

Jernbane

Timemodellen vil være et markant løft for jernbanetrafikken i Danmark. Den forudsætter en opgradering af strækningen Århus-Aalborg til 200 km/t og udmeldingen er, at opgraderingen mellem Hobro og Aalborg koordineres med udskiftning af signaler til ibrugtagning i 2018, og at der gennemføres undersøgelser af forbedring af banen Århus-Hobro. Strækningen Århus-Hobro er vital for det samlede projekt, og en opgradering her bør følge hurtigst muligt.

Regeringens "Bæredygtig transport - bedre infrastruktur" omtaler ikke udvikling af jernbanen nord for Aalborg. Men også på jernbaneområdet er det vigtigt at have en god og langsigtet løsning, der binder Vendsyssel sammen med resten af landet. Den sporbundne trafik bør udvikles som en del af et sammenhængende system både i forhold til persontrafikken og godstrafikken frem til de nordjyske havne.

I regionen er der lagt vægt på se den kollektive trafik i sammenhæng. Både i strukturen for den kollektive trafik og i de ITS løsninger, som er implementeret og som vil blive implementeret i de kommende år, er der tænkt i sammenhæng mellem tog, nærbane, regionalbusser og bybusser. Dette har bragt regionen på forkant med hensyn til ITS værktøjer til planlægning, overvågning, prioritering og passagerinformation i realtid. Denne sammenhæng ønskes fastholdt og videreudviklet.

Derfor bør der opstilles en vision for jernbanetrafikken som helhed – ikke blot frem til Aalborg, men også i Vendsyssel – med målsætningen at skabe et attraktivt alternativ til bilen i persontrafikken.

Dette kunne handle om bedre at kunne tilgodese pendlerstrømmene mellem byerne – eksempelvis som en del af et letbanesystem med udgangspunkt i Aalborg.



Muligheden for på sigt at opgradere den kollektive trafik i centrale korridorer i Aalborg til letbane er allerede indbygget både i principperne for den kollektive trafikbetjening og ved arealsikring i planlægningen.

Visionen for jernbanetrafikken bør også tage højde for den internationale godstrafik gennem regionen. Stigende kapacitetsproblemer på vejnettet kan nødvendiggøre transportpolitiske tiltag på europæisk niveau, som vil ændre situationen for banegods i den internationale transittrafik. Med havne, der spiller en central rolle i samhandlen med Skandinavien og de nordatlantiske øer, er det derfor vigtigt at fastholde eller sikre muligheden for at udbygge den fornødne baneinfrastruktur hertil.

Vejplaner i Aalborg

Som opfølgning på Infrastrukturplanen for Aalborg-området udarbejdede Aalborg Kommune og Nordjyllands Amt i 2005 "Vejudbygningsplan for Aalborg, 2005-16". Med denne plan blev der fastlagt en strategi for udbygningen af vejnettet med henblik på at opnå en hensigtsmæssig vej- og trafikstruktur set i lyset af de trafikale og miljømæssige problemer byen står overfor.

Aalborg Kommune er i fuld gang med at realisere projekterne i denne plan. Aktuelt er der igangsat en VVM-undersøgelse af "Nye Vejanlæg i Aalborg Syd".

Aalborg Kommune belyser heri med teknisk bistand fra Vejdirektoratet og Miljøcenter Århus en ny sydlig omfartsvej i Aalborg. Vejen skal løse aktuelle problemer i relation til betjeningen af det regionale aflastningscenter "City Syd", som både berører E45 og kommunevejene i området.



ITS

Regeringen lægger i sit udspil op til at gennemføre et projekt om intelligent styring af den overordnede trafik i Nordjylland og Aalborgområdet, herunder ved Limfjordstunnelen, som skal gennemføres i samarbejde med Aalborg Universitet. Dette forslag er helt i tråd med den regionale ITS-strategi, hvor Region Nordjylland skal være den danske ITS-region, hvor de nye teknologier udvikles og afprøves før de implementeres i hele landet.

