

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

Overførslen af jernbanegods mellem Danmark og Sverige sker i dag for langt den største dels vedkommende på Helsingør-Helsingborg ruten. En mindre del af godset overføres på den rene godsroute mellem Københavns frihavn og Malmø.

Den nuværende overførsel via Helsingør-Helsingborg udgør både kvalitets- og kapacitetsmæssigt en afgørende begrænsning for jernbanens konkurrenceevne. Overfarten mellem frihavnen og Malmø lader sig som følge af jernbaneforholdene på svensk side ikke udbygge.

Ikke mindst disse forhold var afgørende for, at der den 5. april 1984 mellem de danske, svenske og vesttyske statsbaner er indgået overenskomst om forbedring af jernbanegodstransporten såvel mellem den skandinaviske halvø og Danmark som mellem Skandinavien og Kontinentet, den såkaldte DanLink.

Overenskomsten indebærer bl.a.

- at der skal indsættes to nye, store godsfærger en dansk og en svensk mellem Helsingborg og frihavnen
- at der skal bygges et nyt færgeleje m.v. i Helsingborg
- at DSBs færgeleje i frihavnen skal ombygges
- at der skal bygges et nyt bilfærgeleje i Rødby for at aflaste de kombinerede jernbane- og bilfærger
- at Deutsche Bundesbahn, DB, indsætter en ny kombifærge i stedet for den utidssvarende Theodor Heuss
- at det jernbanegods, som hidtil er transporteret via Helsingør-Helsingborg overfarten og via Malmø-Københavns frihavn overfarten, nu sejles via Helsingborg-frihavnen
- at DanLink skal kunne ibrugtages 1. juni 1986.

Oprettelsen af godsfærgeruten mellem Helsingborg og frihavnen indebærer et systemskifte. Hidtil har næsten samtlige godsvogne mellem Danmark og Sverige skullet overføres på Helsingør-Helsingborg overfartens små enkeltsporede færger, som højest kan tage 5-6 godsvogne ad gangen. Et enkelt

godstog, på sædvanligvis lidt over 40 vogne, skal således skilles ad i 7-8 dele, fragtes over ved hjælp af lige så mange færgeafgange for derefter atter at blive samlet på den anden side af sundet.

Ved åbningen af den nye godsroute vil der blive indsat en svensk og en dansk 5-sporet godsfærge, som hver vil kunne overføre et helt godstog ad gangen.

Omlægningen af godstrafikken fra Helsingborg-Helsingør-Ryparken-Vigerslev til Helsingborg-Københavns frihavn-Ryparken-Vigerslev indebærer en sådan kvalitets- og kapacitetsmæssig forbedring af jernbanegodsoverførslen mellem Danmark og Sverige, at der må forventes en forøgelse både i godstrafikken mellem Danmark og det øvrige Norden og mellem dette og Kontinentet.

Omfanget af godstrafik på strækningerne frihavnen-Ryparken og Ryparken-Vigerslev, se kortbilag 1, har varieret såvel over årene som over månederne i det enkelte år.

På strækningen frihavnen-Ryparken ventes i gennemsnit mere end en fordobling af togantallet fra ca. 19 tog pr. døgn til omkring 43 tog pr. døgn. Disse trafikmængder skal ses i sammenhæng med, at der på DSBs hovedstrækninger, kører op til ca. 1.000 tog pr. døgn. På godsbanestrækningen frihavnen-Ryparken ligger iøvrigt kun ganske få beboelsesejendomme tæt ved jernbanen, der på en betydelig del af strækningen passerer gennem erhvervsområder. I sommeren 1985 blev der på strækningen Ryparken-Vigerslev optalt 48 gods- og materieltog pr. døgn, mens der på den repræsentative vinterdag i 1985, som danner grundlag for de vurderinger af støjkonsekvenserne, der skal foretages, er optalt 39 tog foruden S-tog. I forhold til sidstnævnte niveau forventes en gennemsnitlig vækst i togantallet på ca. 15 pct.

Etableringen af DanLink forventes umiddelbart at udløse en 20 procents forøgelse af de mellem Danmark og Sverige overførte godsmængder. I 1990 påregnes godsmængden øget til 40 pct. over niveauet i 1984. Denne vækst udløser ikke en tilsvarende vækst i antallet af transportererede godsvogne, idet de nye godsmængder, der i relation til