

Arbejdsgruppen Skørping Station

nedsat af Skørping Borgerforening, Skørping Erhvervsforening og Danmarks Naturfredningsforening i Rebild kommune

SÅ SKÅN DOG SKØRPING STATION !

I Skørping har vi et enestående 150 år gammelt stationsmiljø med fredede bygninger, men det kan måske ikke vare ved.

En netop vedtagen lov vil skæmme stationen ved at opføre en høj gangbro med tre høje elevatorårne.

For at noget skal forblive lidt, som det altid har været, vil Banedanmark derudover anlægge en fodgængertunnel ved "bommene". Den skal fremover binde de to bydele sammen, som adskilles, når overkørslen spærres. Og for at få mest mulig brug for tunnelinvesteringen, så vil man, ved at anlægge en vendeplads, lokke kørende trafikanter ned ad Himmerlandsvej til det ellers lukkede område. Bilister lokkes derned for at sætte passagerer af til toget. Men det passageren møder på sin vej til perronen, er en ren molbo-løsning.

Anlæggelsen af vendepladsen medfører nedrivning af det gamle ledvogterhus, der hører med til stationsmiljøet.

Efter en lang og skuffende kamp har Arbejdsgruppen Skørping Station fået afdækket en del sandheder samt et mildt sagt elendigt sagsforløb.

Desværre fik vi først den sidste og nok afgørende indrømmelse fra Banedanmark med 25 timers forsinkelse. Et døgn's nølen, som gjorde, at Transportudvalget lige netop ikke kunne nå at tage hensyn de nye oplysninger ved den afgørende andenbehandling af lovforslaget.

Banedanmark har simpelthen ført beslutningstagerne bag lyset, først vores kommunalpolitikere og derefter Folketinget.

Arbejdsgruppen redegør her for forløbet, og vi opfordrer samtidig kommunalpolitikere og andre initiativtagere til at få ændret det nu planlagte. Det kan gøres uden at forsinke hverken anlægsprogrammet, det nye signalprogram eller den kollektive trafik i øvrigt. Og uden at ekspropriere ejendomme.

Så længe overkørslen endnu ikke er nedlagt, er der stadig håb.

Lad os derfor få en ligeværdig og fordomsfri dialog om stationens fremtid, så kunne man også drøfte de mildest talt farefulde forhold, man vil byde cyklisterne, ikke mindst de mange skolebørn.

Dette planlægger man

Tog igennem Skørping med 160 km/t

Den 7. maj 2013 blev lov 123 vedtaget. Den gør det muligt at øge togenes hastighed fra 120 til 160 km/t imellem Hobro og Aalborg. Det sker ved at nedlægge overkørsler og ved at ombygge Skørping Station, således at man fremover ikke kan gå direkte hen over sporene.

Ændringerne sker som et led i opgraderingen af den kollektive trafik, og er sådan set en forudsætning for at gennemføre det nye landsdækkende signalprogram, hvortil vores strækning er udvalgt til pilotprojekt. Derved spares døgnbemandingen på Skørping Station.

I Skørping bygges en ny vejunderføring for al trafik 200 m syd for den nuværende overkørsel ved "bommene", som derefter spærres.

Stationen skal ændres, men det skal ikke være en discountløsning

Når vejunderføringen er færdig, skal der laves nye passager for gående til og fra perronerne og på tværs af banen.

Banedanmark har planlagt en discountløsning, og presset byrådet til at betale for at mindske skaderne på bymiljøet. Det er tilsyneladende sådan, man arbejder. Man tilbyder det billigst mulige uden at tage ansvar for konsekvenserne. Man vil opføre en gangbro der fra østsiden giver adgang til perronerne 100 m nord for stationen. Denne løsning giver følgende ulemper:

- **Med 3 elevatorårne i en højde på 11,5 meter set fra vest og 9,5 set fra øst, vil gangbroen skæmme stationsmiljøet.**
- **Gåafstanden fra stationsbygningen til perronerne vil medføre at stationsbygningen mister sin betydning som ventesal m.v., og det kan ende med, at den blive solgt/udlejet til helt andre formål.**

Man vil derudover lave en gangtunnel ved Himmerlandsvej

Først "truede" Banedanmark med at opføre endnu en gangbro ved den nuværende overkørsel. Det har byrådet fået ændret til en gangtunnel ved at bevillige 3 mill. kr., men da tennellen ikke kan få perronadgang, virker det unægtelig som en molbo-løsning:

Gående fra vest, som vil med toget, skal først ned ad trapper, gennem tennellen, op ad trapper, gå 200 m mod nord for så at gå op ad trapper til gangbroen, henover banen og ned ad trapper til perron 2 og 3.

Så vil man også have en vendeplads til biler på Himmerlandsvej

Man forestiller sig tilsyneladende, at biler fra vest, der skal sætte passagerer af til toget, vil vælge at køre forbi den nye vejforbindelse i rundkørslen og ned ad Himmerlandsvej til vendepladsen, hvor passagererne så skal igennem den netop beskrevne molbo-løsning, nogle endda med bagage til togrejsen.

Vi er derimod overbeviste om, at bilisten vil finde det naturligt at tage den nye frakørsel, som han møder først i rundkørslen og køre de kun 200 m længere for at sætte passagererne af direkte foran stationen eller gangbroen. Her kan han også parkere.

Hvis man undlod dette overflødige vendepladsprojekt, kunne man spare nedrivning af ledvogterhuset og en ejendom mere, og samtidig undgå at lokke vildfarne bilister til at parkere ulovligt vest for banen.

Arbejdsgruppen har en mere skånsom løsning, som er velfungerende og passer ind i Skørping Midtbyplan.

Vi foreslår én gangtunnel umiddelbart nord for stationsbygningen. Tunnellen skal have perronadgang og føres igennem til Egholmsvej. Den kan derfor erstatte både den planlagte gangbro og gangtunnel.

Det giver samlet set en lang række fordele, men først og fremmest **skånes det enestående stationsmiljø og giver samtidig de gående en god bydels- og perronforbindelse.**

Fra projektets begyndelse har Banedanmark undladt at vurdere vores forslag, og helt op til lovens vedtagelse af loven, har de har lagt forhindringer i vejen for at undgå dette.

Vi har mødt forståelse i kommunens Teknik- og Miljøudvalg og hos de lokale folketingsmedlemmer Bjarne Laustsen og Flemming Møller Mortensen. I Transportudvalget har Henning Hyllested kæmpet for, at vores forslag blev taget alvorligt, men forgæves. I det store lovgivningsmaskineri kan man åbenbart ikke tage hensyn til lokale interesser.

Vi har fået indblik i den demokratiske mulighed for at blive hørt under lovgivningsarbejdet. Men vi har også oplevet, at etat og departement kan fare hårdt frem, og her er man ikke er for fin til at lægge fejlagtige oplysninger frem for Folketing og Minister.

Efter en lang kamp har Transportministeren bekræftet, at vores forslag kan gennemføres uden at forsinke hverken det kommende signalprogram, opgraderingen til 160 km/t eller den kollektive trafik i almindelighed. Dertil kommer, at det kan det etableres til samme eller lavere pris og endda spare driftsomkostninger fremover.

Banedanmark kunne have udleveret de sidste oplysninger efter undersøgelse af vores forslag, så de kunne være forelagt Transportudvalget, før de i hast skulle afgive deres sidste betænkning. Men Banedanmark holdt oplysningerne tilbage i et afgørende døgn.

Vores forslag til løsning medfører en perronombygning, således at der udover perron 1 til lokaltoget ved stationsbygningen kun bliver én fælles perron-ø til de nord- og sydgående IC-tog. I dag har spor 2 og 5 hver sin perron.

Vi håber derfor at der kommer en fordomsfri og ligeværdig drøftelse imellem byrådet og borgerne

Lad os stå sammen om at få gennemført en ordentlig løsning –det haster.

Under alle omstændigheder kan man ikke bygge gangtunnelen ved Himmerlandsvej, før den nye vejunderføring er færdig i 2015/2016. Skulle Banedanmark mod forventning vælge at opføre gangbroen nord for stationen nu, så haster det virkelig.

Man taler allerede nu om yderligere opgradering til 200 km/t

Hvis der skal køres 200 km/t gennem Skørping, kræver det nedrivning af den nu planlagte gangbro, men vil samtidig kræve udvidelse af banearealet med knap 2 m mod vest. Det kunne blive ganske alvorligt for de mange huse direkte op til banen på vestsiden.

Hvis vi får en drøftelse nu og her, kan vi én gang for alle få manet disse udsigter i jorden.

Der bør også findes en ordentlig løsning for de cyklende, navnlig skolebørnene

I gennem sagens forløb har vi været opmærksomme på, at der ikke er fundet en betryggende løsning for de cyklende. Vi har undladt at bringe det ind i diskussionen for ikke at skabe endnu mere modstand fra myndighedernes side.

I lovgrundlaget står der: *”I projektet er det i stedet forudsat, at cykeltrafikken afvikles på cykelstier langs erstatningsvejen, idet omvejskørslen vurderes at være begrænset”.*

Det drejer sig om 200 m længere ad den nye vejunderføring, og det kan skolebørnene nok klare, men på vej til skole kommer de ud i rundkørslen tæt på skole og hal. Vi frygter, at de vil vælge den lette, men meget farlige løsning, nemlig at fortsætte venstre om i rundkørslen i stedet for højre om, hvor de skal passere tre frakørsler.

For at undgå dette kunne man føre cykelstien i en tunnel under rundkørslen. Det kan måske redde et menneskeliv, men koster også, og her kunne byrådet så vælge at bruge de 3 mill. kr., som de allerede har sat af til en overflødig løsning.

Vi synes vi har gjort, hvad vi kunne, men der skal andre kræfter til, hvis Skørping skal have en bedre løsning.

Den eneste mulighed for at påvirke processen er at få byrådet med på ønsket. Godt nok er det en statsopgave, men Folketingspolitikkerne lægger afgørende vægt på byrådets holdning. Byrådet har aldrig haft mulighed for at realitetsbehandle vores forslag på baggrund af korrekte analyser. Så vidt vi kan bedømme, har de været stærkt påvirket af Banedanmark og dets ingeniørfirma til at træffe et valg midt i høringsprocessen og uden at kende de sande konsekvenser af vores forslag. De er nemlig først kommet frem her i de allersidste uger af lovgivningsprocessen. Så vidt vi forstår, har byrådet også benyttet Banedanmarks ingeniørfirma som konsulenter, og derved afskåret sig fra en kritisk vurdering af Banedanmarks miljøredegørelse og tekniske forslag.

Vores arbejde for en god løsning ved Skørping Station har været fyldt med skuffelser. Med Banedanmark som modspiller føler man sig ikke velkommen med alternative idéer. Der er blevet lagt mange hindringer og røgslør ud, for at undgå en saglig vurdering af vores forslag. Men i sidste ende har vi fået afgørende nye oplysninger frem, og man har nødtvungen måttet give os ret:

Vores forslag **KAN** etableres uden ekspropriation og uden af forsinke opgraderingen af jernbanenettet. Det har vi Banedanmarks og Transportministerens ord for.

Arbejdsgruppen afslutter hermed sit arbejde med en opfordring til vore politikere om at tage sagen op igen. Det skulle være muligt, da der er kommet afgørende nyt i sagen, som beviser, at byrådets tidligere beslutninger blev taget på et mangelfuldt grundlag.

Vi stiller naturligvis vores opsamlede viden til rådighed, men skal der arbejdes videre med sagen, må andre ”på banen”.

På de følgende sider viser vi hovedpunkter og bilag i forløbet.

Skørping den 11. juni 2013

Anette Bruun Hansen
Formand for Danmarks Naturfredningsforening/Rebild

Gunner Juel Nielsen
Skørping Erhvervsforening

Hanne Mortensen
Skørping Borgerforening

Erling Junker Holst
Formand for Skørping Borgerforening

Karl Bech
Skørping Borgerforening

Ove Nielsen
Formand for Arbejdsgruppen

FORLØBET med Arbejdsgruppens kommentarer og med udvalgte bilag

Undervejs gives en del tekniske henvisninger. For at forstå dem bedre kan det anbefales at se på disse illustrationer:

Løsningen i den vedtagne lov:

Oversigt over erstatningsanlæg i Skørping	side 95 - 96
Udformning af gangbro og tunnel	side 97
Visualiseringer af gangbro udført af arbejdsgruppen	side 34-35

Arbejdsgruppens forslag:

Tegning udført af Banedanmark på	side 65
Fodgængerrute kontra ny vejforbindelse	side 83

Forkortelser:

BD = Banedanmark, hjemmeside: <http://www.bane.dk/visBanearbejde.asp?artikelID=10711>

TM = Transportminister Henrik Dam Kristensen

TU = Folketingets Transportudvalg, hjemmeside: <http://www.ft.dk/samling/20121/lovforslag/l123>

RK = Rebild kommune

AG = Arbejdsgruppen Skørping Station hjemmeside: <http://www.skoerpingborgerforening.dk/side.asp?Id=93730>

2012		Side
6. feb. 2012	Efter at have udgivet en miljøreddegørelse indkalder BD til borgermøde. Der er en del protester mod de foreslåede gangbroer. BD fortæller, at man vil vurdere borgernes synspunkter, og at man kan indsende forslag skriftligt senest den 7. marts. Man fortæller ikke, at BD allerede i 2010 har påbegyndt planlægning af ændringerne i Skørping sammen med RK. I den fremlagte miljøreddegørelse oplystes, at alle hørings svar vil indgå i et høringsnotat, som vil blive offentliggjort i august 2012.	
7. feb. 2012	RK's forvaltning udarbejder et notat til støtte for udvalg og byråds beslutninger i sagen. Der er betænkeligheder vedr. cyklisterne fra øst og deres passage af banen samt trafikikkerhed i øvrigt. At projektet vil skæmme stationsmiljøet og de fredede bygninger nævnes ikke med et ord.	9
29. feb. 2012	Efter ønske fra DN Rebild udarbejder BD en visualisering af gangbro ved nuværende overkørsel. Visualiseringen er dog ikke meget værd som grundlag for en beslutning, idet den ikke viser gangbroen sammen med de fredede stationsbygninger.	13
5. mar. 2012	AG indsender hørings svar på miljøreddegørelsen med forslag til en alternativ løsning, senere benævnt 9B. Det sendes i Ove Nielsens navn, da arbejdsgruppen endnu ikke er stiftet	14
6. mar. 2012	RK indsender meget kortfattede hørings svar, med ønske om gangtunnel i stedet for gangbro ved nuværende overkørsel. Grunden til, at det kan gøres så kortfattet, er nok, at RK siden 2010 har været i dialog med BD om en næsten færdig aftalt løsning.	15
15. mar. 2012	BD anmoder RK om medfinansiering på 3 mio. kr. af gangtunnel ved nuværende overkørsel.	16
29. mar. 2012	Byrådet tilkendegiver, at RK vil medfinansiere ombygningsprojektet for at få en tunnel ved nuværende baneoverkørsel i stedet for en gangbro.	18
11. juni 2012	AG orienteres om, at der er en beslutning vedr. banen undervejs i det kommunale system. Det kommer helt bag på os, da vi afventer høringsnotatet med alle indkomne forslag som ifølge BD skal offentliggøres i august måned.	
23. juni 2012	AG beder derfor kommunen om et møde, men ligesom det også sker senere i forløbet, kommer tidspres og ferier hindrende i vejen, og mødet bliver ikke til noget.	19

25. juni 2012	RK afholder besigtigelse ved stationen. AG kommer ikke med. Byråd og forvaltning har ved den lejlighed ikke AGs eller andre alternative forslag at vurdere på. Efterfølgende har Ag fået oplyst, at man ved besigtigelsen har drøftet mange idéer, blandt andet at anlægge en bil-vendeplads et godt stykke nede ad Egholmsvej.	
28. juni 2012	Byrådet vælger, hvilken type tunnel man ønsker ved nuværende baneoverkørsel. I hverken tekst eller bilag til punktet på byrådsmødets dagsorden nævnes gangbroen nord for stationen. Byrådet vedtager på samme møde at fremlægge Skørping Midtbyplan i offentlig høring. Fremtidig tunnel ved nuværende baneoverkørsel er indtegnet i planen, men ikke gangbroen nord for stationen. Der er tilsyneladende ingen i byrådet, der bekymrer sig om det selvmodsigende i, at de to forslag indbyrdes strider imod hinanden, baneprojektets skæmmende bro ved stationen og midtbyplanens skamrosning af det værdifulde kulturmiljø ved stationen. AG tror, at byrådet har manglet et ordentligt modspil til de udarbejdede planer fra BD. RK har benyttet samme ingeniørfirma som BD, og det giver næppe nogen kritisk vurdering af planerne.	21
17. juli 2012	AG mødes med formanden for Teknik- og Miljøudvalget Gert Fischer, der viser interesse for at få vores forslag afprøvet.	24
22. aug. 2012	Et flertal i Teknik- og Miljøudvalget beder om at få et punkt vedr. AGs alternative tunnelløsning på byrådets dagsorden.	26
30. aug. 2012	Efter en del diskussion afviser et flertal i byrådet at bede BD om at undersøge AGs forslag.	27
2. okt. 2012	AG har efterhånden fået godt overblik over sagen og udarbejder et notat, der danner grundlag for et senere fyraftensmøde.	29
31. okt. 2012	BD offentliggør et høringsnotat med de indkomne forslag. Oprindelsesdatoen er usikker. AGs forslag er ikke vurderet, hvilket begrundes med, at RK har tilsluttet sig det, der nu fremlægges. Notatet kan ses i sin helhed på BD's hjemmeside. Om AG's hjertesag, stationsmiljøet hedder det: <i>"Der udtrykkes ligeledes bekymring i forhold til kulturmiljøet omkring Skørping station. Dette er delvist afhjulpet med beslutningen om en gangtunnel i stedet for en gangbro ved den nuværende overkørsel. Det vil imidlertid være nødvendigt at etablere en gangbro til perronerne umiddelbart nord for stationen for at kunne nedlægge de nuværende perronovergange i niveau."</i> Og om RK's bestræbelser på at få en cykelpassage ved stationen er skrinlagt, det hedder: <i>".....forudsat, at cykeltrafikken afvikles på cykelstier langs erstatningsvejen, idet omvejskørslen vurderes at være begrænset."</i> Meget skuffende er der slet ikke blevet taget foranstaltninger til at mindske risikoen for cyklisterne undervejs. Det vil kunne opstå farlige situationer, hvis skolebørnene tager den lette vej, venstre om i rundkørslen i stedet for at køre til højre og passere tre tilkørselsveje.	
15. nov. 2012	Fyraftensmøde afholdes af Skørping Borgerforening med udgangspunkt i AGs notat. På mødet afviser de lokalt valgte byrådsmedlemmer AGs forslag med følgende begrundelser: <ul style="list-style-type: none"> • Frygt for udsættelse af signalprogrammet • Frygt for at Skørping Station tages ud af BDs forslag • Frygt for at der skal foretages adskillige ekspropriationer • Frygt for at trapper til tunnelen vil blokere vejene • Frygt for trafikbelastning på Egholmsvej. 	31
21. nov. 2012	AG holder møde med folketingsmedlemmerne Flemming Møller-Mortensen og Bjarne Laustsen, der begge kan se umiddelbare fordele ved gruppens forslag	
28. nov.	AG indsender høringssvar på lovforslag L 123 til BD, og i den forbindelse slutter Danmarks Naturfredningsforening, Rebild sig til AG.	33

