

Hvordan DanLink blev til

Tekst: Palle Ømark



Asger Bergh arkiv Dansk Jernbane-Klub

Herover er M/F Svea fyldt med godsvogne i april 1970. Det tog sin tid at overføre et helt godstog på den måde.

Nederst side 41: Strandvejen mellem Snekkersten og Helsingør i maj 2016. Hvor badehusene ligger, skulle den søndre dækmole i forslag C have ligget. Færgelejets placering havde været bag de høje træer i billedets baggrund. De pæne huse langs Strandvejen havde fået spoleret deres udsigt over Øresund.

I tre artikler i Jernbanen nr. 6/2015 og 1 og 2/2016 er der fortalt udførligt om DanLink, men begrundelsen for valget samt forberedelserne er også interessante. Artiklens forfatter deltog i dette arbejde og var med til at forhandle aftalen.

Manglende kapacitet på Helsingør–Helsingborg overfarten

Fra midten af 1960'erne voksede trængselsproblemerne på Helsingør–Helsingborg overfarten (H-H). Det skyldtes især en stigning i antallet af overførte personbiler, lastbiler og busser, og det gik i stigende grad ud over overførslen af godsvogne, især tomme returvogne til Sverige. Den intense konkurrence med de blå/hvide færges fra det svenskejede Linjebuss (LB) betød også, at DSB var tilbøjelig til at lade godsvognene vente til fordel for bilerne, og i øvrigt tjente man mere på biler end på godsvogne.

Tiden var løbet fra færgesystemet med smalle, enkeltsporede færges, der var skabt til en tid med en langt mere beskeden trafik på H-H overfarten, men de trange pladsforhold i havnene i Helsingør og Helsingborg umuliggjorde en ændring af færgesystemet til bredere færges.

I DSBs Plan 1990 fra 1975 omtales kort en mulig indsættelse af asymmetriske, tosporede færges på H-H, alternativt bygning af en ny sydhavn i Helsingør og indsættelse af dobbeltsporede færges, men intet om en godsfærgerute Helsingborg–Københavns Frihavn. Som en midlertidig løsning, inden der eventuelt kom en fast forbindelse, tænkte man på at indsætte et par ældre Storebæltsfærges, der var blevet overtallige efter indsættelsen af intercityfærgerne Dronning Margrethe II og Prins Henrik, eller pramme til overførsel af godsvogne mellem Malmö F og Københavns Frihavn.

Næste skridt kom i februar 1977 fra en arbejdsgruppe mellem DSB og Statens Järnvägar (SJ), der foreslog to mulige løsninger på kapacitetsproblemerne. Enten fortsat jernbanepersontrafik og biler på de eksisterende færges og nye godsfærgelejer til dobbeltsporede færges eller flytning af al godstrafik til Malmöoverfarten og indsættelse af pramme, der kunne overføre et helt godstog. Helsingørsløsningen ville blive dyr, og rangering til og fra godsfærgerne ville krydse tilkørslen til bilfærgerne med risiko for forsinkelser. Da der var dårlige tilkørselsforhold til færgestationen i Malmö, ville mertrafikken ved indførelse af pramme nødvendiggøre en kostbar flytning af færgeslejerne. Desuden kunne manøvrering af godsprammene i hårdt vejr blive et problem. Ingen af de to muligheder var derfor tilfredsstillende.

Den faste forbindelse spøger

Når der ikke kom en løsning på kapacitetsproblemerne, skyldtes det også den uafklarede situation omkring en fast Øresundsforbindelse. Hvis den kom, ville det betyde en kraftig reduktion af færgedriften, måske endda en lukning. Siden 1956 havde man planlagt en storlufthavn på Saltholm og i den sammenhæng en kombineret vej- og jernbanebro fra Amager over Saltholm til Malmö. Efterhånden blev man bevidst om, at en Saltholmlufthavn ville ødelægge øens rige fugleliv. I øvrigt var det en voldsomt dyr løsning, men først i 1978 blev planerne opgivet. På det nordlige Øresund luftedes der med jævne mellemrum planer om en jernbanetunnel. Fra dansk side var man

mere ihærdig end fra svensk, men i 1973 indgik ministeren for offentlige arbejder, Jens Kampmann, en aftale om en jernbanetunnel mellem Helsingør og Helsingborg med sin svenske kollega Bengt Norling. Tunnelen skulle være færdig i 1985.

