



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

2. marts 2022

Forslag til udbygning af den kollektive trafik i Region Nordjylland

- Et alternativ til Egholm-motorvejen

Rådet for Bæredygtig Trafik har med stor bekymring iagttaget, at der ikke i forbindelse med Infrastrukturplan 2035 er fremlagt konkrete forslag til hvordan en forbedring af den kollektive trafik på en bæredygtig og klimavenlig måde kan forbedre og sikre en god trafikal betjening af Aalborg og Nordjylland.

Derfor kommer vi med dette forslag til udbygning af den kollektive trafik i Region Nordjylland som alternativ til Egholm motorvejen, der reelt ikke forbedrer trafikbetjeningen, men som i stedet risikerer at medføre en øget biltrafik med fossile biler til stor skade for klimaet.

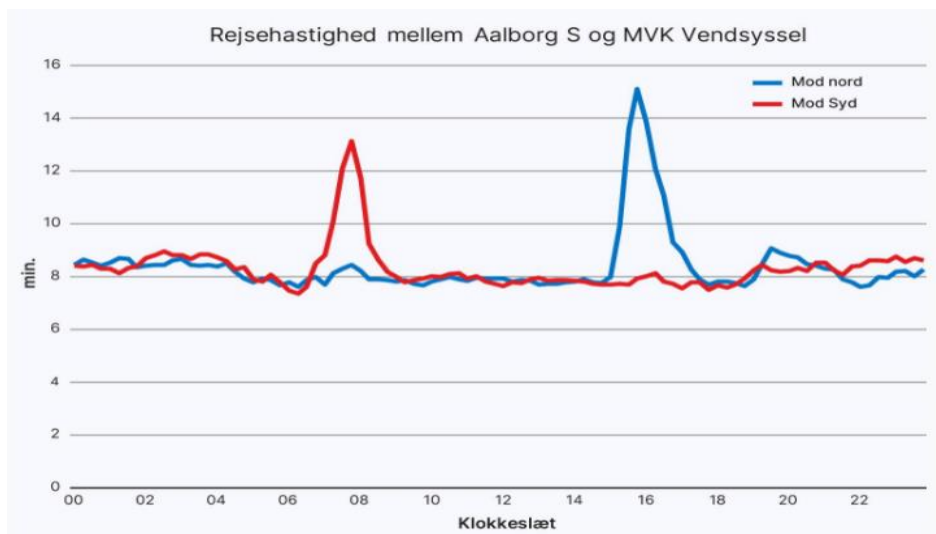
Baggrunden for forslaget er også, at Vejdirektoratet i sin VVM-undersøgelse fra 2011 foretog en vurdering af effekterne ved i stedet for en ny motorvej at udbygge den kollektive trafik. Heri blev effekterne opsummeret således:

- Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke særlige konsekvenser for landskab og jordbund.
- Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke særlige konsekvenser for kulturmiljøet.
- Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke særlige konsekvenser for friluftslivet, bortset fra, at det kan blive nemmere at komme rundt i byen og til de forskellige rekreative udbud.
- Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke særlige konsekvenser for grundvand.
- Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke konsekvenser mht. støj under anlæg.
- Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke konsekvenser for vibrationer.
- Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke konsekvenser mht. lys
- Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke konsekvenser for råstoffer og affald.

Desværre blev der ikke fulgt op på denne analyse. Derfor efterlyser vi, at der - også i lyset af de vedtagne klimamål og det øgede fokus på grønne løsninger - udformes en plan for en bæredygtig trafikløsning.

Rådet for Bæredygtig Trafik præsenterer med nærværende forslag et sådant skånsomt og bæredygtigt alternativ til en motorvej vest om Aalborg over Egholm. Samtidig vil gennemførelse af forslagene sikre bedre transportservice til alle borgere i området. Forslaget vil endvidere sikre, at naturområder ikke ødelægges eller belastes. Vi vil med forslaget sikre at der fremover overflyttes trafik fra vejene i Nordjylland til jernbanen.

Vi er overbeviste om, at en udbygning af den kollektive trafik vil kunne tiltrække mange bilister, og på den måde aflaste trafikken på motorvejene og derved fjerne den reelt meget lille trængsel der er tale om på disse veje. Denne graf fra Vejdirektoratet viser, at der kun er tale om ganske kortvarige perioder med nedsat hastighed på kun få minutter. Det er fra før Coronatiden.