17.dec. 2012	RK afholder borgermøde om Midtbyplanen. Stationen bliver et væsentligt emne ved mødet, og endnu engang er flere byrådspolitikere imod at få afprøvet AGs forslag. De giver indtryk af at have kendt AGs forslag i beslutningsprocessen, og af at BD har orienteret dem om, at forslaget ikke kan gennemføres. AG beder om dokumentation herfor, men efterfølgende viser det sig, at den ikke findes. AG bekendt er der ikke udarbejdet et referat fra borgermødet. AG har udarbejdet sin egen visualisering af gangbroen nord for stationen. Den vises frem på mødet.	34
20.dec. 2012	RKs kommunaldirektør bekræfter, at RK ikke havde AGs eller andre forslag til rådighed for deres afgørelse, da byrådet valgte at arbejde for tunnelløsningen ved nuværende baneoverkørsel.	36
29.dec. 2012	AG beder de nordjyske folketingsmedlemmer om hjælp	39
2013		
2. jan. 2013	TM svarer Bjarne Laustsen på hans forespørgsel vedr. AGs forslag. BD har tydeligvis givet ministeren fejlagtige oplysninger bl.a. at AGs forslag vil medføre problemer på Egholmsvej og derudover forsinke opgraderingsprojektet. Det skal desværre tage AG hele 4 måneder at påvise, at disse oplysninger er usande.	40
4. jan. 2013	BD sender mail til AG med beskrivelse af forløbet, efter AGs anmodning om aktindsigt.	42
6. jan. 2013	Møde mellem AG og lokal- og landspolitikere fra Socialdemokratiet. Man drøfter bl.a. muligheden for at flytte den af AG foreslåede tunnel til syd for stationen, hvor den vil være nærmere Jyllandsgade.	
17. jan. 2013	Socialdemokraterne i RK foreslår møde mellem BD, RK og AG.	44
23. jan. 2013	RKs økonomiudvalg beder BD om et møde mellem BD, RK, AG, og andre borgere i Skørping	45
30. jan. 2013	Lovforslag 123 fremlægges i Folketinget, derefter henvist til behandling i TU 7. februar.	46
31. jan. 2013	BD meddeler RK, at man ikke vil mødes med RK og AG, fordi lovforslaget nu er indgivet.	
5. feb. 2013	AG skriver for første gang til TU, der videresender henvendelsen som spørgsmål 1 til TM.	47
7. feb. 2013	Førstebehandling af Lovforslag L 123 i Folketinget, Henning Hyllesteds taler varmt for AGs sag.	
19. feb. 2013	På AGs spørgsmål 1 af 5. feb. svarer TM, at man ikke har vurderet AGs forslag fordi RK har insistet på en anden løsning, men BD har glemt at fortælle ministeren, at RK's økonomiudvalg den 23. feb. bad om et møde sammen med AG.	50
20. feb. 2013	AG skriver til TU om RKs ønske om møde med BD.	51
22. feb. 2013	TM svarer Kim Christiansen, at det vil koste det samme at følge AGs forslag, som det, der er foreslået af BD.	52
6. mar. 2013	Efter AGs protest (spørgsmål 3) oplyser TM, at der vil blive afholdt et møde imellem BD, RK og AG.	54
14.mar. 2013	Efter anmodning fra TU har TM udvirket, at AG mødes med BD og RK. AG glæder sig til, for første gang, at se sit forslag tegnet i BD-regi. Men forventningerne bliver hurtigt gjort til skamme, idet BD fremlægger helt nye beregninger på den	55

	<p>perronombygning, som AGs forslag vil kræve. BD oplyser, at prisen for AG forslag er 32 mill og at det medfører ekspropriation på Egholmsvej vest for banen. BD oplyser også, at det skyldes en fejl, at man tidligere i processen har vurderet, at AGs forslag ikke medfører ekspropriation.</p> <p>Ved mødet giver borgmesteren udtryk for stor ængstelse for fodgængertunneller, og tænker åbenbart ikke på, at hun har sagt ja til at finansiere en sådan ved nuværende baneoverskørsel. Borgmester giver i øvrigt udtryk for at tryghed er vigtigere for hende end beskyttelse af det værdifulde kulturmiljø.</p> <p>Leon Sebbelin deltager i mødet, selvom han kan være inhabil, idet at han bor på Egholmsvej. På mødet giver han endnu engang udtryk for sin frygt for øget trafik på Egholmsvej.</p> <p>AG mener at BD tilsyneladende blander en mulig senere opgradering til 200 km/t ind i billedet, ved vurdering af AGs forslag. AG får derfor efterfølgende lov til at kontakte Cowi direkte, og det skal vise sig at få stor betydning.</p> <p>AG undrer os over, at formanden for Teknik- og Miljøudvalget ikke deltager i mødet. Der deltager kun et enkelt medlem fra dette udvalg.</p>	
4. apr. 2013	DB udarbejder notat om tidsplan for udskydelse af anlægslov.	58
7. apr. 2013	AG anmoder om, at beslutning ang. ombygning af Skørping station udskydes.	59
10. apr. 2013	H. Hyllested undrer sig over de pludselige meromkostninger, som AG fik forelagt på mødet 14. marts. På hans spørgsmål 17 svarer TM desværre endnu engang helt misvisende. Det lyder nærmest som om, BD's forslag er "grydeklart" til en senere opgradering til 200 km/t, men ministeren glemmer bl.a. at fortælle, at yderligere hastighedsforøgelse vil medføre nedrivning af den projekterede gang- og elevatorbro til 17. mill.	60
10. apr. 2013	H. Hyllested undrer sig også over, at en undersøgelse af AGs forslag forsinker signalprogrammet. TM erkender i svar 20, at dette ikke er tilfældet, men tilføjer: "... må man konstatere, at det ikke kan være acceptabelt reelt at afskære brugerne, der kommer fra oplandet vest for banen, fra stationen," Det er dog ikke sandt, idet kørende fra oplandet i vest alle kommer gennem rundkørslen, og under banen via den nye vejføring. Cyklister og gående benytter i en periode samme vej og få derved kun en 200 m længere rute.	62
14. apr. 2013	AG beder om udskydelse af stillingtagen til anlæg ved Skørping Station samt en dialog. AG gør samtidig opmærksom på, at en udsættelse ikke afskærer borgere vest for banen. Det bliver til spørgsmål 21.	63
16. apr. 2013	TM svarer på spm. 21. Han skriver, at man, hvis man står umiddelbart vest for banen på Himmerlandsvej, midlertidigt får en omvej på 1 km, hvilket umiddelbart er rigtigt men kun for de få nærmest beliggende ejendommen. Han undlader dog at gøre opmærksom på, at man let kan afhjælpe "problemet" ved at lave en trappe til den nye vejunderføring fra Hyldalsvej, ganske som man planlægger at gøre ved Sdr. Banevej.	73
18. apr. 2013	TU afgiver betænkning, hvori arbejdet på Skørping Station foreslås udskudt til nærmere undersøgelse.	75
21. apr. 2013	AG sender en fornyet appel til TU m.fl. før 2. behandling	79
23. apr. 2013	L 123 er på Folketingets dagsorden til 2. behandling, men på H. Hyllesteds opfordring henvises lovforslaget til ekstra behandling i TU.	80
25. apr. 2013	TU behandler lovforslaget for sidste gang, men uheldigvis uden at kende BD's erkendelse af, at have lagt forkerte mål til grund for vurderingen af AGs forslag. Se nærmere under næste punkt, den 29. april.	

29. apr. 2013	<p>Efter de oplysninger, AG nu er i besiddelse af, beder gruppen TU om at udsætte beslutning vedr. Skørping Station, da en udsættelse ikke vil forsinke de vigtige arbejder, der skal udføres på strækningen. Det bliver til spørgsmål 23.</p> <p>I skrivelsen er bilagt mailkorrespondance med BD og Cowi – en korrespondance af afgørende betydning for AGs "sag":</p> <p>Efter mødet den 14. marts fik AG lov at kontakte Cowi direkte med tekniske spørgsmål, og den 17. april giver en medarbejder, der ikke var med på mødet, for første gang gruppen et klart svar vedr. kravene til perronbredder, og dermed om behovet for dyre spor- og perronomlægninger. Medarbejderen afslutter med at konkludere, at det ikke er muligt at flytte spor 2 for at få plads til "AGs forslag", da der vil mangle 80 cm, som så skal eksproprieres vest for banen.</p> <p>AG sendte derefter sin egen måltagning tilbage til Cowi med oplysning om, at der ikke mangler plads, men i stedet er 30 cm i overskud.</p> <p>Så går der efter BDs udsagn "politik i sagen." Nu tager Cowis medarbejder, der var med på mødet 14. marts, over. Han finder ud af, at AG har ret, og at Cowi hidtil har anvendt forkerte, og altså for korte mål.</p> <p>Trods AGs rykkere vil denne medarbejder ikke svare gruppen direkte, hvilket ellers var blevet lovet. Den 24. april mailer han svaret til BD med besked om, at AG har rykket.</p> <p>BD venter med at videregive beskeden til AG til 1 døgn senere - nøjagtig så længe, at AG ikke kan nå at informere TU, der holder deres sidste og afgørendemøde om lovforslaget den 25. april.</p> <p>Se hele korrespondancen på siderne 82 til 87</p>	82
30. apr 2013	<p>Nu haster det i lovmaskineriet. TM svarer på AGs henvendelse fra dagen før, og giver gruppen ret i, at det ikke vil forsinke anlægsprogrammerne, hvis Skørping Station tages ud af lovforslaget. Ministeren gentager dog påstanden om omvejen på 1 km fra 16. april.</p>	88
1.maj 2013	<p>TM svarer på henvendelse fra beboerne på Egholmsvej, der er foruroligede over konsekvenserne, hvis AG's forslag gennemføres. Deres bekymringer må skyldes, at de ikke kender fakta vedr. AGs forslag, men stadig tror på de "truende" konsekvenser, som BD og RK har fremført under forløbet.</p>	89
2.maj 2013	<p>Lovforslaget er atter til 2.behandling i Folketinget. Fra talerstolen forsvare Henning Hyllested bravt AGs anmodning om at blive hørt, men desværre forgæves. Af forhandlingerne fremgår det, hvordan TM er uvillig til at erkende den afdækning, der undervejs i forløbet er sket af alle de fejlagtige påstande.</p> <p>Det er tydeligt, at Skørping Station opfattes som en dum lille sag, der er uden betydning set i den store landspolitiske sammenhæng.</p> <p>Hvis myndighederne fra starten var kommet AG i møde med en seriøs vurdering af gruppens forslag, ville masser tid og ressourcer være sparet for mange mennesker både i Skørping og København.</p>	90
7.maj 2013	<p>3.-behandling af lovforslag L 123 i Folketinget. Under behandlingen forklarer H. Hyllested lidt om alle fejltagelserne.</p>	93
7.maj 2013	<p>Lovforslag 123 vedtages</p>	94

Høring om miljøredegørelse fra Banedanmark om opgraderingen Hobro-Aalborg

Sagsnr:

=====

12/1364

Sagsansvarlig:

=====

Pedc06

Sagsfremstilling

=====

Banedanmark har udsendt en Miljøredegørelse i høring for opgraderingen af Hobro-Aalborg i høring i perioden 11.1. - 7.3. 2012. Redegørelsen er udleveret til Byrådet den 26.1. Banedanmark afholder borgermøde på Kulturstationen i Skørping mandag den 6.2.

Opgraderingsprojektet berører i Rebild Kommune primært i Skørping med en vejforlægning af Himmerlandsvej, hvortil der har været reserveret vejareal siden 1920-erne, og projektet er som sådan længe ventet.

Projektet har til formål at øge hastigheden på strækningen, hvorfor almindelige baneoverskæringer i niveau skal omlægges til veje over eller under (som i Skørping) banen.

Et så stort (anlægs)projekt har selvfølgelig såvel midlertidige som blivende konsekvenser for omgivelserne, som i videst muligt omfang forsøges afværget. Konsekvenser og afværgeforanstaltninger er beskrevet i Miljøredegørelsen.

Ud over højere hastighed på togene bliver der også den konsekvens, at Intercitytogene efter køreplaneksemplerne (side 32) fra 2018 ikke standser mellem Skørping og Aalborg.

Nedenfor er angivet yderligere punkter som forvaltningen finder at Rebild Kommune skal forholde sig til og evt gøre opmærksom på overfor Banedanmark:

Vej og trafikforhold:

A:

Der bør generelt kigges på trafiksikkerheden for cyklister og fodgængere, herunder de der kommer fra det østlige Skørping, og som skal krydse vejen i krydset Jyllandsgade og Møldrupvej. (side 15)

B:

Det kunne være interessant at høre nærmere om den kommunale medfinansiering i tilvalg 3, da tilvalg 3 åbner op for cyklister via cykelslisker kan komme på tværs af byen ved den eksisterende overgang. Uden tilvalg 3 skal cyklister benytte erstatningsvejen. (side 12, 17 og 18)

C:

Mosskovvej er i dag en privat fællesvej og anlagt i grus. Fremover skal beboerne syd for erstatningsvejen bruge Mosskovvej - vil det medføre at Mosskovvej skal/bør opklassificeret og evt. asfalteres.

Sdr. Banevej bliver delt i 2 af erstatningsvejen. Den sydlige del skal sandsynligvis adresseres til Mosskovvej (side 15)

D:

Der bliver et dybdepunkt under broen så overfladevandet skal pumpes væk - hvem skal afholde driftsudgifterne til pumpestationen? (side 16)

E:

Det er lidt bekymrende, at man 3 steder i redegørelsen nævner, at hvis det viser sig at opgraderingen af banestrækningen ikke kan holdes inden for de økonomiske rammer, så bliver det på bekostning af et af de 3 omtalte projekter i redegørelsen, dvs. at man reelt kan risikere at projektet i Skørping bliver taget af bordet.

F:

Der er ikke nævnt noget om ekspropriationer ifm omlægningen af Sdr. Banevejs adgang fra Mosskovvej. I dag er forbindelsen mellem Sdr. Banevej og Mosskovvej en meget lille vej. En omlægning vil betyde, at man højst sandsynlig skal ekspropriere for at kunne etablere en ordentlig vejadgang fra Mosskovvej. (side 40)

Naturforhold

Projektet for opgradering af jernbanestrækningen Hobro-Aalborg gennemføres med en anlægslov, der ventes at varetage de konkrete naturbeskyttelseshensyn ved projektets gennemførelse. Derved skal Kommunen ikke sagsbehandle og dispensere fra naturbeskyttelsesloven til anlægsarbejder, der berører beskyttede naturtyper og arter.

Projektet - her primært erstatningsvejen - påvirker den omgivende natur således:

- Inddragelse af fredskov og § 3-beskyttede naturarealer til vej anlæg m.m.
- Permanente og midlertidige ændringer til skade for beskyttede plante- og dyrearter

Begge påvirkninger vil blive imødegået med etablering af erstatningsbiotoper og vilkår for anlægsarbejders udførelse. Etablering af erstatningsbiotoper i form af fredskov og vandhuller/mose andre steder

i området kræver dog medvirken og sagsbehandling i hhv. Naturstyrelsen og Kommunen.

De udmeldte afværgeforanstaltninger i form af erstatningsbiotoper og andre afværgeforanstaltninger vurderes som både hensigtsmæssige og tilstrækkelige.

Dog kompliceres gennemførelse af de beskrevne afværgeforanstaltninger af et samtidigt ønske fra Rebild Forsyning om etablering af et oversvømmelsesareal i mose, som Banedanmark i miljøredegørelsen udpeger som genstand for afværgeforanstaltninger for vejprojektet. Ønsket fra Rebild Forsyning er del af spildevandsplanlægningen for Skørping. Der skal være en tæt koordinering mellem Banedanmark og Rebild forsyning.

Landskab og rekreative forhold

Erstatningsvejen anlægges gennem et skov- og moseområde, der herved helt ændrer udseende og funktion. Skov- og moseområdet er offentligt ejet og som sådant åben for offentlig adgang. Der er dog ikke stier i området og området skønnes kun at have helt lokal betydning for rekreation og naturoplevelser.

Den nye vej gennem området vil dominere området ved Sdr. Banevej. Fra vejen bliver der udsigt til den resterende del af mosen og eventuelt oversvømmelsesareal.

Grundvandsforhold

Det er i rapporten beskrevet, at der vil blive foretaget en grundvandssænkning på 1-5 meter ved Skørping. Det fremgår ikke, at der er lavet en konsekvensvurdering på grundvandssænkningen, hvilket bør gøres set i forhold til eventuelle berørte ejendomme samt potentielt forurenede grunde i området.

Støj og vibrationer

Boliger tæt på anlægsarbejdet (15-30 boliger) vil blive påvirket i anlægsfasen, specielt i forbindelse med anlægsarbejde i aften og nattetimerne. Støjbelastende aktiviteter bør minimeres mhp minimale overskridelser af de vejledende grænseværdier. I henhold til miljøvurderingen vil kun få boliger opleve vibrationer over grænseværdien i anlægsfasen.

Driftsfasen:

95 boligenheder på hele strækningen, heraf 26 i Skørping, vil ved opgraderingen fra 120 til 160 km. i timen blive støjbelastet med enten $L_{den} > 64 \text{ dB}$ eller $L_{Amax} > 85 \text{ dB}$, det vil sige mere end Miljøstyrelsens vejledende værdier. Boligerne vil blive tilbudt facadeisolering efter individuel vurdering. Det er i Miljøredegørelsen vurderet med hensyn til udearealerne, at der ikke er grundlag for opsætning af støjskærme, som følge af projektet. Begrundelsen for denne vurdering bør uddybes og nødvendigheden af støjskærm bør undersøges nærmere for de aktuelle boliger.

Vibrationer fra jernbaner: Af rapporten fremgår det, at 28 boliger på projektstrækningen er belastet med mere end 75 dB inden gennemførelse af projektet. Efter gennemførelse af projektet er det de samme 28 boliger, der er belastet, men ikke mærkbare ændringer (under 1 dB i forskel).

Vejstøj: Ved den fremtidige tunnelloøsning er det vurderet, at 5-6 boliger bliver belastet på opholdsarealerne med Lden=60dB mens 10-15 øvrige boliger langs Himmerlandsvej vil opleve et fald i støj fra trafikken. Det er oplyst i projektet, at der efter endelig projektering kan foretages detailberegninger, således at den aktuelle støjbelastning kan beregnes og behovet for afværgeforanstaltninger kan undersøges og fastlægges for de aktuelle boliger. Disse beregninger bør foretages.

Økonomiske og bevillingsmæssige konsekvenser

=====

Ingen.

Indstilling

=====

Forvaltningen indstiller,

at Byrådet tager stilling til om og i givet fald hvilke af de nævnte fokuspunkter Rebild kommune skal give bemærkninger eller gøre indsigelse om til Banedanmark.

Bilag

=====

Beslutning i Teknik- og Miljøudvalget den 07-02-2012

=====

Det indstilles, at Rebild Kommune i sit høringssvar anmoder om, at mulighederne for at etablere en underføring (med elevator og cykelsliske) i stedet for en overføring ved stationen (sydenden) yderligere afdækkes.

Beslutning i Økonomiudvalget den 15-02-2012

=====

Indstilles godkendt som indstillet af TM med bemærkning

- at der endvidere anmodes om at få beskrevet en underføringsløsning med ramper og uden elevator.
- at det ønskes, at IC-togene fortsat stopper i Støvring af hensyn til pendlere.

Beslutning i Byrådet den 01-03-2012

=====

Godkendt som indstillet af ØK.

Opgradering Hobro – Aalborg, visualisering af gangbro i Skørping

Af hensyn til tryghed anvender Banedanmark trapper og gangbro i en let konstruktion med transparente glastårne.

For at hindre færdsel på tværs af banen i den gamle overkørsels tracé opsættes solidt trådhegn.

Den endelige udformning af anlægget, herunder beplantning, belægning og vejføring vil blive fastlagt i samarbejde med Rebild Kommune.

Det vil ske i forbindelse med den videre projektering af anlægget.



Banedanmark
Opgradering Hobro-Aalborg

5. marts 2012

På borgermødet i Skørping den 6. februar 2012 fremkom jeg med et forslag om en gangtunnel i stedet for broer. Som det blev anbefalet, fremsender og uddyber jeg hermed mit forslag:

Gangtunnel på Skørping Station

Der bør etableres én gangtunnel umiddelbart nord for stationen i stedet for to gangbroer og fire elevatortårne.

Samtidig bør det gamle ledvogterhus bevares.

Hele området omkring stationen er ret enestående med station, vandtårn, posthus, ledvogterhus, gammelt apotek, bank, biograf og kulturstation (tidligere kro). Selvfølgelig holder vi lokale af dette bybillede, men jeg tror at mange andre også anerkender og værdsætter dette tidsbillede. Det fremgår også af jeres miljøreddegørelse at **stationen og vandtårnet er fredet**.

Gangbroer og elevatortårne vil skæmme dette bybillede.

Nedrivning af det gamle ledvogterhus vil forringe det samlede område.

Med den nye vej syd for stationen og en gangtunnel nord for, bliver adgangsforholdene for såvel gående som cyklister godt fordelt, i forhold til byens øvrige trafik, såvel nord som syd for stationen.

En gangtunnel kan forbindes i niveau med Egholmsvej, og vil derfor være bekvem for både gående og for trækkende cyklister.

Projektet er tydeligvis stærkt præget af de bevilligede 200 mill.kr., men det skal vel ikke i sig selv føre til ødelæggelse af bymiljøet.

Uden at kende de nærmere tekniske omstændigheder vil jeg anslå, at meromkostningen så rigeligt vil blive modsvaret af besparelser af to broer og flere (måske alle) elevatorer.

Venlig hilsen

Ove Nielsen



Rebild
KOMMUNE

Banedanmark
Opgradering Hobro-Aalborg
Amerika Plads 15
2100 København Ø

Mail : hobro-aalborg@bane.dk

Hobrovej 88
9530 Støvring
99 88 99 88
raadhus@rebild.dk
www.rebild.dk

Høring vedr. opgradering Hobro-Aalborg

DATO:
6. marts 2012

Rebild Kommune har med interesse læst Miljøredegørelsen om opgraderingen af banestrækningen Hobro-Aalborg, som Banedanmark har sendt i høring frem til den 7. marts 2012.

SAGSNR.:
12/1364

Byrådet har på møde den 1. marts 2012 behandlet Miljøredegørelsen og har følgende kommentarer til redegørelsen.

