

Støvring, den 8. december 2016

### Stikbanen er en katastrofe!

Tirsdag, den 29. november traf Folketingets Trafikudvalg en beslutning, der forhindrer en fornuftig udbygning af hele Region Nordjyllands jernbanenet. De bevilligede 278 millioner kroner til en stikbane til lufthavnen. Desværre accepterede de samtidig, at stikbanen placeres således, at den forhindrer udbygningen af den eksisterende infrastruktur til et større samlet hele.

Selvfølgelig skal Aalborg Lufthavn have en banebetjening, ligesom de har i København. Den valgte løsning er imidlertid en katastrofe, især for Vendsyssel. Banen betjener kun passagerer fra syd, og det er planen, at den kommende elektrificering skal stoppe her, hvor banen ender "blindt". Der er dermed lagt op til, at resten af Vendsyssel aldrig skal moderniseres.

Aalborg Havn mister måske transporten til Grønland. I Vendsyssel er der tre trafikhavne, der kunne klare opgaven, men de har ingen chance i konkurrencen mod Århus, de er alle hæmmet af samme "Akilleshæl", den 78 år gamle jernbanebro. Broen er blevet påsejlet flere gange. Efter næstsidste påsejling i 2012 var Vendsyssel uden togforbindelse i 13 måneder. Den risiko undgår transportselskaberne ved at fravælge havnene i Vendsyssel. For øvrigt vil en ny påsejling også afskære passagertrafikken til lufthavnen.

Storestrømsbroen er skadet på grund af metaltræthed. Der skal derfor bygges en ny bro til banetrafikken mod Rødby. Jernbanebroen i Aalborg er fra samme tid, et nedbrud på grund af metaltræthed kan således ikke udelukkes.

Linjeføringen til den tredje Limfjordsforbindelse er vedtaget. Mod syd skærer linjen eksisterende jernbane lidt nord for Svenstrup og på den nordlige side skæres jernbanen lidt øst for enden af flyenes startbane. Anlægges der sammen med vejen en banelinje, er der ikke længere risiko for, at togdriften til og fra Vendsyssel afbrydes af en skade på den gamle jernbanebro.

En bane over Egholm vil imidlertid skæmme naturen, derfor bør tunnelen fortsætte **under** øen. Egholm efterlades på den måde som én stor faunapassage. Det bliver selvfølgelig dyrere, end hvis man vælger at anlægge "tunnel under fjorden - vej på Egholm - og til slut en bro over Ryå". Da man anlagde Øresundsforbindelsen, valgte man ikke den korteste vej. Stedet blev valgt, fordi man dermed kunne fremme Ørestadsprojektet. Det må være rimeligt, at vi også her i Nordjylland bygger den forbindelse, der er mest velegnet.

For at føre den vedtagne stikbane frem til lufthavnen skal der bygges to broer til tung trafik. En kort bro over Lindholm Å og en vejbro, der fører trafikken på Thistedvej over banen. Dertil kommer så en tredje bro til vejtrafikken, når den tredje forbindelse anlægges. Denne bro forventer man vil forøge prisen for den tredje limfjordsforbindelse med 60 millioner kroner.

Jeg mener ikke, at lufthavnen skal undvære en baneterminal, indtil den tredje limfjordsforbindelse er færdig. Baneterminalen bør bygges hurtigst muligt, i tilslutning til den eksisterende længdebane. For at finde den helt rigtige placering bør der udføres et projekt, hvor eksisterende vej og bane indarbejdes, sammen med nyanlæggene. Stedet kan således blive et trafikalt knudepunkt, hvor lokaltog, regionalto, hurtigtog, godstog og vejtrafik mødes.

Jernbanen under Egholm bør bygges med to spor, så både godstog og hurtigtog kan betjenes samtidig. En hurtig togforbindelse til Århus vil blive en meget stor fordel for Aalborg Lufthavn.

Den placering, jeg foreslår, har den ulempe, at afstanden til lufthavnens hoveddør bliver omkring 1,5 til 2 km. Det bør dog ikke være det store problem, man kan hente inspiration i Heathrow Lufthavn, terminal 5, her har de, til betjening af P-pladser ca. 4 km borte, anlagt en slags vandret elevator. Den kaldes PRT transit (kan ses på GOOGLE). Den forbindelse skal nødvendigvis, på visse strækninger, løftes op over andre vej- og baneanlæg. En "elevator kabine" vejer meget lidt i forhold til tog og lastbiler, så i stedet for tre broer til tung trafik kan disse strækninger dimensioneres for let belastning og dermed blive mere elegante og ikke mindst billigere. Nogle hævder, at sådan en transport vil skræmme mulige kunder fra syd væk. Jeg kan ikke se den store forskel på, om man, som i København, kan tage en elevator fra perronen op til næste etage, eller om "elevatoren" kører vandret i ca. tre minutter. Tre minutter er for øvrigt samme tid, som man forventer at toget vil være om at køre ad stikbanen fra Lindholm til lufthavnen.

Da forhandlingerne i Folketinget skulle begynde, påstod Banedanmark, at der i forundersøgelserne ikke var nogen indvendinger. Jeg gjorde dem opmærksom på, at jeg i maj 2013 havde foreslået at anlægge stationen ved den eksisterende bane, således at passagerer fra Vendsyssel også kunne betjenes. Henvendelsen førte til, at jeg i både første, anden, og tredje behandling kommunikerede med Trafikministeriet. Materialet kan findes på: ft.dk. Sagen hedder L 15. Desuden har jeg, i flere omgange (både direkte og som læserbreve) skrevet om de muligheder, der findes i det eksisterende banenet. Man kan etablere et S-togs system helt fra Skagen i nord til Hobro i syd i regionen. Inddrages Grønlandsbanen, kan forbindelserne fortsætte via Aalborg Hovedbanegård frem til Aalborg Øst.

Politikerne og Banedanmark har "sovet i timen". De har ikke vurderet Nordjyllands infrastruktur i en helhed. De har stirret sig blinde på delløsninger, som for eksempel Banedanmarks projekt til en stikbane. I Aalborg har politikerne været så koncentrerede om en letbane og nu en "letbanebus", så de slet ikke kan erkende, at langt de fleste skinner til et Nordjysk S-togs net allerede eksisterer.

**"Det sku vær' saa godt, og saa' det faktisk skidt."**

God Jul og Godt Nytår

Venlig hilsen

Torben Andersen

Søndervang 36

9530 Støvring