Kilde. Vejdirektoratet. Hastigheder, rejsetid og forsinkelser i myldretiderne

<https://www.vejdirektoratet.dk/vvm/limfjorden/trafik/hastigheder-rejsetid-og-forsinkelser-i-myldretiderne>

Forslaget skal ikke blot ses som et middel til reduktion af spidstimebelastningen i Limfjordstunnelen, men som en tiltrængt generel højnelse af serviceniveauet i den kollektive trafik i området.

Forslaget vil reducere biltrafikken på mange veje med større trafiksikkerhed og bedre miljø til følge.

Forslaget går ud på en udvidet togdrift med såvel regionaltog som fjerntog, ligesom godstrafikken på banen skal kunne udvides. Hertil en udvidet busbetjening.

Der kræves hertil en række udbygninger af infrastrukturen, men disse er reelt meget begrænsede og skånsomme i forhold til bygning af en stor ny motorvej, der med en bredde på 28 meter skal skære sig gennem landskab og naturområder.

Forbedringer af den regionale banetrafik i Nordjylland

Der foreslås en udvidelse af togbetjeningen, dels ved en høj frekvens i alle driftstimer, dels ved indsættelse af hurtige tog og endelig ved en nærbanebetjening af banen til Østhavnen.

Både nord og syd for Aalborg skal regionaltogene køre med fast halvtimesdrift alle dage i hele driftstiden. Den udvidelse til halvtimesdrift i dagtimerne, som er indført efter at Nordjyske Jernbaner overtog driften i 2017, har allerede medført en stigning i passagertallet, og viser at en højere frekvens flytter flere folk til toget. Med en udvidelse af perioden med halvtimesdrift samt indførsel af hurtige tog som supplement hertil vil derfor kunne tiltrække yderligere folk fra bil til tog. Blandt andet fordi toget hermed også bliver et reelt alternativ uden for dagtimerne.

Togene fra nord (Skagen og Hirtshals) køres videre ad en ny nærbane mod Aalborg Østhavn. Denne nærbane etableres ved udbygning af den eksisterende godsbane mellem Aalborg og Østhavnen. Den udbygges med et antal krydsningsstationer.

Denne nærbane vil styrke den kollektive trafik til supersygehuset, Aalborg Universitet og de store boligområderne i Aalborg syd og øst.

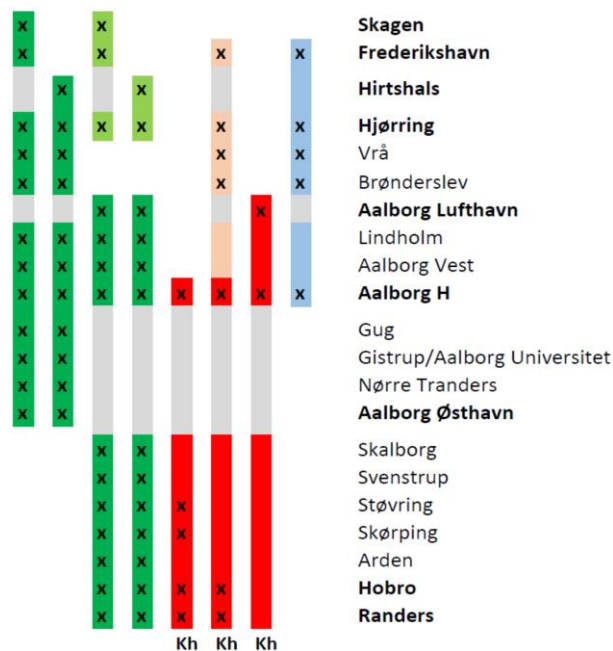


Regionaltogene syd for Aalborg ændres til at køre fra Aalborg Lufthavn til Randers for at udvide togenes opland.

Lyntogene forlænges igen som oprindeligt planlagt fra Aalborg til Frederikshavn.

Vi henviser her til nedenstående konkrete betjeningsforslag, der tager udgangspunkt i IDA Rail, Ingeniørforeningens jernbanetekniske selskab, forslag til Trafikerings- og infrastrukturplan for jernbanen 2030, udgivet i foråret 2021.