SAGSBEHANDLER:
Dorte Munk
Nielsen

Byrådet vil gerne anmode om at få afdækket 2 løsningsforslag for at etablere en underføring i stedet for den planlagte overføring ved stationen. Første løsningsforslag er etablering af en underføring med cykelstige og elevator i sydenden af stationen, som beskrevet i tilvalg 3. Det andet løsningsforslag, der ønskes beskrevet, er etablering af en underføring med ramper og uden elevator. Begge løsningsforslag er interessante, da de begge giver en bedre sammenhæng i byen med skole og fritidsliv samt giver et bedre æstetisk/visuelt billede på stedet.

DIREKTE TLF.:
99 88 76 43

DIREKTE E-POST:
dmmn@rebild.dk

Støvring er et trafikalt knudepunkt for den kollektive trafik i Rebild Kommune. Der er god dækning af busforbindelser til alle byerne i kommunen til og fra Støvring, hvilket giver mange pendlere på Støvring station. Det er derfor et stort ønske fra Byrådet at IC togene fortsat stopper i Støvring efter 2018.

Med venlig hilsen


Anny Winther
Borgmester


Erik Odder
Kommunaldirektør



Rebild Kommune
Hobrovej 88
9530 Støvring

15.03.12

Att. Borgmester Anny Winther

Erstatningsanlæg for overkørsel i Skørping

Kære Anny Winther

Banedanmark har modtaget hørings svar fra Rebild Kommune, dateret den 6. marts 2012. I hørings svaret anmoder Byrådet bl.a. om at få afdækket en underføring med cykelslisker ved Himmerlandsvej i stedet for den gangbro, der er skitseret i miljøredegørelsen. Underføringen ønskes afdækket i 2 varianter hhv. med og uden elevatorer.

Etablering af en underføring ved Himmerlandsvej vil medføre en fordyrelse, som ikke kan afholdes indenfor den statslige ramme til projektet. En underføring er derfor medtaget i miljøredegørelsen som et tilvalg, der forudsætter kommunal medfinansiering. Dette er også understreget ved fremlæggelse af projektet på borgermødet den 6. februar.

Forud for yderligere analyser og projektering af en underføring skal Banedanmark derfor anmode om tilsagn til kommunal medfinansiering af tunnelanlægget.

Med de foreliggende anlægsoverslag forventer Banedanmark at disponere 27,7 mio. kr. til etablering af de 2 gangbroer med elevatorer på stationen og ved Himmerlandsvej.

Meromkostningerne til etablering af en tunnel i stedet for en gangbro ved Himmerlandsvej er vurderet til knap 3 mio. kr.

Såfremt underføringen etableres uden elevatorer vil det naturligvis billiggøre selve tunnelanlægget. I en sådan situation vurderer Banedanmark imidlertid, at det vil være nødvendigt at forlænge den gangbro, der etableres nord for stationsbygningen til Egholmsvej for at sikre tilgængelighed for alle. Med de foreliggende priser vil dette samlet set føre til en yderligere fordyrelse af projektet.

Af hensyn til tidsplanen for videre projektering skal Banedanmark anmode om tilsagn om finansiering af merudgiften til en tunnelloøsning **senest den 30. marts**.

Såfremt et sådant tilsagn ikke kan gives vil Banedanmark arbejde videre med en gangbro i overkørselens tracé.



Alternativt er det muligt helt at undlade at etablere gangbroen, for i stedet at forlænge den gangbro, der etableres nord for stationsbygningen, til Egholmsvej. Gangbroen nord for stationsbygningen kan i givet fald anvendes af såvel passagerer på stationen som fodgængere, der blot ønsker at krydse jernbanen. Cyklister vil kunne benytte elevatorer ifm. gangbroen eller krydse banen ad de cykelstier, der etableres på erstatningsvejen.

Vi ser frem til at høre fra jer.

Med venlig hilsen

Martin Munk Hansen
Anlægschef

Referat

Torsdag den 29-03-2012

- **20. Erstatningsanlæg for overkørsel i Skørping**

Sagsnr: 10/18390 Sagsansvarlig: Dlpq06 Sagen afgøres i: Byrådet

Sagsfremstilling

I forbindelse med høringen vedr. opgraderingen af jernbanestrækningen Hobro – Aalborg, anmodede Byrådet bl.a. om at få afdækket en underføring med cykelsliser ved Himmerlandsvej i stedet for den gangbro, der er skitseret i miljøredegørelsen. Underføringen ønskes afdækket i 2 varianter henholdsvis med og uden elevator.

I den forbindelse har Banedanmark efterfølgende i skrivelse af 15. marts anmodet om en tilkendegivelse vedr. en kommunal medfinansiering forud for yderligere analyser og projektering.

Banedanmark oplyser, at meromkostninger til en tunnel i stedet for en gangbro er vurderet til ca. 3 mio. kr. Samtidig oplyses at en underføring uden elevator nødvendiggør en forlængelse af gangbro nord for stationsbygningen, hvilket yderligere vil fordyre projektet.

Der anmodes om en tilbagemelding på spørgsmålet om en kommunal medfinansiering senest den 30. marts.

Økonomiske og bevillingsmæssige konsekvenser

En evt. kommunal medfinansiering påregnes at skulle afholdes i 2014 eller 2015.

Indstilling

Forvaltningen indstiller:

At der tages stilling til anmodningen fra Banedanmark om kommunal medfinansiering.

Bilag

Beslutning i Økonomiudvalget den 21-03-2012

Det indstilles, at Rebild Kommune over for Banestyrelsen tilkendegiver, at man er positiv indstillet overfor en kommunal medfinansiering af merudgifter ved en tunnelloøsning og ønsker herunder en nærmere dialog om den konkrete løsning. Der henvises bl.a. til løsningen ved Store Øksø. Der ønskes ikke en forlængelse af den nordlige gangbro.

Beslutning i Byrådet den 29-03-2012

Godkendt som indstillet af ØK.

Fra: Ove Nielsen [<mailto:on@onrevision.dk>]
Sendt: 23. juni 2012 10:44
Til: raadhus@rebuild.dk
Cc: 'Gunner Juel Nielsen'; 'Hanne Mortensen'; 'Karl Bech'; 'Ove Nielsen'
Emne: Gangtunnel ved Skørping Station

Til Borgmesterkontoret

På vegne af

Arbejdsgruppen Skørping Station
nedsat af
Skørping Borgerforening
Skørping Erhvervsforening

Med henvisning til vedhæftede skrivelser skal jeg anmode om et møde vedr. gangtunnel ved Skørping Station.

Venlig hilsen
Ove Nielsen

Fra: Randi Gammelholm Gregersen På vegne af raadhus@rebuild.dk
Sendt: 25. juni 2012 10:55
Til: Lars Peter Schou
Cc: Anny Winther; Peter Henneby
Emne: VS: Gangtunnel ved Skørping Station

Venlig hilsen

Randi Gammelholm Gregersen
Fuldmægtig
Tlf.: 9988 7614

Fra: Lars Peter Schou [<mailto:lpesc@rebuild.dk>]
Sendt: 25. juni 2012 20:07
Til: on@onrevision.dk
Cc: Randi Gammelholm Gregersen
Emne: VS: Gangtunnel ved Skørping Station

Kære Ove Nielsen

Tak for jeres mail. Den er videresendt til Økonomiudvalget og Byrådet der har sagen på dagsordenen på torsdag.

Venlig hilsen
Lars Peter Schou

Direktør

Tlf.: +45 99887500
Mobil: +45 20905715

Fra: Ove Nielsen [<mailto:on@onrevision.dk>]
Sendt: 9. juli 2012 09:24
Til: Lars Peter Schou
Cc: 'Hanne Mortensen'; 'Karl Bech'; 'Gunner Juel Nielsen'
Emne: SV: Gangtunnel ved Skørping Station

Tak for viderebefordringen af vores henvendelse.

Vi bad jo om et møde, ved du noget om mulighed for det, med hvem og hvornår i denne ferietid ?

Mvh
Ove Nielsen

Fra: Lars Peter Schou [<mailto:lpesc@rebuild.dk>]
Sendt: 9. juli 2012 09:42
Til: Ove Nielsen
Cc: 'Hanne Mortensen'; 'Karl Bech'; 'Gunner Juel Nielsen'
Emne: SV: Gangtunnel ved Skørping Station

Kære Ove Nielsen

Økonomiudvalget og Byrådet behandlede sagen om overførsel på deres møde den 28. juni. Beslutningen kan du se her:

[http://www.rebuild.dk/sbsys/internet/Dagsordener/Byraadet\(2012\)/28-06-2012/Dagsorden\(ID32\)/dagsorden.html#Punkt244](http://www.rebuild.dk/sbsys/internet/Dagsordener/Byraadet(2012)/28-06-2012/Dagsorden(ID32)/dagsorden.html#Punkt244) (Punkt 20 på dagsordenen).

Jeres henvendelse og skitserede løsning har indgået i drøftelserne (bl.a. ved en konkret besigtigelse i Skørping den 25. juni), men som du kan se har man valgt en anden løsning. Af tids- og planlægningsmæssige årsager skulle Byrådet træffe beslutning inden sommerferien.

Her i sommerferieperioden vil det næppe være muligt at få et møde i stand, men jeg kan henvise til, at Byrådet på samme møde den 28. juni besluttede at sende en midtbyplan for Skørping i høring frem til den 31. august 2012. Planen kan findes på www.rebuild.dk og jeg vil opfordre jer til at se på og kommentere denne.

Venlig hilsen

Lars Peter Schou
Direktør
Tlf.: 9988 7500
Mobil: 2090 5715

20 Gangtunnel Skørping - Opgradering Hobro-Aalborg

Sagsnr: 05.00.00-P17-1364-12
Sagen afgøres i: Byrådet

Sagsfremstilling

På Byrådsmødet den 1. marts 2012 blev det i høringssvaret om opgraderingen af banestrækningen Hobro-Aalborg besluttet, at bede Banedanmark om at få beskrevet 2 underføringsløsninger til krydsning af banen ved Skørping Station i sydenden af stationen:

- Første løsningsforslag var etablering af en underføring med trapper med cykelsliske og med elevatorer.
- Andet løsningsforslag var etablering af en tunnel med ramper uden elevatorer.

Banedanmark har udarbejdet 2 løsningsforslag til den første model til adgangen til en gangtunnel, som er beskrevet i Banedanmarks/COWIs vedlagte notat. Løsningerne er begge udformet med trapper og elevator.

Forskellen på de 2 udarbejdede løsningsforslag er placeringen af trapperne og elevatoren. Enten med trapperne yderst (blåt forslag) eller elevatoren yderst (rødt forslag) som vist på projektforslagene. Trapperne har i begge projektforslag en bredde på 2 meter og for hver 10 trin vil der være et repos på 1 meters bredde. Trapperne er udstyret med cykelsliske placeret langs ydersiden af trappen.

Den ønskede løsning om etablering af tunnel med ramper og uden elevator, har Banedanmark vurderet ikke at være et alternativ. Kravene til frihøjde og sporkasse over tunnelen gør at tunnelens dybde bliver på ca. 4,15 meter under terræn, hvilket medfører at rampernes længde bliver på ca. 103 meter, hvilket vil kræve et for stort areal til anlæggelse af ramperne.

Forvaltningen har bedt Banedanmark om at få udarbejdet et forslag, hvor trapperne går i lige **forlængelse tunnelen (evt med knæk et stykke oppe) så man kan "se igennem" mhp** at øge trygheden.

Der er i budgettet hverken afsat midler til de opgaver, der ovenfor er defineret som kommunale eller til en gangtunnel.

Økonomi

Der er i notatet redegjort for opdelingen af finansieringen af projektforslagene mellem Banedanmark og Rebild Kommune, dog uden at der er sat økonomi på. Rebild Kommune skal ifølge notatet afholde udgifterne til:

- Gangtunnel, andel svarende til forskel mellem gangbro og gangtunnel
- Bilholdplads til af-/påsætning af passagerer
- Ramper til cyklister
- Etablering af sving og ændret belægningsopbygning øst for den eksist. overkørsel samt øvrige elementer fra Midtbyplanen udarbejdet for Rebild Kommune
- Beplantning
- Etablering af forpladser

- Cykelparkering

I Miljøredegørelsen fra januar 2012 er meromkostningen for en gangtunnel i stedet for en bro ved Himmerlandsvej gjort op til 3 mio. kr.

Der er i budgettet hverken afsat midler til de opgaver, der ovenfor er defineret som kommunale eller til en gangtunnel.

Forvaltningen indstiller:

At der tages stilling til principperne i udformningen

At der tages principiel stilling til den økonomiske fordeling

At der i forbindelse med budgetlægningen søges indarbejdet midler til de kommunale følgeopgaver samt merudgiften til en gangtunnel, såfremt Byrådet vælger denne løsning.

Udvalget for Teknik og Miljø, 12. juni 2012, pkt. 17:

Teknik- og Miljøudvalget indstiller, at der arbejdes mod en løsning med en lige og bred trappeløsning, idet udvalget dog bemærker, at der ikke forelå budgetoverslag ved udvalgets behandling.

Morten Lem deltog ikke i behandlingen af punktet.

Forvaltningen indstiller:

Økonomiudvalget, 20. juni 2012, pkt. 29:

Udsættes med henblik på yderligere afdækning. Der holdes ekstraordinært møde om sagen den 28. juni.

Økonomiudvalget, 28. juni 2012, pkt. 41:

Indstilles godkendt som indstillet af TMU med bemærkning:

- at der søges indarbejdet en anlægsramme på 3 mio. kr. til gangtunnellen i 2014
- at der etableres enkeltrettet cykelsti fra Møldrupvej til rundkørslen som oprindeligt projekteret.

Søren Søre-Larsen deltog ikke i sagens behandling.

Beslutning

Godkendt som indstillet af ØK.

Ole Frederiksen deltog ikke i sagens behandling.

Bemærkninger vedr. bilag

Bilag er tidligere udsendt.

Bilag

- [Notat - Gangtunnel ved Skørping station - 3_03_06_Gangtunnel i Skørping_13.pdf \(50355\) - TMU 12.06.12](#)
- [Skitseforslag - A009873_Skørping_ny_perrontunnel3_0.5.pdf \(50361\) - TMU 12.06.12](#)
- [Skitse- Skørping_ny_perrontunnel4_0.5.pdf \(50354\) - TMU 12.06.12](#)
- [Pr-SØ171-173-11-101_brede_trapper_tilvalg - ØK200612](#)
- [Pr-SØ171-173-11-101_smalle_trapper_greyscale - ØK200612](#)
- [VS Anlægsomkostninger for gangtunnel - medfinansiering fra Rebild Kommune - ØK200612](#)

17. juli 2012

Notat om Gangtunnel på Skørping Station

Den 17 juli 2012 mødtes tre medlemmer af arbejdsgruppen med Gert Fischer, formand for Rebild kommunes Teknik- og Miljøudvalg.

Vi mødtes ved stationen og så på stedet de forskellige muligheder.

Set fra vores side er status for sagen er derefter:

Rebild kommune samarbejder med Banedanmark om en gangtunnel med trapper og to elevatorer ved den nuværende overskæring fra Himmerlandsvej til Jyllandsgade, hvor der ikke er adgang til perronerne. Banedanmark vil derudover opføre en gangbro med to elevatortårne med perronadgang, broen placeres nord for cykelskuret lidt inde på Herman Bangsvej.

Løsningen med gangtunnel og bro er betydeligt bedre end de to broer Banedanmark lagde op til, **og det medfører at kommunen skal betale 3 millioner i "merudgift"**.

Vi foreslår i stedet, at der kun anlægges én gangtunnel placeret umiddelbart nord for stationen ved nuværende indgang med adgang til perron og Egholmsvej.

Mødet/besigtigelsen styrkede vores argumenter kan derefter sammenfattes sådan:

Én gangtunnel under Skørping Station:

1. Mest skånsom for det gamle, fredede stationsmiljø da man helt at undgå høje gangbroer og elevatortårne på 7-8 m.
2. Tunnelen kan bruges både til perronadgang og passage øst/vest. Togrejsende fra vest undgår først at skulle gå under ved den nuværende overskæring og derefter spadsere 200 m for at gå over en gangbro med perronadgang.
3. Da Egholmsvej ligger i niveau under banen bliver adgangen direkte og man undgår en trappe og
4. Der spares en elevator i projektet, 2 måske 3 elevatorer i alt, og det giver selvsagt også væsentlige driftsbesparelser fremover, et forhold Banedanmarksprojekt ikke tager hensyn til.
5. Med den nye vej syd for stationen og en gangtunnel nord for, bliver adgangsforholdene for såvel gående som cyklister godt fordelt, i forhold til byens øvrige trafik, såvel nord som syd for stationen.
6. Placeringen åbner sig direkte i byens hjerte ved Station, busholdeplads, Kulturstation og center. Dette er helt i overensstemmelse med tankerne i den nye Midtbyplan. I modsætning hertil virker den påtænkte placering ved de nuværende bomme bare som traditionel tankegang, fordi vi nu i så mange år har passeret netop her.

7. Ved at lægge gangtunnellen umiddelbart op ad stationen holder man også liv i den, og ventesalen vil blive naturligt benyttet. En bro længere mod nord vil overflødiggøre stationen for de rejsende.
8. Ved at undgå placeringen ved bommene kan man samtidig bevare det gamle ledvogterhus. Det hører jo med til stationens historie, og kan vel finde et fornuftigt formål, hvis det ikke skal bruges til beboelse.

Gert Fischer var forstående overfor vores forslag og vil overveje det nærmere, herunder om det vil medføre ulemper for beboerne på Egholmsvej hvis man vil sætte passagerer af i bil der. Det tror vi ikke det vil blive tilfældet, det vil være helt naturligt at dreje fra i rundkørslen til den sydlige underføring, der kun er 200 længere, derved opnår man også direkte parkeringsmulighed under afsætning af passagerer og bagage.

Vi mener, at det også vil give beboerne på Egholmsvejs fordel ved den direkte åbning til midtbyen.

Vi håber selvfølgelig på at Rebild kommune vil støtte vores forslag og under alle omstændigheder bede Banedanmark om at regne på det. Der er selvfølgelig nogle meromkostninger ved at grave ved selve stationen, men også nogle væsentlige besparelser i for af ekstra bro og elevatorer.

I øvrigt er de 200 millioner endnu ikke endeligt vedtaget, men skal behandles i Folketinget her i sensommeren, så selv om det er sandsynligt, at projektet kommer snart, kan der godt gå hundrede år mere.

På udvalgets vegne

Ove Nielsen
Torvegden 2
9520 Skørping
on@onrevision.dk

Fra: Gert Fischer Byrådsmedlem [bgefi@rebuild.dk]
Til: Anny Winther [anwi@rebuild.dk]; Lars Peter Schou [lpsc@rebuild.dk]
Kopi: Mogens Schou Andersen Byrådsmedlem [bmsa@rebuild.dk]; Leif Nielsen Byrådsmedlem [bleni@rebuild.dk]
Dato: 22-08-2012 14:40
Vedrørende: VS: Gangtunnel ved Skørping Station - pkt. på ØK og BY på torsdag
Vedhæftninger: bon Arbejdsgruppen Skørping Station.pdf
bon Skørping station.pdf
image001.gif
image002.gif
image003.gif

Att. Anny Winther.

På seneste TMU- møde var vi 3 medlemmer : Mogens S, Leif N. og Gert F. der bebudede, at vi gerne ville ha` byrådet til - også - at se på vedlagte mulighed foreslået af Skørping Borgerforening og Skørping Erhvervsforening.

Hermed dette ønske - skriftligt.

Forslaget, der allerede bearbejdes nu, skal naturligvis fortsætte med undersøgelser - til senere, og endelige, mulige beslutning.

**Det vi ønsker er, at vedlagte forslag - også - bearbejdes af forvaltning og Banedanmark, dog med det nye at :
bilkørsel til den nye tunnel ved Egholmsvej ikke bliver aktuel, da bilerne skal vende samme sted, som i forslaget på Himmerlandsvej, der undersøges allerede.
Herefter vil der kun være bløde trafikanter - cykler og gående - på Egholmsvej.**

Med positiv ånd vil vi gerne gå ind i arbejdet - håber forvaltning og byråd vil det samme.

Hermed anmodning om behandling på førstkommende byrådsmøde.

Mvh. Gert Fischer.

Fra: Lars Peter Schou

Sendt: 22. august 2012 14:00

Til: Gert Fischer Byrådsmedlem; Gert Fischer

Emne: VS: Gangtunnel ved Skørping Station - pkt. på ØK og BY på torsdag

Hej Gert

Her er mailen fra ON fra juni.

