-
rektiv, ligesom også kommunen er repræsenteret i foran-

omtalte teknikergruppe, hvor en række mere detaljerede synspunkter vil kunne følges op.

Miljøministeriet, miljøstyrelsen forudsætter, at der i forbindelse med detailprojekteringen drages omsorg for, at de tilstødende, støjfølsomme områder – omfattende et område for åben og lav boligbebyggelse, et sommerhusområde og en campingplads – beskyttes mod forøget støjbelastning.

Styrelsen kan således tiltræde den skitserede linieføring på vilkår:

- at de dele af nævnte områder, der ikke under nuværende forhold er støjbelastet over $L_{Aeq} = 55$ dB(A) heller ikke med den totale fremtidige belastning fra vej- og banetraffic overstiger denne grænseværdi,
- at de dele af nævnte områder, der under nuværende forhold er belastet over 55 dB(A), men ikke over 65 dB(A), ikke med den fremtidige belastning overstiger 65 dB(A).

Hovedparten af de i den præliminære høring inddragne myndigheder har ikke haft bemærkninger, og der er således ikke fremført synspunkter af afgørende betydning for projektets gennemførelse på det foreliggende grundlag.

Samarbejdet med de pågældende kommunale og statslige myndigheder om det samlede projekts forhold til anden fysisk planlægning i Nyborgområdet og til andre lovgivningsområder vil blive videreført under projektets fysiske detaillering. Og der tilstræbes den størst mulige afklaring med ressortmyndighederne, inden projektet forelægges for ekspropriationskommissionen.

Til § 3

De samlede udgifter ved projektets gennemførelse er ved lovforslagets fremsættelse fortsat anslået til 700 mill. kr. (nu i prisniveau 01.01.1984, excl. moms).

Udgifterne påregnes at fordele sig således:

| Finansår | Mill. kr. ca. |
|----------------------------------|------------------|
| (1983) (forbrugt) | ca. 6 |
| 1984..... | 30 |
| 1985..... | 100 |
| 1986..... | 180 |
| 1987..... | 180 |
| 1988 (ibrugtagning ultimo) | 180 |
| 1989 (restudgifter)..... | 25 |