

Lovforslag nr. L 161. Fremsat den 30. januar 1986 af ministeren for offentlige arbejder

Forslag

til

Lov om etablering af en færgefart til overførsel af gods mellem Københavns frihavn og Helsingborg

§ 1. Med det formål at etablere en færgefart til overførsel af gods mellem Københavns frihavn og Helsingborg som led i et nyt godsforbindelsessystem, DanLink, med jernbane gennem det østlige Danmark be- myndiges ministeren for offentlige arbejder til

- 1) at ombygge de eksisterende jernbanefær- gelejer i Københavns frihavn med henblik på at skabe mulighed for anløb af større færgetyper,
- 2) at afholde udgifterne til i nødvendigt om- fang at udføre støjbeskyttelse ved af- skærmning eller vinduesisolering langs godsbanen Københavns frihavn-Rypar- ken-Vigerslev på strækningen fra dennes krydsning med S-banesporene ved Vor- dingborggade til Ryparken og
- 3) at indgå overenskomst med Københavns

kommune om anlægs- og driftsmæssige løsninger på de vejtrafikale problemer, der kan være en følge af godsforbindel- sens etablering.

§ 2. Ministeren for offentlige arbejder kan, om fornødent ved ekspropriation, er- hverve fast ejendom m.m., der er nødvendig til gennemførelse af § 1, nr. 1.

§ 3. Statens udgifter ved denne lov afhol- des på de årlige finanslove.

§ 4. De i § 1, nr. 1 og 2 nævnte arbejder kan iværksættes straks efter lovens ikrafttræ- den.

§ 5. Loven træder i kraft dagen efter be- kendtgørelse i Lovtidende.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Overførslen af jernbanegods mellem Danmark og Sverige sker i dag for langt den største dels vedkommende på Helsingør-Helsingborg ruten. En mindre del af godset overføres på den rene godsroute mellem Københavns frihavn og Malmø.

Den nuværende overførsel via Helsingør-Helsingborg udgør både kvalitets- og kapacitetsmæssigt en afgørende begrænsning for jernbanens konkurrenceevne. Overfarten mellem frihavnen og Malmø lader sig som følge af jernbaneforholdene på svensk side ikke udbygge.

Ikke mindst disse forhold var afgørende for, at der den 5. april 1984 mellem de danske, svenske og vesttyske statsbaner er indgået overenskomst om forbedring af jernbanegodstransporten såvel mellem den skandinaviske halvø og Danmark som mellem Skandinavien og Kontinentet, den såkaldte DanLink.

Overenskomsten indebærer bl.a.

- at der skal indsættes to nye, store godsfærger en dansk og en svensk mellem Helsingborg og frihavnen
- at der skal bygges et nyt færgeleje m.v. i Helsingborg
- at DSBs færgeleje i frihavnen skal ombygges
- at der skal bygges et nyt bilfærgeleje i Rødby for at aflaste de kombinerede jernbane- og bilfærger
- at Deutsche Bundesbahn, DB, indsætter en ny kombifærge i stedet for den utidssvarende Theodor Heuss
- at det jernbanegods, som hidtil er transporteret via Helsingør-Helsingborg overfarten og via Malmø-Københavns frihavn overfarten, nu sejles via Helsingborg-frihavnen
- at DanLink skal kunne ibrugtages 1. juni 1986.

Oprettelsen af godsfærgeruten mellem Helsingborg og frihavnen indebærer et systemskifte. Hidtil har næsten samtlige godsvogne mellem Danmark og Sverige skullet overføres på Helsingør-Helsingborg overfartens små enkeltsporede færger, som højest kan tage 5-6 godsvogne ad gangen. Et enkelt

godstog, på sædvanligvis lidt over 40 vogne, skal således skilles ad i 7-8 dele, fragtes over ved hjælp af lige så mange færgeafgange for derefter atter at blive samlet på den anden side af sundet.

Ved åbningen af den nye godsroute vil der blive indsat en svensk og en dansk 5-sporet godsfærge, som hver vil kunne overføre et helt godstog ad gangen.

Omlægningen af godstrafikken fra Helsingborg-Helsingør-Ryparken-Vigerslev til Helsingborg-Københavns frihavn-Ryparken-Vigerslev indebærer en sådan kvalitets- og kapacitetsmæssig forbedring af jernbanegodsoverførslen mellem Danmark og Sverige, at der må forventes en forøgelse både i godstrafikken mellem Danmark og det øvrige Norden og mellem dette og Kontinentet.

Omfanget af godstrafik på strækningerne frihavnen-Ryparken og Ryparken-Vigerslev, se kortbilag 1, har varieret såvel over årene som over månederne i det enkelte år.