Venlig hilsen

Lars Peter Schou

Direktør

Tlf.: 9988 7500

Mobil: 2090 5715

31 Gangtunnel ved Skørping Station

Sagsnr: 05.00.00-P17-1364-12
Sagen afgøres i: Byrådet

Sagsfremstilling

Gert Fischer har på vegne af Mogens Schou Andersen, Leif Nielsen og Gert Fischer anmodet om optagelse af sag på Byrådets dagsorden:

Af anmodningen fremgår:

"På seneste TMU- møde var vi 3 medlemmer : Mogens S, Leif N. og Gert F. der bebudede, at vi gerne ville ha` byrådet til - også - at se på vedlagte mulighed foreslået af Skørping Borgerforening og Skørping Erhvervsforening.

...

Forslaget, der allerede bearbejdes nu, skal naturligvis fortsætte med undersøgelser - til senere, og endelige, mulige beslutning.

Det vi ønsker er, at vedlagte forslag - også - bearbejdes af forvaltning og Banedanmark, dog med det nye at :

*bilkørsel til den nye tunnel ved Egholmsvej ikke bliver aktuel, da bilerne skal vende samme sted, som i forslaget på Himmerlandsvej, der undersøges allerede.
Herefter vil der kun være bløde trafikanter - cykler og gående - på Egholmsvej.*

*Med positiv ånd vil vi gerne gå ind i arbejdet - håber forvaltning og byråd vil det samme.
Hermed anmodning om behandling på førstkommende byrådsmøde."*

Forvaltningen bemærker, at sagen blev behandlet på byrådets møde den 28. juli 2012 og at beslutningen herfra er meddelt Banedanmark, som indarbejder den i Deres redegørelse til Trafikministeriet. Sagen fra 28. juli vedlægges som bilag.

Endvidere vedlægges bilag udsendt til Byrådet den 25. juni 2012 vedrørende forslaget fra Skørping Borgerforening og Skørping Erhvervsforening.

Økonomi

Beslutningen i juni indbar at der skulle afsættes 3 mio.kr. til gennemførelse af det valgte projekt i 2014. De økonomiske konsekvenser ved det stillede forslag kendes ikke.

Forvaltningen indstiller:

at sagen drøftes.

Beslutning

Forslagsstillernes forslag blev bragt til afstemning.

For stemte 9 – Mogens Schou Andersen, Dansk Folkeparti, Oplandslisten, Thomas Simoni Thomsen, Leif Nielsen, Morten V. Nielsen, Gert Fischer, Ole Frederiksen

Imod stemte 13 – Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Anders Norup, Anny Winther.

Undlod at stemme 2 – Konservative, Birgitte Juul Nielsen

Forslaget var herefter bortfaldet.

Søren Konnerup deltog ikke i behandlingen af dette punkt.

Bilag

- [Dagsordenpunkt Gangtunnel Skørping - Opgradering Hobro-Aalborg behandlet på mødet 28. juni 2012 kl. 17 00 \(Byrådsalen i Støvring,\) i Byrådet \(2012\) - BY300812](#)
- [VS Gangtunnel ved Skørping Station - pkt. på ØK og BY på torsdag - BY300812](#)
- [Henvendelse af 5. marts 2012 vedr. gangtunnel på Skørping Station - BY300812](#)
- [Brev af 23. juni 2012 fra Arbejdsgruppen Skørping Station vedr. gangtunnel - BY300812](#)

32

Oplæg om

Én gangtunnel på Skørping Station

Den aktuelle planlægning med én gangtunnel og én perronbro

Banedanmark planlægger at nedlægge bommene og dermed Skørpings eneste øst/vest forbindelse. I den forbindelse kommer der en underføring for al trafik 200 m. syd for bommene.

I samarbejde med Rebild kommune planlægges en **gamtunnel ved de nuværende bomme**. Tunnellen forbinder Himmerlandsvej med Jyllandsgade og har to trapper og elevatorer. Der kan ikke skabes perronadgang her.

Man overvejer at anlægge en bilvendeplads på vestsiden ved Himmerlandsvej.

Banestyrelsen planlægger også at forøge hastigheden på de gennemgående tog op til 160 km/t. Derfor kan man ikke som nu passere skinnerne på stationen, og man vil derfor opføre en **fodgængerbro 100 meter nord for stationen**, således at man fra østssiden kan komme over til de nuværende tre perroner, ad trapper eller elevatorer.

Én gangtunnel

Arbejdsgruppen Skørping Station foreslår i stedet en tilsyneladende enkel, logisk og pænere løsning, at man i stedet laver én gangtunnel med samtidig perronadgang.

Hvis tunnelen anlægges umiddelbart nord for stationen (altså 100 syd for den planlagte bro) vil den kunne føres direkte ud i Egholmsvej, hvor den begynder at gå direkte langs banen. Adgangen fra Egholmsvej vil kunne ske direkte uden trappe eller elevator.

Vi ser følgende fordele:

1. Mest skånsom for det gamle, fredede stationsmiljø da man derved undgår en høj gangbro og elevatorårne på 7-8 m, set fra Egholmsvej 10-11 meter oppe over det nærliggende parcelhuskvarter. Dette er helt i overensstemmelse med tankerne i den nye Midtbyplan
2. Tunnellen kan bruges både til perronadgang og passage øst/vest. Togrejsende fra vest undgår først at skulle gå under ved den nuværende overskæring og derefter spadsere 200 m for at gå over en gangbro med perronadgang.
3. Da Egholmsvej ligger i niveau under banen bliver adgangen direkte og man undgår en trappe og en elevator, hvilket også medfører at tunnelen bliver mere åben og venlig i nattetimerne.
4. Der spares 2 måske 3 elevatorer i alt, og det giver selvsagt også væsentlige driftsbesparelser fremover, et forhold Banedanmarks projekt ikke omtaler.
5. Med den nye vej syd for stationen og en gangtunnel nord for, bliver adgangsforholdene for såvel gående som cyklister godt fordelt, i forhold til byens øvrige trafik, såvel nord som syd for stationen.
6. Placeringen åbner sig direkte i byens hjerte ved Station, busholdeplads, Kulturstation og center. Dette er helt i overensstemmelse med tankerne i den nye Midtbyplan

7. Ved at lægge gangtunnellen umiddelbart op ad stationen holder man også liv i den, og ventesalen vil blive naturligt benyttet. En bro længere mod nord vil overflødiggøre stationen for de rejsende.
8. Ved at placere gangtunnellen umiddelbart nord for stationen kan man få direkte perronadgang til spor 1 og 2, hvis man tillader passage af spor 1, syd for lokalbanens holdeplads.
9. Ved at undgå placeringen ved bommene kan man samtidig bevare det gamle ledvogterhus. Det hører jo med til stationens historie, og man kan vel finde et fornuftigt formål, da det næppe mere skal bruges til beboelse.
10. Eventuelle meromkostninger vil blive mere end opvejet af besparelserne på én bro og op til tre elevatorer, alt i alt skønnes en besparelse på 10 mill.kr.

Vores forslag er indsendt til Banedanmark og vil indgå i det hørings svar, der vil komme når Finansudvalget har bevilget pengene.

Vi kender ikke til nærmere argumenter for den planlagte løsning set i forhold til vores forslag, men vi har fået en tilkendegivelse fra Teknik- og Miljøudvalget samt Banedanmark om at der kan være en idé i vores forslag.

Efter det vi har hørt skulle ulemperne ved vores forslag være:

- A Betænkeligheder ved øget biltrafik på Egholmsvej
- B Sagen har været til høring og der er truffet beslutning i byrådet
- C Hele banesagen kan blive udskudt, hvis man skaber ny debat og tvivl om afgørelsen
- D Der skal der etableres cykelskur på Egholmsvej

Arbejdsgruppen synes at løsningen er af så stor betydning for Skørping, at der må være tid til at arbejde videre med vores forslag.

Biler fra vest, der skal sætte passagerer af, vil naturligt benytte den nye vejunderføring at kunne køre direkte hen til stationen, hvor der er standse- og parkeringsmulighed.

Vi forestiller os også at beboerne på Egholmsvej hellere vil have en gangtunnel end en høj gangbro direkte over deres kvarter.

Hanne Mortensen

Gunner Juul Nielsen

Karl Bech

Ove Nielsen

Arbejdsgruppen Skørping Station

nedsat af

Skørping Borgerforening

Skørping Erhvervsforening

Én gangtunnel på Skørping Station

I snart 100 år har Skørping drøftet nedlæggelse af baneoverkørslen, bommene.

Men nu er det ganske vist, Banedanmark har fremlagt en plan:

- En vejunderføring 200 m syd for bommene for kørende og fodgængere.
- **En gangtunnel ved de nuværende bomme.** Tunnelen forbinder Himmerlandsvej med Jyllandsgade og har to trapper og elevatorer. Der kan ikke skabes perronadgang her.
- en **fodgængerbro 100 meter nord for stationen**, således at man fra østssiden kan komme over til de nuværende tre perroner, ad trapper eller elevatorer, men den har ikke forbindelse til Egholmsvej.

Arbejdsgruppen Skørping Station foreslår i stedet en tilsyneladende enkel, logisk og pænere løsning, at man i stedet laver én gangtunnel med samtidig perronadgang.

Jeg er citeret for at vi mener de har et Columbusæg, og det skyldes at vi endnu ikke har mødt forståelige argumenter imod vores forslag.

Og det vil vi gerne vil høre jeres mening om her i dag.

Tiden er knap og derfor drejer det sig udelukkende om hvilket ønske der vil tjene Skørping bedst, ikke om procedurer og taktisk sagsbehandling.

Først en kort forklaring på Banedanmarks's forslag i forhold til vores:

Vi ser følgende fordele:

1. Mest skånsom for det gamle, fredede stationsmiljø da man derved undgår en høj gangbro og elevatorårne på 7-8 m, set fra Egholmsvej 10-11 meter oppe over det nærliggende parcelhuskvarter. Dette er helt i overensstemmelse med tankerne i den nye Midtbyplan
2. Tunnelen kan bruges både til perronadgang og passage øst/vest. Togrejsende fra vest undgår først at skulle gå under ved den nuværende overskæring og derefter spadsere 200 m for at gå over en gangbro med perronadgang.
3. Da Egholmsvej ligger i niveau under banen bliver adgangen direkte og man undgår en trappe og en elevator, hvilket også medfører at tunnelen bliver mere åben og venlig i nattetimerne.
4. Der spares 2 måske 3 elevatorer i alt, og det giver selvsagt også væsentlige driftsbesparelser fremover, et forhold Banedanmarks projekt ikke omtaler.
5. Med den nye vej syd for stationen og en gangtunnel nord for, bliver adgangsforholdene for såvel gående som cyklister godt fordelt, i forhold til byens øvrige trafik, såvel nord som syd for stationen.
6. Placeringen åbner sig direkte i byens hjerte ved Station, busholdeplads, Kulturstation og center. Dette er helt i overensstemmelse med tankerne i den nye Midtbyplan
7. Ved at lægge gangtunnellen umiddelbart op ad stationen holder man også liv i den, og ventesalen vil blive naturligt benyttet. En bro længere mod nord vil overflødiggøre stationen for de rejsende.
8. Ved at placere gangtunnellen umiddelbart nord for stationen kan man få direkte perronadgang til spor 1 og 2, hvis man tillader passage af spor 1, syd for lokalbanens holdeplads.
9. Ved at undgå placeringen ved bommene kan man samtidig bevare det gamle ledvogterhus. Det hører jo med til stationens historie, og man kan vel finde et fornuftigt formål, da det næppe mere skal bruges til beboelse.

10. Eventuelle meromkostninger vil blive mere end opvejet af besparelserne på én bro og op til tre elevatorer, alt i alt skønnes en besparelse på 10 mill.kr.

Arbejdsgruppen Skørping Station

nedsat af Skørping Borgerforening, Skørping Erhvervsforening og Danmarks Naturfredningsforening i Rebild kommune

Skørping den 28. november 2012

Banedanmark

Høringsvar vedr. "Udkast til lov om nedlæggelse af overkørsler mv. på jernbanestrækningen mellem Hobro og Aalborg".

Vi står bag det forslag, der **anbefaler én gangtunnel på Skørping Station**. Tunnellen skal træde i stedet for både gangtunnel og gangbro, som foreslået af Banedanmark. Vort forslag er benævnt høringssvar nr. 9B og vist på side 2.

Vi skal anmode Banedanmark om at lade vort forslag teknisk vurdere, således som det blev lovet i miljøreddegørelse fra januar 2012. I den fremlagte "Tekniske vurdering" er vort forslag blot afvist med henvisning til, at Rebild kommune vil betale en del af Banedanmark's foreslåede løsning. Yderligere er den tekniske vurdering af vort forslag, nr. 9, forsynet med en skitse med en lang cykelnedkørsel, den har intet med vort forslag at gøre.

Fejlen har formentlig været medvirkende til såvel Banedanmarks som Rebild kommunens stillingtagen til projektet. **Vi har tilføjet to skitser, vi selv har udarbejdet**, se side 3 og 4.

Efter den fremlagte redegørelse i januar og det offentlige møde i februar 2012 forventede vi, at der blev tid til at drøfte de indkomne forslag, men nu viser det sig, at det forslag Banedanmark udarbejdede i sidste måned allerede har en høringsfrist til den 29. november. Det har hindret os i at rejse en større offentlig debat med Rebild kommune. Vi ved, at der er en **udbredt utilfredshed i byen over den planlagte opførelse af en gangbro nord for stationen, der vil skæmme det enestående fredede stationsmiljø**. Vi har tilføjet tre artikler fra Nordjyske Stiftstidende, side 5-9.

Vi havde som sagt forventet en rimelig tid til en drøftelse på et velfunderet grundlag. Vi blev derfor forbavset, da en medarbejder hos Rebild kommune i juni gjorde os opmærksomme på, at Banedanmark og kommunen var tæt på at have truffet en løsning. Samarbejdet førte til, at kommunen allerede den 28. juni vedtog at ville betale 3. mill. til denne løsning.

Vi er bange for, at **Banedanmark har presset Rebild kommune til at træffe en forhastet løsning uden at kende de relevante forslag og muligheder**. Til eksempel vedtog man på samme kommunalbestyrelsesmøde "Forslag til midtbyplan for Skørping", der vel må være et udtryk for de kommunale ønsker. Planen lægger stærkt vægt på at skåne det redede stationsmiljø og indeholder en skitse af stationsområdet, hvor den aftalte gangtunnel imellem Himmerlandsvej og Jyllandsgade var vist, mens den planlagte gangbro nord for stationen ikke var indtegnet. Denne afgørende mangel har også forvirret borgerne, der først på et møde, vi lige har afholdt, blev klar over, hvad planerne egentlig går ud på.

Trods beslutningen af 28. juni fik vi en besigtigelse med formanden for Teknik- og Miljøudvalget den 17. juli. Formanden synes, der var en idé i vores forslag. Han fik det efterfølgende behandlet i **Teknik- og Miljøudvalget, der bad kommunalbestyrelsen om at anmode Banedanmark om at regne på vores forslag**. På augustmødet stemte 9 medlemmer for og 13 imod. Begrundelsen for afvisningen var både her og i de efterfølgende drøftelser, at man allerede havde behandlet det den 28. juni og at man var bange for at forsinke projektet.

Vi vil fortsat arbejde på en offentlig debat, hvor vi håber Banedanmark også vil deltage.

Banedanmark har henvist til kommunens afgørelser, der som påvist, er truffet på et mangelfuldt og forhastet grundlag undervejs i høringsprocessen.

Vi mener derfor også på denne baggrund, **at Banedanmark skal lade vort forslag teknisk vurdere, også bevillingsmæssigt, da det formentlig kan give en besparelse på 10-15 mill.** og ved færre elevatorer mindre årlige driftsomkostninger.

Når Danmarks Naturfredningsforening i Rebild kommune, Skørping Erhvervsforening og Skørping Borgerforening står sammen om denne henvendelse, er det først og fremmest i ønsket om, at der findes en **forsvarlig æstetisk løsning, der skåner Skørpings enestående fredede stationsmiljø**.

På arbejdsgruppens vegne

Anette Bruun Hansen
Formand for Danmarks Naturfredningsforening i Rebild kommune

Gunner Juel Nielsen
Formand for Skørping Erhvervsforening

Erling Junker Holst
Formand for Skørping Borgerforening

Hanne Mortensen Karl Bach

Ove Nielsen
Formand for Arbejdsgruppen

Arbejdsgruppens hjemmelavede visualisering af planlagte gangbro nord for stationen.





Fra: Ove Nielsen [on@onrevision.dk]
Sendt: 19. december 2012 17:57
Til: Lars Peter Schou
Emne: SV: Gangtunnel ved Skørping Station

Kære Lars Peter Schou

Sådan som debatten har udviklet sig, senest på jeres fyraftensmøde i mandags, har vi brug for en uddybning af dit svar til mig den 9. juli 2012, og jeg beder dig oplyse:

1. Hvilke løsningsmuligheder har kommunalbestyrelsen haft til rådighed i forbindelse med beslutningen den 28. juni 2012 ?
2. Hvornår har de haft disse løsningsmuligheder til rådighed ?

Vi beder samtidig om at få stillet de pågældende dokumenter til gennemsyn.
Hanne Mortensen fra Arbejdsgruppen har panglet noget med jer, for at få fuld aktindsigt i denne sag, specifikt jeres kontakter til Banedanmark og Cowi.
Det er lykkedes at få et fuldt overblik endnu.

Mvh
Ove Nielsen
Formand for Arbejdsgruppen
For Skørping Station

Fra: Lars Peter Schou [<mailto:lpesc@rebuild.dk>]
Sendt: 19. december 2012 18:43
Til: Ove Nielsen
Cc: D-Teknik og Miljø Udvalg; Anny Winther; Peter Henneby
Emne: SV: Gangtunnel ved Skørping Station

Kære Ove Nielsen

Jeg vil prøve at svare på dine spørgsmål:

Udgangspunktet for byrådets drøftelse den 28. juni var en drøftelse den 1. marts, hvor Banedanmarks redegørelse var udgangspunktet.

Den 1. marts bad Byrådet om yderligere beregninger i forhold til :

- etablering af en underføring med trapper med cykelsliske og med elevatorer.
- etablering af en tunnel med ramper uden elevatorer.

Begge løsninger ved den nuværende overkørsel. Der forelå beregninger heraf til Økonomiudvalgets behandling en uge før byrådsmødet den 28. juni.:

[http://www.rebuild.dk/sbsys/internet/Dagsordener/Byraadet\(2012\)/28-06-2012/Dagsorden\(ID32\)/dagsorden.html#Punkt244](http://www.rebuild.dk/sbsys/internet/Dagsordener/Byraadet(2012)/28-06-2012/Dagsorden(ID32)/dagsorden.html#Punkt244)

Sagen blev genoptaget den 30. august, hvor jeres tunnelloøsning blev behandlet:

[http://www.rebuild.dk/sbsys/internet/Dagsordener/Byraadet\(2012\)/30-08-2012/Dagsorden\(ID34\)/dagsorden.html#Punkt438](http://www.rebuild.dk/sbsys/internet/Dagsordener/Byraadet(2012)/30-08-2012/Dagsorden(ID34)/dagsorden.html#Punkt438)

Efter afstemning 13-9 var der ikke flertal for at bede om konkrete beregninger vedrørende jeres model.

De udleverede dokumenter findes på kommunens hjemmeside. Du kan finde dem ved at anvende de indsatte links i denne mail.

Jeg håber dette besvarer dine spørgsmål. Ellers er du velkommen til at skrive igen.

Venlig hilsen

Lars Peter Schou

Direktør

Tlf.: +45 99887500

Mobil: +45 20905715

Fra: Ove Nielsen [<mailto:on@onrevision.dk>]

Sendt: 20. december 2012 09:55

Til: Lars Peter Schou

Emne: SV: Gangtunnel ved Skørping Station

Kære Lars Schou

Tak for et hurtigt svar.

Jeg har (endnu engang) læst de dokumenter du henviser til og konstaterer, at de forslag kommunalbestyrelsen havde til rådighed ved afgørelsen den 28. juni 2012 alle drejede sig om en gangtunnel ved Himmerlandsvej, nemlig:

1. <!--[if !supportLists]--><!--[endif]--> Cowis projekt indeholdende forslag til to alternative gangtunneller ved Himmerlandsvej :
PROJEKTNR. A009873 DOKUMENTNR. 3_03_06_Gangtunnel_Skørping VERSION 0.1 UDGIVELSESDATO 25.04.2012
2. <!--[if !supportLists]--><!--[endif]--> 2 skitser vedr. gangtunnelen ved Himmerlandsvej
3. <!--[if !supportLists]--><!--[endif]--> 2 tegninger af trapper vedr. gangtunnel ved Himmerlandsvej
4. <!--[if !supportLists]--><!--[endif]--> Mail af 19. juni fra Banedanmark vedr. merudgifter i forbindelse med gangtunnel ved Himmerlandsvej

Ved kommunalbestyrelsesmødet den 30. august 2012 blev vor henvendelse behandlet uden nogen teknisk vurdering eller andet.

Da du så venligst skriver, at jeg kan henvende mig igen, beder jeg dig derfor nu om at bekræfte, at min dokumentoversigt er korrekt.

