

Støvring den 13. juni 2016

Nordjylland og infrastrukturprojekter

Infrastruktur her i landet er for tiden oppe til stor debat. Nordjylland påvirkes både af de anlæg, der skal gennemføres lokalt her i regionen samt de store nationale planer.

Det er planen, at der skal anlægges en stikbane til Aalborg Lufthavn. Man vil anlægge en banestrækning fra Lindholm frem til lufthavnens hoveddør. Det er en rigtig god ide med en togforbindelse til lufthavnen, men det planlagte projekt er en stor fejltagelse. Skal banen føres frem til lufthavnens hoveddør, skal der anlægges ca. 5 km nye spor. Banen krydser Lindholm å, så der skal også anlægges en bro, der kan føre toget over åen. Bane krydser tillige Thistedvej, der skal derfor også opføres en vejbro, som kan føre den tunge vejtrafik over stikbanen. Det bliver værre endnu, når den tredje limfjordsforbindelse skal laves. Stikbanen er i vejen for den allerede vedtagne linjeføring. Anlægsprisen for den tredje limfjordsforbindelse vil derfor blive forøget med prisen for en motorvejsbro - også. Endelig kan den planlagte stikbane ikke betjene passagerer fra Vendsyssel.

Selvfølgelig bør der etableres en baneforbindelse til lufthavnen. En rigtig god placering er dér, hvor afstanden fra den eksisterende længdebane til lufthavnens hoveddør er kortest. Der hvor den eksisterende bane er tættest på, er der kun 1700 m til hoveddøren. Der kan man anlægge et vigespor og i forbindelse med dette spor, kan man opbygge lufthavnens baneterminal. Passagererne skal selvfølgelig helt frem til lufthavnens hoveddør, det kan løses på samme måde, som man har gjort det i Heathrow lufthavn, terminal 5. Der har man førerløse taxaer, der bringer passagerer til og fra P-pladser. P-pladser som er beliggende 3,8 km fra lufthavnen. Systemet kan sammenlignes med en automatisk, vandret kørende elevator (se PRT transit på Google). En PRT bane i Aalborg kan betjene både togpassagerer og bilister fra fjernt beliggende P-pladser. Der skal selvfølgelig etableres en bane til disse PRT køretøjer, den bane må nødvendigvis etableres som en hævet bane på strækningen fra baneterminalen og frem til Thistedvej er passeret.

Man opnår mange fordele med lufthavnsterminalen placeret i forbindelse med den allerede eksisterende længdebane. Man sparer hele tre broer. Længden af vigesporer er kun ca. en tredjedel af stikbanens længde. Til gengæld skal man etablere en bane til de førerløse køretøjer, men i modsætning til broerne i stikbaneløsningen er denne bane kun belastet af lette køretøjer og dermed billigere at bygge. Modsat stikbaneløsningen kan stationen også betjene passagerer der kommer fra nord. Desuden kan det nye spor være et af de vigespor, der mangler, før den nybyggede fragtterminal i Hirtshals kan komme i funktion.

Tracéen for den tredje limfjordsforbindelse er vedtaget. Jeg mener, at man sammen med vejbanerne bør anlægge en jernbaneforbindelse. På denne forbindelse kan man bringe banegods mellem det europæiske fastland og havnene i Vendsyssel.

En jernbane over Egholm vil sikkert genere modstanderne af Vestforbindelsen voldsomt. En nærliggende løsning er at lade tunnelen fortsætte under øen og videre under Ryå. En længere tunnel er selvfølgelig mere kostbar, men man sparer både lavbro og vejanlæg på øen. Til gengæld bliver Egholm kun påvirket i byggeperioden. Når tunnelementerne er anbragt, kan øen igen blive det fredelige åndehul, som modstanderne af Vestforbindelsen berømmer.

Den ekstra baneforbindelse fra Vendsyssel til Nordjylland gør det muligt at etablere en hurtig forbindelse frem til Aalborg Lufthavn. Når spor og signalsystemer (engang i fremtiden) er opgraderet til stor hastighed, er det ikke urealistisk med en rejsetid på mindre end en time fra Århus til Aalborg Lufthavn. Det vil helt sikkert fremme flyruterne til udlandet fra Aalborg Lufthavn. En lufthavnsterminal, etableret ved den jyske længdebane, kan således, med tiden, udvikles til et knudepunkt for lokal-, langdistance- og godstog. (Et skib på afveje kan desuden ikke længere afskære Vendsyssel fra resten af landet).

