

begrænset af bane- og terminalkapaciteten. Railion vurderer, at kombitrafikken inden for en kort årrække kan fordobles.

Endvidere peges der i notatet på, at samlokalisering af transporterhvervet kan give

- bedre mulighed for udveksling af gods mellem virksomhederne og dermed også en bedre udnyttelse af de enkelte transporter,
- samarbejde om fælles funktioner, f.eks. lagerhoteller, værksteder, tanknings- og vaskeanlæg,
- samlokalisering ved kombiterminaler og hermed kortere for- og eftertransporter og
- samarbejde om distributionssystemer.

En udbygning af banenettet nord for Limfjorden vil naturligvis også komme passagertrafikken til nytte, om end det er godstrafik på skinner, der primært skal bære den forbedrede jernbaneinfrastruktur i Nordjylland. Dette skyldes, at Vendsyssel er tyndt befolket. I 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-Aabybro-Pandrup (se svar på TRU alm. del – spm. 20), hvor det skønnes, at sidstnævnte bane til lufthavnen vil kunne anlægges for 70-80 mio. kr., eksl. moms.
- 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 Aabybro-Pandrup, Hjørring/Dronninglund/Åsø og syd for Limfjorden mod Gandrup/Hals/Hou samt i Østthimmerland.

I oplandet til Hjørring og Frederikshavn er potentialitet 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. En udbygning af jernbanen vil tillige kunne modvirke den fraflytning, der kan konstateres i

dele af regionen, idet gode kollektive trafikforbindelser gør området mere attraktivt. Men i den nordlige del vil det primært være godstrafikken, der skal bære udbygningen af jernbanen.

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. Et ønske, der atter fremhæves i udkast til Regionsudvikling fra 2008.

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 myldretidene. Forbedring af regularitet (kvalitet) vil være en tillægsgevinst ved en forøgelse af kapaciteten. Trafikken nord for Aalborg er i øjeblikket præget af regularitetsproblemer, som dog primært er afledt fra problemer, der opstår København-Århus. 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 sikringsystem, 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, vejrlig 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 stedsede 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.