Mvh

Ove Nielsen

Fra: Lars Peter Schou [<mailto:lpesc@rebild.dk>]

Sendt: 20. december 2012 10:30

Til: Ove Nielsen
Cc: Gert Fischer Byrådsmedlem; Anny Winther; Peter Henneby
Emne: SV: Gangtunnel ved Skørping Station

Kære Ove Nielsen

Det er korrekt, at der ikke ved behandlingen af sagen i august var nogle beregninger, tegninger eller bilag med idet drøftelsen var principiel og gik på hvorvidt sådanne bilag skulle tilvejebringes eller om sagen blev betragtet som afsluttet.

Udover de nævnte bilag har byrådet haft **Banedanmarks redegørelse** til støtte.

Venlig hilsen

Lars Peter Schou

Direktør
Tlf.: 9988 7500
Mobil: 2090 5715

Den 20/12/2012 kl. 12.01 skrev "Ove Nielsen" <on@onrevision.dk>:

Kære Lars Schou

Atter en gang tak for hurtig besvarelse.

Hvis du med Banedanmarks redegørelse (se rød markering) mener "Miljøreddegørelse, Høringsudgave af januar 2012" så har jeg den, men drejer det sig om andet materiale så fremsend venligst dette.

Mvh

Ove Nielsen

Det er den

Sendt fra min iPhone

Arbejdsgruppen Skørping Station

nedsat af Skørping Borgerforening, Skørping Erhvervsforening og Danmarks Naturfredningsforening i Rebild kommune

Til de nordjyske medlemmer af Folketinget

Skørping den 26. december 2012

Påtænkt opførelse af fodgængerbro i Skørping

Efter en høringsproces har Banedanmark indgivet et forslag til Folketingets Transportudvalg, hvori de foreslår, at der for gående ved Skørping station både skal anlægges en fodgængertunnel uden perronadgang og en gangbro med perronadgang, begge med elevatorer, i alt 5 stk.

Gangbroen vil med en højde på 8 meter med 3 elevatortårne skæmme vores enestående fredede stationsmiljø. Vi har udarbejdet denne visualisering:



Efter at Banedanmark offentliggjorde deres beslutningsgrundlag i oktober 2012, har der ved to borgermøder været massiv kritik af planerne.

Der har tilsvarende været opbakning til det forslag, vi som arbejdsgruppe støtter, og som vi har afleveret som hørings svar til Banedanmark den 28. november 2012.

Vores forslag, der er vedhæftet, anbefaler at der opføres en enkelt gangtunnel til erstatning for den "dobbelte" løsning.

Undervejs i høringsprocessen har vi forgæves bedt Banedanmark om at vurdere vores forslag. Vi er blevet afvist med den begrundelse, at man efter ønske fra Rebild kommune vil have den foreslåede løsning.

Vi har været i dialog med kommunen, men er blevet afvist med den begrundelse, at man allerede den 28. juni 2012 undervejs i høringsprocessen støttede den nu anbefalede løsning, at man ikke vil tage sagen op igen, samt at man efter pres fra Banedanmark er bange for, at det vil forsinke projektet.

Kommunen arbejdede tidligt i høringsprocessen for en sydlig gangtunnel med perronadgang. Det viste sig at blive for dyr en løsning, da perronerne her var for smalle, og sporene derfor skulle forlægges. Det er vores opfattelse, at Banedanmark herefter pressede Rebild kommune til en gangtunnel uden perronadgang. Derved fik man samtidig også en nordlig gangbro tæt på den fredede station.

Vi føler "at toget er kørt uden os", allerede midt i høringsprocessen, og nu er forslaget indgivet til Transportudvalget.

Vi kæmper videre for vores sag, og er stadig i dialog med vore kommunalbestyrelsesmedlemmer, hvoraf en del allerede mener, at Banedanmark bør undersøge vores forslag. Vi håber det lykkes os at få et flertal herfor inden længe, men vi ved godt, at vi er i tidsnød.

Vi har stærkt brug for jeres støtte i denne sag, dels for at undgå en skæmmende løsning, der ikke tager hensyn til det bevaringsværdige og fredede stationsmiljø, og dels fordi vi mener der kan spares i mellem 10 og 20 millioner kroner samt årlige driftudgifter på 180.000 kroner ved at vælge vores projekt.

Det drejer sig om trivsel for borgerne, kulturværdier, transportmuligheder og økonomi.

Vi har allerede haft besøg af Flemming Møller Mortensen og Bjarne Laustsen, der begge umiddelbart synes om vores forslag. **Vi arrangerer gerne en besigtigelse her i Skørping, og modtager med glæde jeres forslag** til at få belyst vores sag.

Med venlig hilsen fra Arbejdsgruppen Skørping Station

Anette Bruun Hansen
Formand for Danmarks Naturfredningsforening i Rebild kommune

Gunner Juel Nielsen
Formand for Skørping Erhvervsforening

Erling Junker Holst
Formand for Skørping Borgerforening

Hanne Mortensen Karl Bach

Ove Nielsen
Formand for Arbejdsgruppen

MINISTEREN

Bjarne Laustsen
Bjarne.Laustsen@ft.dk

Dato
J. nr. - 2 JAN. 2013

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Kære Bjarne Laustsen

Jeg har bedt Banedanmark om en kommentar til projektet. De har oplyst mig følgende:

”Projektet vedrørende ombygning af Skørping Station har været i offentlig høring i forbindelse med VVM-processen, der har gået forud for udarbejdelse af beslutningsgrundlag for projektet.

I den forbindelse har der været en tæt dialog med Rebild Kommune, som har fastholdt et ønske om at få en gangtunnel i sydenden af Skørping Station, der skal virke som en bydelsforbindelse bl.a. for de mange skolebørn, der skal krydse banen efter nedlæggelse af overkørslen. Da perronerne i sydenden af stationen er for smalle til, at der kan etableres direkte forbindelse fra gangtunnellen, er det desuden nødvendigt at etablere en mere nordligt beliggende gangbro for at skabe adgang til perronerne.

Det lokale forslag om en alternativ ombygning med en mere nordligt beliggende gangtunnel som erstatning for de 2 gangforbindelser er senest behandlet i Rebild Kommunes Byråd i august 2012. Her er ønsket om en udformning af stationen med en gangtunnel ved Himmerlandsvej og en gangbro mellem perronerne fastholdt. Der er desuden afsat 3 mio. kr. til medfinansiering af projektet. Denne udformning er fastholdt i den endelige miljøredegørelse og indgår derfor også i Banedanmarks beslutningsgrundlag for projektet.

En evt. beslutning om videre arbejde med den lokalt foreslåede løsning forudsætter, at denne udsendes i fornyet offentlig høring, idet anlægget vil berøre beboerne på Egholmsvej. Hvis dette skal ske, vurderes det ikke muligt at overholde den skitserede tidsplan i det udkast til anlægslov, der forventes fremsat ultimo januar 2013. Her er det forudsat, at overkørslen i Skørping er nedlagt i 2015.

Såfremt der skal arbejdes med det lokale forslag vil det således forsinke nedlæggelse af overkørslen i Skørping til efter udrulning af signalprogrammet på strækningen. Derved udsættes nedlæggelse af overkørslen til 2017-18.”



Med venlig hilsen

Henrik

Henrik Dam Kristensen

Side 2/2

Fra: Betina Søreide (BSRI) [bsri@bane.dk]
Sendt: 4. januar 2013 13:29
Til: Ove Nielsen
Cc: Peter Henneby; Lene Lund Wandel (LEW)
Emne: Udformning af gangforbindelser ved Skørping station

Kære Ove Nielsen

Allerførst tak for din henvendelse vedrørende sagsforløbet for valg af fysisk udformning af gangforbindelser på Skørping station. I det følgende har jeg oplyst forløbet og de væsentligste beslutninger.

Banedanmark påbegyndte arbejdet med løsninger til ombygning af Skørping station i 2010. På daværende tidspunkt blev der udarbejdet et notat "Løsningsforslag til perrontunnel i Skørping". Heri var der skitseret 3 alternativer: hhv. en perrontunnel/perronovergang ved Himmerlandsvej, en perrontunnel ved Himmerlandsvej kombineret med en cykeltunnel nord for stationen og en perrontunnel med stejle ramper ved Himmerlandsvej. Løsningerne blev forelagt Rebild Kommune i december 2010. På daværende tidspunkt var det forventningen, at en fuldstændig ombygning af Skørping station kunne rummes indenfor den reservede bevilling til projektet. En perrontunnel eller en gangbro med direkte forbindelse til perronerne i sydenden af Skørping station blev derfor vurderet som en tilstrækkelig erstatning for overkørslen. Det betød, at en evt. beslutning om en supplerende forbindelse nord for stationen blev præsenteret som et kommunalt tilvalg. Rebild Kommune behandlede spørgsmålet om placering af erstatningsvej og gangforbindelser på stationen i december 2010 og meldingen var her at der ønskedes en videre bearbejdning af perrontunnelen ved Himmerlandsvej.

Der var på daværende tidspunkt stor interesse i byrådet for at få en udformet perrontunnelen ved Himmerlandsvej, så der også kunne køre cykler gennem tunnelen. Det gav anledning til udarbejdelse af skitser af forskellige udformninger, der især adskilte sig ved længden af de ramper der skulle føre cyklisterne op til gadeniveau. Det blev imidlertid også hurtigt klart, at det ikke var muligt at lave ramperne tilstrækkeligt lange pga. de nærvedliggende krydsende veje (Sverrigårdsvej og Egholmsvej). Enden på disse drøftelser blev derfor at der blev arbejdet videre med en udformning, hvor der blev forudsat relativt flade trapper med cykelslisker, der gør det muligt at trække cyklen gennem tunnelen.

I den videre projektering af det samlede projekt i 2011 blev der foretaget en mere grundig prissætning af anlæggene, som viste, at de nødvendige erstatningsveje for overkørslerne og de nødvendige banetekniske arbejder til opgradering af hastigheden på strækningen ikke kunne rummes indenfor den reservede bevilling til projektet.

I miljøredegørelsen for projektet, som blev sendt i offentlig høring i januar-marts 2012, blev der derfor fremlagt en hovedløsning, hvor der kun foretages en mindre ombygning af perronerne på Skørping station og der etableres 2 gangbroer hhv. syd for stationen ved Himmerlandsvej og nord

for stationen. Gangbroen nord for stationen blev medtaget, da der ikke kan skabes forbindelse fra gangbroen ved Himmerlandsvej til de nuværende perroner i sydenden af stationen. Det skyldes at de er for smalle på dette sted og i øvrigt afkortes i projektet. Som tilvalg der forudsætter kommunal medfinansiering blev bl.a. beskrevet en løsning med forlængelse af gangbroen nord for stationen til Egholmsvej, ligesom der blev beskrevet et tilvalg i form af en gangtunnel i stedet for en gangbro ved Himmerlandsvej.

Løsningerne blev fremlagt af Banedanmark på borgermøde i Skørping den 6. februar 2012. Ved den offentlige høring af miljøredegørelsen indkom høringssvar fra Rebild Kommune, hvor der fortsat ønskes en gangtunnel ved Himmerlandsvej og hvor denne ønskes skitseret i 2 varianter med og uden elevatorer og med cykelslidsker. Der ytres ikke ønske om realisering af de øvrige tilvalg. I marts 2012 har Banedanmark anmodet om tilsagn om medfinansiering af den ønskede perrontunnel med i alt 3 mio. kr. Dette godkendes i Byrådet den 29. marts 2012. I april 2012 udarbejder Banedanmark et notat om gangtunnellen ved Skørping station med nærmere beskrivelse af trappeløb og sammenligning med den nuværende underføring ved Store Økssø samt prissætning af anlægget.

Med dette som rammeforudsætning har Banedanmark forholdt sig til det lokale ønske om en gangtunnel i stedet for en gangbro nord for stationen. Det vil give en fordyrelse af projektet, idet det må opfattes som et tilvalg til den gangtunnel ved Himmerlandsvej der ønskes og medfinansieres af Rebild Kommune og det vil være mere omkostningstungt at etablere en gangtunnel end en gangbro. I august 2012 behandles sagen i Rebild Byråd, idet der bliver anmodet om behandling af forslaget om en gangtunnel nord for stationen i stedet for den forudsatte gangtunnel og gangbro. På Byrådsmødet bliver forslaget stemt ned og Banedanmark meddeler derfor kommunen den 31. august, at arbejdet fortsættes med en forudsætning om anlæg af gangtunnellen i sydenden af stationen og gangbroen nord for. På dette tidspunkt er tidsplanen særdeles presset, da fristen for Banedanmarks aflevering af beslutningsgrundlaget for projektet til Transportministeriet er i september.

Den endelige VVM-redegørelse blev offentliggjort i oktober 2012 sammen med et høringsnotat der beskriver de indkomne bemærkninger samt et beslutningsgrundlag, der sammenfatter projektet med henblik på landspolitisk beslutning om det samlede projekt.

Som afsluttende bemærkning kan anføres at der endnu ikke er indgået politisk aftale om projektet, men at der er fremsat anlægslov i høring. Loven forventes fremsat ultimo januar 2013.

Med venlig hilsen

Betina Søreide
Stabschef

Banedanmark
Anlægsudvikling
Amerika Plads 15
2100 København Ø
Tel: +45 4187 9928

Bsri@bane.dk
www.banedanmark.dk

Tænk på miljøet, behøver du at printe denne mail?

Fra: Jes Lunde [jelu@rebild.dk]
Til: Randi Gammelholm Gregersen [rang@rebild.dk]
Sendt dato: 17-01-2013 13:43
Modtaget Dato: 17-01-2013 13:43
Vedrørende: VS: Baneoverskæring i Skørping

Fra: Helle Magdalene Astrup
Sendt: 17. januar 2013 10:59
Til: Jes Lunde; Anny Winther; Thøger Elmelund Kristensen Byrådsmedlem; Mikkel Hoffmann Andersen Byrådsmedlem; Henrik Christensen; Morten Lem Byrådsmedlem; Gert Jensen Byrådsmedlem; Klaus Anker Hansen Byrådsmedlem
Cc: bjarne.laustsen@ft.dk; flemmingmoller.mortensen@ft.dk
Emne: Baneoverskæring i Skørping

Hej Jes

Vi vil gerne have denne med som en sag på ØK-mødet i næste uge.

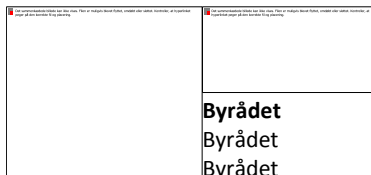
"I forbindelse med baneoverskæring i Skørping foreslår den socialdemokratiske gruppe, at der afholdes et møde med Banedanmark, borgerne i Skørping, foreninger og byrådet.

Formålet med mødet er at få afdækket, om adgangen til perronerne **kan** laves som en tunnel i stedet for en overgang med tårne, som efter vores mening skæmmer miljøet omkring stationen og måske ikke er den optimale løsning".

Venlig hilsen

Helle Astrup Byrådsmedlem

Byrådsmedlem



[Hobrovej 88](mailto:hobrovej.88@rebild.dk) · [9530 Støvring](tel:+4599889988) · [+45 99889988](tel:+4599889988) · raadhus@rebild.dk · sikkerpost@rebild.dk · www.rebild.dk

Oplysningerne i denne e-mail fra Rebild Kommune er fortrolige og kan være lovmæssigt beskyttede. Mailen henvender sig udelukkende til ovennævnte adresse(r), så hvis du har modtaget den ved en fejl bedes du venligst returnere den til afsenderen uden at bearbejde, videresende eller kopiere den.

**Centerchef Peter Hennebys mail til Banedanmark om drøftelse af andre løsninger.
Mailen indeholder beslutning på Rebild kommunes Økonomiudvalgs møde den 23. januar 2013**

Hej Betina

Nedenstående sag var på Økonomiudvalgets møde i onsdag (uden jeg lige kendte til det).

Vil du ikke ringe til mig?

13

Baneoverskæring i Skørping

Sagsnr: 05.00.00-P17-1364-12

Sagen afgøres i: Økonomiudvalget

(a) Sagsfremstilling

Helle Astrup har på vegne af den socialdemokratiske gruppe anmodet om optagelse af sag på ØK's dagsorden:

"I forbindelse med baneoverskæring i Skørping foreslår den socialdemokratiske gruppe, at der afholdes et møde med Banedanmark, borgerne i Skørping, foreninger og byrådet.

Formålet med mødet er at få afdækket, om adgangen til perronerne **kan** laves som en tunnel i stedet for en overgang med tårne, som efter vores mening skæmmer miljøet omkring stationen og måske ikke er den optimale løsning".

(b) Forvaltningen indstiller:

at sagen drøftes.

(c) Beslutning

Der afholdes orienteringsmøde om beslutningen om baneoverskæring i Skørping under forudsætning af BaneDanmarks deltagelse.

Bilag

- [Baneoverskæring i Skørping - ØK230113](#)

Venlig

hilsen

PeterHenneby
Centerchef

Banedanmarks svarmail:

Kære Peter Henneby

Tak for invitationen til at deltage i et borgermøde i Skørping.
Vi kan oplyse, at transportministeren den 30 januar 2013 fremsatte lovforslaget om nedlæggelse af overkørsler, etablering af erstatningsanlæg og herunder ombygning af Skørping station i Folketinget.

Lovforslaget kan ses på Folketingets hjemmeside - lovforslag nr. L 123.

På denne baggrund skal Banedanmark henvise til den videre behandling, der foretages i Folketinget.

Med venlig hilsen

Betina Søreide
Stabschef
Banedanmark, Anlægsudvikling



Til lovforslag nr. L 123

Folketinget 2012-13

Skriftlig fremsættelse (30. januar 2013)

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om nedlæggelse af overkørsler mv. på jernbanestrækningen mellem Hobro og Aalborg

(Lovforslag nr. L 123)

Lovforslaget indgår som en del af transportaftalen af 29. januar 2009 »En grøn transportpolitik« mellem den daværende regering (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance, hvorved der blev truffet beslutning om udarbejdelse af grundlag for politisk stillingtagen til opgradering af jernbanen mellem Hobro og Aalborg.

Lovforslaget er det første skridt hen imod at kunne gennemføre timemodellen mellem Aarhus og Aalborg og såle-

des forøge hastigheden på strækningen til gavn for passagerne.

Lovforslaget indebærer, at tre overkørsler i henholdsvis Skørping, Ellidshøj og Svenstrup nedlægges, og der etableres tre niveaufri krydsninger i stedet for. Endvidere ombygges Skørping Station.

Anlægsarbejderne planlægges gennemført i perioden 2013-2015, og således at projektet kan koordineres med signalprogrammet.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og de ledsagende bemærkninger, skal jeg hermed anbefale lovforslaget til det Høje Tings velvillige behandling.

Arbejdsgruppen Skørping Station

nedsat af Skørping Borgerforening, Skørping Erhvervsforening og Danmarks Naturfredningsforening i Rebild kommune

Skørping den 5. februar 2013

Til Folketingets transportudvalg

Vedr. L123 af 30/1 2013, fodgængerpassager ved Skørping Station

Vi skal **anmode om en ændring af lovforslaget, således at der bliver mulighed for at gennemføre vort forslag om kun én gangtunnel** i stedet for den nu planlagte dobbeltløsning.

Vort forslag er langt **det mest skånsomme for det fredede og enestående stationsmiljø** og virker samtidig mest tilgængelig (det står i L123 hørings svar side 16-25).

Efter afgivelse af vort hørings svar af 28. nov. 2012 vil vi udbygge denne med hændelser siden og mangler, som vi ikke tidligere har gjort opmærksom på.

Under høringsprocessen har Banedanmark afvist at gå ind i en dialog om vort forslag med den begrundelse, at Rebild kommune støtter den planlagte dobbeltløsning, men den **23. januar 2013 besluttede kommunens økonomiudvalg at anmode Banedanmark om et møde for at drøfte muligheden for en gangtunnel**. Afgørelsen blev truffet fordi en byrådsgruppe fandt at brørløsningen "skæmmer miljøet omkring stationen". Dette blev afvist af Banedanmark samme dag som lovforslaget blev fremsat, jf. bilaget på side 4.

Vi tror kommunens holdningsændring blandt andet skyldes vort oplysningsarbejde. Der har været stor usikkerhed, også hos kommunalbestyrelsesmedlemmer, om hvordan de to mulige løsninger vil virke i praksis. Ved byrådsbeslutningerne har man ikke haft vores forslag til rådighed, og senere hen har man frygtet, at vores forslag ville medføre omfattende **ekspropriationer**, men det fremgår af Banedanmarks tekniske vurdering af de indkomne forslag, at det **ikke er tilfældet**.

Vi tror også at kommunens holdningsændring skyldes, at der tilsyneladende er **stor lokal opbakning til vores forslag**. På et borgermøde om Skørping Midtbyplan som kommunen afholdt den 17. december 2012 (efter høringsperiodens udløb), var der fra salens side næsten udelukkende tilslutning til vores forslag.

