

17. april 2022

H-H tog tunnel og Ring 5½ brugt til jernbane

I Frederiksborg amtsavis 16.04.2022 står at Venstre nu vil opgive Ring 5 helt.

Der henvises til rapporter fra Vejdirektoratet, som jeg kunne finde på Transportministeriets [hjemmeside](#).

108 sider om sydlig del af ring 5, 28 sider om nordlig del af ring 5 samt 55 sider "kvalitetssikring" af sydlig ring 5.

Den sydlige rapport har en sammenfatning side 6 til 9.

Den nordlige rapport har en sammenfatning side 8 til 9 og omtaler bane side 7.

Da jeg læste de sider tænkte jeg på gamle dage, hvor man gav hestene skyklapper på, så de ikke blev bange for støjen fra nymodens biler. Den faglige kvalitet er rystende lav.

Banealternativet er overhovedet ikke vurderet sagligt.

I syd-rapporten fravælger man Ring 5½.

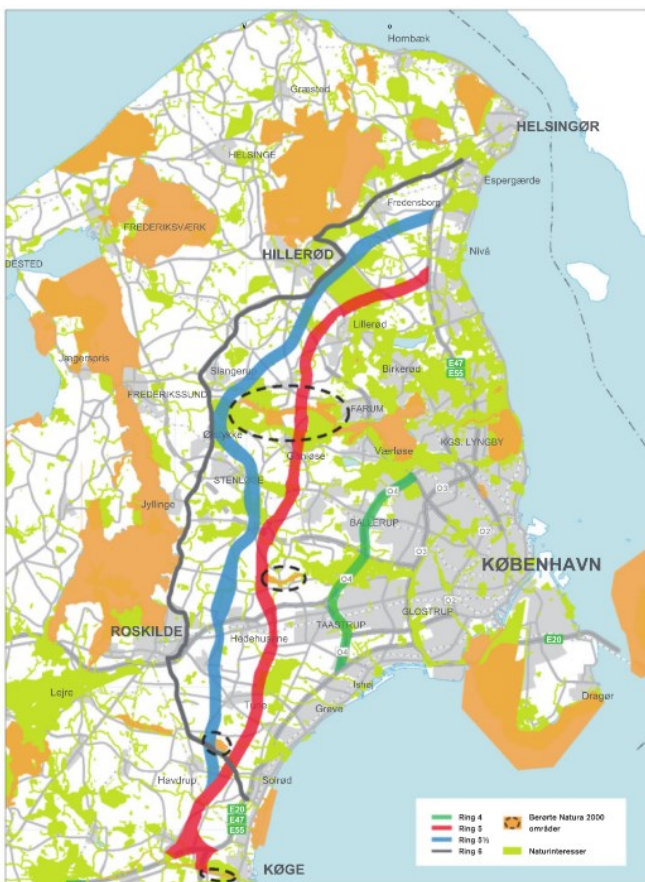
I nord-rapporten indsnævrer man til 300 m, med tilføjelse at "alternative vejlinjer udenfor korridoren vil komme på tale i eventuel senere miljøkonsekvensvurdering" - På grund af Natura 2000 området.

Jamen det er jo netop derfor ring 5½ blev opfundet!!!

Det er tåbeligt og kortsigtet. Fornuften er oppe imod effektive lobbyister, som satser på, at politikerne ikke tænker længere end næste genvalg.

Arbejdet (bøvlet) med at anlægge letbanen har i årevis generet såvel beboere som det lokale handelsliv samt os andre, der ønsker at handle. Det viser klart, at man skal **anlægge nødvendig overordnet infrastruktur før man bygger huse og lokale veje.**

(De nye rapporter svarer til Transportministeriets fravalg af Miljøstyrelsens faglighed i projekt Lynetteholm. Men det er uklogt at fravælge faglig viden. Det er klogt at kombinere faglig viden.)



Vejdirektoratet har sammen med Trafikverket i foråret 2021 offentliggjort "[Fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg](#)". Analysen omhandler både en vej tunnel samt en banetunnel. Det er forbausende, at **hverken danske eller svenske jernbanemyndigheder er med i analysearbejdet eller i den tværministerielle følgegruppe.** (Man ville da ikke bede slagtere og bedemænd om forslag til fremtidig hospitalsstruktur). Til gengæld er det meget tydeligt, at dygtige lobbyister fra vognmandsbranchen har haft en "hånd på rattet" ved formuleringen af analysen. Men beslutninger efter "salami-metoden" er uansvarligt.