På strækningen frihavnen-Ryparken ventes i gennemsnit mere end en fordobling af togantallet fra ca. 19 tog pr. døgn til omkring 43 tog pr. døgn. Disse trafikmængder skal ses i sammenhæng med, at der på DSBs hovedstrækninger, kører op til ca. 1.000 tog pr. døgn. På godsbanestrækningen frihavnen-Ryparken ligger iøvrigt kun ganske få beboelsesejendomme tæt ved jernbanen, der på en betydelig del af strækningen passerer gennem erhvervsområder. I sommeren 1985 blev der på strækningen Ryparken-Vigerslev optalt 48 gods- og materieltog pr. døgn, mens der på den repræsentative vinterdag i 1985, som danner grundlag for de vurderinger af støjkonsekvenserne, der skal foretages, er optalt 39 tog foruden S-tog. I forhold til sidstnævnte niveau forventes en gennemsnitlig vækst i togantallet på ca. 15 pct.

Etableringen af DanLink forventes umiddelbart at udløse en 20 procents forøgelse af de mellem Danmark og Sverige overførte godsmængder. I 1990 påregnes godsmængden øget til 40 pct. over niveauet i 1984. Denne vækst udløser ikke en tilsvarende vækst i antallet af transporterede godsvogne, idet de nye godsmængder, der i relation til

DanLink er aktuelle, typisk er tungt masse gods. Der forventes således ved forbindelsens åbning en 15 procents vækst i vognantallet voksende til ca. 30 pct. i 1990.

Det samlede DanLink projekt forventes at skabe et indtægtsgivende og konkurrencedygtigt alternativ til den transittrafik, der i dag går på lastbil gennem Danmark, men ikke giver indtægter, der står mål med de hermed forbundne omkostninger og ulemper.

DanLink spiller en meget væsentlig rolle i det nordiske transportnet. DanLink indgår i den af Nordisk Råd på sessionen i 1985 vedtagne handlingsplan for økonomisk udvikling og fuld beskæftigelse.

Med DanLink forventes der omkring 1990 årlige valutaindtægter på godstransporten på ca. 200 mill. kr., hvilket er ca. 70 mill. kr. mere end dagens niveau. Såfremt DanLink ikke etableres, må det påregnes, at der fra Sverige vil blive etableret en godsroute direkte til Vesttyskland, og DSB må på den baggrund regne med faldende godsindtægter, og en væsentlig reduktion af beskæftigelsen ved den internationale godstrafik.

Flytningen af jernbanegodsoverførslen fra Helsingør til Københavns frihavn medfører en reduktion i beskæftigelsen i Helsingør på ca. 110 heltidsbeskæftigede, hvilket dog mere end opvejes af merbeskæftigelsen i frihavnen som udgør ca. 60 heltidsbeskæftigede samt i Rødby, hvor der bliver tale om ca. 85 ekstra heltidsbeskæftigede. Den samlede merbeskæftigelse forventes således at udgøre ca. 35 heltidsbeskæftigede.

Foruden de her nævnte aspekter har DanLink også mere lokalt prægede konsekvenser. I København vil DanLink således bidrage til aktivitet og indtægter i Københavns havn, som Københavns havnevesen har lagt stor vægt på.

I Helsingør vil den noget trængte trafikafvikling i og omkring havneområdet blive aflastet, og Helsingør vil – som også beboerne langs Kystbanen – få glæde af en miljømæssig aflastning i forbindelse med godstrafikkens omlægning.

I Københavns og Frederiksberg kommuner kan der imidlertid blive tale om lokale problemer med støj som følge dels af ruteomlægningen, dels af den forventede vækst i mængden af gods. De skridt, der vil blive taget for at imødegå gener af denne art, omtales nedenfor.

Aktuelt er situationen den, at de investeringer, der skal foretages på svensk og tysk side, afholdes planmæssigt.

Statens Järnvägar, SJ, har således i foråret bestilt en ny godsfærge, som er under bygning på et

norsk værft. Prisen er omkring 200 mill. svenske kroner. Samtidig er Helsingborg havn i fuld gang med anlægsarbejder, som bl.a. omfatter det nødvendige færgeleje. Der skal ialt i Helsingborg by investeres omkring 600 mill. svenske kroner, hvoraf havneinvesteringen udgør ca. 120 mill. svenske kroner i prisniveau 1/1 1984. Alt tyder på, at både færgen og færgelejet vil være klar til brug den 1. juni 1986.

