

konflikterne mellem vej- og jernbanetrafikken. Forholdet er det, at de eksisterende jernbanespor mellem frihavnen og Ryparken krydser flere veje i niveau. Det drejer sig om Vordingborggade og Århusgade, der indgår i Ring II, og Gittervej, som ligger på frihavnsens område, og kun bærer en ringe trafik, se kortbilag 2.

I såvel regionplanen for hovedstadsområdet som Københavns kommunes forslag til kommuneplan, er Ring II forudsat forlagt til Gittervejs tracé. Når dette sker, udgør niveauskæringen af Vordingborggade og Århusgade ikke længere et problem, men til gengæld aktualiseres herved en niveaufri skæring mellem jernbanen og Gittervej. Omkring løsningen af disse spørgsmål skal der i henhold til forslaget § 1, nr. 3, indgås aftale mellem Københavns kommune og ministeren for offentlige arbejder. Aftalen bør iagttage det forhold, at gods-færgeruten vil skulle nedlægges, såfremt det besluttes at etablere en fast jernbaneforbindelse mellem Helsingør og Helsingborg, således som omtalt i den betænkning, der i sommeren 1984 blev afgivet af et dansk-svensk embedsmandsudvalg vedrørende Øresundsforbindelserne. Det nærmere indhold, der må forventes at indgå i en sådan aftale, er beskrevet i bemærkningerne til § 1 nr. 3.

Ved lovforslaget muliggøres det umiddelbart at iværksætte anlægsarbejderne uden at afvente vedtagelsen af en lokalplan og en eventuel tilladelse efter lov om by- og landzoner. Som omtalt, har der allerede fundet en 5 måneder lang offentlig høring sted over det af Københavns kommune udsendte forslag til lokalplan, der vedrører netop de anlæg, som dette lovforslag sigter på at skaffe bemyndigelse til at udføre. Ministeriet for offentlige arbejder vil rekvirere de indkomne høringssvar i Københavns kommune, og disse vil indgå i grundlaget for miljøstyrelsens beslutning om eventuelle støjdæmpende foranstaltninger udover det i forslaget § 1, nr. 2, forudsatte, og i grundlaget for ministeren for offentlige arbejders forhandlinger med Københavns kommune jfr. forslaget § 1, nr. 3.

Statens udgifter ved forslaget skønnes at ville andrage ca. 25 mill. kr. til statens andel af arbejderne i frihavnen. På finansloven for 1986 er som ovenfor anført afsat midler til disse formål. Dog vil merudgifter til støjbekytlelse m.v. skulle tilvejebringes ved omdisponering.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1, nr. 1

Der henvises til vedlagte kortbilag 2, der viser de anlæg, som skal udføres. Der vil til etableringen

af anlæggene i Københavns frihavn medgå ca. 6 måneder fra lovens ikrafttræden.

Udgifterne i 1986 til de under nr. 1 anførte anlæg anslås til ialt ca. 102 mill. kr. i prisniveau 1/1 1985. Heraf udgør den andel, som finansieres af Københavns frihavn, 77 mill. kr. og DSBs andel 25 mill. kr.

Til § 1, nr. 2

Der henvises til de almindelige bemærkninger.

Til § 1, nr. 3

Ministeren for offentlige arbejder er indstillet på at indgå aftale med Københavns kommune på nedenstående vilkår, som har været drøftet med miljøministeriet, og hvorom der er enighed.

Af hensyn til den trafikale situation i og omkring frihavnen er det en forudsætning, at gods-færgeruten alene betjener skinnébåren trafik, og at eventuelle løstrailere alene transporteres til og fra frihavnen på jernbanevogne, bortset fra eventuel trafik internt i Nordhavnsområdet.

Af hensyn til vejtrafikafviklingen på Ring II forudsættes det, at godsbanesporrets skæring med Ring II ved Århusgade og Vordingborggade holdes uhindret åben for vejtrafikken i morgenmyldretiden mellem 8.00 og 9.00 og i eftermiddagsmyldretiden mellem 16.00 og 17.30, dog bortset fra en enkelt nedlukning i tidsrummet 16.00-17.30.

Med henblik på at sikre en etablering af Gittervej, som er forudsat i udkastet til et kommuneplanforslag for København, og som er medtaget i Regionplantillæg 85 med en forudsat påbegyndelse i tidsrummet 1990-97, er DSB under forudsætning af de bevilgende myndigheders godkendelse indforstået med at betale ekstraudgifterne til projektering og anlæg af en overførsel af Gittervej over DSBs rangersporanlæg ved færgeterminalen. DSB er ligeledes under samme forudsætning indforstået med at afholde udgifterne ved de heraf fornødne ændringer af broen over Folke Bernadottes Allé med henblik på opretholdelse af en forbindelse for cykel- og gangtrafik.

Tilsagnet om at påtage sig de omtalte udgifter træder i kraft, såfremt Københavns kommune efter 1992 måtte beslutte at etablere Ring II i Gittervejs tracé. Det er yderligere et vilkår, at færgeruten ikke på det tidspunkt, hvor Gittervej ønskes realiseret, ved lov er besluttet nedlagt.

Da uforudsete vejtrafikale problemer vil kunne opstå som følge af den øgede godstrafik, kan der blive tale om at genvurdere den trafikale situation efter 5 år fra rutens etablering, og de ovennævnte