Arbejdet med intelligent trafikstyring ligger i naturlig forlængelse af det mangeårige samarbejde i Nordjylland mellem vejmyndigheder, politi og beredskab på dette område og de senere års udvikling af ITS systemer til den kollektive trafik. Dette giver et forspring i forhold til at løse de tekniske og organisatoriske problemstillinger, der knytter sig implementeringen og driften af ITS.

Teknik- og Miljøforvaltningen

Stigsborg Brygge 5
9400 Nørresundby
Tlf. 9931 2000
Fax 9931 2009
www.aalborgkommune.dk
teknik.miljoe@aalborg.dk

Region Nordjylland

Niels Bohrs Vej 30
9220 Aalborg Ø
Tlf. 9635 1000
Fax 9815 2009
www.rn.dk
region@rn.dk

KKR Nordjylland

Boulevarden 13
9000 Aalborg
Tlf. 9931 1949
www.kl.dk/kkr-nordjylland
mie@kl.dk

Vejnettet

Afstandene i Nordjylland er store både internt og udadtil. Den geografiske spredning af bosætnings- og erhvervsmuligheder kombineret med ønsket om en balanceret udvikling i regionen indebærer, at vejtransport spiller en central rolle og vil vedblive at spille en central rolle i årene fremover.

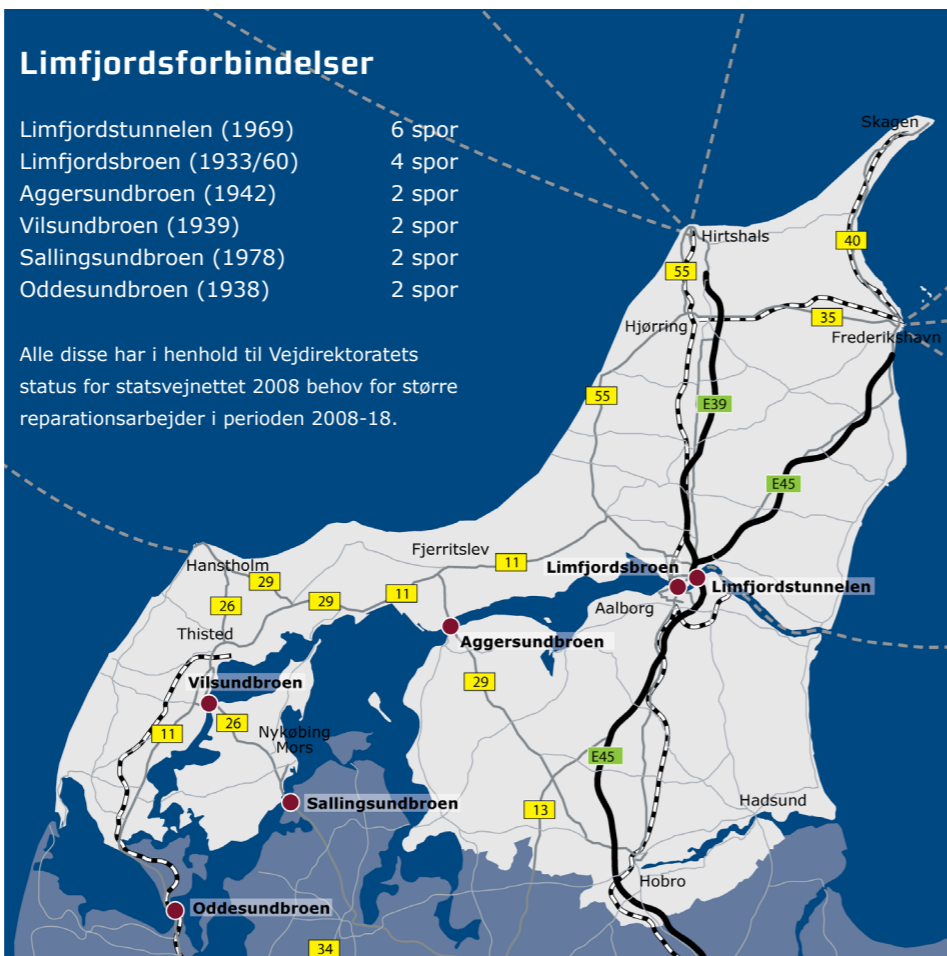
Det er positivt, at det af regeringens plan "Bæredygtig transport – bedre infrastruktur" fremgår, at der er opmærksomhed omkring problemerne ved Limfjordstunnelen. Imidlertid vil hverken ITS tiltag eller en udbygning af E45 med et 3. spor nord for Limfjorden udgøre en langsigtet løsning på problemerne.