- Regionaltog hver time Skagen – Aalborg – Aalborg Østhavn.
- Regionaltog hver time Hirtshals – Aalborg – Aalborg Østhavn.
- Regionaltog hver time Skagen – Frederikshavn - Hjørring.
- Regionaltog hver time Hirtshals - Hjørring.
- Regionaleksprestog en gang i timen i dagtimerne i de timer hvor lyntoget ikke kører Aalborg – Frederikshavn.
- Regionaltog hver halve time Aalborg Lufthavn – Randers



Hertil kommer fjerntog i form af Lyntog to gange i timen fra København og Aarhus til Aalborg, hvor det ene tog fortsætter til Aalborg Lufthavn og det andet hver fjerde time fortsætter til Frederikshavn. Dertil et IC-tog i timen fra København til Aalborg med stop på enkelte stationer mellem Aalborg og Hobro.

Dette forslag giver tre tog i timen mellem Hjørring og Aalborg, fem tog i timen mellem Aalborg og Randers, og helt lokalt kvartersdrift mellem Lindholm og Aalborg.

Nye stationer

For yderligere at kunne betjene flere borgere i Aalborgs opland vil det være fornuftigt at etablere stationer i Vestbjerg og Sulsted/Tylstrup samt Svenstrup Syd/Ellidshøj.

På den nye nærbane til Aalborg Østhavn etableres stationer Gug, Gistrup og Sønder Tranders.

Også ved Østerådalen hvor banen kører under Over Kæret etableres en station for såvel togene mod syd som for banen til Østhavnen.

En ekstra BRT-forbindelse i Aalborg

Den BRT buslinje, *Aalborg Plusbus*, der er under etablering mellem Vestbyen og det nye universitetshospital i øst, suppleres med en yderligere BRT buslinje mellem Vodskov og Svenstrup, der kan benytte Limfjordsbroen. På længere sigt kan disse busforbindelser ændres til letbanelinier.

Endvidere forlænges plusbussen fra universitetshospitalet til den nye station i Gistrup.

Den regionale bustrafik

Ligesom for regionaltogene udvides frekvensen for de regionale ekspresbusruter (X-busserne) til halvtimesdrift i hele driftstiden.

Godstrafik fra vej til bane

Det vil hjælpe meget på trængslen og sikkerheden på både motorvejene og andre veje, hvis der overføres mere godstrafik fra vejene til jernbanen.

Banestrækningen fra Tyskland via Aalborg til Hirtshals er en del af de europæiske TEN netværk, der principielt skal være udbygget med dobbeltspor og være elektrificeret med køreledninger.

Der skal for en effektiv kørsel anlægges en shunt for godstog ved Hjørring så en langsom og ineffektiv vending af godstogene kan undgås.

Nødvendig infrastruktur for at sikre en moderne jernbane i Nordjylland

For at kunne indføre de foreslåede udbygninger af den kollektiv trafik, skal der i løbet af en årrække etableres nedenstående ny infrastruktur.

Dobbeltsporet bane hele vejen fra Aalborg til Hjørring

Der er allerede igangsat en delvis udbygning, men denne bør fortsætte løbende indtil der er dobbeltspor hele vejen.

- Budget for igangværende delstrækninger: 100 mio. kr.
- Overslag for hele strækningen: 2.000 – 3.000 mio. kr.

I første omgang kan man forlænge de eksisterende vigespor i Sulsted, Brønderslev og Vrå så der er plads til krydsninger med godstogene.

- Overslag: 10 - 20 mio. kr. pr. station, i alt 30 – 60 mio. kr.

Ekstra jernbanebro over Limfjorden

For at undgå en flaskehals på den mest trafikerede delstrækning af jernbanen vil det være nødvendigt at supplere den eksisterende jernbanebro med en ekstra bro.

- Overslag: 1.000 – 1.500 mio. kr.

Elektrificering nord for Aalborg

Både af hensyn til fortsat kørsel med Lyn- og IC-tog til Frederikshavn og for kørsel med godstog til Hirtshals vil det være nødvendigt at fuldføre Togfondens elektrificering med køreledninger fra Lindholm til såvel Frederikshavn som Hirtshals.

- Aalborg – Frederikshavn (Togfonden), overslag: 1.000 – 1.500 mio. kr.
- Hjørring – Hirtshals (option til Togfonden), overslag: 200 mio. kr.

Nærbaneudbygning til Aalborg Østhavn

- Overslag: 500 – 1.000 mio. kr.

Nye stationer

De nye stationer kan etableres hen ad vejen, med kommunalt tilskud.

- Overslag: 10 - 20 mio. kr. pr. station.

Godsshunt ved Hjørring

- Overslag: 300-400 mio. kr.

Dobbeltspor Hjørring – Hirtshals

Vil give mulighed for kørsel med godstog til Hirtshals i hele driftstiden.

- Overslag: 500 – 1.000 mio. kr.