Den nye tyske færge til godt 100 mill. DM vil være klar til indsættelse den 1. juni 1986, men vil dog i modsætning til de svenske investeringer kunne nyttiggøres fra denne dato uafhængigt af færgelejet i frihavnen.

På dansk side har finansudvalget den 25. juni 1985 tiltrådt, at DSB kan trække 150 mill. kr. på investeringspuljen – fordelt med 75 mill. kr. i 1985 og 75 mill. kr. i 1986 – til finansiering af den danske færge til indsættelse mellem Københavns frihavn og Helsingborg.

DSB har i overensstemmelse hermed indkøbt en brugt svensk færge, Scandic Wasa, som vil blive ombygget på dansk værft. Bemyndigelse til afholdelse af udgifterne hertil vil blive søgt ved aktstykke til folketingets finansudvalg.

DSB har endvidere i 1985 anlagt og ibrugtaget et nyt bilfærgeleje i Rødby, som aflaster de kombinerede lejer for færger, der både medfører tog og biler.

Anlægsarbejderne i forbindelse med færgelejeombygningen i frihavnen, hvortil der på finansloven for 1986 er afsat midler, har imidlertid ikke kunnet igangsættes. Dette beror på, at der ikke foreligger nogen endelig vedtaget lokalplan fra Københavns kommune, og er samtidig baggrunden for fremsættelsen af dette lovforslag.

Københavns kommune har efter ønske fra DSB igangsat lokalplanprocedure for frihavnsterminalen. Et forslag til lokalplan blev vedtaget i borgerrepræsentationen den 27. juni 1985 og sendt til offentlig høring den 30. juli 1985. Fristen for indsigelser var i første omgang fastsat til den 31. oktober 1985, men blev på udløbsdatoen forlænget med to måneder til den 31. december 1985.

Formelt kunne en endelig vedtagelse af lokalplanforslaget ske umiddelbart efter den 1. februar 1986. Intet tyder imidlertid på, at dette vil ske, ligesom der ikke er tegn på, at der vil kunne opnås endelig overensstemmelse mellem Københavns kommune og staten om de vilkår vedrørende støjbeskyttelse og andre forhold udenfor lokalplanområdet, som den endelige vedtagelse af lokalplanforslaget gøres betinget af.

Der har været fort løbende forhandlinger med Københavns kommune om disse forhold, og det har været ministeriet for offentlige arbejders opfattelse, at en beslutning om hvilke konkrete støjbeskyttelsesforanstaltninger, der skal iværksættes, måtte afvente den støjundersøgelse, som er igangsat, jfr. nedenfor, og at beslutningen burde tages af miljøstyrelsen som uvildig sagkyndig myndighed.

Spørgsmålet om støjproblematikkens behandling i relation til strækningen mellem godsbanens krydsning med S-banesporene ved Vordingborggade og underføringen ved Valby Langgade har været overvejet af miljøministeriet og DSB med følgende resultat:

DSB vil bestrebe sig på at begrænse støjemissionen gennem jndstilling af støjsvage lokomotiver, ved yderligere dæmpning af disse, samt ved hastighedsbegrænsning.

Med det formål at belyse muligheden herfor er der ved konsulentbistand igangsat en analyse af støjpåvirkningen langs hele strækningen, ligesom mulighederne for støjdæmpning af lokomotiverne undersøges.

For disse undersøgelser er tilendebragt, kan det ikke afgøres, om der på denne strækning sker en sådan merbelastning i støjmæssig henseende af naboejendommene, at støjisolering af denne grund er påkrævet. Undersøgelserne vil være tilendebragt inden udgangen af februar 1986, og på grundlag af disse vil omfanget af den nødvendige støjbeskyttelse kunne vurderes.

Miljøstyrelsen foretager på baggrund af disse undersøgelser, men inden godsrutens start, en vurdering af den forventede ændring i støjpåvirkningen. Såfremt der på som følge af DanLink trafikken sker en stigning i støjpåvirkningen på mindst 1 dB(A) (A-vægtet decibel) fra et døgnniveau på mindst 60 dB(A) forpligter DSB sig til at betale udførelse af en afskærmning eller vinduesisolering af de berorte boliger.

Dette krav er identisk med det af Københavns kommune ønskede for så vidt angår støjforøgelse som følge af DanLink. DSB vil endvidere foranstalte tilsvarende støjbeskyttelse for beboelsesejendomme, som vil blive udsat for støjniveau, der på døgnbasis overstiger 65 dB(A) og støjspidsværdier på mere end 90 dB(A). Dette tilsagn gælder uanset om DanLink medfører en forøgelse af støjen.