Problemer på E45 har en direkte indflydelse på bymiljøet i Aalborg og vanskeliggør Aalborg Kommunes muligheder for at realisere miljømål med hensyn til luftkvalitet og støjbelastning i det tætte byområde. Det er ikke ønskeligt, at trafikken over Limfjordsbroen forøges, men dette vil ske i takt med stigende afviklingsproblemer i Limfjordstunnelen, fordi der reelt ikke er alternativer hertil.

Erhvervslivet i Vendsyssel, Han Herred og Thy – herunder havne i nord og vest – er afhængig af en robust infrastruktur som bindeled til resten af Danmark.

For de Vendsysselske havne og virksomheder er det Limfjordskrydsningen ved Aalborg, som er achilleshælen.

I den sammenhæng er både den aktuelle høje frekvens af uheld og hændelser ved Limfjordstunnelen samt udsigten til stadigt stigende fremkommelighedsproblemer ved fjordkrydsningen bekymrende.



Limfjordsforbindelser

Limfjordstunnelen (1969)	6 spor
Limfjordsbroen (1933/60)	4 spor
Aggersundbroen (1942)	2 spor
Vilsundbroen (1939)	2 spor
Sallingsundbroen (1978)	2 spor
Oddesundbroen (1938)	2 spor

Alle disse har i henhold til Vejdirektoratets status for statsvejnettet 2008 behov for større reparationsarbejder i perioden 2008-18.

For Hanstholm Havn og erhvervslivet i Thy er det en uensartet vejstandard og heraf afledte konsekvenser afviklingsmæssigt og sikkerhedsmæssigt, der udgør den væsentligste problemstilling. Dette gælder uanset om man betragter Rute 11 og Rute 26/34 frem til Midtjyske Motorvej ved Herning, eller Rute 26 helt frem til E45 ved Århus.

Vejdirektoratet gennemfører en række tiltag til forbedring af sikkerheden på Rute 26, men der er tale om punktvis tiltag og ikke en generel opgradering af vejen til en ensartet standard med høj fremkommelighed og trafiksikkerhed.

Det skal i den forbindelse også bemærkes, at Vilsundbroen som er en del af fremkommelighedsvejnettet – dvs. de veje som er udpeget til at bære omfangsrige transporter – både er smal og med en begrænset frihøjde. Det smalle profil er i øvrigt et fælles træk for alle de "gamle" forbindelser over Limfjorden vest for Aalborg. Både Sallingsundbroen og Limfjordsbroen har endvidere behov for skibsstødsikring.

Der er derfor behov for i den langsigtede planlægning af infrastrukturen at sikre en robust infrastruktur både til Vendsyssel og Thy.



3. Limfjordsforbindelse

I notatet "Fremkommelighed på vejnettet 2030-2050" skriver Vejdirektoratet:

"...Uhindret passage af Limfjorden for trafikken er af betydning ikke blot for udviklingen i Aalborg og det nordjyske område, men også for den nationale og internationale trafik til og fra Vendsyssel. I forhold til at undgå den forventede flaskehals, skal en løsning være klar til at tage i brug inden for et tidsperspektiv på 10-15 år".

Nordjyllands Amt og Aalborg Kommune har i samarbejde med Vejdirektoratet gjort et stort forarbejde i relation til planlægningen af den 3. Limfjordsforbindelse. Forundersøgelserne er således afsluttede.

Da der endnu ikke foreligger en færdig VVM-redegørelse for vejanlægget, må det påregnes, at der i bedste fald vil gå 8-10 år inden det nye anlæg kan tages i brug. For at imødegå en situation, hvor udviklingsmulighederne i regionen begrænses er det derfor vigtigt, at der træffes en beslutning om den 3. Limfjordsforbindelse.

