

## **Banebetjening af kombiterminalen i Hirtshals**

Ifølge høringsudgaven af "Trafikplan for den statslige jernbane 2017 – 2032", der fornylig blev offentliggjort af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, ser fremtiden ikke for lys ud for kombiterminalen i Hirtshals.

En stor del af godset via færgehavnen i Hirtshals - i form af containere og løstrailere - har udgangspunkt eller bestemmelsessted syd for den dansk-tyske grænse. Derfor er formålet med terminalen, der blev færdiganlagt i 2015, at overføre en del af færgegods til/fra Norge fra vej til bane. Men hidtil har det ikke været muligt at tiltrække nogen baneoperatør.

En hovedårsag kan være at DB Cargo og andre baneoperatører foretrækker at benytte eldrevne lokomotiver til den slags transporter over længere afstande. Derfor kræves banestrækningen elektrificeret helt til Hirtshals, medmindre fremtidige eldrevne lokomotiver får så stor en batterikapacitet, at de vil kunne operere på mellemlange strækninger uden el.

På regionalt initiativ blev det indføjet som en målsætning i den politiske aftale om togfonden tilbage fra januar 2014, at strækningen Aalborg – Frederikshavn elektrificeres i løbet af 2023-25, efterfulgt af Hjørring – Hirtshals inden udgangen af 2030.

Visionen var, at Nordjylland indgår i den internationale transportkorridor (Jyllandskorridoren) mellem Skandinavien og kontinentet, og at den nordenfjords del af landsdelen ligger i en strategisk gunstig placering mellem Nordatlanten, Sydnorge og Vestsverige på den ene side og det europæiske kontinent på den anden side. Derfor noteres det også i aftalen om togfonden, at banestrækningen mellem Hjørring og Hirtshals er udpeget som en del af det trans-europæiske transportnet (TEN-T).

Men denne vision deles ikke af embedsmændene i Trafikstyrelsen. Og de nuværende regeringspartier (V, LA og K) var ikke medunderskriver af aftalen om togfonden. Der forventes ikke længere nogen elektrificering af banenettet nord for Aalborg/Lindholm, Da fremtidige fjerntog vil være eldrevne, vil betjening med fjerntog nord for Lindholm derfor ophøre om få år. Nordjyske Jernbaner har anskaffet nye dieseldrevne tog, og selskabet har derfor ikke nogen interesse i elektrificering de næste 20-30 år. De nordjyske beslutningstagere må derfor overveje, om betjening med fjerntog nord for Aalborg samt kombiterminalens fremtid er så vigtige krav, at der fortsat bør kræves elektrificering af banenettet i Vendsyssel.

Ved nærlæsning af høringsudkastet til trafikplanen for jernbanen fremgår det endvidere, at den oprindelige plan om en hastighedsopgradering af hele Hobro-Aalborg strækningen fra 120 km/t til 200 km/t kun skal gennemføres delvist dvs. fra Hobro til Skørping.

Måske er Trafikstyrelsens hensigt helt at opgive en opgradering nord for Skørping. Nordjyske jernbaners dieseldrevne tog kan ikke udnytte denne opgradering (max. 120-140 km/t), og DSB's drømmescenario er at stoppe al fjernbetjening nord for Aarhus.

Jørgen Kristiansen  
Julius Posselts Vej 13, 9400 Nørresundby  
jorgenkr@yahoo.dk