

Helsingør d. 07. september 2019

Åbent brev til:

Transportministeren  
Folketingets Transportudvalg  
Regionsmedlemmerne i Hovedstadsregionen  
Byrådsmedlemmerne i Helsingør Kommune  
Byrådsmedlemmerne i Gribskov Kommune

Kopi:

Helsingør Dagblad  
Frederiksborg Amts Avis  
TV- Lorry

Emne: Helsingør-Hornbæk-Gilleleje- Banen ( HHGB )

Kære politikere,  
jeg henvender mig til jer, da jeg er usikker på, hvem der har det overordnede økonomiske ansvar for den offentlige transport i vores område, og ved at henvende mig bredt ud håber jeg på at ramme nogle politikere, der vedkender sig et økonomisk ansvar for ovenstående lokaltog.

Helsingør-Hornbæk-Gilleleje- Banen blev etableret for over 100 år siden med blandt andet det formål, at transportere medarbejdere fra oplandet ind til de dengang store arbejdspladser i Helsingør, det værende sig Helsingør Skibsværft, Tretorn, DSB, Rederierne, og flere andre større virksomheder, herunder store offentlige institutioner, så som Toldvæsenet, Øresundshospitalet, Skat m. fl.

For 100 år siden var der ingen borgere, der havde bil, motorcykel, knallert og vel dårlig nok en cykel. Derfor var der naturligvis et stort behov for banen, da den blev etableret, og den har da også haft en markant høj belægningsprocent frem til blandt andet værftet lukkede for 36 år siden i 1983.

I dag har stort set alle borgere/familier en lille bil eller to, motorcykel, scooter, knallert, el-cykel eller et el- løbehjul, hvor de sørger for at transportere sig selv på den korte strækning mellem Gilleleje, Hornbæk og Helsingør, da det giver en høj fleksibilitet for den enkelte borger.

Dette forhold kan konstateres, når man iagttager toget, når det ruller forbi vejoverkørslerne. Personligt ser jeg toget mange gange dagligt, og kan i den forbindelse observere de meget få passagerer, der er med toget, tit og ofte kan de tælles på en hånd.

Jeg har forsøgt at lave min egen lille amatør markedsundersøgelse på samtlige afgange igennem en periode, og foranlediget af denne undersøgelse vil jeg vove den påstand, at den gennemsnitlige belægningsprocent begrænser sig til mellem 5-8 %, målt over en periode på to uger.

Denne lille belægningsprocent kombineret med de gener og ulemper, der er forbundet med banens drift, det værende sig:

- Toget er ekstremt forurenende.
- Toget er ekstremt støjende, det værende sig motorstøj fra den store dieselmotor, og ikke mindst støj fra skinnerne i kurverne, som rigtig mange borgere er generet af i de tæt bebyggede områder i Helsingør ved havnen og Grønnehave. Men også i tæt befolkede områder langs den 25 kilometer lange strækning, som der tidligere har været meget skriveri om i pressen.
- Til tider store trafikproblemer ved de mange vejoverkørsler på strækningen, særligt slemt er det ved overkørslen på Kronborgvej, hvor der tit og ofte holder biler ud på Nordhavnen og op forbi krydset ved Allégade, som afventer, at bommene går op. Dette forhold vil blive markant forværret, når de mange nye boliger bliver taget i brug på Tretorn grunden, Kronborg Strand.

Der er også problemer i krydset ved Helsingør Banegård, overkørslen på Strandvejen ved Marienlyst trinbrættet, Skindersøvej i Ålsgårde, Sauntevej samt Strandvejen/Hornebyvej overkørslerne i Hornbæk.

Der er i alt 23 vejoverkørsler med bomanlæg, og et antal skovvej overkørsler uden bomanlæg.

- Banelegemet mellem Kronborgvej til Helsingør Station giver ikke mulighed for at samle byen og havnen. Denne manglende mulighed for at få integreret by og havn er ærgerligt og forstyrrende i forbindelse med de store events og arrangementer blandt andet på Kulturværftet.
- Omkostningerne til den løbende vedligeholdelse af 23 bomanlæg, signalanlæg, skinneanlæg inkl. skiftespor mv., perroner m.v., er en urimelig stor udgift i forhold til de få passagerer, der benytter banen.

**Konklusion:**

Derfor bør de ansvarlige politikere igangsætte et analysearbejde med henblik på at få nedlagt banen.

Når jeg tænker visionært, kunne jeg anbefale følgende:

- Nedlæg banen snarest muligt, og erstat banen med mindre El- servicebusser, traditionelle servicebusser findes i forvejen på en del af strækningen. Det giver en langt billigere drift, ingen forurening og støj, samt ingen trafikgener ved vejoverkørslerne. Det vil endvidere være markant mere fleksibelt at hente passagerer i de tæt befolkede områder på strækningen, hvor toget i dag ikke kan komme til.
- Opgrader banen mellem Helsingør/Hillerød og Gilleje/Hillerød med endestation ved det nye supersygehus i Hillerød, med mulighed for at stå på S- toget videre til København. Opgraderingen bør ske med EL- tog, letbane eller S-tog, hvor transporttiden minimeres.
- Udlæg banelegemet fra Strandvejen ved Marienlyst til Gilleje til grøn/natur motionssti, for gående, løbere og cykellister.

- Udlæg remise området ved Grønnehave til grønt område samt et antal parkeringspladser for aflastning for besøgende til Nordhavnen, Kronborg og Kulturværftet.
- Banelegemet mellem Kronborgvej til det store remiseanlæg ved Grønnehave bør omdannes til en vej for adgang til parkeringspladserne, det grønne område, og for tilkørsel for beboerne til Kronborg Strand. Det vil aflaste trafikken på Strandpromenaden og Nordhavnen markant.
- Banelegemet mellem Kronborgvej og Helsingør Station fjernes hurtigst muligt, så Kulturværftet og Havnen kan smelte sammen. Banelegemet ved Danserindebrønden bør indgå i det grønne område ved Danserindebrønden, hvilket vil løfte området til Nordhavnen og Kulturværftet væsentligt.

Senest har Danske Regioner nu søgt staten om 105 millioner kroner mere om året i driftstilskud frem til 2026, hvor pengene blandt andet skal benyttes til en fornyelse af skinnerne på Hornbækbanen. Det dokumenterer meget godt, hvor omkostningskrævende det er at flytte mennesker med tog, hvorfor der også må være et krav om en rimelig belægningsprocent på strækningen.

Ovenstående giver ingen mening for Hornbækbanen, da behovet for banen med at transportere borgere stort set er faldet væk igennem de senere år, og denne udvikling vil uden tvivl fortsætte fremadrettet.

Brug derfor de ekstra ressourcer, der nu skal tilføres til nye skinner på strækningen, til at realisere nærværende forslag. Det vil få Nordsjælland til at hænge markant bedre sammen med Hillerød og hovedstadsområdet, og det kan blive et alternativ til kystbanen, ligesom det vil løfte området omkring kulturværftet, og ikke mindst vil det blive en væsentlig bedre og mere fleksibel transport mellem Helsingør, Hornbæk og Gilleje med el busser.

Og det vil være en transportform der er 100 procent miljø venlig.

Med venlig hilsen  
Finn E. Christensen  
Nordlysvænget  
3000 Helsingør