Byrådet og Amtsrådet har tidligere besluttet, at en forbindelse hvor E39 føres vest om Aalborg via Egholm lokalt er den foretrukne løsning. Beslutningen er truffet ud fra en samlet vurdering af de fordele og ulemper de undersøgte alternativer har.

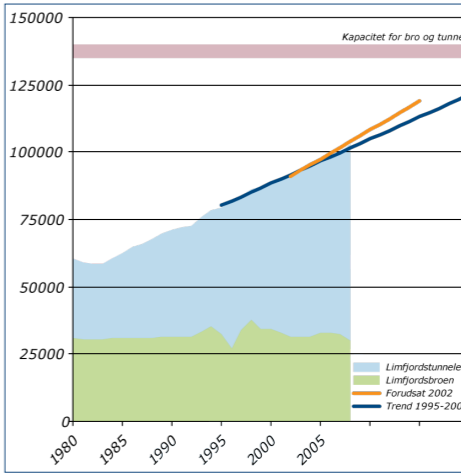
Der er blandt andet lagt vægt på, at der opnås en aflastning af såvel det centrale Aalborg som Limfjordstunnelen samt at løsningen med en Vestforbindelse via Egholm giver et flerstrengt system, som er mindre følsomt ved uheld, mindre hændelser eller planlagte vedligeholdelsesarbejder på vejnettet.

Region Nordjylland og de nordjyske kommuner opfordrer derfor til, at der i forliget om fremtidige investeringer på infrastrukturområdet her og nu indgår en beslutning om færdiggørelse af VVM for den 3. Limfjordsforbindelse. Derved vil der foreligge et samlet beslutningsgrundlag for de tre mulige linjeføringer til brug i Regeringens forslag til rullende investeringsplanlægning.



Væksten i den fjordkrydsende trafik ved Aalborg har været nogenlunde konstant siden midten af 1980'erne.

Store igangværende byomdannelsesprojekter centralt i Aalborg vil – uanset at de understøtter en mere miljøvenlig transport – også medføre et ekstra løft i den fjordkrydsende biltrafik. Dette er indbygget i prognosen for trafikudviklingen.



Undersøgelser af den 3. Limfjordsforbindelse – en status

I samarbejde med Vejdirektoratet gennemførte Nordjyllands Amt og Aalborg Kommune i 2002-03 en VVM-undersøgelse for den 3. Limfjordsforbindelse med henblik på at sikre den nødvendige arealreservation.

På baggrund af analysen valgte byråd og amtsråd i september 2003 E39 – en Vestforbindelse via Egholm – som den foretrukne løsning.

Som følge af en kendelse i henhold til Habitatdirektivet ved EU domstolen i maj 2004 underkendte Naturklagenævnet i februar 2006 Regionplantillægget med tilhørende VVM-redegørelse. Der blev blandt andet henvist til, at behandlingen af Natura 2000 områderne ikke var tilstrækkelig.

Nordjyllands Amt ønskede at færdiggøre analyserne forud for kommunalreformens ikrafttræden og iværksatte derfor gennemførelse af en Natura 2000 konsekvensvurdering samt supplerende analyser af flora og fauna i korridorerne for de undersøgte linjeføringer. VVM-redegørelsen blev opdateret med denne nye information og gik sammen med regionplantillægget i offentlig høring.

I høringsfasen gjorde Skov- og Naturstyrelsens indsigelse mod materialet, idet man fandt at analyserne for så vidt angik Natura 2000 vurderingerne var fyldestgørende, men at der fortsat var mangler i undersøgelserne for bilag IV arter, som forekommer eller kunne tænkes at forekomme i korridoren for vejanlæggene.

Tidspunktet for Skov- og Naturstyrelsens indsigelse gjorde, at det ikke var muligt for Nordjyllands Amt at færdiggøre VVM-undersøgelserne. Nordjyllands Amt overdrog derfor det udarbejdede materiale til Vejdirektoratet og Aalborg Kommune med en opfordring om at supplere undersøgelserne med hensyn til virkninger for bilag IV arter, således at VVM-undersøgelserne kan afsluttes og en endelig beslutning kan blive truffet om arealreservation, projektering og anlæg af den 3. Limfjordsforbindelse.