Der skete dog ikke noget i første omgang fordi oliekrisen i efteråret 1973 medførte en mærkbar nedgang i biltrafikken. I 1975 blev der nedsat en dansk/svensk Øresundskommission, der endnu engang skulle behandle spørgsmålet om faste forbindelser, og i 1978 kom kommissionens digre rapport, der ud over en forbindelse mellem Amager og Malmö, behandlede en jernbanetunnel mellem Helsingør og Helsingborg med eller biltog og som alternativ til biltogene en motorvejsbro fra kysten nord for Helsingør til Läröd nord for Helsingborg. Da regeringen i 1978 havde opgivet at bygge en fast Storebæltsforbindelse, og da Storebæltsforbindelsen skulle bygges før en fast Øresundsforbindelse, betød det, at man i 1979 også skrinlagde planerne om faste Øresundsforbindelser, så nu blev det igen aktuelt for statsbanerne på begge sider af sundet at finde en løsning på godsvognsproblemet. Især den svenske industri krævede en markant forbedring af transportkvaliteten.

Godsfærgerute København–Helsingborg

Allerede inden man officielt havde opgivet de faste Øresundsforbindelser, havde DSB og SJ aftalt en fælles arbejdsgruppe om en godsfærgerute, hvor der kunne overføres

„retningsbestemte godstog“, dvs. hele godstog. Arbejdsgruppen skulle være færdig inden sommeren 1980. I august 1979 mødtes de to generaldirektører, Povl Hjelt og Bengt Furbäck, i København for at drøfte en løsning, og på dette møde udkrystalliseredes tanken om at sejle på langs af Øresund i stedet for på tværs, hvilket var ganske logisk, når man tager den forventede udvikling i betragtning. Både DSB og SJ satsede på kombitrafik, dvs. transport af containere, veksellad og løstrailere („Huckepack“, som det hed dengang) på jernbane. I 1964 var SJ begyndt at transportere containere, i 1967 stiftedes de europæiske jernbaners containerselskab, Intercontainer, i 1969 kom DSBs første containertog, og markedet var i stærk vækst. I kombitransport spiller transporttiden en vigtig rolle, og derfor skal togene helst køre direkte mellem terminaler, men H-H overfarten var ikke konkurrence-dygtig på transporttiden. En færge kunne overføre 5-6 godsvogne, og hvis et godstog var på 40 vogne, ville det kræve 7-8 ture at overføre et tog. Ganske vist sejlede færgerne hvert kvarter, men der skulle også overføres biler og jernbanepersonvogne, så det var ikke alle færgeture, der var til rådighed. DSB skønnede, at på den tid det varede at overføre et godstog og samle det i Helsingborg, ville en lastbil have tilbagelagt 2/3 af vejen til Stockholm eller Oslo.

Et andet problem var de korte færgeklapper på H-H. Af hensyn til fritrumsprofilen må bærevognene til kombitransport have mindre afstand mellem skinneoverkant og vognbund end almindelige godsvogne, og det medfører, at knækvinklerne mellem land, færgeklap og færge ikke må være på mere end 1½ grad. Det betyder så, at færgeklapperne skal være 56 m. lange, og det var der ikke plads til.

Arbejdet med kravspecifikationer skred stille og roligt fremad. Man planlagde brede færger med 650 m sporlængde (det endte med 800 m), der kunne udføre 9 enkeltture pr. døgn. Oprindeligt forudså svenskerne et færgeleje i Oceanhavnen i Helsingborg i nærheden af LB-færgerne – der i mellem-

tiden havde skiftet navn til Scandinavian Ferry Lines, SFL – men efter en udredning om overfarten og banegårds- og færgeforholdene i Helsingborg i 1982, ændredes planerne til et færgeleje ved Bulklastkajen i Sydhavnen og en samling af DSB- og SFL-færgelejerne, hvor de ligger nu.

Helsingør i stedet for Københavns Frihavn?