I Aalborg er der meget store problemer. Da trafikministeren nægtede at give tilskud til en letbane, kunne man tro, at politikerne ville benytte den allerede eksisterende Grønlandsbane, men nej. De **vil** have noget, der ligner en sporvogn. De satser på at benytte såkaldte BRT busser og vælger en type, der er så lang, at den ikke kan benyttes i blandet trafik uden dispensation. Denne bustype vil for øvrigt også have besvær med at komme omkring det skarpe hjørne ved Toldboden. Det ender sikkert med, at bussen kun starter ved Banegården og kører ad den separate busvej, som politikerne vil lade anlægge fra Banegården frem til Grønlandstorv.

Det må her være på sin plads at benytte betegnelsen "tude tosset". Anlæg af en busvej vil optage plads fra de individuelle trafikanter. De alternative veje for disse individuelle trafikanter er allerede overbelastede. Nogle trafikanter, der ellers kunne klare sig selv, bliver tvunget til at benytte offentlig transport. I en rapport for nylig blev det påvist, at det koster det offentlige 1,80 kr./km for hver person, der skifter til offentlig transport. Selvfølgelig skal vi have et passende offentligt transportsystem, men det er ikke hensigtsmæssigt at fratage trafikanterne det frie valg.

Det er helt uforståeligt, at politikerne ikke vil benytte den banelinje, der går fra Banegården frem til Grønlandshavnen. Banen lå i mange år ubenyttet hen, men er nu, på foranledning af Cembrit A/S, sat i stand. Der kører nu hver måned - op til flere - godstog med eternitplader på banen.

Nordjyske Jernbaner skal fra 2017 overtage en stor del af DSB's persontrafik. Der bliver togforbindelse helt fra Skagen og Hirtshals til Skørping. (Hvorfor ikke helt til Hobro?). Det er nærliggende også at lade Nordjyske Jernbaner fragte personer på Grønlandsbanen frem til Aalborg Øst. Helt uden nye investeringer kan man bringe passagerer frem til Gistrup. Er der ikke kapital til en baneforlængelse frem til Gigantium nu, kan der midlertidigt indsættes lokale busser fra et stoppested i Gistrup, derfra kan hele Aalborg Øst betjenes.

I Grønlandshavnen skal der engang bygges en baneterminal, i lighed med den i Hirtshals. I fremtiden kommer der således sikkert til at køre flere godstog. Indtil det sker, er der god plads til et passagertog på Grønlandsbanen. Når trafikken bliver mere omfattende, bliver det nødvendigt med nogle vigespor på strækningen mellem Gistrup og Banegården, så modgående tog kan krydse hinanden. Ved disse vigespor kan man anlægge stoppesteder, således at stederne kan blive nogle af Aalborgs nye udviklingsområder.

De fejlkøbte IC4 tog kan ikke klare de krav, der er til tog i langdistancetrafikken mellem byerne. Der er derfor et stort behov for andre tog. De velegnede togtyper, der er på markedet, er alle eldrevne. Derfor er det nødvendigt - hurtigst muligt - at få elektrificeret længdebanelen **hele vejen**, også i Vendsyssel.

Politikerne har planer om at indføre en såkaldt "timemodel", så det kun tager en time at køre i tog mellem udvalgte storbyer. For nordjyder er det totalt ligegyldigt, om det tager tre timer at komme med tog til

København - eller om det tager tre timer og ti minutter. At anlægge en ny jernbanebro over Vejle fjord for at afkorte rejseløbet nogle få minutter kan derfor kun betegnes som fjollet symbolpolitik.

Ønsker man at modvirke skævvridningen af Danmark og samtidig støtte den arbejdspladsudflytning, der er sat i gang, bør man hurtigst muligt opføre "Kattegat forbindelsen", den forbindelse vil gavne både Midt- og Nordjylland.

Desværre satses der på Femern forbindelsen. En forbindelse der kun er til gavn for Sjælland, Norge og Sverige. Femern forbindelsen vil således kun forstærke skævvridningen af Danmark.

Kundegrundlaget for færgerne i Vendsyssel vil blive formindsket af Femern forbindelsen. Derfor burde der satses på, at den tredje Limfjordsforbindelse blev opført først. Derefter Kattegat forbindelsen og til slut Femern. Jeg er ikke så naiv, at jeg tror, at Femern vil blive nedprioriteret, (selv om retssager i Tyskland forsinker igangsættelsen). En fremrykning af de to andre projekter ville imidlertid være til stor gavn for Nordjylland. Ideelt ville det være, hvis alle tunnelelementer, til de tre projekter, kunne støbes på den "fabrik", der skal opføres ved Rødby. Kapitalen dertil må nødvendigvis skaffes på lånemarkedet. Et tilskud dertil kan dog hentes, ved at fortsætte med de priser, der nu gælder for passage af Storebælt.

Sommeren står for døren. Jeg vil ønske jer alle en god sommer og håber, at I slapper af.

Falder tankerne imidlertid på infrastruktur, håber jeg, I vil overveje mine forslag.

"God sommer"

Hilsen

Torben Andersen

Søndervang 36

9530 Støvring