

## Stop nu den klynken!

Til Aalborgs politikere: I opfører jer som overforkælede børn, der alligevel ikke fik det "futtog" I ønskede jer. Mens I går og surmuler, sander den nordjyske trafik helt til. Der er et meget stort transportbehov til Aalborg Øst allerede nu. Det hospital, som Regionsrådet er ved at lade opføre, er beliggende i et område af byen, hvor trafikken i forvejen er overbelastet. Det bliver helt galt, når hospitalet er færdigt.

Løsningen er lige udenfor hoveddøren til Supersygehuset. Der ligger Grønlandsbanen, som forbinder Aalborgs midtby med havnen. Ved byens trafikale knudepunkt, J.F. Kennedys Plads, er banen tilmed forbundet med den jyske længdebane. Kombineres disse to eksisterende baner, kan man skabe togforbindelse både fra den nordlige og sydlige regionsgrænse direkte til sygehuset.

Det bliver igen og igen nævnt, at den bane, der er under konstruktion i Bergen, allerede nu er en stor succes. Aalborg og Bergen kan imidlertid slet ikke sammenlignes. De to byer har vidt forskellig topografi. Bergensbanen er på størstedelen af ruten ført i egne tracé, parallelt med eksisterende veje. I stedet for at køre omveje udenom bjergene, går den direkte gennem fjeldet som en undergrundsbane. I Bergen kræves der desuden bompenge af privatbilisterne, hvilket øger interessen for at benytte banen - meget.

Bergensbanen kommer ikke i nærheden af den historiske bydel og bringer derfor ikke de gamle bygninger i fare. I Aalborg var der risiko for, at de historiske bygninger led overlast. Det var planen, at der skulle udføres omfattende anlægsarbejder med grundvandssænkninger og dybe udgravninger uhyggeligt tæt på fundamentene. Det er meget risikabelt, især med de jordbundsforhold der er i den indre by.

Bergensbanen forbinder byen med de sydlige forstæder. Den starter ved Byparken, næste stop er byens trafikale knudepunkt ved rutebil- og togstationen. Når tredje etape til sommer i 2016 er færdig, vil Byparken være forbundet med byens lufthavn.

En lignende forbindelse i Aalborg mellem lufthavnen og byens centrum bliver også mulig, når længdebanen benyttes. Her er der desuden den ekstra store fordel, at toget kan fortsætte direkte videre til Aalborg Øst på Grønlandsbanen. Hvis Grønlandsbanen inddrages i rutenettet, bør dele af strækningen udvides med parallelspor, så modgående tog kan krydse hinanden; det er der god plads til i det åbne landskab.

Aalborgs politiker er ved mange lejligheder gjort opmærksom på eksistensen af Grønlandsbanen, men den **vil de af en eller anden mærkelig grund ikke benytte**. Hvis viljen var der, kunne man den dag i morgen køre med tog helt frem til Aalborg Øst. Sygehuset er som bekendt ikke færdigt endnu, så der er ikke passagerer til det før i 2021. Mellem Supersygehuset og Gigantium er der imidlertid allerede nu et stort passagergrundlag. En ekstra banelinje på ca. 3 km kan løse dette problem **meget billigt**. Vælger man det, kan det nuværende vejnet i byen bevares uændret og eksisterende busruter kan fortsætte (med færre passagerer). I forhold til den letbane politikerne ønsker, er det en **enorm** besparelse. Fordi de omfattende, forstyrrende og særdeles kostbare anlægsarbejder inde i byen jo i så fald ikke skal udføres.

Der er to oplagte muligheder for placeringen af skinner mellem Gigantium og hospitalet. Benytter man den allerede anlagte busrute på Bertil Ohlins Vej, er det forholdsvis nemt og billigt, men antallet af passagerer begrænses af, at et letbanetog i en tracé med blandet trafik ikke kan være lige så langt, som hvis hele banestrækningen lå i egen tracé. Den mulighed ligger lige for, hvis man anlægger forlængelsen i det 80

meter brede område, der er mellem Niels Bohrs Vej og Universitetsboulevarden. Der er det muligt med endda meget lange togstammer og dermed plads til en særdeles stor udvidelse af transportkapaciteten.

Aalborgs politikere **"tror"**, at persontransport på skinner vil fremme byudviklingen, selv i et allerede urbaniseret område(?) Fagfolk mener, at Aalborgs letbane ikke har passagergrundlag nok, men politikerne **"forventer"**, at banen vil starte en stor udvikling, som vil retfærdiggøre den meget store investering. Placeres der velvalgte stationer langs længde- og Grønlandsbanens eksisterende spor, er der mange steder, hvor der er gode pladser, som kan friste til udvikling.

Der er allerede brugt mange penge til propaganda for den letbane, som politikerne ønsker. **Det er meget kritisabelt**, politikerne ved jo godt, at anlægsloven først forventes godkendt - eller afvist - til foråret 2016. **Der er ingen grund til at surmule. Kom nu i arbejdstøjet og få udbygget Nordjyllands infrastruktur med de realistiske muligheder, der er til rådighed.**

Sidste gang der var DM i Skills i 2014, i Gigantium, brød trafikken totalt sammen. Samme arrangement skal afholdes i januar 2017. Persontrafik på Grønlandsbanen kan godt startes, selv om der fortsat er anlægsarbejder i gang på stationer og parallelspor. Alligevel skal der arbejdes særdeles hurtigt, hvis togforbindelsen mellem Supersygehuset og Gigantium skal benyttes ved DM i Skills i januar 2017. Lidt mere realistisk er det til Landsstævnet i juli 2017, men stadig en stor udfordring. Under alle omstændigheder er det et stort held, at Aalborgs midtby ikke er et stort byggerod, når der kommer 25 000 gymnaster til Landsstævnet.

Hilsen

Torben Andersen

Søndervang 36

9530 Støvring