Alt tyder på, at ovenfor anførte tilsagn vil udløse støjbeskyttelse for bl.a. fire opgange i Østbanegade og et antal ejendomme nær højbanen ved Nørrebro station.

DSB vil overfor miljøstyrelsen dokumentere den nuværende støjbelastning ved målinger og

beregninger. Registreringen vil omfatte støjniveaut på døgnbasis samt maksimalniveauet og antallet af støjspidser fordelt på dag-, aften- og natperioden. Målinger og beregninger gennemføres af to konsulentfirmaer og skal godkendes af miljøstyrelsen. Når antallet af godsvogne i en måned er steget med de forventede 20 pct. i forhold til den tilsvarende måned i 1985, gentager DSB de førnævnte målinger og beregninger. Dette skal dog ske senest i november 1987. Skulle det gennem målingerne mod forventning vise sig, at andre boliger er blevet udsat for væsentligt forøget støjpåvirkning, forpligter DSB sig til også at afhjælpe denne.

Når der ikke ved lovforslaget søges om bemyndigelse til at afholde udgifter til eventuelt nødvendig støjbeskyttelse på strækningen fra Ryparken til Valby Langgade skyldes det, at ændringen i trafikomfanget her er væsentligt mindre, og at sådanne udgifter derfor i givet fald vil blive dækket af en generel støjpulje, hvortil bevilling vil blive søgt opnået ved aktstykke til folketingets finansudvalg.

Ved denne puljeordning foreslås der i 1986 afsat 1 pct. af DSBs budgetterede anlægsudgifter eksklusive færger og skibe til ekstern miljøbeskyttelse. Tilsvarende beløb vil blive søgt på de kommende års finanslove. Midlernes anvendelse vil blive prioriteret af miljøstyrelsen i samarbejde med DSB, med henblik på at opnå størst mulig nytteeffekt. I denne forbindelse vil der blive taget udgangspunkt dels i den absolutte størrelse af støjbelastningen i støjfølsomme områder, dels til de springvise ændringer i denne belastning, som indtræffer som følge af driftsomlægninger m.v. Eventuelle nødvendige støjbeskyttelsesforanstaltninger på strækningen fra Ryparken til Valby Langgade vil i de første år have første prioritet ved fordelingen af puljemidlerne. De nærmere regler for fordeling af puljemidlerne vil fremgå af det påtænkte aktstykke.

Puljemidlerne skal anvendes til afhjælpning af støjproblemer langs eksisterende jernbanestrækninger. Disse støjproblemer kan ikke i dag afhjælpes med udgangspunkt i miljøbeskyttelseslovgivningen, men miljøministeriet og DSB er enige om, at den i aktstykket omtalte puljeordning ville være hensigtsmæssig som middel til at angribe jernbanestøjproblemerne med størst mulig nytteeffekt.

DSB vil endvidere bl.a. ved anlægsmæssige foranstaltninger søge at modvirke, at der sker en stigning i antallet af overskridelser af miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vibrationer.

Bortset fra miljøproblematikken har Københavns kommune som problemkreds fremhævet

konflikterne mellem vej- og jernbanetrafikken. Forholdet er det, at de eksisterende jernbanespor mellem frihavnen og Ryparken krydser flere veje i niveau. Det drejer sig om Vordingborggade og Århusgade, der indgår i Ring II, og Gittervej, som ligger på frihavnsområdet, og kun bærer en ringe trafik, se kortbilag 2.

I såvel regionplanen for hovedstadsområdet som Københavns kommunes forslag til kommuneplan, er Ring II forudsat forlagt til Gittervejs tracé. Når dette sker, udgør niveauskæringen af Vordingborggade og Århusgade ikke længere et problem, men til gengæld aktualiseres herved en niveaufri skæring mellem jernbanen og Gittervej. Omkring løsningen af disse spørgsmål skal der i henhold til forslaget § 1, nr. 3, indgås aftale mellem Københavns kommune og ministeren for offentlige arbejder. Aftalen bør iagttage det forhold, at gods-færgeruten vil skulle nedlægges, såfremt det besluttes at etablere en fast jernbaneforbindelse mellem Helsingør og Helsingborg, således som omtalt i den betænkning, der i sommeren 1984 blev afgivet af et dansk-svensk embedsmandsudvalg vedrørende Øresundsforbindelserne. Det nærmere indhold, der må forventes at indgå i en sådan aftale, er beskrevet i bemærkningerne til § 1 nr. 3.

