

Transportminister Benny Engelbrecht

Espergærde 11. marts 2021

Fast forbindelse Helsingør-Helsingborg

Vejdirektoratets nye rapporter vedrørende "Strategisk analyse af en Fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg" har skabt stor bekymring hos mange borgere og givet anledning til Borgerinitiativet Stop HH-forbindelsen.

Analysen omfatter anlæg af motorvejstunnel syd om Helsingør og Helsingborg og anlæg af banetunnel mellem Helsingør Station og Helsingborg Station.

Vi skal bede Transportministeren om at lægge den faste HH-forbindelse i graven. Vi beder om, at Regeringen og Folketinget undlader at bruge tid og ressourcer på fortsatte undersøgelser, som vil skabe utryghed og frygt om fremtiden for borgere i Helsingør, Snekkersten og Espergærde.

Motorvejstunnel til 23 milliarder kr.

Motorvejstunnel-projektet vil betyde et uacceptabelt voldsomt indgreb med enorme udgravninger gennem den fredede Rørtang-kile tæt på boligområder i Snekkersten og Espergærde.

Men vi frygter det kan blive endnu værre. For så vidt vi ved, har man aldrig før gennemført boring dybt under havbunden med så stor en diameter som kræves til et motorvejsprojekt. Og de geologisk meget komplicerede forhold under Øresund vil ikke gøre det nemmere.

Derfor kan det meget nemt ende med, at man i stedet for borede tunneller vælger at gennemføre det i rapporten omtalte sænketunnel-alternativ. Det vil indebære kilometer lang udgravning helt frem til Øresundskysten gennem skoven Egebæksvang og ejendomme på begge sider af Strandvejen.

Hertil kommer ødelæggelse af Øresunds enestående bundfauna i forbindelse med udgravning af en dyb og bred rende i havbunden på tværs af Øresund fra til kyst, hvori sænketunnellen skal placeres.

Banetunnel til 19 milliarder kr.

Banetunnel-projektet i Helsingør er mindst ligeså uacceptabelt som motorvejs-projektet.

Etablering af banetunnellen vil forvandle pæne villakvarterer til noget, der ligner et meteorkrater. 60 (tres!) ejendomme skal fjernes for at Kystbanen kan føres dybt ned i jorden til en ny Helsingør undergrunds-banestation 30 (tredivet!) meter under jordens

overflade. Den 8-10 år lange byggeperiode bliver slem for beboerne i de tilbageblevne huse, og uden tog mellem Snekkersten og Helsingør.

Meget mere fjerntrafik på langs gennem hovedstadsområdet

Det blev i sin tid besluttet at den faste forbindelse mellem Danmark og Sverige skulle være København-Malmø. Så sådan én fik vi i "Øresundsbron", og her er stadig god plads til flere biler og tog. I dag er det kun en mindre del af trafikanterne, der vælger at køre mod nord hele vejen på langs gennem hovedstadsområdet til Helsingør for at benytte færgerne til Helsingborg.

Anlæg af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg vil få mange bilister til at vælge denne fremfor "Øresundsbron". Det betyder mindre trafik i Sverige mellem Malmø og Helsingborg og mere trafik i Danmark mellem København og Helsingør.

Ifølge Vejdirektoratets rapport vil mertrafikken ikke kræve udbygning af vejnettet. Men det kan jo blive nødvendigt på længere sigt. Det kan betyde genoplivning af de gamle planer om anlæg af en ydre ringmotorvej B5, som vil medføre yderligere fragmentering af smukke delvis fredede landskaber i Nordsjælland til skade for biodiversiteten og de rekreative kvaliteter.

Underskudsforretning

Ifølge Vejdirektoratets rapporter er det i lighed med andre brugerfinansierede infrastruktur-projekter forudsat, at vej- og baneforbindelsen skal være tilbagebetalt inden for 40 år efter åbningen. Men det er ikke muligt.

Vejdirektoratet anfører, at vejforbindelsen med brugerbetaling vil have genereret et overskud efter 40 år på 2 milliarder kr. Men hertil kommer et indtægtstab ved overflytning af trafik fra "Øresundsbron" på 450 millioner kr./år eller 16 milliarder på 40 år. Vejforbindelsen vil derfor alene give et underskud på 14 milliarder kr.

Jernbaneforbindelsen vil efter 40 år – med modregning af billetindtægter mv. – koste yderligere 14 milliarder kr.

Dårlig samfundsøkonomi

For det kombinerede vej- og baneprojekt har Vejdirektoratet beregnet en intern rente på 2,9 pct. Det betyder, at projektet ikke er samfundsøkonomisk rentabelt. Hertil kræves en intern rente på mindst 3,5 pct.

Derimod anfører Vejdirektoratet, at det vil være samfundsøkonomisk rentabelt at anlægge vejforbindelsen alene, idet der for denne er beregnet en intern rente på 5,0 pct. Men hvis man tager indtægtstab fra overflytning af biltrafik fra "Øresundsbron" med i regning, bliver den interne rente væsentligt lavere. Og det samme gælder naturligvis for det kombinerede vej- og baneprojekt.

I øvrigt fremgår af ovenstående, at baneprojektet isoleret betragtet er langt fra at være samfundsøkonomisk rentabelt, og ifølge Vejdirektoratets rapport vil det da også give et bragende underskud.

Konklusion

Den strategiske analyse, som Vejdirektoratet, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og det svenske Trafikverket har gennemført, viser med al tydelighed, at det vil være uklogt at bruge løs af jordens stadig mere begrænsede ressourcer, udlede enorme mængder CO₂, vælte en masse huse i Helsingør, grave kæmpestore og meget dybe huller i fredede områder og bore løs med monster-store bor i vanskelig geologi dybt under havets bund for at etablere nogle samfundsøkonomisk urentable, underskudsgivende trafik anlæg.

Kopi af dette brev er sendt til Folketingets Transportudvalg.

Venlig hilsen
Borgerinitiativet Stop HH-forbindelsen

v/Peter Pejtersen, Espergærde