Da planerne om en godsfærgerute mellem Helsingborg og Københavns Frihavn begyndte at blive konkrete omkring årsskiftet 1980, erkendte Jernbaneforbundets fællestillidsrepræsentant i Helsingør, overmatros Kurt Kok, at ruten ville koste arbejdspladser for hans medlemmer. Kurt Kok var også socialdemokratisk medlem af Helsingør byråd, og han inviterede sin partifælle, folketingsmedlem Otto Mørch, formand for Jernbanerådet, til et medlemsmøde i Helsingør. Hvis man skulle bevare så mange arbejdspladser som muligt, kunne det ske ved at lade godsfærgerne sejle til Helsingør i stedet for frihavnen.

Der kom ikke noget ud af mødet, men det blev foreslået, at anlægge et godsfærgeleje uden for den sydlige havnemole hvor de nuværende Scandlines færgelejer ligger. Den løsning havde DSB allerede forkastet. Dels – som nævnt – fordi sporene til færgelejet ville krydse opmarchpladsen for biler til de øvrige færger idet de tre færgelejer lå inde i havnen ud for stationsbygningen. Hvis de skulle blive liggende der, ville der ikke kunne skaffes plads til 56 m færgeklapper til kombineret trafik.

I begyndelsen af 1984 blev borgmestrene i Helsingborg og Helsingør enige om at undersøge mulighederne for at flytte godsfærgerne til Helsingør som led i en samlet plan om et nyt færgesystem og fælles terminaler for DSB og SFL i begge byer. Det nuværende system er i øvrigt et resultat af dette arbejde. For Helsingborg var det ligegyldigt om godsfærgerne sejlede til Helsingør eller København, mens arbejdspladserne som nævnt betød noget for Helsingør. I februar blev der

udarbejdet et kommissorium til en arbejdsgruppe med repræsentanter for Helsingør og Helsingborg kommuner, Helsingborgs Havn, statshavnen i Helsingør, SJ og DSB. I løbet af foråret udarbejdede DSB en rapport: „Den østlige Danmarksvej. Gods-færgehavn i Helsingør“, der blev afleveret til Helsingør Kommune i begyndelsen af maj.

I Helsingør havde Venstresocialisterne skitseret et forslag, hvor færgelejet skulle anlægges ved opfyldning ca. ud for hvor Scandlines billetanlæg ligger. Sporene til færgelejet skulle gå gennem kommunens ret nye rensningsanlæg. Det ville nok have glædet adskillige helsingoranere, for naboerne døjede dengang med ubehagelig lugt fra anlægget. Sporene til færgelejet ville få et fald på ca. 2 %. Man kan forestille sig, hvad der ville ske, hvis et rangertræk til færgen løb løbsk! Desuden skulle sporene krydse Færgevej, der var adgangsvej til de øvrige færgelejer, og der var heller ikke taget højde for plads til udtræksspor. Et typisk eksempel på, at alt kan lade sig gøre på papir, når man ikke er tyngt af fagkundskab.

Sammen med Teknisk Forvaltning i Helsingør Kommune kom DSBs lille projektgruppe frem til tre mulige placeringer:

Forslag A: Syd for de eksisterende færgelejer, pris 300 mio. kr.

Forslag B: Ud for opmarchpladsen på Færgevej, pris 240 mio. kr.

Forslag C: Ud for Søndre Strandvejs sammenløb med Færgevej, pris 270 mio. kr.

Forslag A havde DSB allerede tidligere forkastet, men det var taget med, fordi det for politikerne og pressen var det mest indlysende. Sejlsads med en næsten 200 m lang færge ville kræve nye dækværker (moler) og en ny fælles indsejling til havnen, hvilket gjorde forslaget til det dyreste. Da det ikke var forudset, at færgen skulle være dobbeltendet, skulle den på grund af sin længde svaje i den trafikseparerede del af den meget befærdede sejlrende, hvad der var risikabelt



Palle Ømark



især i mørke og tåge. Problemerne med at biler til de øvrige færger og rangering ved godsfærgerne skulle krydse hinanden er tidligere nævnt.

