

## Nordjysk infrastruktur

Transport er nøglen til vækst, dårlige transportmuligheder er væksthæmmere. Nordjylland står overfor tre store trafik anlæg, der skal bygges i nær fremtid. Desværre er alle tre i farezonen for at ende som katastrofer, der kan ødelægge Nordjyllands fremtid.

Aalborgs politikere ønskede sig en letbane, et fejlbehæftet statussymbol de heldigvis ikke fik. Hverken letbanen eller den + bus de nu vil anlægge er løsningen. +Bussen er langt billigere end letbanen, men kan som letbanen kun betjene borgere, der bor eller på anden vis har bragt sig ind til Aalborg.

Både letbane og +bus er alt for store til Aalborgs smalle gader. Man vil skaffe plads ved omfattende trafikomlægninger, der tvinger andre trafikanter ud på længere, allerede overbelastede vejstrækninger.

Dagligt oplyses der om vanskeligheder i trafikken i og omkring Aalborg. Ønsker man at mindske disse problemer, skal flest muligt benytte andre transportveje.

Løsningen er snublende nær. I Nordjylland er der 200 km eksisterende jernbane. Banen forbinder 25 nordjyske bysamfund og går direkte gennem Aalborgs midtby. Fra Aalborgs centrum går desuden den eksisterende Grønlandsbane tæt forbi Aalborg Øst, en bydel hvor rigtig mange nordjyder dagligt har ærinde.

Ønsker man at motivere pendlere til at benytte offentlig transport frem for egen bil, skal de tilbydes direkte forbindelser fra hjembyen frem til bestemmelsesstedet. Ved at inddrage Grønlandsbanen kan mange borgere få direkte transport. Men politikerne ønsker ikke at benytte denne bane, de foretrækker en + bus, der vil forhindre direkte transport fra oplandet og fra Aalborgs forstæder til Aalborg Øst.

I min bevidsthed er der ikke stor forskel på en letbane og en lokalbane. Lokaltog kører i egen tracé, passagererne optager derfor ikke plads på vejene. Kapaciteten kan tilmed udvides betydeligt, fordi togtyperne kan sammensættes i meget lange "stammer". Lokaltog kan også medbringe cykler, det sidste betyder, at alle der bor indenfor rimelig cykleafstand til banen også er potentielle kunder.

Med få velanbragte vigespor og en lille forlængelse fra Gistrup frem til Gigantium kan mange nordjyder med lokalbanen bringes frem til Aalborg Øst – "uden omstigning".

Lokaltog giver både studerende og ansatte mulighed for bosætning langt ude i regionen. Dermed begrænses fraflytningen fra land til by. Det årlige problem med bolig til nye studerende mindskes også. Endelig kan dagspatienter og besøgende til både hospital og Gigantium komme direkte frem.

Da propagandaen for letbanen var på sit højeste, blev det ofte påstået, at en letbane ville gavne udviklingen i Aalborg. Jeg mener, at en lokalbane ville fremme langt mere udvikling. Først og fremmest får byerne langs jernbanen ude i regionen del i udviklingen. Nogle bysamfund kan måske endda opleve en tilflytning i stedet for fraflytning.

Jernbanen forløber tæt forbi Sygehus Nord. Sygehuset skal nedlægges og hele bykvarteret skal fornyes. Fra banen til Sygehus Syd er kun 300 m, det bykvarter skal også renoveres. Begge områder er således oplagte udviklingsområder.

Medicinerhuset skal stadig fungere, det bliver en afdeling af Supersygehuset. Der er således behov for transport mellem de to adresser. Hvis man inddrager Grønlandsbanen kan transporten mellem disse afdelinger foregå med lokaltog. Der skal blot etableres et stop ved Postmestervej i Kærby. I dag benytter oppegående patienter og personale taxa til transport mellem Sygehus Nord og Syd.

Udbygningen af Limfjordsforbindelsen giver anledning til megen debat. En del mener, at et tredje rør vil være tilstrækkeligt. Det er en stor fejltagelse. Trafikken stoppes på grund af uheld. De fleste uheld skyldes vognbaneskift. Et tredje rør vil medføre flere vognbaneskift og dermed flere ulykker.

