

F. t. beslutn. vedr. jernbanespor fra Aalborg til Frederikshavn m.v.

dag'er passagerunderlaget ikke stort, men kan med de her foreslåede investeringer og udbygninger gøres langt større, da der herved tilvejebringes et pålideligt og bæredygtigt alternativ til biltrafikken.

Andre tiltag, der er nødvendige for at fremme passagertrafikken på skinner

Tiltag, der er nødvendige for at fremme passagertrafikken:

- Udbygning af Aalborg Nærbane til Brønderslev og Hjørring og siden til Aalborg Lufthavn-Åbybro-Pandrup.
- Indsættelse af tidssvarende togmateriel.
- Udvidelse af driften til minimum to tog i timen, respektive tre i timen i visse relationer.
- Åbning af et antal stationer.
- Forbedring af korrespondancen mellem tog og busser.

En pendlingsanalyse fra 1999 viser, at der er mange relativt store rejsestrømme, som i dag betjenes dårligt med det nuværende kollektive trafiksystem. Bedst er det langs indfaldsvejene i en afstand på 20-30 km fra Aalborg. Flere kollektive pendlere kan især findes mellem Aalborg og henholdsvis Åbybro-Pandrup, Hjallerup/Dronninglund/Aså og syd for Limfjorden mod Gandrup/Hals/Hou samt i Østhimmerland. I oplandet til Hjørring og Frederikshavn er potentialet for kollektiv trafik selvsagt mindre end omkring Aalborg, hvilket dog ikke betyder, at anlæg af et andet spor ikke vil kunne give passagertrafikken dér et mærkbart løft.

Det nu nedlagte amtsråd har bl.a. i »Nordjysk transportpolitisk redegørelse« fra 2001 givet udtryk for, at man ønsker en udbygning af nærbanen og jernbanen nord for Limfjorden.

I et svar af 3. maj 2006 (folketingsåret 2005-06) på TRU alm. del – spørgsmål 338 skriver transport- og energiministeren bl.a.: »En udbygning af infrastrukturen sker for at imødekomme et ønske om kørsel med flere tog. Der er allerede i dag en forholdsvis høj frekvens i myldretiden på strækningen, og en øget kørsel i spidsbelastningsperioderne må forventes at udløse investeringer i togmateriel. På strækningen Aalborg-Frederikshavn vil en forøgelse af trafikken således i første omgang kunne forudses at ske på mandage-fredage mellem myldretiderne. Forbedring af regularitet vil være en tillægsgevinst ved en forøgelse af kapaciteten. Trafikken nord for Aalborg er i øjeblikket præget af regularitetsproblemer, som dog primært er af-

ledt fra problemer, der opstår København-Aarhus. Der forudses således et kvalitetsløft på den enkeltsporede strækning nord for Aalborg, når fjerntrafikken syd for Aalborg stabiliseres.«

I dag indgår IC-3-tog i nærbanesystemet, hvilket er uheldigt, idet forsinkelser sydfra påvirker nærbanen negativt. Nærbanen bør derfor have sit eget system. Det vil sige, at der skal være materiel nok til at køre med 20-minutters-drift og nærbanetogene skal køre efter eget signal- og sikringssystem, uafhængigt af den øvrige togtrafik.

Vendsysselbanens 40 år gamle skinner er ikke alene nogle af landets ældste. Den enkeltsporede bane er tillige meget sårbar over for uheld, reparationer, vejlrig m.v.

Ikke desto mindre prioriterer Banedanmark Nordjylland lavest i investeringsplanen for genopretning af skinnenettet, hvilket betyder, at der tidligst kommer nye skinner efter 2009, formodentlig senere.

Nord for Hobro findes tillige landets ældste signal-system, hvilket betyder, at der er langt ringere sikkerhed i togtrafikken her end i resten af landet. Det har desuden som konsekvens, at såfremt der ikke sker forbedringer af infrastrukturen, må der forventes stedse flere forsinkelser samt nødkøreplaner i den varmeste sommertid. I så fald stopper IC3-togene i Aalborg, og de rejsende må skifte til MR-tog eller til rødt materiel for vidererejse mod Frederikshavn, hvilket er en klar forringelse af rejsens kvalitet.

Den enkeltsporede bane Aalborg-Frederikshavn vil gøre det vanskeligt at realisere intentionerne i »Gode Tog til Alle«, idet der mangler krydsspor til at indsætte flere tog på strækningen.

Om de enkelte etaper

Der anlægges et andet spor Aalborg-Hjørring-Frederikshavn (85 km) og et andet spor Hjørring-Hirtshals (16 km). Strækningshastigheden sættes til 180 km/t. Aalborg-Hjørring og 140 km/t. Hjørring-Hirtshals. Hele strækningen forsynes med sikkerhedssystemet ATC.

Anlægsomkostningerne sættes til 3,8-4,5 mia. kr. Kilometerprisen er baseret på anlægsprisen for Lejre-Vipperød, hvor der opereres med en kilometerpris for anlæg af andet spor på ca. 45 mio. kr.

Der åbnes nye standsningssteder i Voerbjerg, Vestbjerg, Sulsted, Tylstrup, Hjørring Syd og Hjørring Øst samt Frederikshavn Nord.