Forslag B mindende om Venstresocialisterne, men færgeløbet var placeret således, at sporene gik uden om renseanlægget. Der ville dog også her være et fald på sporene til færgeløbet på $1\frac{1}{2}\%$, hvad der ikke var sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Desuden var vind- og strømforholdene ugunstige, og lige som i forslag A måtte færgen svaje i den trafikseparerede sejlrende. Det ville også være nødvendigt at anlægge udtræks- og hertil skulle der eksproprieres, der skulle bygges nye broer for Flynderborgvej og Færgvej og opmarchpladserne ville blive afkortet. Konklusionen var, at placeringen ikke kunne anbefales.

Forslag C var både sejlads- og driftsmæssigt det bedste af de tre; til gengæld ville det være både miljømæssigt og politisk uacceptabelt. Færgesporene skulle føres under en ny bro for Flynderborgvej og frem til færgeløbet i en udgravet bue og under Søndre Strandvej. Færgeløbet ville derved få retning mod syd-sydvest. Det betød, at nogle af byens mere attraktive ejendomme skulle

eksproprieres, og at det søndre dækværk skulle placeres halvvejs ned mod Snekkersten havn. Hele den smukke kyststrækning ville blive spoleret, og det ville også gå ud over den fredede stejleplads. Kort sagt, en umulig løsning.

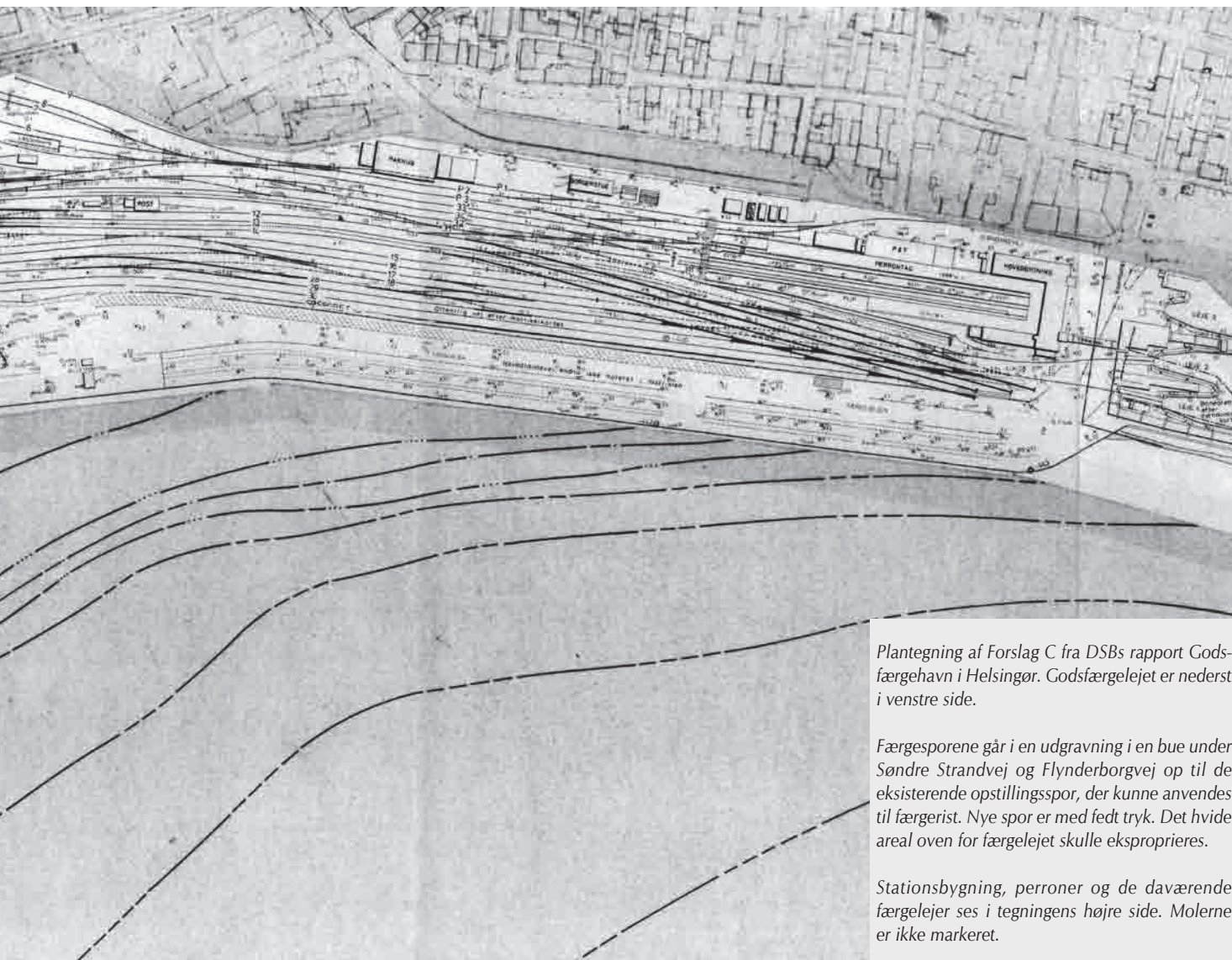
Hvis Helsingørløsningen blev valgt, ville det kræve en sporudfletningsbro i Hellerup og et tredje spor Hellerup–Lersøen til en udgift på 100 mio. kr. Desuden havde Kystbanen og S-banen to forskellige strømsystemer, men det kunne klares ved at lade godstogene være dieseltrukne. DSBs konklusion var, at „De ulemper og udgifter, der er forbundne med at bygge et jernbanegodsfærgeløb i Helsingør overstiger efter DSBs vurdering fordelene“.

