

## Infrastruktur i Nordjylland

Støvring, den 4. januar 2016

Det er tydeligt for enhver, at infrastrukturen i Nordjylland ikke er tilfredsstillende. Grønlandshavnen har en bane, men mangler en baneterminale. Hirtshals har en baneterminale, men kan ikke bruge den, fordi banen dertil er enkeltsporet. Aalborg Lufthavn får en stikbane, men den bane er ikke anvendelig for vendelboerne. Hver dag er der kaos i trafikken, der krydser Limfjorden. Bydelen Aalborg Øst mangler i høj grad bedre adgangsveje osv.

Samlet er der mange forskellige offentlige og halvoffentlige selskaber, der skal samarbejde med de nordjyske kommuner og med Regionsrådet og med Trafikministeriet, inden vi får en fælles løsning på plads.

Heldigvis blev Letbanen inde i Aalborg skrinlagt, men politikerne dér vil erstatte den med busveje, hvorpå der skal køre lange ledbusser. Den løsning vil fortsat genere den individuelle trafik og er derfor en dårlig løsning. Det er formålstjenligt at indsætte ledbusser midlertidigt, indtil andre adgangsveje er etableret, men det vil være en fejl at anlægge busveje.

En oplagt løsning kan være en lokalbane, eller en S-bane som den på Sjælland. Det allerede eksisterende nordjyske jernbaneanet kan udbygges til det formål.

Betragter man et kort over Nordjylland, er det indlysende at benytte Grønlandsbanen til persontransport til Aalborg Øst. Banen går lige forbi byggepladsen til det nye Supersygehus og videre til havnen. Banen blev ikke benyttet i meget lang tid, men nu er den sat i stand; indtil videre benyttes den dog kun af en enkelt kunde. Det er planen, at der skal anlægges en egentlig godsterminal på havneområdet, når behovet bliver stort nok. Lastbiler slider meget voldsomt på asfalterne, derfor vil det kun være en fordel for samfundet, at få så meget gods som muligt på skinner, både fra Hirtshals og Grønlandshavnen. En øget godsmængde sendt med tog til og fra Grønlandshavnen kan desuden lette trafikpresset på Tranholmvej - og måske ligefrem udskyde den ønskede udvidelse af vejen.

Etablerer man en stikbane fra Grønlandsbanen, langs Universitetsboulevarden, frem til Gigantium, kan man bringe passagerer fra Aalborgs midtby og frem til Aalborg Øst, hvor der ud over Supersygehuset og Gigantium er mange arbejds- og studiepladser. Fra Aalborgs midtby er der desuden togforbindelse mod nord og mod syd, ligeså langt som længdebanen gennem Jylland rækker. Desuden er Aalborgs rutebilstation beliggende lige ved siden af banegården. Rutebilerne bringer mange passagerer til og fra oplandet.

Da der endnu ikke er megen trafik på Grønlandsbanen, kan første etape af udbygningen begrænses til en stikbane fra Supersygehuset og frem til Gigantium. Når den er anlagt, kan der transporteres passagerer fra Aalborgs centrum frem til Gigantium. I den periode togene befinder sig på stikbanen, kan godstog uhindret passere forbi på den nuværende bane.

Når godstrafikken til og fra Grønlandsbanen engang forøges, bliver det nødvendigt med dobbeltspor på enkelte strækninger, så modgående tog kan passere hinanden. Det er der god plads til mange steder i Grønlandsbanens tracé. Det vil være oplagt at anbringe disse parallelspor i forbindelse med et stoppested, således at passagerer kan stige af eller på, medens toget holder på det ene spor og gennemgående tog kan

passere forbi på det andet spor. Man bør anbringe disse stationer hvor der allerede er et passende passagergrundlag, eller dér hvor man vil fremme en bydelsudvikling. For eksempel i Gug og Gistrup.

Den lokale S-bane, eller lokalbane om man vil, skal selvfølgelig også betjene borgere langs længdebanen, både mod nord og mod syd. Mod syd er der anlagt dobbeltspor, der er dermed ikke de store anlægsopgaver, som skal udføres. Opgaven her består i at få forhandlet nogle fornuftige kontraktforhold med Banedanmark og især med DSB. Desværre formår DSB ikke at betjene Regionens pendlere på en fornuftig måde. Deres timeplan er ikke velegnet for pendlere. Der bør hurtigst muligt træffes aftaler om, at lokalbanen må betjene byer meget længere mod nord og syd, end det er tilfældet nu. (DSB har heller ikke forstået at lade Intercity togene stoppe, der hvor passagergrundlaget er størst. Det er et andet emne, som politikerne må tage sig af).

Mod nord er der en del, der skal løses. Grundlæggende drejer det sig om at få så mange pendlere som muligt til at benytte lokalbanen, således at færrest muligt skal krydse Limfjorden, enten gennem tunnelen eller via Limfjordsbroen.