Der belyses kun på en "baneforbindelse til persontog" (side 8). "Effekterne af vej- og bane-forbindelsen vurderes i høj grad at være uafhængige af hinanden" (side 14). Det er **faktuelt forkert.** Hvis man i forbindelse med grøn omstilling fra fossil baseret godstransport (diesellastbiler) til elbaseret godstransport (elektriske godstog) flytter godstransport fra vejene til skinner vil der være en stor indbyrdes afhængighed. Og man behøver ikke vente på udvikling af "CO2-neutrale drivmidler" til vejtrafikken (side 20).

"For en ren vejforbindelse forventes over 40 år et positivt resultat på mellem 1.3 og 4.3 mia danske

kroner” og ”for en vej- og bane-forbindelse forventes over 40 år et negativt resultat på mellem 11.1 og 14.3 mia kr” (side 16). De tal er nok afhængige af **prognose for taksterne**. På side 55 arbejdes der med en **”lastbil rabatprocent på 45%” både for H-H og Øresund uden nærmere forklaring**. Hvis man leder på Øresundsbroens hjemmeside efter forklaringen finder man ikke den takstfordeling, som er vist på side 55. Uden rabatten ser det ud som om fordelingen baseres på de forskellige biltyper slid på vejbelægning og dermed afspejler vedligeholdelseskostningerne. Rabatten synes at hænge sammen med, at der ikke slides på færgerens dæk. ”Men for at få mere gods over på banen skal vi give godsbanen bedre betingelser” som en tidligere transportminister sagde.

”Med en fast HH-forbindelse forventes en væsentlig forskydning af godstrafikken over Øresund i retning af den nye HH-forbindelse” (side 18) samt ”antallet af trafikulykker i Danmark, hvor der forventes en lille stigning” (side 19). Er det mon en ”ønsket effekt” (side 55). ”Omfordelingen af trafikken fra Øresundsbroen til HH vil medføre en større belastning på Helsingørsmotorvejen og Ring 3” (side 71). Trafikstigningen kommer oveni at Helsingørsmotorvejen er op til ca. 95% belastet og Ring 3 er op til ca. 95% belastet flere timer på hverdage (side 69-70). Det kan da ikke være planen, at den spildtid i køerne skal fastholdes 40 år frem?

Valget af borede tunneller (side 8) medfører jf. analysen, at ”station i Helsingør ender 25-30 meter under havets overflade” (side 10) og ”stationen i Helsingborg ender 15 meter under havets overflade”. (Af hensyn til størrelsesordenen er Rundetårn 35 meter højt). Denne besynderlige udformning tyder på, at en boret løsning ikke er hensigtsmæssig. Muligheden for en sænketunnel nævnes (side 11) med betæneligheder vedr. miljøpåvirkning i anlægsfasen. Ved genanvendelse af fabrikken ved Rødby kan der spares 5 mia kr (side 36). Og beskæftigelsen på Lolland fremmes.

Ved tidligere analyser valgtes en sydligere trace for jernbanen som passede bedre med et banetrace for Ring 5 eller Ring 5½.

Oplysningerne er ikke holdt hemmelige, men de er godt gemt i de tykke rapporter.

En jernbane i Ring 5½ sammen med en HH togtunnel (til både gods og persontog) vil:

- Aflaste Helsingør motorvejen.
- Aflaste Ring 3 motorvejen, så der bliver plads til håndværkere og varedistribution på eksisterende ringmotorveje.
- Aflaste Øresundsbroen's bandedel, som jf. Banedanmark er udnyttet knap 70%.
- Bidrage til grøn omstilling ved at flytte godstransport fra diesellastvogne til eltog.
- Forbedre trafikikkerheden.
- Muliggøre at betydelige arealer i den forældede Ring 5 reservation kan frigives.

For at opnå en mere neutral analyse, anbefales det: 1) samtænke vej og bane løsninger samt Øresund og Femernbælt og 2) inddrage jernbanemyndigheder fra såvel Sverige som Danmark i arbejdet samt 3) at lave en mere seriøs sammenfatning.

Jernbanemyndigheder vil vide, hvor to spor skal suppleres med vigespor af en vis længde, så international person- og gods-trafik kan kombineres med lokal persontrafik.

Politiske beslutninger skal træffes baseret på tilgængelig viden. Hvad ellers?