Ved lovforslaget muliggøres det umiddelbart at iværksætte anlægsarbejderne uden at afvente vedtagelsen af en lokalplan og en eventuel tilladelse efter lov om by- og landzoner. Som omtalt, har der allerede fundet en 5 måneder lang offentlig høring sted over det af Københavns kommune udsendte forslag til lokalplan, der vedrører netop de anlæg, som dette lovforslag sigter på at skaffe bemyndigelse til at udføre. Ministeriet for offentlige arbejder vil rekvirere de indkomne høringssvar i Københavns kommune, og disse vil indgå i grundlaget for miljøstyrelsens beslutning om eventuelle støjdæmpende foranstaltninger udover det i forslaget § 1, nr. 2, forudsatte, og i grundlaget for ministeren for offentlige arbejders forhandlinger med Københavns kommune jfr. forslaget § 1, nr. 3.

Statens udgifter ved forslaget skønnes at ville andrage ca. 25 mill. kr. til statens andel af arbejderne i frihavnen. På finansloven for 1986 er som ovenfor anført afsat midler til disse formål. Dog vil merudgifter til støjbeskyttelse m.v. skulle tilvejebringes ved omdisponering.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1, nr. 1

Der henvises til vedlagte kortbilag 2, der viser de anlæg, som skal udføres. Der vil til etableringen

af anlæggene i Københavns frihavn medgå ca. 6 måneder fra lovens ikrafttræden.

Udgifterne i 1986 til de under nr. 1 anførte anlæg anslås til ialt ca. 102 mill. kr. i prisniveau 1/1 1985. Heraf udgør den andel, som finansieres af Københavns frihavn, 77 mill. kr. og DSBs andel 25 mill. kr.

Til § 1, nr. 2

Der henvises til de almindelige bemærkninger.

Til § 1, nr. 3

Ministeren for offentlige arbejder er indstillet på at indgå aftale med Københavns kommune på nedenstående vilkår, som har været drøftet med miljøministeriet, og hvorom der er enighed.

Af hensyn til den trafikale situation i og omkring frihavnen er det en forudsætning, at gods-færgeruten alene betjener skinnébåren trafik, og at eventuelle løstrailere alene transporteres til og fra frihavnen på jernbanevogne, bortset fra eventuel trafik internt i Nordhavnsområdet.

Af hensyn til vejtrafikafviklingen på Ring II forudsættes det, at godsbanesporrets skæring med Ring II ved Århusgade og Vordingborggade holdes uhindret åben for vejtrafikken i morgenmyldretiden mellem 8.00 og 9.00 og i eftermiddagsmyldretiden mellem 16.00 og 17.30, dog bortset fra en enkelt nedlukning i tidsrummet 16.00-17.30.

Med henblik på at sikre en etablering af Gittervej, som er forudsat i udkastet til et kommuneplanforslag for København, og som er medtaget i Regionplantillæg 85 med en forudsat påbegyndelse i tidsrummet 1990-97, er DSB under forudsætning af de bevilgende myndigheders godkendelse indforstået med at betale ekstraudgifterne til projektering og anlæg af en overførsel af Gittervej over DSBs rangersporanlæg ved færgeterminalen. DSB er ligeledes under samme forudsætning indforstået med at afholde udgifterne ved de heraf fornødne ændringer af broen over Folke Bernadottes Allé med henblik på opretholdelse af en forbindelse for cykel- og gangtrafik.

Tilsagnet om at påtage sig de omtalte udgifter træder i kraft, såfremt Københavns kommune efter 1992 måtte beslutte at etablere Ring II i Gittervejs tracé. Det er yderligere et vilkår, at færgeruten ikke på det tidspunkt, hvor Gittervej ønskes realiseret, ved lov er besluttet nedlagt.

Da uforudsete vejtrafikale problemer vil kunne opstå som følge af den øgede godstrafik, kan der blive tale om at genvurdere den trafikale situation efter 5 år fra rutens etablering, og de ovennævnte

retningslinier kan på baggrund heraf kræves genforhandlet. Københavns kommune kan efter en periode på 10 år, og da med en frist på mindst 2 år, kræve forhandling om rutens fortsatte beståen.

Forslag til aftale om de lige nævnte forhold vil blive tilstræbt forelagt folketingets finansudvalg senest 5 måneder efter lovens ikrafttræden.

Til § 4

Af hensyn til forholdet til de svenske og vesttyske statsbaner er det nødvendigt, at det udtrykkeligt fastslås, at arbejderne i Københavns frihavn kan iværksættes umiddelbart efter lovens ikrafttræden. For så vidt angår hensyntagen til indsigelser mod det fremlagte lokalplanforslag henvises til de generelle bemærkninger.

