

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning.

Helsingør Havn består af Helsingør Statshavn og DSB's havneanlæg, der omfatter færgeleje 1, 2 og 3 samt opmarcharealer, (fællesterminalen).

Ved lov nr. 221 af 4. april 1990 om udbygning af fællesterminalen i Helsingør blev trafikministeren bemyndiget til at træffe de fornødne foranstaltninger med henblik på etablering af fællesterminalen.

Overførsel af trafik mellem Helsingør og Helsingborg udføres i dag af det dansk-svenske selskab ScandLines A/S og Sundbusserne A/S. ScandLines A/S ejes ligeligt af DSB Rederi A/S og SweFerry AB, der ejes af de svenske jernbaner.

Sundbusserne overfører alene passagerer, medens ScandLines A/S overfører lastbiler, busser, personbiler, cykler, passagerer og persontogvogne, idet godstogvogne overføres via DanLink-ruten mellem Helsingborg og Københavns frihavn. Med et årligt overførselstal på ca. 1,5 mio. personbiler, 300.000 lastbiler, 50.000 busser, 17.000 persontogvogne og 12 mio. passagerer – heraf ca. 2 mio. med Sundbusserne – er der tale om en af Europas største færgeoverfarter.

Færgetrafikken med overførsel af jernbanevogne og biler mellem Helsingør og Helsingborg blev tidligere varetaget af to selvstændige rederier, De Danske Statsbaner/Statens Järnvägar (DSB/SJ) og Scandinavian Ferry Lines AB (SFL), der ejes af SJ. Besejling af overfarten skete med hver sin flåde fra egne terminalanlæg placeret inden for eller i tilknytning til statshavnen i Helsingør.

På svensk side blev der – bl.a. i forbindelse med forlægningen af godstogsoverførsel fra Helsingør-Helsingborg overfarten til den ved lov nr. 189 af 9. april 1986 oprettede DanLink-rute mellem Helsingborg og Københavns frihavn – udarbejdet en løsning af Helsingborgs mangeårige problemer omkring banegårds- og havneforholdene. Et væsentligt punkt heri var ønsket om etablering af en fællesterminal til betjening af trafikken med DSB's og SFL's færger. Muligheden for samtidig etablering af en fællesterminal til betjening af de to færgeoverfarter i Helsingør

blev derefter taget op til drøftelse mellem parterne, der den 21. september 1988 underskrev en hensigtserklæring om fælles drift af Helsingør-Helsingborg overfarten. Hensigtserklæringen tog sigte på, at DSB og SFL etablerede et fælles driftsselskab for overfarten. Fra DSB's side var det en betingelse for at bygge fællesterminalen i Helsingør, at der samtidig blev etableret et egentligt rederisamarbejde mellem DSB og den SJ ejede SFL-overfart. Hensigtserklæringen forudsatte, at SJ trak sig ud af samarbejdet med DSB, hvorved der ville opnås en lige dansk/svensk fordeling af interesserne i den fælles DSB/SFL overfart.

På baggrund af projektets overordnede betydning blev det besluttet at fremsætte forslag til anlægslov i enkeltheder om projektet, der skulle gennemføres efter følgende hovedprincipper:

- DSB's eksisterende leje 1 i statshavnen skulle ombygges til betjening af to SFL-færger, og SFL's to lejer ved Nordre Mole nedlægges.
- Der skulle etableres to nye færgelejer omkring en fælles midterpier placeret ud for havnens Søndre Mole. På pierens inderside skulle etableres et kombineret jernbane- og bilfærgeleje til betjening af to nye kombifærger, og på ydersiden skulle etableres et link-span leje til betjening af de to »Prinsessefærger« uden ydre dækkende værker.
- Ved udflytning af kystindfatningen langs opmarchpladsen skulle denne udbygges, således at området på tilfredsstillende måde kunne betjene DSB's og SFL's samlede overførselstrafik.
- Lovforslaget, der blev fremsat den 17. januar 1990, indeholdt videre en redegørelse for de bygningsmæssige elementer.

Ved lov nr. 221 af 4. april 1990 om udbygning af fællesterminalen i Helsingør blev trafikministeren som anført bemyndiget til at træffe de fornødne foranstaltninger med henblik på etablering af fællesterminalen.

Bevillingerne til udbygning af færgeterminalen i Helsingør og til anskaffelse af den danske nye kombinerede jernbane- og bilfærge til Helsingør-Helsingborg overfarten blev tiltrådt af Folketingets Finansudvalg ved aktstykke nr. 123 af 29. januar 1990.