

konkurrence bl.a. som følge af, at benyttelsen heraf kan ske med mindst mulig behov for besejlings- og trafikafviklingsmæssig koordination med ScandLines A/S' færgefart fra leje 2 og 3.

Før et nyt rederi kan starte færgefart fra DSB's leje 1 og benytte opmarcharealer m.v., skal der træffes en række foranstaltninger, og efter lovforslaget gives der trafikministeren bemyndigelse til at bringe ScandLines A/S' ret til benyttelse af leje 1 m.v. til ophør, at foretage ombygning af færgelejet, opmarcharealer m.v., at tillade, at en ny operatør får muligheden for at udføre nye anlægsarbejder og foretage ændringer i eksisterende anlæg. Endvidere bemyndiges trafikministeren til helt eller delvist at ekspropriere den kommunale parkeringsplads ved Færgevej.

Det bemærkes, at det nye rederi skal forhandle med havnemyndighederne i Helsingborg med henblik på at opnå de fornødne tilladelser. Mulighederne for besejling af Helsingborg Havn er ikke undersøgt, men det er fra denne havn tilkendegivet, at der vil være plads til et nyt færgerederi.

### 3. Nyt rederis adgang til færgeleje 1.

DSB's færgeleje 1, hvis beliggenhed fremgår af bilag 1, besejles i dag af ScandLines A/S med det svenske selskab SweFerry's to ca. 75 m lange og 18 m brede bilfærger.

Indsættelse af væsentlige større færger end de nuværende vil stille større krav til færgernes manøvreegenskaber af hensyn til besejlingsforholdene i havnen.

Det vurderes dog muligt med visse begrænsninger at besejle færgelejet med samme høje regularitet som i dag med op til 120 m lange færger, udstyret med moderne manøvregej, f.eks. shuttle-færger med 2 uafhængige vendbare propeller i hver ende. (Tycho Brahe er til sammenligning 111 m lang).

Ved indsættelse af det nye rederis færger i leje 1 vil trafikintensiteten ikke ændres i forhold til i dag, idet ScandLines A/S' besejling bringes til ophør, hvorfor der ikke vil være behov for koordinering af sejlplaner af besejlingsmæssige årsager.

Omfanget af tilpasninger af færgelejet afhænger i væsentlig grad af den aktuelle færgetype, der skal indsættes på overfarten.

Afhængigt af færgens længde, bredde, fribord, placement m.v. vil en række ændringer af lejet kunne blive aktuelle, herunder udvidelse af den inderste del af lejet ved nedbrydning af en kort pier modsat anlægssiden, forhøjelse af sidefendere, etablering af ny duc d'albe (d.v.s. en pælekonstruktion, som færgen lægger op til) yderst i lejet og mod Sundbusser-

nes leje, samt nyt arrangement for en ydre fortøjning.

Rampen til færgernes hoveddæk skal tilpasses færgen, og det kan eventuelt blive nødvendigt at udvide/flytte klappen, ligesom der for færger med to dæk uden indvendig rampe i færgen skal etableres en personbilrampe til øvre dæk. Denne udvendige rampe kan etableres enten vest for rampen til hoveddækket eller centralt over denne.

Den eksisterende gangbro på Søndre Mole tilhører DSB Rederi A/S, hvorfor aftale om benyttelse heraf må indgås mellem selskaberne. Broen vil være den naturlige forbindelse for gående landgangspassagerer til og fra den nye færges passagerdæk. Der kan - afhængig af hvilken færgetype, det nye rederi vil indsætte og placering af færgens portåbning - blive tale om justeringer ved landgangsbroen i tilfælde af højdeforskelle mellem niveauer for gangbro- og passagerdæk. Dette kan medføre, at den yderste ende af passagerlandgangsbroen skal forhøjes med op til 3-4 m.

I land kan passagerer benytte de eksisterende adgange ved stationen. Det nye rederi må i overensstemmelse med sædvanlig praksis selv etablere eller leje billetkontor samt foretage kontrol på gangbroen, idet der må træffes nærmere aftale om placeringen heraf.

ScandLines A/S og det nye rederi bør have adskilte til- og frakørselsveje til eget opmarchareal og egne færger, hvilket mest muligt reducerer behovet for koordinering mellem de to rederier.

Det vil derfor være en forudsætning for detailprojekteringen, der vil blive baseret på den principielle udformning af arealerne m.v., som fremgår af bilag 2, at der i videst muligt omfang opnås en sådan adskillelse.

Et nyt konkurrerende rederi skal derfor have egen separat indkørsel fra Færgevej og ikke dele indkørsel og billetteringsboks med ScandLines A/S. Fra Færgevej opnås adgang til et separat opmarchareal (bane 1-3) med plads til 108 personbilenheder, som ligger vest for vejen for frakørsel fra færgerne.

Dette areal, der inddrages til udelukkende at betjene leje 1, er ikke tilstrækkelig stort til at kunne betjene et nyt konkurrerende rederis færger. Det kan derfor udvides mod syd ved inddragelse af hele eller dele af lastbilarealet nord for det nuværende billetteringsområde. Antallet af opmarchbaner kan endvidere eventuelt forøges fra 3 til 4 ved inddragelse af en del af den kommunale parkeringsplads ved Færgevej.

Herved vil der kunne skaffes opmarchplads til i alt ca. 220 personbilenheder.