

Til at bistå Trafikministeriet med udarbejdelsen af udbudsmaterialet og udpegningen af rederi vil der blive sammensat et panel af uafhængige, uvildige og sagkyndige eksperter. Panelet vil blive etableret umiddelbart efter lovforslagets fremsættelse, således at arbejdet med udpegning af nyt rederi fremskyndes med henblik på, at det nye rederi kan påbegynde sejladsen snarest muligt efter lovforslagets vedtagelse.

5. Miljømæssige konsekvenser.

Afsnit 5 i rapporten »Konkurrerende færgefart Helsingør-Helsingborg« indeholder en vurdering af de trafikale og miljømæssige konsekvenser af, at et nyt rederi påbegynder sejlads på overfarten.

I forbindelse med loven om udbygning af færgeterminalen i Helsingør blev foretaget miljøundersøgelser bl.a. på grundlag af en trafikprognose, idet disse miljøundersøgelser er sammenfattet i rapporten »Helsingør fællesterminal – miljøundersøgelser, december 1989«. Der var dengang forventet en trafikvækst på overfarten på ca. 28 pct. for perioden fra 1988 til år 2000 og en vækst på ca. 18 pct. fra 1988 til 1995. Dette indgik i grundlaget for miljøundersøgelserne.

Det har efterfølgende vist sig, at trafikvæksten i perioden 1988 til 1995 kun udgjorde ca. 3 pct., hvilket bl.a. skyldes konjunkturerne i Sverige. I de aller-seneste år er trafikken på overfarten igen vokset kraftigt.

Det fremgår af Transportrådets rapport af december 1995 til Folketingets Trafikudvalg om færgedrift fra Helsingør Havn, at det ud fra tidligere vurderinger og ud fra den seneste trafikudvikling ikke forekommer urimeligt at antage, at trafikken kan være steget med 20-25 pct., inden Øresundsforbindelsen åbner, idet stigningen bl.a. vil være afhængig af, om der vil ske prisfald, når konkurrerende rute etableres.

Selv en trafikvækst på 20-25 pct. fra i dag og frem til åbningen af Øresundsforbindelsen vil imidlertid ikke overstige den tidligere forventede vækst på ca. 28 pct. fra 1988 til år 2000. Miljøkonsekvenserne ved placering af et nyt rederi i DSB's leje 1 vil derfor selv ikke med en trafikstigning på 25 pct. overstige, hvad der blev vurderet ved miljøundersøgelsen for fællesterminalen, herunder vedrørende støjniveauet og vibrationer på tilkørselsvejene. Det medfører, at for den mest støjbelastede tilkørselsvej til havnen, Flynderborgvej, vurderes støjen således i perioden frem til år 2000 maksimalt at kunne stige til 68 dB(A).

Ved placering af et nyt rederis færger i leje 1 kan der imidlertid blive tale om en større støj- og vibrationsbelastning fra køretøjer, såfremt der skal køre biler ombord på færgens øverste dæk i leje 1, men

konsekvenserne heraf vil være begrænsede. Det samme vil være tilfældet i forbindelse med den øgede trafik på Færgevej som følge af til- og frakørsel til det nye rederi.

Støj og vibrationer fra et nyt rederis færger i færgelejet vil ligeledes kunne indebære forværringer i forhold til i dag, såfremt de nye færger er mere støjende end de nuværende færger.

En øget biltrafik vil give øgede emissioner fra biler, lastbiler og busser i og omkring de mest belastede tilkørselsveje til færgeterminalen. Det blev i miljøundersøgelserne fra 1989 vurderet, at koncentrationerne for såvel kulmonoxid som kvælstofoxid var relativt lave. Det blev vurderet, at ændringerne som følge af etableringen af fællesterminalen ville blive helt marginale.

Det vurderes derfor på baggrund af førnævnte trafikale grundlag, miljøundersøgelserne fra 1989 samt de seneste års fornyelse af bilparken, at en placering af et nyt rederi i færgeleje 1 ikke vil have nævneværdig betydning for luftkvaliteten i området som følge af biltrafikken.

Derimod kan der blive tale om en forringelse af luftkvaliteten afhængigt af, hvilken færge- og motor-type samt brændstof, der vil blive anvendt af det nye rederi, samt af omfanget af den samlede færgetrafik.

Biltrafikken kan virke som en barriere for fodgængere og cyklister, og en sådan barriereeffekt eksisterer i dag på Flynderborgvej. Denne barriereeffekt vil forøges ved stigende trafik. Da trafikken ikke forventes at ville stige mere end forudsat ved miljørapporten fra 1989, vil der imidlertid ikke være tale om en forværring af forholdene i forhold til den ved 1990-loven foretagne vurdering.

Strømforholdene, og derved havmiljøet, uden for havnen vil ikke blive påvirket. I havnen kan ikke påregnes nogen sedimentspredning ved drift af færgerne, idet lejerne allerede er, eller ved indsættelse af større færger end de nuværende, vil blive forsynet med en tilstrækkelig god bundsikring, således at lokal erosion og dermed sedimentspredning undgås.

Der vil heller ikke opstå sedimentspredning ved det nye rederis etablering, såfremt dette ikke medfører behov for ændringer af kajkonstruktioner, medens der kan opstå mindre sedimentspredning ved ændringer heraf.

Færgelejet er eller vil, som ovenfor anført, blive forsynet med en tilstrækkelig god bundsikring, som kan modvirke lokal erosion. Miljøkonsekvenserne af skruevandet vil dermed alene hidrøre fra den kraftige turbulente strøm, som skrueerne forårsager. Der foreligger ikke specielle undersøgelser af disse forhold, som i øvrigt vil være af meget begrænset udstrækning. En positiv effekt af skruevandet er den