Teknisk Forvaltning indstillede, at rapporten blev fremsendt til ministeren for offentlige arbejder med anmodning om, at den måtte blive taget i betragtning ved den endelige beslutning om Den østlige Danmarksvej. Byrådet behandlede rapporten den 6. august 1984. De Radikale konstaterede, at det var for sent at skaffe sig indflydelse på beslutningen, og at man sendte en rapport frem, som ikke kunne bruges til noget, fordi afgørelsen allerede var truffet. SFs medlem fandt, at

kommissoriet på dette punkt var tåbeligt, hvilket denne skribent, der overværede byrådsmødet, i sit stille sind gav hende ret i. Kurt Kok, der var ophavsmand til ideen, erkendte realiteterne, men trøstede sig med, at man i det mindste havde prøvet. Helsingør Dagblad kommenterede tørt, at byrådet havde sovet trygt, mens andre lagde planer. Det var urimeligt; Helsingør var aldrig et brugbart alternativ.

Byrådets indstilling blev fremsendt til ministeren, der lagde rapporten „ad acta“. Beslutningen om at godsfærgeruten skulle gå til København var truffet fire måneder tidligere.

Som plaster på såret for de 105 mistede arbejdspladser – 65 på færgerne og 40 i land, fordi antallet af færger blev reduceret fra seks plus en reserve til fire og rangerberedskabet fra tre MH til én – blev Helsingør opstillingsbanegård for en del regionaltogetstammer, mest myldretidstog der så måtte køres tomme frem og tilbage på Kystbanen. Det varede nogle år, før de vendte tilbage til Helgoland, Østerport og Belvedere. Beboerne langs Kystbanen slap for de støjende godstog, hvilket vakte almindelig tilfredshed; regionaltogetstammerne støjede ikke nær så meget.



Plantegning af Forslag C fra DSBs rapport Gods-færgehavn i Helsingør. Gods-færgelejet er nederst i venstre side.

Færgesporene går i en udgravning i en bue under Søndre Strandvej og Flynderborgvej op til de eksisterende opstillingsspor, der kunne anvendes til færgerist. Nye spor er med fedt tryk. Det hvide areal oven for færgelejet skulle eksproprieres.

Stationsbygning, perroner og de daværende færgelejer ses i tegningens højre side. Molerne er ikke markeret.

Kun få kender projektet „Brede godsfærger Helsingør–Helsingborg“, og det er ikke omtalt nogen steder, hverken i DSB bladet eller i Mogens Nørgaard Olesens store bog om Helsingør–Helsingborg overfarten gennem tiderne.

DanLink aftalen bliver til

Det var klart DSB, der havde den største interesse i ruten mellem Københavns Frihavn og Helsingborg. DSB så den som et led i hvad der dengang gik under navnet Danmarksvejen øst, nemlig den samlede forbindelse fra Helsingborg gennem Danmark til Puttgarden. Navnet stammede fra DSBs markedsføring over for svenske bilister. Transitttrafikken gennem Danmark var lukrativ. Det var blot at spænde et lokomotiv foran et godstog og i løbet af ca. fire timer køre det til Rødby Færge uden rangering undervejs.