I Transportudvalgets bilag L123 høringsnotat side 3, **savner vi oplysning** om, at vores forslag formentlig vil medføre en væsentlig **besparelse, idet der spares en bro og flere elevatorer, og ikke skal eksproprieres nogen ejendomme**.

I bilag L1 er det fejlagtigt nævnt at " *Der bliver ikke kortere eller længere f.eks. til og fra stationen eller skolen*". Denne **oplysning er ikke rigtig**. En fodgænger fra Rebild til stationen, eller omvendt skal først via to trapper passere en tunnel, derefter gå 200 meter og så ad to trapper benytte en gangbro. I vores forslag kan man gå direkte ind i en tunnel og op på en perron via halvanden trappeforløb. Efter det nu planlagte, skal alle togetsgænder op og ned ad to trapper, mens kun de, der skal sydpå behøver det i vores forslag.

Det nævnes også i høringsnotatet, at der skal foretages en VVM-redegørelse, hvis vores forslag skønnes egnet. Det burde næppe være det store problem, da gangtunnellen kun flyttes få huse mod nord, ikke kræver ekspropriationer og da Banedanmark i tidligere i høringsfasen har foreslået et tilvalg på Egholms vej ved den planlagte broforbindelse endnu længere mod nord.

Vi håber at have påvist, at vores forslag er det bedste valg, æstetisk, funktionelt og økonomisk. På denne baggrund skal vi anmode om mulighed for at det kan gennemføres.

På arbejdsgruppens vegne

Anette Bruun Hansen
Formand for Danmarks Naturfredningsforening i Rebild kommune

Gunner Juel Nielsen
Formand for Skørping Erhvervsforening

Erling Junker Holst
Formand for Skørping Borgerforening

Hanne Mortensen Karl Bech Henrik Johansen

Ove Nielsen
Formand for Arbejdsgruppen

Vi har efterfølgende vist særligt relevante bilag til støtte for vores forslag:

Arbejdsgruppen Skørping Station

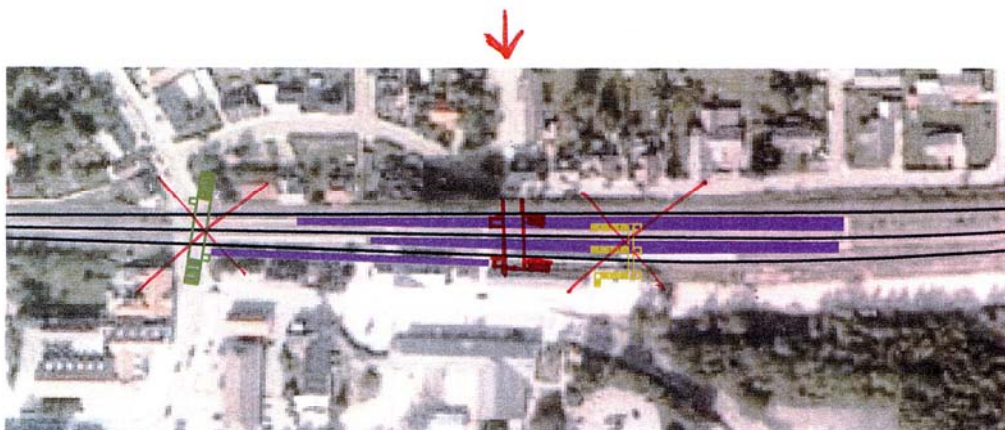
nedsat af Skørping Borgerforening, Skørping Erhvervsforening og Danmarks Naturfredningsforening i Rebild kommune

Bilag til henvendelse af 5. februar 2013 (tillæg til de tidligere afgivne høringsvar):

- Side 2 Illustration af placering af den foreslåede gangtunnel til afløsning for den planlagte dobbeltløsning
- Side 3 Fordele ved én gangtunnel
- Side 4 Rebild kommunes anmodning om et møde om en tunnelløsning efter beslutning på økonomiudvalgsmøde den 23. januar 2013, referatet heraf indgår i mailen. Nederst Banedanmarks svarmail.

Arbejdsgruppen vil erstatte

gangtunnel Him.vej/Jyll.gade samt gangbro nord for stationen med
én gangtunnel med perronadgang umiddelbart ved stationen



Kort 3. Placering og udformning af perroner, gangforbindelser og trapper på Skørping Station.



Fordele ved én gangtunnel på Skørping Station

1. Mest **skånsom for det gamle, fredede stationsmiljø** da man derved undgår en høj gangbro og elevatorårne på 7-8 m, set fra Egholmsvej 10-11 meter oppe over det nærliggende parcelhuskvarter. Dette er helt i overensstemmelse med tankerne i den nye Midtbyplan
2. Tunnelen kan bruges **både til perronadgang og passage øst/vest**. Togrejsende fra vest undgår først at skulle gå under ved den nuværende overskæring og derefter spadsere 200 m for at gå op og ned over en gangbro med perronadgang.
3. Da Egholmsvej ligger i niveau under banen bliver **adgangen fra Egholmsvej mere bekvem**, og det medfører at tunnelen bliver mere åben og venlig i nattetimerne.
4. Der spares 2 måske 3 elevatorer i alt, og det giver driftsbesparelser **på imellem 180.000 og 250.000 årligt**, et forhold Banedanmarks projekt ikke omtaler.
5. Med den nye vej syd for stationen og en gangtunnel nord for, bliver **adgangsforholdene for såvel gående som cyklister godt fordelt**, i forhold til byens øvrige trafik, såvel nord som syd for stationen, se nærmere næste punkt.
6. Man kan helt **undvære den påtænkte vendeplads** til biler ved Himmerlandsvej. Biler fra Rebild m.v. vil have 75 meter længere ned til hjørnet af Møldrupvej/Jyllandsgade ad den kommende vejforbindelse end ved at køre til vendepladsen, og sætte passagerer af, der derefter ad to trapper skal gå resten af vejen. Med andre ord, en bil vil bruge 8 sek. mere på at kunne sætte passagererne af direkte ved hjørnet, på de 8 sek. kan passagerne ikke gå afstanden fra en vendeplads på Himmerlandsvej og to trapper til samme hjørne. Gående fra Rebild vil bruge 1 minut, minus to trapper, cyklister tilsvarende 18 sek. minus trækken cyklen ned og op ad to trapper.
7. Placeringen **åbner sig direkte i byens hjerte ved Station, busholdeplads, Kulturstation og center**. Dette er helt i overensstemmelse med tankerne i den nye Midtbyplan
8. Ved at lægge gangtunnellen umiddelbart op ad stationen holder man **også liv i den, og ventesalen** vil blive naturligt benyttet. En bro længere mod nord vil overflødig gøre stationen for de rejsende.
9. Ved at placere gangtunnellen umiddelbart nord for stationen kan man få direkte perronadgang til spor 1 og 2, hvis man tillader passage af spor 1, syd for lokalbanens holdeplads. Da langt de fleste rejsende skal til og fra Aalborg, vil det betyde at de **fleste overhovedet ikke skal op og ned ad trapper**, hvilket de tvinges til med en gangbro, der er opført nord for lokaltogets holdeplads.
10. Ved at undgå placeringen ved bommene, kan man samtidig **bevare det gamle ledvogterhus**. Det hører jo med til stationens historie. Dette er i øvrigt vist på Banedanmarks tegning af 7/9 2012.
11. Løsningen vil være langt mere **skånsom overfor beboerne på Himmerlandsvej**, der slipper for en unødvendig vendeplads, og beboerne på **Egholmsvej**, der får direkte stiforbindelse til såvel station, som byens hjerte og samtidig slipper for en skæmmende bro i 10 meters højde over deres vej.
12. Eventuelle meromkostninger vil blive mere end opvejet af **besparelserne** på en bro og op til tre elevatorer, alt i alt skønnes en besparelse **på 10-15 mill.kr.** Herudover de under 4. nævnte årlige driftsbesparelser på mellem 180.000 og 250.000.
13. Sidst, men ikke mindst har vores forslag har stor **lokal opbakning**.

MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 19. februar 2013
J. nr. 2013-511

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 5. februar 2013 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L123 - Om nedlæggelse af overkørsler m.v. på jernbanestrækningen mellem Hobro og Aalborg. Af transportministeren (Henrik Dam Kristensen), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 1:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 5. februar 2013 fra Arbejdsgruppen Skørping Station, jf. L 123 - bilag 3.

Svar:

Jeg har anmodet Banedanmark om en bemærkning og vil på den baggrund kommentere henvendelsen.

I henvendelsen af 5. februar 2013 anmodes om ændring af forslag til Anlægslov, således at der i forbindelse med ombygning af Skørping station etableres én gangtunnel i stedet for den fremlagte løsning med en gangtunnel og en gangbro.

Banedanmark har forud for fremsættelse af forslaget til anlægslov udarbejdet en VVM-redegørelse for projektet. Redegørelsen har været i offentlig høring og der er i den forbindelse afholdt borgermøde i Skørping. Der har således været dialog med Rebild Kommune samt de borgere der berøres af projektet.

Gennem forløbet har Rebild Kommune fastholdt, at der ønskes en løsning med en gangtunnel ved den nuværende overkørsel og en gangbro ved stationen. Dette svarer til den af Banedanmark foreslåede løsning, som også derfor er indeholdt i lovforslaget. Henset til den kommunale opbakning til Banedanmarks løsning er den alternative løsning derfor ikke vurderet teknisk eller økonomisk.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen

Arbejdsgruppen Skørping Station

nedsat af Skørping Borgerforening, Skørping Erhvervsforening og Danmarks Naturfredningsforening i Rebild kommune

Skørping den 20. februar 2013

Til Folketingets transportudvalg

Vedr. L123 af 30/1 2013, fodgængerpassager ved Skørping Station

Vi har netop læst Transportministerens svar på spørgsmål 1, vores henvendelse af 5. ds.

Ministeren har støttet sig til **Banedanmark, der endnu engang har undladt at realitetsbehandle** vores forslag.

Banedanmark henviser som mange gang tidligere til Rebild kommunes opbakning. Man **overser ganske den henvendelse om forhandling** de fik fra kommunens økonomiudvalg, efter dettes møde den 23. januar 2013.

Ved førstebehandlingen i Folketinget blev ministeren anmodet om at få Banedanmark til at mødes med kommunen og os.

Da man i realiteten slet ikke har kommenteret indholdet i vores forslag, skal vi derfor anmode om afholdelse af et sådant møde.

Venlig hilsen

Ove Nielsen
Formand for Arbejdsgruppen



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 22. februar 2013
J. nr. 2013-511

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 8. februar 2013 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L123 - Om nedlæggelse af overkørsler m.v. på jernbanestrækningen mellem Hobro og Aalborg. Af transportministeren (Henrik Dam Kristensen), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kim Christiansen (DF).

Spørgsmål nr. 2:

Ministeren bedes oplyse dels priser på de gangbroer, som er forudsat som en del af projektet dels prisen på en underføring (tunnel) de steder, hvor der er forudsat etablering af gangbro.

Svar:

Jeg formoder, at de priser der bedes oplyst vedrører projektet på Skørping Station, idet der kun etableres nye anlæg for de lette trafikanter i Skørping. I Svenstrup er der allerede en gangbro, som udstyres med elevatorer og i Ellishøj er der ingen station.

Jeg har bedt om bemærkninger fra Banedanmark og kan på den baggrund oplyse at, der i Banedanmarks projekt ved Skørping Station indgår en gangtunnel ved den nuværende overkørsel på Himmerlandsvej, og en mere nordligt beliggende gangbro, der vil virke som adgangsvej til perronerne.

Gangtunnellen med elevatorer ved Himmerlandsvej er i Banedanmarks projekt prissat til ca. 18 mio. kr. Perronbroen er, sammen med den forudsatte afkorting af perroner, ligeledes prissat til knap 18 mio. kr. således, at den samlede ombygning af stationen kan gennemføres for ca. 35 mio. kr.

Jeg kan desuden oplyse, at arbejdsgruppen vedr. Skørping Station har udarbejdet et forslag til etablering af én gangtunnel nord for stationsbygningen i Skørping, til erstatning for de to anlæg, der indgår i Banedanmarks projekt.

Ifølge Banedanmarks vurdering af det lokale forslag, vil det ikke være muligt at gennemføre projektet uden ændring af sporgeometrien. En ændring af sporgeometrien vurderes umiddelbart til minimum at give en samlet omkostning på niveau med den nuværende løsning, med gangtunnel ved Himmerlandsvej og en perronbro.



Side 2/2

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 6. marts 2013
J. nr. 2013-511

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 22. februar 2013 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L123 - Om nedlæggelse af overkørsler m.v. på jernbanestrækningen mellem Hobro og Aalborg. Af Transportministeren Henrik Dam Kristensen (S), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 3:

Ministeren bedes kommentere henvendelse af 21. februar 2013 fra Ove Nielsen, Formand for Arbejdsgruppen Skørping Station.

Svar:

Jeg kan oplyse, at Banedanmark vil holde møde med Rebild Kommune og Arbejdsgruppen Skørping Station for at drøfte sagen.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen

MØDEREFERAT

TITTEL

Møde med arbejdsgruppe Skørping Station

DATO

14. marts 2013

STED

Kulturstationen, Skørping

DELTAGERE

Dorte Munk Nielsen, Rebild Kommune, administration
 Anny Winther, Rebild Kommunes Byråd, borgmester
 Leon Sebbelin, Rebild Kommunes Byråd
 Mogens Schou Andersen, Rebild Kommunes Byråd
 Mikkel Hoffmann Andersen, Rebild Kommunes Byråd
 Karl Bech, Arbejdsgruppe Skørping Station
 Gunner Juhl Nielsen, Arbejdsgruppe
 Hanne Mortensen, Arbejdsgruppe
 Ove Nielsen, Arbejdsgruppe, formand
 Erling Junker Holst, Arbejdsgruppe, formand Skørping
 borgerforening
 Annette Bruun Hansen, Arbejdsgruppe, formand for
 Danmarks Naturfredningsforening i Rebild kommune
 Betina Søreide, Banedanmark
 Jens Ole Rommedal, COWI
 Martin Lundgaard Schou, COWI

REFERENT Martin Lundgaard Schou, COWI, 17. marts 2013,
 godkendt referat den 11. april 2013

FORDELING Deltagere

PROJEKTNR A009873

ADRESSE COWI A/S

Visionsvej 53
 9000 Aalborg

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

SIDE 1/3

1 Indledning

Betina Søreide, Banedanmark (BDK) indledte mødet med en velkomst og præsenterede forslag til mødets dagsorden. Mødedeltagerne anså forslaget til dagsordenen for at være dækkende for mødet.

Mødet forløb efter BDKs præsentation, som er bilagt nærværende referat. Der gives i det følgende et kortfattet beslutningsreferat af mødet.

2 Kortfattet beslutningsreferat

2.1 Status for projektet

Arbejdsgruppen spurgte til om der ikke alligevel skal ske en sporombygning på Skørping Station som følge af regeringens trafikudspil Togfonden.dk. BDK svarede, at udspilet endnu ikke er konkretiseret og der endnu ikke er truffet beslutning herom.

BDK oplyste, at projektets tidsplan er komprimeret, da overkørslen skal være nedlagt i 2015 for at kunne opnå en besparelse i forhold til udrulning af signalprogrammet på strækningen i 2015. Som følge heraf er tidsplanen for ekspropriationer

allerede planlagt. Banedanmark har derfor svært ved at håndtere ændringer af projektet på nuværende tidspunkt.

2.2 Løsning på Skørping station

Løsningen fremsat i forslag til anlægslov blev præsenteret.

Arbejdsgruppen spurgte til om gangtunnelen i Himmerlandsvej vil blive forberedt for en senere sporombygning. Dette bekræftede BDK.

2.3 Vurdering af forslag fra arbejdsgruppen Skørping Station

BDK fremviste bearbejdede forslag til vurdering af forslaget fra Arbejdsgruppen.

BDK

Da der ikke er tilstrækkeligt plads på perronerne forudsætter forslaget, at der sker en sporombygning, hvor der etableres en perronø for spor 2 og 3 frem for de sideliggende perroner. I forhold til det fremlagte forslag "Tilvalg 3" i miljøreddegørelsen skal der ske en yderligere sideflytning på ca. 1,8 m af spor 3 mod vest. Dette var ikke vist på tegning i præsentationen. Det aftales, at BDK indtegner linje herfor og fremsender tegning sammen med referatet.

BDK oplyste, at den yderligere sideflytning vil have betydning for sporet over en længere strækning og også vil influere på broen ved den nye erstatningsvej.

BDK forklarede, at man i forbindelse med en sporombygning vil omlægge den trafikale brug af sporene fra at lokaltoget stader i spor 1 og IC tog i spor 2 og 3 til at spor 1 og 3 er de "hurtige" spor til IC tog og spor 2 er til lokaltoget. Herved vil det langsomme lokaltog ikke skulle krydse det hurtige spor i forbindelse med at toget vender i Skørping. Et valg der er truffen aht. at optimere togdriften i forbindelse med timeplanen, og som samtidig tilgodeser muligheden for stop i Skørping, langs 180 m perroner.

BDK

Arbejdsgruppen anså ikke at der var behov for vendepladsen vest for banen, da afsætning vil ske til stationen via den nye erstatningsvej. Rebild Kommune svarede, at vendepladsens funktion var at sikre nem adgang til og fra stationen. Man enedes om at man genovervejer muligheden for at undvære vendepladsen. Herved vil man evt. kunne undgå ekspropriation af ledvogterhuset sydvest for overkørslen. Arbejdsgruppen spurgte om der var undersøgt noget om den forventede trafik på Himmerlandsvej, og hertil svarede kommunen benægtende.

Arbejdsgruppen spurgte til, hvorfor der i vurderingen af arbejdsgruppens høringsvar i august 2012 var angivet, at der ikke er behov for ekspropriation, og deltagerne så her under mødet fik oplyst, at løsningen krævede ekspropriation. Hertil svarede Banedanmark, at man først i forbindelse med forberedelsen af mødet havde foretaget en mere præcis vurdering af de arealmæssige konsekvenser.

Rebild Kommune anså det for givet at der vil komme biler ned ad Egholmsvej til afsætning og afhentning ved stationen.

Banedanmark oplyste, at der netop var fremsendt en underskriftsindsamling mod Arbejdsgruppens forslag fra beboere på Egholmsvej og Vinkelvej.

2.4 Det videre forløb - med forbehold

Arbejdsgruppen spurgte til om perronbroen vil kunne undværes, såfremt der senere træffes beslutning om sporombygningen på Skørping station ved en opgradering til 200 km/t. Banedanmark svarede, at det kan være perronbroen kan undværes, men at dette vil blive taget op til overvejelse, såfremt denne situation kommer til at foreligge.

Referatet fremsendes til kommentering blandt mødedeltagerne forud for fremsendelse til transportministeriet.



Tidsplan for beslutning af L123 Forslag til lov om nedlæggelse af overkørsler mv. på jernbanestrækningen mellem Hobro og Aalborg

L123 omfatter nedlæggelse af overkørsler i Skørping, Ellidshøj og Svenstrup og ombygning af Skørping station. Hvis ikke L123 gennemføres nu, må signalprogrammet – da strækningen Hobro – Aalborg er early-deploymentstrækning for signalprogrammet - indrettes så det nye signalsystem også kan håndtere niveauoverkørslerne på strækningen.

Ved at nedlægge overkørslerne inden Signalprogrammet spares desuden omkostningen til signaludrustning af disse i 2015. Denne omkostning, der på det nuværende grundlag er estimeret til 4,8 mio. kr., er forudsat anvendt til medfinansiering af projektet.

Såfremt overkørslerne bibeholdes til efter Signalprogrammet, skal der udover ovennævnte omkostning til udrustning mhp. niveauoverkørsler påregnes en omkostning til tilpasning af signalprogrammet, hvis man efterfølgende måtte gennemføre opgraderingen og dermed skulle fjerne overkørslerne.

En udskydelse af beslutningen vil desuden være i modstrid med et stort politisk ønske i Rebild Kommune om at få nedlagt overkørslen i Skørping hurtigst muligt og at få etableret en gangtunnel ved den nuværende overkørsel. Rebild Kommune har afsat 4 mio. kr. på budgettet for år 2014 til medfinansiering af projektet.

Den gangtunnel, der indgår i L123 er forberedt for en hastighedsopgradering til 200 km/t. Det vil således ikke være nødvendigt at gennemføre borgergruppen i Skørpings forslag til perrontunnel-løsning for at lave en hastighedsopgradering til 200 km/t på et senere tidspunkt.

