

DSB, erklærede DSB sig positiv overfor etablering af en ny sydhavn som ramme for et samlet fællesterminalanlæg, således at kommunens ønsker til havnefrontens udformning kunne blive opfyldt.

Med det formål at få statshavnen frigjort for færge-sejls udarbejdede DSB herefter et projekt til en ny sydhavn. Dette projekts anlægstekniske udformning var, med etablering af et egentligt havnebassin og dækkende værker ud for søndre mole som ramme for en etapevis udfyldning med i alt tre færgelejer, en ideel løsning, der i øvrigt rummede den ønskede fremtidssikring i færgeoverfartens driftsbetingelser.

Projektet blev fremlagt i det af Helsingør byråd den 24. april 1989 vedtagne forslag til lokalplan nr. 1.49, som i perioden 7. juni - 27. september 1989 har været udsendt til høring i overensstemmelse med kommuneplanlovens bestemmelser.

Ved tilrettelæggelsen af dette tidsforløb blev det med henblik på overholdelse af hensigtserklæringens ibrugtagningstermin den 1. juni 1991 forudsat, at anlægsarbejdet kunne påbegyndes i marken den 1. oktober 1989.

Der opstod imidlertid stor opmærksomhed omkring projektet i offentligheden samtidig med, at Hovedstadsrådet stillede krav om, at projektet skulle undergå en regionplanmæssig behandling. Havneprojektet og dets forudsætninger blev på denne baggrund taget op til en revurdering.

På baggrund heraf og på grund af ønsket om en reduktion af omkostningerne er projektets fysiske omfang blevet ganske væsentligt reduceret.

Miljøministeren har med hjemmel i kommuneplanlovens § 10 og § 28 indkaldt resultatet af lokalplanhøringen til egen vurdering. Efter behandling af de i alt 42 indsigelser på byrådets møde den 6. november 1989 har Helsingør kommune således afgivet det omfattende materiale med sin indstilling til miljøministeren. Helsingør Byråds indstillinger vil indgå i miljøministerens videre behandling af sagen.

Projektets internationale og overordnede betydning tilsiger, at der fremsættes lovforslag om projektet.

Forslaget omfatter et reduceret fællesterminalanlæg, der kan betjene den samme forventede overførselstrafik i en opbygning efter følgende hovedprincipper og uden efterfølgende udbygning.

DSBs nuværende leje 1 i statshavnen ombygges til betjening af to nuværende SFL-færger, og SFLs to lejer i havnens nordre del nedlægges. Det forudsættes, at Helsingør Statshavnns lejemål med SFL vedrørende færgelejer og terminalanlæg i den nordlige del af havnen opsiges i forbindelse med fællesanlæggets ibrugtagning, således at klapanlæggene og terminalbygninger m.v. fjernes for selskabets regning som fastsat i lejekontrakterne.

Der etableres to nye færgelejer omkring en fælles midterpier placeret ud for landenden af havnens søndre mole. På pierens indside etableres et jernbanefærgeleje til betjening af de to nye kombifærger efter det reviderede færgekoncept. På pierens yderside

placeres et link-span leje til betjening af de to »Prinsessefærger«. Der etableres ikke ydre dækkende værker, jævnfør de forslaget vedlagte planbilag.

Ved udflytning af kystindfatningen langs den nuværende opmarchplads udbygges denne således, at området på tilfredsstillende måde kan betjene DSBs og SFLs samlede overførselstrafik.

Færgevejen opretholdes som led i det bytrafikale gadenet, og på opmarchområdets sydlige del etableres fornødne billet salg m.v., ligesom der syd herfor tilvejebringes et passende reserveareal for ankomende biler. Fra stationens sporområde etableres sporforbindelse til det nye jernbaneleje.

Bygningsmæssigt omfatter det reducerede terminalprojekt følgende 3 hovedelementer:

1. Nyt terminalbygningensanlæg incl. gangbroer m.v. til færgerne.

Planerne om en stor terminalbygning er endeligt opgivet. Der opereres nu kun med et samlet etageareal på 2-3000 m<sup>2</sup> til de sædvanlige terminalfunktioner.

Den nye terminalbygning opføres ved tilbygning til den eksisterende station, syd for denne som en fortsættelse af den eksisterende enetages østfløj. Hertil føjes en bygning indeholdende billet salg, toiletter, kiosk, café, vekselkontor, venteealer og trappe-, elevator- og escalatorforbindelser. Terminalbygningen vil indeholde de sædvanlige funktioner til terminal- og rejseformål, svarende til DSBs betjening på IC-stationer af samme størrelse. Terminalbygningen vil blive udformet under hensyntagen til det nuværende stationsanlæg. Terminalbygningens bygningshøjde vil ikke overstige bygningshøjden på den eksisterende østfløj, og terminalens husdybde vil svare til husdybden på den eksisterende østfløj (excl. evt. tårnparti). Stationsbygningen underkastes i øvrigt det særlige bygningsyn i forbindelse med den igangværende fredningsproces. På grund af den verserende bygningsfredningssag forudsætter ombygning af og tilbygning til det eksisterende stationsanlæg tilladelse fra Planstyrelsen/Det Særlige Bygningsyn, uanset bestemmelsen i § 2.

Fra terminalbygningen udgår gangbroer til færgerne. Gangbroerne brydes af og afsluttes i tårnbygninger, der indeholder en række nødvendige personale-, depot- og publikumsfaciliteter. Gangbroer holdes vandrette og tilstræbes udført under kote 11,80 m. Tårne udføres med maksimal facadehøjde svarende til facadehøjden i den eksisterende nordfløj. Tårnernes bygningshøjde tilstræbes udført under kote 20,00 m.

2. Nyt billetterings-, told- og speditjonsområde.

3. Nedrivning af eksisterende terminalbygning og gangbro.

Den eksisterende terminalbygning nedrives, hvorunder gangbroen fra den eksisterende stationsbygning, med efterfølgende genopretning af den eksisterende stationsbygning m.v.