Desuden krævede projektet ikke de store investeringer. Færgelejet i Frihavnen havde man oprindeligt tænkt som et hjørneleje – lige som til bilfærger – men det gik ikke, når knækvinklen kun måtte være 1½ grad og færgerne ikke måtte vride for meget. Desuden skulle der anskaffes en færge til overfarten.

Det var ingen naturlov, at gods mellem Sverige og Tyskland skulle gå gennem Danmark. Den traditionelle rute var „Kungsleden“, færgeruten mellem Trelleborg og Sassnitz, og DDR var sulten efter vestlig valuta. Heldigvis for DSB fik Deutsche Reichsbahn (DR) aldrig styr på transportkvaliteten, fortrinsvis på grund af manglende investeringsmidler og deraf følgende kapacitetsproblemer. Desuden skulle alle internationale godstog føres over rangerbanegården Seddin sydvest for Berlin, hvilket heller ikke indvirkede positivt på transporttiden gennem DDR. „Kungsleden“ var derfor ikke nogen alvorlig konkurrent.

Omkring 1980 havde Lübeck Havn anlagt en stor ro-ro- og kombiterminal, Lübeck-Skandinavienkai i Travemünde, der kunne ekspedere jernbanegodsvogne, og i 1980 havde SJ gennem et datterselskab købt sig ind i TT-Saga Line, der bl. a. sejlede mellem Trelleborg og Lübeck. Hvis SJ satte jernbanefærger ind på denne overfart, ville det være en trussel mod Danmarksvejen øst, men da en enkelttur Trelleborg–Lübeck tog godt syv timer mod knapt to timer mellem Helsingborg og Københavns Frihavn, skulle der bruges tre gange så mange færger, som alle ville blive svenske, så derfor var det bil-

ligere for SJ at satse på Danmarksvejen øst, og det resultat nåede SJ da også til.

I DSBs Plan 1990 forudså man indsættelse af brede færger på Rødby–Puttgarden, og der havde været nogle møder med DB herom. Da begge baner manglede investeringsmidler, kom der imidlertid ikke noget ud af planerne. Projektet er beskrevet i en artikel i *Jernbanen* nr. 6/2014. I stedet måtte man klare sig med den eksisterende „Storebælts-type“. Den forventede trafikstigning fra 9 til 11 (længere) godstog i døgnet krævede, at der kunne sejles med seks færger. Det forordede, at der var tre færgelejer i begge havne, men i Rødby var der kun to, så der skulle bygges et tredje leje. Da der skulle frigøres plads på færgernes vogndæk til flere godsvogne, blev løsningen indsættelsen af en bilfærge som 6. færge. Det var heldigt for DSB, der så kunne nøjes med at bygge et hjørneleje, leje 3, hvilket var en del billigere end et saksleje, se i øvrigt den ovennævnte artikel i *Jernbanen* nr. 6/2014. DB forpligtede sig til at indsætte en ny færge. Projekteringen af denne, der blev F/S Karl Carstens, var i øvrigt begyndt inden DB for alvor trådte ind i DanLink-forhandlingerne. Det var meningen, at den skulle afløse den aldrende Theodor Heuss, men denne blev

i stedet ombygget til farligt gods færge og sejlede endnu en del år på overfarten.

Da færgerne på Rødby–Puttgarden ikke havde sporlængde til at overføre et helt godstog, M/F Danmark havde f.eks. kun 341 m, måtte godstogene deles og overføres på to eller tre færgeture, og det tog sin tid. I øvrigt var den største længde for godstog på DB-strækninger 740 m mod 815 m hos DSB.