Arbejdsgruppen Skørping Station

nedsat af Skørping Borgerforening, Skørping Erhvervsforening og Danmarks Naturfredningsforening i Rebild kommune

Skørping den 7. april 2013

Til Folketingets Transportudvalg

Vedr. L123 af 30/1 2013, fodgængerpassager ved Skørping Station

I anledning af udvalgets forestående møde, hvor L123 behandles, skal vi anmode om:

At beslutningen om gangbro/tunnel ved Skørping Station udskydes eller allerbedst tages ud af lovforslaget og erstattes af iværksættelse af en VVM-redegørelse med henblik på mulighederne for en senere opgradering til 200 km/t ved stationen.

Arbejdet med gangbro/tunnel kan alligevel først påbegyndes, når den nye vejunderføring lidt sydligere i byen er færdig, og den eksisterende overkørsel er nedlagt. Banedanmark har oplyst, at det kan praktiseres mod at der: *"... Fra 2015 til 2017 er der kun adgang for cyklister og gående via erstatningsvejen."*

Skørping kan godt vente på en ordentlig løsning, som både tilfredsstillende Banedanmark, Rebild kommune og indbyggerne i Skørping.

I mellemtiden er der adgang til stationen som nu, og fra vest kan den nye vejforbindelse benyttes når den nuværende overkørsel er nedlagt.

Dette vil ikke forsinke signalprogrammet, og samtidig har udsættelsen den fordel, at der kan tages hensyn til resultatet af den VVM-redegørelse om opgradering til 200 km/t, der ifølge svar på spørgsmål 13 alligevel vil blive påbegyndt i 2015.

Sådan en løsning giver tid til en dialog imellem Banedanmark, kommunen og indbyggerne i Skørping.

Derved kan man også undgå, måske at skulle nedrive/ændre den nu planlagte gangbro kort tid efter, at den er opført.

Efter ønske fra transportudvalget og ministeren fik vi et møde med Banedanmark og Rebild kommune den 14. marts 2013.

Vi havde forventet, at mødet gav grundlag for en tættere borgerinddragelse i valg og udformning af løsningen for gående og cyklende ved stationen. I stedet blev vi helt overraskende præsenteret for, at vores forslag ifølge Cowis nye vurdering ville kræve en omfattende og kostbar sporomlægning.

Efter mødet har vi stillet nogle opfølgende spørgsmål for bedre at kunne forstå Cowis tekniske vurdering af vores løsningsforslag, dem forventer Banedanmark, at vi får inden længe. Herefter vil vi tillade os at uddybe vores anmodning.

Venlig hilsen

Ove Nielsen
Formand for Arbejdsgruppen

MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 10. april 2013
J. nr. 2013-511

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 5. april 2013 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L123 - Om nedlæggelse af overkørsler m.v. på jernbanestrækningen mellem Hobro og Aalborg, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 17:

Ministeren bedes oplyse, om den sporomlægning, som Banedanmark nu mener er nødvendig for at realisere Arbejdsgruppen Skørping Stations forslag til perrontunnel under Skørping Station, alligevel vil skulle foretages, hvis man efter 2015 opgraderer banen Hobro-Ålborg til 200 km/t?

Svar:

Jeg har forelagt sagen for Banedanmark, som oplyser at:

En hastighed på 200 km/t gennem Skørping vil, på grund af smalle perroner, kræve sporændringer og ombygning af de nuværende perroner. Der er i dag 3 smalle sideperroner på stationen, som kan befares af tog med hastighed op til 160 km/t forudsat nedlæggelse af overkørslen af de nuværende perronovergange samt gennemførelse af signalprogrammet.

I forbindelse med VVM-vurdering af en opgradering til 160 km/t er der arbejdet med et tilvalg, hvor der etableres en ny fælles ø-perron for spor 2 og 3 og en udbygning af sideperron for spor 1 for at kunne befare stationen med 200 km/t. I denne løsning er det muligt at etablere trappeløb fra perrontunnellen ved Himmerlandsvej i enden af den nye ø-perron.

Etablering af tunnelen som Arbejdsgruppen Skørping Station foreslår, vil betyde en større/forøget sporomlægning end ovennævnte løsning til 200 km/t. Det skyldes at tunnelen placeres midt under perronerne og der fortsat skal sikres tilstrækkelig plads til sikkerheds- og opholdszoner på begge sider af de trappeløb, der vil forbinde tunnelen med den ombyggede perron. Den øgede bredde af Ø-perronen vil betyde at spor 3 vil skulle sideflyttes ca. 1,8 meter yderligere end det nødvendige for at køre 200 km/t.



Det vil endvidere være nødvendigt at ekspropriere en til flere af ejendommene beliggende vest for sporene, da bredden af det samlede stationsanlæg begrænses af den fredede stationsbygning mod øst og bygningerne vest for stationen.

Side 2/2

Det skal bemærkes, at det ikke er givet, at hastigheden gennem selve Skørping skal forøges til 200 km/t, selvom strækningshastigheden i øvrigt hæves. Det skyldes, at de økonomiske omkostninger ved at opretholde den høje hastighed igennem stationen kan vise sig at være for høje. Dette vil blive afklaret i forbindelse med en den kommende undersøgelse.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen

MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 10. april 2013
J. nr. 2013-511

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 8. april 2013 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L123 - Om nedlæggelse af overkørsler m.v. på jernbanestrækningen mellem Hobro og Aalborg, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 20:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen fra Arbejdsgruppen Skørping Station vedr. beslutningen om gangbro/tunnel ved Skørping Station, jf. L 123 - bilag 9.

Svar:

Af hensyn til signalprogrammets udrulning og for at sikre brugerne acceptable adgangsforhold til Skørping station skal der nu træffes beslutning om, hvordan anlægget i byen skal udformes. Hvis man ønsker en hastighedsopgradering på strækningen må niveauoverkørslen besluttet nedlagt nu, jf. min besvarelse af spørgsmål 15. Videre må man konstatere, at det ikke kan være acceptabelt reelt at afskære brugerne, der kommer fra oplandet vest for banen, fra stationen, hvilket vil være tilfældet ved at følge forslaget fra borgergruppen og vente med at etablere fodgængerpassagen. Derfor mener jeg ikke det er muligt at udskyde en stillingtagen til løsningen til en senere VVM af en yderligere opgradering til 200 km/t, som foreslået af borgergruppen.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen

Skørping den 14. april 2013

Til Folketingets transportudvalg

Vedr. L123 af 30/1 2013, fodgængerpassager ved Skørping Station

Den 10. april 2013 svarede Transportministeren på **spørgsmål, nr. 20**, stillet efter vores henvendelse.

Svaret, der må antages at hvile på oplysninger fra Banedanmark, **er i sin helhed forkert:**

- Hvis man udskyder fodgængerpassagerne ved stationen kan man, ganske som i lovforslaget, nedlægge den nuværende overkørsel og gennemføre signalprogrammet. Det har Banedanmark bekræftet på mødet den 19. marts.
- **Man vil ikke som anført " ... afskære brugerne, der kommer fra oplandet vest for banen, fra stationen"**. De vil under alle omstændigheder benytte den nye vejunderføring, der giver kørende direkte adgang til stationen. I en overgang vil udskydelsen kun ramme nogle få gående samt cyklende skolebørn, som Banedanmark og kommunen helt uforståeligt forventer vil trække cyklerne op og ned ad trapperne i stedet for at køre 200 m længere.

Den 13. april svarede Banedanmark på de opfølgende spørgsmål vi stillede efter vores møde en måned tidligere. Spørgsmål og svar er vist på side 7. Man svarer ikke direkte på nogen af vores spørgsmål, men det fremgår tydeligt, at man på mødet fremlagde nogle helt nye krav til sporomlægning og hastigheder, derved anslog man de samlede omkostninger til omkring 65. mill., nemlig lovforslagets 35 mill. samt 30 mill. for spor- og perronomlægning. Den 22. februar svarede man på spørgsmål 2, at den samlede omkostning ville være omkring 35 mill.

Hvis Banedanmark i stedet holdt sig til de krav, der stilles i forbindelse med lovforslaget kunne man, hvis vores forslag kræver en perronø, nøjes med at flytte spor 2 lidt mod øst. Derved kunne omkostningerne antagelig holdes sig indenfor samme ramme som nu foreslået. Vi henviser nærmere til side 3.

Vi må konstatere, at lige siden vi indgav vores forslag i marts 2012 har Banedanmark afvist at realitetsbehandle vores forslag. Det var tanken, at mødet med dem og Rebild kommune skulle åbne op for en dialog. I stedet fremlagde de så helt nye forudsætninger, der går udover det lovforslaget kræver. Vi finder Banedanmark's handlemåde helt uacceptabel, og henviser til en oversigt på side 8.

Vi ved, at der lægges stor vægt på Rebild kommunes indstilling til projektet, men Banedanmark's fremgangsmåde har lige fra projektets start hindret en ordentlig dialog. Vi ved godt, at kommunen er vores formelle demokratiske repræsentanter, men sagsforløbet har hindret dem i at tage stilling på et ordentligt grundlag. Vi repræsenterer tre lokale foreninger, og kender borgernes holdning.

Uanset hvilken løsning man måtte vælge i den sidste ende vil det tjene alle parter at få en ordentlig undersøgelse af de relevante muligheder. Vi skal derfor i anledning af den planlagte betænkingsafgivelse opretholde vores tidligere anmodning:

At beslutningen om gangbro/tunnel ved Skørping Station udskydes eller allerbedst tages ud af lovforslaget og erstattes af iværksættelse af en VVM-redegørelse med henblik på mulighederne for en senere opgradering til 200 km/t ved stationen.

Ændringen kunne give tid til en ordentlig dialog imellem myndigheder og borgere, hvilket ikke er sket endnu.

Venlig hilsen
Ove Nielsen
Formand for Arbejdsgruppen

Bilagsoversigt:

Side 3 Den tegning over vort forslag der blev præsenteret på vort møde med Banedanmark den 19. marts. Vi har tilføjet vores bemærkninger.

Side 4-6 Referatet fra mødet imellem Banedanmark, Rebild kommune og Arbejdsgruppen.

Side 7 Vores opfølgende spørgsmål efter mødet og Banedanmarks svar herpå.

Side 8 Banedanmark's manglende eller vildledende behandling af vores forslag.

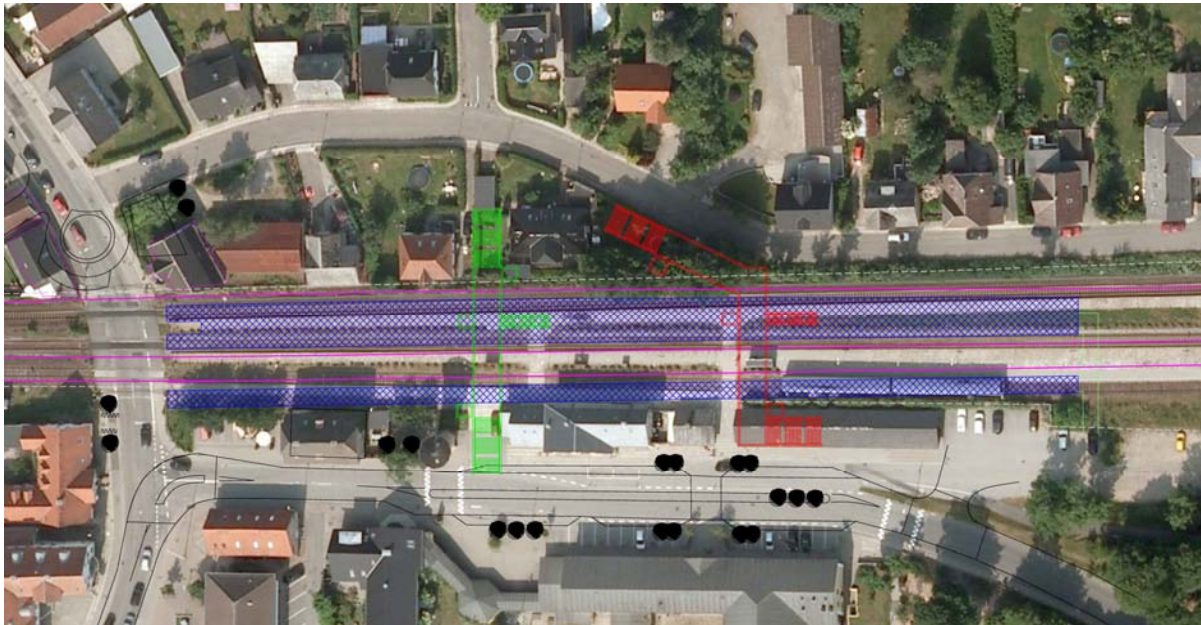
Side 9-10 Ajourførte fordele og ulemper ved vores forslag.

Arbejdsgruppen Skørping Station

nedsat af Skørping Borgerforening, Skørping Erhvervsforening og Danmarks Naturfredningsforening i Rebild kommune

Banedanmark har lavet denne tegning med udgangspunkt i vores forslag:

vest



øst

Den **røde tunnel** er en tillempling af vores forslag.

Hvis vores forslag kræver den viste anlæggelse af en ny bred perron kan **den grønne tunnel** muligvis være et bedre alternativ.

Den viste vendeplads til biler ved nuværende overkørsel og nedrivning af to ejendomme, som er vigtige elementer i kulturmiljøet undgås efter såvel den røde som den grønne løsning.

Ændringer i forhold til Banedanmark's forslag i L123:

- Gangtunnellen ved Himmerlandsvej "flyttes" til rød eller grøn placering og forsynes med en ekstra opgang og elevator til den nye perron.
- Den projekterede gangbro bortfalder og dermed tre elevatorårne og gangbro.
- Nettoresultatet bliver to færre elevatorer. Det giver en årlig driftsbesparelse på 170.000 kr.
- Man undgår nedrivning af to ejendommen mod ekspropriation af en mindre del af en enkelt ejendom.
- Anlægsudgifterne skønnes at være neutrale i.f.t. lovforslaget.
- Hvis man påbegynder en ny VVM-proces nu med henblik på senere opgradering af hastigheden til 200 km/t, kan man undgå at forandre stationen to gange, men i stedet opnå en blivende løsning.

MØDEREFERAT

TITEL

Møde med arbejdsgruppe Skørping Station

DATO

14. marts 2013

STED

Kulturstationen, Skørping

DELTAGERE

Dorte Munk Nielsen, Rebild Kommune, administration
 Anny Winther, Rebild Kommunes Byråd, borgmester
 Leon Sebbelin, Rebild Kommunes Byråd
 Mogens Schou Andersen, Rebild Kommunes Byråd
 Mikkel Hoffmann Andersen, Rebild Kommunes Byråd
 Karl Bech, Arbejdsgruppe Skørping Station
 Gunner Juhl Nielsen, Arbejdsgruppe
 Hanne Mortensen, Arbejdsgruppe
 Ove Nielsen, Arbejdsgruppe, formand
 Erling Junker Holst, Arbejdsgruppe, formand Skørping
 borgerforening
 Annette Bruun Hansen, Arbejdsgruppe, formand for
 Danmarks Naturfredningsforening i Rebild kommune
 Betina Søreide, Banedanmark
 Jens Ole Rommedal, COWI
 Martin Lundgaard Schou, COWI

REFERENT Martin Lundgaard Schou, COWI, 17. marts 2013,
 godkendt referat den 11. april 2013

FORDELING Deltagere

PROJEKTNR A009873

ADRESSE COWI A/S

Visionsvej 53
 9000 Aalborg

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

SIDE 1/3

1 Indledning

Betina Søreide, Banedanmark (BDK) indledte mødet med en velkomst og præsenterede forslag til mødets dagsorden. Mødedeltagerne anså forslaget til dagsordenen for at være dækkende for mødet.

Mødet forløb efter BDKs præsentation, som er bilagt nærværende referat. Der gives i det følgende et kortfattet beslutningsreferat af mødet.

2 Kortfattet beslutningsreferat

2.1 Status for projektet

Arbejdsgruppen spurgte til om der ikke alligevel skal ske en sporombygning på Skørping Station som følge af regeringens trafikudspil Togfonden.dk. BDK svarede, at udspilet endnu ikke er konkretiseret og der endnu ikke er truffet beslutning herom.

BDK oplyste, at projektets tidsplan er komprimeret, da overkørslen skal være nedlagt i 2015 for at kunne opnå en besparelse i forhold til udrulning af signalprogrammet på strækningen i 2015. Som følge heraf er tidsplanen for ekspropriationer

allerede planlagt. Banedanmark har derfor svært ved at håndtere ændringer af projektet på nuværende tidspunkt.

2.2 Løsning på Skørping station

Løsningen fremsat i forslag til anlægslov blev præsenteret.

Arbejdsgruppen spurgte til om gangtunnelen i Himmerlandsvej vil blive forberedt for en senere sporombygning. Dette bekræftede BDK.

2.3 Vurdering af forslag fra arbejdsgruppen Skørping Station

BDK fremviste bearbejdede forslag til vurdering af forslaget fra Arbejdsgruppen.

BDK

Da der ikke er tilstrækkeligt plads på perronerne forudsætter forslaget, at der sker en sporombygning, hvor der etableres en perronø for spor 2 og 3 frem for de sideliggende perroner. I forhold til det fremlagte forslag "Tilvalg 3" i miljøreddegørelsen skal der ske en yderligere sideflytning på ca. 1,8 m af spor 3 mod vest. Dette var ikke vist på tegning i præsentationen. Det aftales, at BDK indtegner linje herfor og fremsender tegning sammen med referatet.

BDK oplyste, at den yderligere sideflytning vil have betydning for sporet over en længere strækning og også vil influere på broen ved den nye erstatningsvej.

BDK forklarede, at man i forbindelse med en sporombygning vil omlægge den trafikale brug af sporene fra at lokaltoget stader i spor 1 og IC tog i spor 2 og 3 til at spor 1 og 3 er de "hurtige" spor til IC tog og spor 2 er til lokaltoget. Herved vil det langsomme lokaltog ikke skulle krydse det hurtige spor i forbindelse med at toget vender i Skørping. Et valg der er truffen aht. at optimere togdriften i forbindelse med timeplanen, og som samtidig tilgodeser muligheden for stop i Skørping, langs 180 m perroner.

BDK

Arbejdsgruppen anså ikke at der var behov for vendepladsen vest for banen, da afsætning vil ske til stationen via den nye erstatningsvej. Rebild Kommune svarede, at vendepladsens funktion var at sikre nem adgang til og fra stationen. Man enedes om at man genovervejer muligheden for at undvære vendepladsen. Herved vil man evt. kunne undgå ekspropriation af ledvogterhuset sydvest for overkørslen. Arbejdsgruppen spurgte om der var undersøgt noget om den forventede trafik på Himmerlandsvej, og hertil svarede kommunen benægtende.

Arbejdsgruppen spurgte til, hvorfor der i vurderingen af arbejdsgruppens høringsvar i august 2012 var angivet, at der ikke er behov for ekspropriation, og deltagerne så her under mødet fik oplyst, at løsningen krævede ekspropriation. Hertil svarede Banedanmark, at man først i forbindelse med forberedelsen af mødet havde foretaget en mere præcis vurdering af de arealmæssige konsekvenser.

Rebild Kommune anså det for givet at der vil komme biler ned ad Egholmsvej til afsætning og afhentning ved stationen.

Banedanmark oplyste, at der netop var fremsendt en underskriftsindsamling mod Arbejdsgruppens forslag fra beboere på Egholmsvej og Vinkelvej.

2.4 Det videre forløb - med forbehold

Arbejdsgruppen spurgte til om perronbroen vil kunne undværes, såfremt der senere træffes beslutning om sporombygningen på Skørping station ved en opgradering til 200 km/t. Banedanmark svarede, at det kan være perronbroen kan undværes, men at dette vil blive taget op til overvejelse, såfremt denne situation kommer til at foreligge.

Referatet fremsendes til kommentering blandt mødedeltagerne forud for fremsendelse til transportministeriet.

Efter modtagelse af udkast til referat af mødet den 14. marts 2013 skrev vi til Banedanmark:

Det væltede unægtelig hele dagsordenen, at Cowi stillede med en skitse, der ikke svarer til de krav vi mundtligt blev præsenteret for, og Cowi fremlagde ikke dokumentation for påstanden om, at vores forslag kræver en omfattende skinneomlægning.

Det er vores opfattelse, at hvis vores forslag efter nøjagtige mål skulle kræve en skinneomlægning, kunne den være meget mindre:

Man kunne flytte spor 2 lidt mod øst og derved lave en perronø for spor 2 og 3, og lade lokaltoget forblive på spor 1.

I har anvist en betydelig dyrere løsning, der giver mulighed for mere hastighedsforøgelse end i L123, men så sker der ikke jo en ligeværdig sammenligning af de foreliggende muligheder. Ved at flytte lokaltoget ind på spor 2 ødelægges man stationsbygningens funktionalitet og skaber utålelige adgangsforhold, også for rejsende med lokaltoget. Det er vi selvfølgelig ikke interesserede i.

Vi har set de tegninger, du henviser til, men de giver ikke svar på vores spørgsmål.