Adgangsvejene fra motorvejen ind til Aalborg danner også bilkøer fordi der er for få adgangsveje ind mod Aalborg. Det kan afhjælpes med en ringvej vest omkring byen. Vestforbindelsen giver tilmed en kærkommen mulighed for at etablere en ny jernbaneforbindelse til Vendsyssel. Vejforløbet er vedtaget. Vejen skal anlægges fra E45 frem til E39, den krydser jernbanen syd for Skalborg og igen øst for lufthavnen.

I Vendsyssel er der tre dynamiske trafikhavne. De kan skabe mange nye arbejdspladser, hvis gods landsat i disse havne let kan bringes syd for Limfjorden på jernbane. Samtidig kan skibstrafikken i de indre farvande mindskes.

Egholm bør bevares som et naturområde tæt på Aalborg. Derfor bør Vestforbindelsen føres i tunnel under øen. Der er kun 4 km fra Himmerland til Vendsyssel. Det kan umiddelbart lyde af meget, men det er småting i forhold til Øresundsforbindelsen. Den forbindelse består af en tunnel på samme længde, en kunstig ø på 4 km og en 8 km lang bro. Af hensyn til Ørestaden valgte man denne lange og kostbare rute. I Nordjylland bør vi også bygge den infrastruktur, der er bedst for samfundet og ikke kun nøjes med det billigste. På Færøerne bor der 50.000 mennesker. De har netop bestilt NCC til at bygge en 11 km lang tunnel med rundkørsel på bunden af Atlanterhavet. En 4 km tunnel under Egholm burde, set i dette perspektiv, være småting for en halv million Nordjyder.

Nu har Aalborg tilsyneladende tabt Grønlandstransporten til Århus. Det understreger behovet for hurtigst muligt at få etableret denne Vestforbindelse. Det kniber med finansieringen. I Sønderjylland kunne man bygge en motorvej finansieret i et samarbejde mellem private og offentlige selskaber, et såkaldt OPP partnerskab. Samme løsning må kunne bruges i Nordjylland. Der er afsat 300 millioner til en fejlprojekteret stikbane til lufthavnen. De penge kunne gøre gavn, hvis de i stedet blev en del af dette selskabs kapital.

Stikbanen til lufthavnen blev vedtaget på baggrund af et sjustet projekt. I projektet har man forudsat, at vendelboerne ikke vil benytte tog til lufthavnen. Projektet behandler heller ikke, hvorledes Vestforbindelsen kan tilsluttes de eksisterende anlæg. Dog er der afsat 60 millioner til en bro.

Et gennembearbejdet projekt kunne anvise, hvorledes trafikknudepunktet for veje, jernbaner og flytrafik kunne etableres. Et projekt med en "vandret elevator" til flypassagerer kunne spare samfundet for hele tre broer til tung trafik. Det forslag er uheldigvis ikke med i beslutningsgrundlaget.

I fremtiden kan hurtigtog, regionaltog, lokalbane, godstog, landevej, motorvej og lufttrafik mødes lidt øst for Ny Lufthavnsvej. Hvis der træffes den rigtige beslutning, er det muligt at man der kan opbygge et trafik anlæg, hvor man kan behandle oversøisk gods og luftfragt. Dermed kan Nordjylland konkurrere med både Århus og Hamburg.

Trafik der krydser Limfjorden, Aalborgs centrum, lufthavnen og forbinder Aalborg Øst, bør planlægges som et samlet hele, derved kan nyanlæggene understøtte hinanden. I dag er det desværre tre løsrevne prestigeprojekter, som forhindrer en optimal udnyttelse.

Det er ubegribeligt, at der ydes statsstøtte til projekter, der kommer "på tværs" af løsninger, der kunne gavne mange flere nordjyder, hvis planlægningen blot blev koordineret.

Jeg håber, at nordjysk infrastruktur vil blive et stort emne i debatten frem til valget i november.

Hilsen Torben Andersen

Søndervang 36

9530 Støvring