Köln aftalen

I løbet af 1983 kom der for alvor gang i forhandlingerne, som nu også omfattede DB, især efter svensk ønske. Det var ubetinget en fordel, at DB nu også blev en del af projektet, idet de fleste vogne alligevel skulle videre til Hamburg. Oprindeligt havde DSB beregnet, at transporttiden for et godstog fra det ankom til Helsingborgs rangerbanegård og til det ankom til Puttgarden ikke måtte overstige 10 timer, men da DB blev en del af projektet, blev det endelige mål 14 timer fra ankomst Helsingborg til ankomst Maschen, den vældige rangerbanegård sydøst for Hamburg. Den 20. og 21. februar 1984 mødtes de tre generaldirektører og deres forhandlere i DBs daværende hovedsæde i Frankfurt am Main for at få de udestående spørgsmål på plads. Man blev enige om elementerne i en aftale og en tidsplan for dens gennemførelse, der blev sat til 1. januar 1986. SJ påtog sig at udarbejde et aftaleudkast på tysk til begyndelsen af marts (det var en selvfølge, at forhandlingerne foregik på tysk, og at forhandlerne var fortrolige med dette sprog; i dag var det nok sket på engelsk). Der var som venteligt nogle ændringer til udkastet, men den 5. marts kunne de tre delegationer mødes i Köln og forhandle de sidste detaljer på plads, hvoraf den væsentligste var at udskyde ibrugtagningen fem måneder til 1. juni 1986, og derefter underskrive aftalen med tilhørende protokollat, der er kendt under navnet „Kölner Vertrag“.

Da aftalen faktisk blev udført, er det ikke nødvendigt at gennemgå de enkelte punkter, men nogle af dem fortjener alligevel opmærksomhed. Da det var vigtigt for DSB, at der kom mertrafik, skulle der oprettes en selvstændig markedsføringsorganisation. Det var ikke DSBs mening, at det fortrinsvis skulle være en dansk organisation, idet trafikken genereredes i Sverige og nede i Europa, men således blev det i praksis, jf. artiklerne om DanLink i *Jernbanen* nr. 6/2015 og 1/2016. Desuden skulle der oprettes en trafikovervågningsenhed. Den havde DSB allerede i form af GTS (Gods Transport Styling). Det lykkedes ikke DSB at få en klausul i aftalen om, at DB og SJ afholdt sig fra at etablere ruter uden om Danmark, hvis trafikudviklingen betingede det, men til gengæld forbeholdt DSB sig ret til at indgå aftaler med private rederier. For DSB var dette til at leve med, idet investeringerne i færger til en direkte forbindelse mellem Sverige og Vesttyskland ville være så stor, at den næppe ville være konkurrencedygtig. Der kom da heller ingen direkte ruter i Dan-

Links levetid, selv om rederiet Nordö Line, der sejlede Malmö–Travemünde, havde færger med jernbanespor.

I en tillægsprotokol til aftalen tog DB forbehold for Trafikministeriets godkendelse af bygningen af en ny færge, og SJ tog forbehold for indgåelsen af en aftale med Helsingborgs bystyre om et gunstigt resultat af de forhandlinger, der var i gang om en samlet trafikløsning, som ud over DanLink færgelejet også omfattede en ny fælles færgeteminal og en ny underjordisk centralstation med tilhørende tunnel (Knutpunkten-projektet). Det undrede de øvrige parter, men SJs begrundelse var, at det så var lettere at lægge pres på bystyret. Aftalen kom da også i stand den 29. oktober 1984.

Også DSB måtte tage et forbehold for godkendelse af finansieringen. Man havde fået et forhåndstilsagn fra Finansministeriet om at kunne trække i alt 150 mio. kr. over to år fra en særlig investeringspulje, men det tilhørende aktstykke var endnu ikke behandlet af Finansudvalget. Udvalgets godkendelse kom dog kort efter.

DanLink forhandlingerne var, skrev DSB bladet, „et eksempel på internationalt samarbejde, når det er bedst“, og det forløb stort set problemfrit. Problemerne kom først for alvor, da beslutningerne skulle gennemføres, og de var rent danske.

DanLink reddes ved lovgivning

Det ene problem var Københavns Kommunes krav om lokalplan, det andet var om støjisolering.

