

ceret i tilslutning til opmarchpladsen umiddelbart langs ydersiden af søndre mole.

Trods denne udbygning er DSBs og SFLs overfarter med det nuværende færgkoncept tæt på den øvre

grænse for yderligere trafikvækst og vil således ikke være i stand til at klare den forventede trafikudvikling, der tegner sig således:

DSB/SJs og SFLs forventede trafikudvikling frem til år 2000.

Overført på færge	1991	1995	2000
<i>DSB/SJ og SFL</i>			
Passagerer (1000)	14.660	15.100	15.500
Biler og jernbanevogne (1000 pbe)	3.410	3.790	4.100

Det danske og det svenske Øresundsudvalg afgav i februar 1989 betænkning om Faste Øresundsforbindelser. Betænkningen forudsætter, at der også ved en fast vejforbindelse København-Malmö opretholdes en fortsat, men noget reduceret færgedrift mellem Helsingør og Helsingborg. Det forudsættes tillige, at denne færgedrift sker i samarbejde mellem DSB og SFL med nye, større færger end de, der i dag sejler på overfarten, og med kun én terminal på hver side af sundet.

På svensk side blev der bl.a. i forbindelse med etableringen af Dan-Link-ruten mellem Helsingborg og Københavns frihavn udarbejdet en helhedsplan for løsning af byens mangeårige problemer omkring banegårds- og havneforholdene. Et væsentligt punkt heri var ønsket om etablering af en fællesterminal til betjening af overførselstrafikken med SFLs og DSBs færger. I den forbindelse var det naturligt, at muligheden for samtidig etablering af en fællesterminal til betjening af de to færgoverfarter i Helsingør blev taget op til drøftelse med DSB.

Den 21. september 1988 underskrev DSB på den ene side og SJ og SFL på den anden side derfor en hensigtserklæring om fælles drift af Helsingør-Helsingborg overfarten. Hensigtserklæringen sigter på, at DSB og SFL etablerer et fælles driftsselskab for overfarten.

Erklæringen forudsætter, at en ny fælles færgeterminal i såvel Helsingør som Helsingborg kan ibrugtages den 1. juni 1991.

De to færgeterminaler skal betjene to nye brede kombinerede jernbane- og bilfærger (en svensk og en dansk), de to DSB ejede »Prinsessefærger« samt to af de eksisterende SFL-færger.

DSBs 3 nuværende jernbanefærger og to af de nuværende SFL-færger vil herefter ikke længere skulle besejle overfarten.

Fra DSBs side har det været en betingelse for at bygge fællesterminalen i Helsingør, at der samtidig blev etableret et egentligt rederisamarbejde mellem DSB og den SJ ejede SFL-overfart.

Med SJs halve andel af DSB/SJ overfarten og fulde ejerskab af SFL overfarten er de dansk/svenske interesser i Helsingør-Helsingborgtrafikken i dag

fordelt 1:3. Den nævnte hensigtserklæring forudsætter, at SJ samtidig trækker sig ud af samarbejdet med DSB. Derved opnås en lige dansk/svensk fordeling af interesserne i den fælles DSB/SFL overfart.

DSBs økonomiske fordele ved samarbejdet består dels ved overgang til en 1:1 fordeling af overfartens resultat, dels og især ved en rationalisering af den samlede DSB/SFL færgindsats fra 9 til 6 færger. De samlede investeringer andrager ca. 380 mill. kr. til bygnings- og havneanlæg og ca. 310 mill. kr. for den nye danske færge.

DSB og SFL har i efteråret 1989 foretaget et udbud på de to færger. Der er modtaget tilbud fra en række værfter.

På det foreliggende grundlag kan den interne forrentning af investeringen beregnes til ca. 20% p.a.

Såfremt der i år 2000 ibrugtages en fast vej- og bane-forbindelse mellem København og Malmø, vil den interne forrentning falde til 16-17 pct. p.a.

SFL færgernes anløb af de nuværende lejer ved kajen bag Kronborg vil ophøre, når fællesterminalen tages i brug i 1992. I stedet vil 2 SFL færger benytte DSBs leje i statshavnen. Herved bortfalder SFL's betaling af skibs- og vareafgifter til statshavnen, der for tiden årligt andrager ca. 15 mill. kr., idet der for DSBs lejer alene erlægges den mellem DSB og statshavnen aftalte aflønningsafgift.

Tilsvarende reduceres betalingen af de særlige passager- og personbilafgifter, som med hjemmel i trafikhavnelovens § 11 om skibs- og vareafgifter fra 1. januar 1989 er pålagt færgerederier, som i udenlandsk rutefart anløber danske statshavne.

Disse afgifter forventes i 1989 at andrage ca. 15 mill. kr. for de 5 DSB færger og de 4 SFL færger tilsammen. Beløbet forventes reduceret til ca. 4 mill. kr. i 1992, når alene de 2 SFL færger skal besejle statshavnen.

Den reducerede benyttelse af den eksisterende statshavn indebærer, at spørgsmålet om en afhændelse af havnen vil blive overvejet.

I 1988 udskrev Helsingør kommune en idékonkurrence, som bl.a. havde til formål at skabe en ønsket sammenhæng i byens og havneområdet anvendelse. På et møde i november 1988 mellem kommunen og