Som nævnt tidligere er der en nyanlagt baneterminal i Hirtshals, den kan ikke benyttes, fordi der mangler muligheder for at tog kan krydse hinanden. Som på Grønlandsbanen kan der anlægges et passende antal parallelspor, igen vil det være fornuftigt at kombinere disse steder med stoppesteder.

Den planlagte stikbane til lufthavnen er et stort problem. Aalborg Lufthavn konkurrerer mod Tirstrup Lufthavn. Det er selvfølgelig et argument, at flypassagerer helt nede fra Århus kan tage toget direkte til Aalborg Lufthavn. Løsningen med en "blind ende" bevirker imidlertid, at passagerer fra nord ikke har gavn af banen. Det er en hån mod vendelboerne, de får ikke en fornuftig mulighed for at komme til lufthavnen med tog. Det er yderligere uartigt over for borgere i Vendsyssel, at den påtænkte elektrificering skal stoppe ved lufthavnens hoveddør. Det er desværre ikke første gang Vendsyssel svigtes, det virker ofte som om Danmark slutter ved Limfjorden.

Det er lige før entreprenørerne går i gang med anlægsarbejdet til stikbanen, men det vil være fornuftigt at stoppe arbejdet - og i stedet anlægge lufthavnens baneterminal ved den eksisterende længdebane. Da Storebælt byggeriet startede, måtte man sprænge en helt ny bro væk igen for at få den optimale broforbindelse. Set i den sammenhæng er det småpenge, der er ofret forgæves på projekteringen af stikbanen.

Lufthavnsterminalen bør anlægges med perron og parallelspor ved den eksisterende længdebane. Gennemgående tog kan dér passere forbi, medens passagertog benytter det andet spor. Stationen kan dermed være en af de manglende krydsningsmuligheder for modgående tog på længdebanen i Vendsyssel. Se vedhæftede planskitse.

Der er ca. 1700 m fra længdebanen til lufthavnens hoveddør. Transporten dertil kan løses med en såkaldt PRT bane, som er en mellemtung mellem en vandret elevator og en førerløs taxa. (Søg PRT transit på Google og youtube). Banen kan desuden anlægges således, at de bilister, der har parkeret langt fra selve lufthavnen, kan tilbydes direkte transport til lufthavnens hoveddør. En PRT bane kan, hvor det er formålstjenligt, udføres som en hævet bane, hvor veje og jernbanespor skal krydses; for eksempel hen over den tredje limfjordsforbindelse, når den engang bygges. Sådant en bane kan desuden udføres som en let konstruktion, idet den ikke er så tungt belastet som en traditionel vejbro.

En lokalbane med mange passagerer kan ikke udskyde behovet for den tredje limfjordsforbindelse. Vi har oplevet flere tilfælde, hvor Vendsyssel blev afskåret fra resten af lande, derfor er det nødvendigt at have alternative adgangsmuligheder. Det må være formålstjenligt, at gøre plads til et jernbanespor i den tredje forbindelse. Når man har en målsætning om at forøge transporten på skinner, må man også anlægge de nødvendige spor. En ny påsejling eller en nedstyrtet bro skulle nødt til lukke Vendsyssel helt af igen.

Som det tyder på nu, er det ikke lige her og nu, der kan skaffes penge til den forbindelse, men det er dog værd at have detailplanerne klar, så de tunnelelementer, der skal benyttes i Nordjylland, kan fremstilles på den "tunnelfabrik", der anlægges i Rødby til opførelsen af Femernforbindelsen. (Som for øvrigt også er forsinket).

En fungerende lokalbane får først succes, hvis antallet af passagerer er tilfredsstillende. Derfor bør der indsættes lokalbusser i forbindelse med togstationerne. Størrelsen på disse busser skal afpasses efter passagergrundlaget, hellere flere små end en enkelt stor bus. De skal cirkle rundt i oplandsbyerne med en tidsplan, der er indrettet efter togets ankomst- og afgangstider.

På længere sigt kan der måske ligefrem være basis for at genopbygge dele af de nedlagte baner, som det forlyder er tilfældet i både Tyskland og Schweiz. Nordjylland kunne i så fald virkelig være trendsætter ved at mindske fraflytningen fra land til by.

Anlægsarbejder koster mange penge og det er velkendt, at der er få offentlige midler til rådighed. Alle lånemuligheder bør derfor undersøges. Det rodede ejerskab der er til de nordjyske baneanlæg er også en udfordring for politikerne. Grønlandsbanen ejes formelt af Grønlandshavnen. Længdebanen ejes af Banedanmark og Hirtshals Havn ejer en godsterminal. Hvem skal være ejer af Stikbanen til Gigantium og de nye togstationer? Måske bør man overveje, om der kan oprettes Offentlige/Private Partnerskaber?

Med håbet om at alle politikere vil finde sammen i et godt samarbejde og opnå gode resultater i 2016, ønsker jeg alle et godt nytår.

Hilsen

Torben Andersen

Søndervang 36

9530 Støvring