Da der kun var tale om en ombygning af færgelejet og anlæggelse af en færgerist, begge på frihavns areal, ville der ikke være krav om en lokalplan, men her havde DSB forregnet sig. Københavns Kommune havde planer om at flytte den stærkt trafikerede Ring 2 fra Østbanegade til Gittervej, som derfor skulle udbygges. Kommunen havde ikke pligt, men ret til at kræve en lokalplan, og det benyttede den sig af. Desuden krævede kommunen, at overskæringen mellem Frihavnsbanen og Vordingborggade (Ring 2) ikke måtte lukkes mellem kl. 7.30 og 9.00. En lokalplanproces var også dengang en langvarig affære, og det blev ikke bedre af, at den først blev sat i gang i begyndelsen af 1985. Tilmed blev høringsperioden forlænget, og så længe lokalplanen ikke var vedtaget, kunne anlægsarbejderne ikke begynde. DSB skønnede, at anlægsarbejderne var blevet forsinket med ni måneder, og at ibrugtagningstidspunktet den 1. juni 1986 ikke kunne overholdes. DSB fandt, at kommunen ikke var videre samarbejdsvillig, og der kom et møde i stand mellem ministeren for offentlige arbejder, Arne Melchior, miljøminister Christian Christensen – under hvis ministerium planlovgivningen hørte – og Københavns overborgmester Egon Weidekamp, hvor ministrene gjorde opmærksom på, at man om fornødent ville lovgive om

anlægget af DanLink og derved overtrumfe lokalplankravet. Kommunens krav om at DanLink skulle kunne lukkes efter fem år fandt Arne Melchior „økonomisk uansvarligt“. Til gengæld ville man så se positivt på at støjisolere de mest udsatte boliger langs godstogenes rute gennem København og Frederiksberg.

Ganske vist regnede DSB med en trafikstigning på 15 % indtil 1990, og antallet af godstog ville kun vokse fra 9 til 11, men længere, godstog pr. dag og retning. Det ville ikke ville forøge støjniveauet for beboerne langs Godsforbindelsesbanen. Derimod ville det blive en belastning for beboerne på den nordligste del af Østbanegade (ikke Vordingborggade, som man kan læse i andre kilder), fordi godstogene nu skulle føres ad Frihavnsbanen. Justitsministeriet havde i 1977 afgjort, at støj fra forbiørende tog ikke var omfattet af miljølovgivningen, og at beboere måtte tåle voksende støjgener, der fulgte af den almindelige udvikling (!). DSB anså derfor ikke støj som noget problem, men det skulle komme anderledes.

Der gik presse og politik i støjspørgsmålet, og DSB bad ingeniørfirmaet Cowiconsult foretage støjmålinger og beregninger af det fremtidige støjniveau. Resultatet blev, at det kun ville stige med 1 dB – ganske vist fra et niveau på 60 dB. Nogle steder ville det falde lidt, hvis man anvendte de mindst støjende lokomotiver, MZ af serie IV og MX. Det tilfredsstillende ingen, og man kan have en mistanke om, at politikere, kommuner og grundejerforeninger benyttede lejligheden til at få støjisolering for statens penge. Den 7. februar 1986 – altså mindre end fire måneder før DanLink skulle påbegyndes – fremsatte minister Melchior forslag om anlægslov for DanLink. Da trafikudvalget skulle behandle forslaget efter førstebehandling, hagede henvendelserne om støj og farligt gods ned over udvalget, og ministerium og DSB fik fuldt op at gøre med at besvare udvalgets mange spørgsmål. Sagen optog pressen voldsomt. Et kurløst eksempel var en henvendelse fra en beboer i Bregnerødgade, der ligger klos op ad banen ved Nørrebro station. Pressen havde fået nys om henvendelsen og opfordrede minister Melchior til at besøge beboeren. Melchior afviste, og det bragte pressen i oprør over denne arrogance. Hertil svarede Melchior – der havde sans for den slags pressestunts – at han havde skam besøgt beboeren, men på et tidligere tidspunkt for at det ikke skulle blive en mediebegivenhed, som han mente ikke ville gavne den saglige debat. Han havde beroliget beboeren, der havde boet i sin lejlighed i rigtig mange år, om at det ikke ville blive værre, tværtimod.

Omsider faldt sagen til ro. Folketinget vedtog lovforslaget med 107 stemmer mod syv, og Dronningen underskrev loven den 7. april. Som tegn på, at sagen hastede, lod man loven træde i kraft ved underskrivelsen, hvad der er ret usædvanligt i en anlægslov. I loven bestemtes det, at anlægsarbejderne