Vi forstår godt, at I ikke udarbejder et egentligt anlægsforslag, men vi synes Cowi skylder os:

- En skitse der viser vores forslag med minimum sporomlægning som anført, og gerne med trappenedgang fra vest, der viser den bekvemme halve trappe grundet niveauforskellen.
- Præcis begrundelse for perronkravene og de nøjagtige mål jeres og vores forslag i forhold til hinanden.
- Et overslag over udgifterne ved vores forslag uden yderligere hastighedsforøgelse som anført ovenfor.

Den 13. april 2013 svarede Banedanmark:

Jeres forslag til perrontunnel vil kræve en spor- og perronombygning af Skørping station, som vil være forbundet med relativt store omkostninger fordi der er tale om omfattende anlægsarbejder. Det vil ikke være hensigtsmæssigt at vælge en dyr løsning, som senere vil kræve ombygning for at kunne befare stationen med en højere hastighed.

I Banedanmarks projekt er der mulighed for en trinvis ombygning af stationen. I første omgang anlægges gangtunnellen ved den nuværende overkørsel. Dernæst kan perronerne og sporene ud for perronerne ombygges så de er forberedt for 200 km/t (svarende til tilvalg 3). Endelig kan hele sporanlægget tilpasses så stationen kan gennemkøres med 200 km/t. I det projekt der er afsat midler til i trafikaftalen af 21. marts indgår som bekendt kun anlæg af gangtunnellen. Ombygning af perronerne og medfølgende flytning af spor vil derfor kræve yderligere finansiering.

I forhold til den fremtidige trafikering vil en ændret trafikal anvendelse af sporene fra at lokaltoget standser i spor 1 til det mellemliggende spor 2 først ske ved en opgradering af hastigheden til 200 km/t, idet det kræver en opbygning af spor og sporskifter nord og syd for stationen, som man først vil realisere ved en opgradering til 200 km/t.

Mht. normgrundlag der beskriver kravene til udformning af perroner mv. skal det bemærkes, at strækningen Hobro-Aalborg er beliggende på det Trans-europæiske jernbanenet (TEN-nettet). Projektet er dermed omfattet af interoperabilitetskravene og de relevante EU-TSI. Da strækningen opgraderes, skal den mindst opgraderes til de specifikationer, der fremgår af TSI'erne for opgraderede strækninger, kategori VII-M. Kravene er i vid udstrækning indarbejdet i gældende banenormer, og projektet har indarbejdet disse krav. (de efterfølgende tekniske henvisninger er ikke medtaget).

Banedanmark's manglende eller vildledende behandling af vores forslag:

Efter vores opfattelse har Banedanmark givet Transportministerium, Transportudvalg, Rebild kommune, Skørpings borgere og Arbejdsgruppen vildledende oplysninger under hele sagsforløbet, ligesom man har undladt at realitetsbehandle vores forslag til sammenligning med lovforslagets.

Vi ved, at der lægges vægt på kommunens indstilling, og havde derfor håbet på at mødet i sidste måned kunne danne grundlag for en dialog med både kommune og etat. Den mulighed er forpurret efter de helt nye og fejlagtige oplysninger man lagde frem.

- Ved fremlæggelsen på Borgermødet i februar 2012 undlod man at fortælle, at man allerede havde "fundet en løsning" sammen med kommunen.
- Mens vi ventede på sammenlignende bedømmelser af de indkomne forslag ved miljøredegørelsens offentlige fremlæggelse, forhandlede man videre med Rebild kommune om deres oprindelige fællesløsning.
- Under forhandlingerne benyttede Rebild kommune samme ingeniørfirma som Banedanmark, hvilket unægtelig gør processen ensidig.
- Rebild kommune gav tilsagn om at betale ekstra 3 mill. for at få ændret den ene projekterede gangbro til en gangtunnel. Kommunen fik samtidig tilføjet en vendeplads for biler på vestsiden. Med henvisning til tidspres for projektet blev afgørelsen truffet allerede på sidste byrådsmøde inden sommerferien, hvor kommunen havde andre og langt alvorligere sager at tage stilling til.
- Da byrådet den 28. juni 2012 vedtog at betale 3. mill. havde de ikke kendskab til de muligheder vi (og eventuelle andre) havde foreslået.
- Der blev ikke foretaget trafikundersøgelser, der kunne belyse behovet for den aftalte tunnel samt behovet for at etablere en vendeplads for biler.
- Man har ikke taget stilling til skolebørnenes mulige trækken cykler under tunnelen, en ikke mindst for de mindre skolebørn, meget uheldig løsning. Man undlod at tage særlige skridt til at sikre de cyklende, navnlig børn, trygge forhold hvor den nye vejunderføring udmunder i den vestlige rundkørsel.
- Først i oktober 2012 fremlagde Banedanmark resultatet af høringen, og man udelod en teknisk vurdering af vores forslag med henvisning til Rebild Kommunens holdning.
- Det eneste man fremlagde om vores forslag var, at det ikke krævede ekspropriationer.
- Da kommunens økonomiudvalg den 23. januar 2013 anmodede Banedanmark om et møde sammen med os, afviste Banedanmark at deltage.
- Indirekte fik vi en bedømmelse af vores forslag da der blev svaret på spørgsmål 2, og der mente man, at det var udgiftsneutralt.
- Kort tid efter fremlagde man på mødet med os helt nye beregninger, der gik langt udover de krav der stilles i lovforslaget.
- Trods løfte om at besvare vores opfølgende spørgsmål svarer man uklart, så man kun indirekte kan aflæse, at man kunne nøjes med en langt mindre sporomlægning end oplyst på mødet.
- Man har også undladt at oplyse, at eventuel senere opgradering til 200 km/t kan medføre, at den gangbro man nu planlægger at opføre, så skal nedrives og ombygges.
- Det må formodes, at man står bag det helt fejlagtige svar på spørgsmål 20, på mødet den 19. marts oplyse man, at man i en periode kunne afvente fodgængerpassager uden at forsinke signal. Og opgraderingsprocessen.

Fordele ved én gangtunnel på Skørping Station

1. Mest **skånsom for det gamle, fredede stationsmiljø** da man derved undgår en høj gangbro og elevatorårne på 7-8 m, set fra Egholmsvej 10-11 meter oppe over det nærliggende parcelhuskvarter. En tunnel lever op til tankerne i den nye Midtbyplan.
2. Tunnelen kan bruges **både til perronadgang og passage øst/vest**. Togrejsende fra vest undgår først at skulle gå under ved den nuværende overskæring og derefter spadsere 200 m for at gå over en gangbro med perronadgang.
3. Da Egholmsvej ligger et par meter i niveau under banen bliver **adgangen fra Egholmsvej mere bekvem**, og det medfører at tunnelen bliver mere åben og venlig i nattetimerne.
4. Der spares 2 elevatorer i alt, og det giver årlige driftsbesparelser **på omkring 200.000 årligt**, incl. drift af en gangbro, et forhold Banedanmarks projekt ikke omtaler.
5. Med den nye vej syd for stationen og en gangtunnel nord for, bliver **adgangsforholdene for såvel gående som cyklister godt fordelt**, i forhold til byens øvrige trafik, såvel nord som syd for stationen, se nærmere næste punkt.
6. Man kan helt **undvære den påtænkte vendeplads** til biler ved Himmerlandsvej. Biler fra Rebild m.v. vil have 75 meter længere ned til hjørnet af Møldrupvej/Jyllandsgade ad den kommende vejforbindelse end ved at køre til vendepladsen, og sætte passagerer af, der derefter ad to trapper skal gå resten af vejen. Med andre ord, en bil vil bruge 8 sek. mere på at kunne sætte passagererne af direkte ved hjørnet, på de 8 sek. kan passagerne ikke gå afstanden fra en vendeplads på Himmerlandsvej og to trapper til samme hjørne. Gående fra Rebild vil bruge 1 minut, minus to trapper, cyklister tilsvarende 18 sek. minus trækken cyklen ned og op ad to trapper.
7. Placeringen **åbner sig direkte i byens hjerte ved Station, busholdeplads, Kulturstation og center**. Dette er helt i overensstemmelse med tankerne i den nye Midtbyplan
8. Ved at lægge gangtunnellen umiddelbart op ad stationen holder man **også liv i den, og ventesalen** vil blive naturligt benyttet. En bro længere mod nord vil overflødiggøre stationen for de rejsende.
9. Ved at undgå placeringen vendepladsen, kan man **bevare det gamle ledvogterhus**. Det hører jo med til stationens historie. Denne mulighed er i øvrigt vist på Banedanmarks tegning af 7/9 2012.
10. Løsningen vil være langt mere **skånsom overfor beboerne på Himmerlandsvej**, der slipper for en unødvendig vendeplads, og beboerne på **Egholmsvej**, der får direkte stiforbindelse til såvel station, som byens hjerte og samtidig slipper for en skæmmende bro i 10 meters højde over deres vej.
11. Eventuelle meromkostninger vil blive opvejet af **besparelserne** på én bro og to elevatorer og større ekspropriationer.
12. Sidst, men ikke mindst er vores forslag et stort **ønske for mange i Skørping**.

Og det vi risikerer at få

En skæmmende nordlig gangbro:



En meget uheldig trafiksammenblanding af gående, busser og andre kørende:



Nedgangen til gangtunnelen ved Jyllandsgade begynder ude i det kryds, hvor busser og biler vil få svært ved at dreje fra stationen ud på Jyllandsgade, og hvor hvordan skal de gående færdes trygt ude i krydset imellem de kørende ?

Th. ses at de gående, der skal benytte trappeopgangen til gangbroen skal gå ude på adgangsvejen til lægehuset på Herman Bangs vej.



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 16. april 2013
J. nr. 2013-511

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 15. april 2013 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L123 - Om nedlæggelse af overkørsler m.v. på jernbanestrækningen mellem Hobro og Aalborg., som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 21:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 15. april 2013 fra Arbejdsgruppen Skørping Station, jf. L 123 - bilag 11

Svar:

Jeg skal beklage, at Arbejdsgruppen Skørping Station ikke har følt at deres argumenter er blevet hørt i forbindelse med dialogmødet den 14. marts, som blev afholdt ekstraordinært på deres foranledning.

Jeg har forelagt Banedanmark sagen og de oplyser:

”På mødet, hvor både Arbejdsgruppen Skørping Station og Rebild kommune var repræsenteret, var der åbnet op for en dialog. Banedanmark havde inviteret COWI med til mødet som teknisk rådgiver, så der var mulighed for at stille spørgsmål til de tekniske detaljer i projektet. Desuden var der til mødet gennemført vurderinger af en tillempet udgave af arbejdsgruppens oplæg til løsning. Denne tillempning blev drøftet på mødet og var et forsøg på at tilpasse anlægget til de fysiske begrænsninger, der er på stedet under hensyntagen til de krav, der er til bredde af trapper samt sikkerheds- og opholdszoner på perroner.

I forhold til anlægsomkostninger er der ikke foretaget en samlet prissætning af borgergruppens forslag til løsning, idet projektet er komplekst med de ret omfattende sporomlægninger og perronombygninger. Der er tale om 2 væsentlige elementer, hhv. perronomlægninger/sporflytninger, som vil give en markant fordyrelse og en sparet gangbro, som vil være en besparelse. Da førstnævnte er særdeles omkostningstunge anlægsarbejder er det fortsat vurderingen at de samlede projekt vil være væsentligt dyrere end den beskrevne løsning i lovforlaget. Det er korrekt at omfanget af sporflytninger først er blevet konkretiseret forud for dialogmødet, og der derfor ved besvarelsen af L 123 spørgsmål 2 var tale om et foreløbigt skøn.



Arbejdsgruppen har endvidere fremsat forslag om en alternativ løsning, der kræver mindre sporflytninger. Denne løsning er ikke fremtidssikret til en hastighed på 200 km/t, og vurderes derfor ikke hensigtsmæssig.

Arbejdsgruppens oplysning om, at det alene giver en omvejskørsel på 200 meter, hvis vejforbindelsen under banen skal benyttes er efter Banedanmarks opfattelse ikke korrekt. Vej-erstatningsanlægget ligger ganske rigtig ca. 200 meter fra den nuværende overkørsel målt i luftlinje. Omvejen for de trafikanter, der skal krydse vil imidlertid være større, idet de skal køre ad Møldrupvej og den nye erstatningsvej og tilbage ad Himmerlandsvej, hvis de blot ønsker at krydse banen. For en fodgænger, der står i overkørslen, giver arbejdsgruppens forslag en omvej på ca. 1 km.

Det er vurderingen, at det ikke er en acceptabel løsning blot at nedlægge overkørslen og etablere en erstatningsvej. Passagerens adgangsforhold til stationen vil blive besværliggjort, og gangtunnellens funktion som bydelsforbindelse vil ligeledes udeblive i en flerårig periode, mens signalprogrammet udrulles. Når der samtidig er opnået tilsagn fra Rebild Kommune om opbakning og medfinansiering til den gangtunnel, der indgår i projektet, vurderes dette at være den bedste løsning.”

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen



Til lovforslag nr. L 123

Folketinget 2012-13

Betænkning afgivet af Transportudvalget den 18. april 2013

Betænkning

over

Forslag til lov om nedlæggelse af overkørsler m.v. på jernbanestrækningen mellem Hobro og Aalborg

[af transportministeren (Henrik Dam Kristensen)]

1. Ændringsforslag

Dansk Folkeparti og Enhedslistens medlemmer af udvalget har stillet 2 ændringsforslag til lovforslaget.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 30. januar 2013 og var til 1. behandling den 7. februar 2013. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Transportudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 4 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og transportministeren sendte den 2. november 2012 dette udkast til udvalget, jf. TRU alm. del – bilag 38. Den 31. januar 2013 sendte transportministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget 6 skriftlige henvendelser fra:

- Arbejdsgruppen Skørping Station,
- Svenstrup Samråd, Aalborg Kommune, og
- Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur i Aalborg.

Transportministeren har over for udvalget kommenteret de skriftlige henvendelser til udvalget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 22 spørgsmål til transportministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

3. Indstillinger

Et *flertal* i udvalget (V, S, RV, SF, LA og KF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *mindretal* i udvalget (DF og EL) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Ændringsforslag

Af et *mindretal* (DF og EL):

Til § 1

1) I § 1 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 01. Igangsættelsen af ombygningen af Skørping Station iværksættes på baggrund af en VVM-redegørelse med henblik på at undersøge mulighederne for en senere opgradering til 200 km/t. ved stationen.«

[Ønske om VVM-undersøgelse vedrørende hastighedsopgradering inden ombygning af Skørping Station]

2) I § 1 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 02. Erstatningsvejen som følge af nedlæggelsen af overkørslen ved Svenstrup etableres som en tunnelloøsning.«
[Erstatningsvej som tunnelloøsning ved Svenstrup]

Bemærkninger

Til nr. 1

Med ændringsforslaget om at gennemføre en VVM-undersøgelse af mulighederne for en senere opgradering til 200

km/t. ved stationen sikres det, at det ikke vil være nødvendigt at skulle ombygge stationen ad flere omgange. Dermed kan der opnås en blivende løsning for stationen i Skørping.

den i lovforslaget fremsatte løsning om etablering af erstatningsvejen som en bro 8,5 m over terræn vil medføre en stor negativ visuel påvirkning af byrummet i Svenstrup.

Til nr. 2

Erstatningsvejen som følge af nedlæggelsen af overkørslen ved Svenstrup skal etableres som en tunnellsøsnings, da

Benny Engelbrecht (S) fmd. Karin Gaardsted (S) Magnus Heunicke (S) Mette Reissmann (S) Orla Hav (S)

Rasmus Prehn (S) Jesper Petersen (S) Andreas Steenberg (RV) Rasmus Helveg Petersen (RV) Lone Loklindt (RV)

Anne Baastrup (SF) Jonas Dahl (SF) Henning Hyllested (EL) Per Clausen (EL) Lars Dohn (EL) Thomas Danielsen (V)

Martin Geertsen (V) Flemming Damgaard Larsen (V) nfm. Lars Christian Lilleholt (V) Kristian Pihl Lorentzen (V)

Karsten Nonbo (V) Hans Christian Schmidt (V) Kim Christiansen (DF) Morten Marinus (DF) Jørn Dohrmann (DF)

Leif Mikkelsen (LA) Villum Christensen (LA) Mike Legarth (KF) Tom Behnke (KF)

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Liberal Alliance (LA)	9
Socialdemokratiet (S)	45	Det Konservative Folkeparti (KF)	8
Dansk Folkeparti (DF)	22	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Radikale Venstre (RV)	17	Siumut (SIU)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	15	Sambandsflokkurin (SP)	1
Enhedslisten (EL)	12	Javnaðarflokkurin (JF)	1

Oversigt over bilag vedrørende L 123

Bilagsnr.	Titel
1	Høringsnotat og høringssvar, fra transportministeren
2	Udkast til behandling af tidsplan for udvalgets behandling af L 123
3	Henvendelse af 5/2-13 fra Arbejdsgruppen Skørping Station
4	Fastsat tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
5	Henvendelse af 21/2-13 fra Ove Nielsen, formand for Arbejdsgruppen Skørping Station
6	1. udkast til betænkning
7	2. udkast til betænkning
8	Henvendelse af 2/4-13 fra Svenstrup Samråd, Aalborg Kommune
9	Henvendelse af 7/4-2013 fra Arbejdsgruppen Skørping Station vedr. beslutningen om gangbro/tunnel ved Skørping Station
10	3. udkast til betænkning
11	Henvendelse af 15/4-13 fra Arbejdsgruppen Skørping Station vedr. fodgængerpassage ved Skørping Station
12	Henvendelse af 15/4-13 fra Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur i Aalborg vedr. højhastighedstog mellem Hobro og Aalborg
13	4. udkast til betænkning
14	5. udkast til betænkning

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 123

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om ministerens kommentar til henvendelsen af 5/2-13 fra Arbejdsgruppen Skørping Station, til transportministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om priser på gangbroer og prisen på en underføring (tunnel) de steder, hvor der er forudsat etablering af gangbro, til transportministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om kommentar til henvendelse af 21/2-13 fra Ove Nielsen, formand for Arbejdsgruppen Skørping Station, til transportministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm., om ministeren vil pålægge Banedanmark at deltage i eventuelt nyt borgermøde i Skørping, til transportministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om, hvor meget det vil koste at lade de planlagte elevatorer og den planlagte gangbro på Skørping station erstatte med en trinfri perontunnel under Skørping Station med stigningsgradienter, til transportministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om, hvor meget det vil koste at etablere de planlagte elevatorer på henholdsvis Skørping og Svenstrup Station, til transportministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm. om, hvor meget det vil koste at lade overkørslerne i Svenstrup og Ellidshøj erstatte af vejunderføringer, til transportministeren, og ministerens svar herpå

- 8 Spm. om, hvor meget det vil koste at lade elevatorer og den eksisterende gangbro på Svenstrup Station erstatte af en perrontunnel uden trin og med stigningsgradienter, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 9 Spm. om kommentar til høringsvaret fra Aalborg Kommune (Teknik og Miljøudvalget), til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 10 Spm. om, hvorvidt der vil skulle nedrives ejendomme, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 11 Spm., om en vejunderføring i Ellidshøj vil medføre en krænkelse af naturområder, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 12 Spm. om, hvor stort det opdaterede passagerunderlag vil være ved en evt. etablering af et togstop i Ellidshøj, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 13 Spm. om, hvorvidt opgraderingen af jernbanen Hobro-Aalborg vil være fra de nuværende 120 km/t. til 160 km/t., således som det nævnes i trafikforlig af 21. marts 2013, eller til de 200 km/t., som det nævnes i lovforslaget, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 14 Spm. om ministerens kommentar til henvendelsen af 2/4-13 fra Svenstrup Samråd, Aalborg Kommune, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 15 Spm. om, hvor lang tid der vil gå med at foretage de fornødne undersøgelser af Arbejdsgruppen Skørping Stations forslag til perrontunnel under Skørping Station som alternativ til den allerede foreslåede løsning, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 16 Spm., om der er mulighed for på nuværende tidspunkt at flytte anvendelsen af Hobro-Aalborg som teststrækning til en anden strækning i landet, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 17 Spm., om den sporomlægning, som Banedanmark nu mener er nødvendig for at realisere Arbejdsgruppen Skørping Stations forslag til perrontunnel under Skørping Station, alligevel vil skulle foretages, hvis man efter 2015 opgraderer banen Hobro-Aalborg til 200 km/t, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 18 Spm. om, hvorfor en ændring af sporgeografien på Skørping Station nu pludselig er nødvendig i relation til forslaget fra Arbejdsgruppen Skørping Station, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 19 Spm. om, hvorfor en ændring af sporgeografien ikke er nødvendig i forhold til den af Banedanmark foreslåede gangtunnel ved den hidtidige overkørsel, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 20 Spm. om kommentar til henvendelse fra Arbejdsgruppen Skørping Station vedr. beslutningen om gangbro/tunnel ved Skørping Station, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 21 Spm. om kommentar til henvendelse af 15/4-13 fra Arbejdsgruppen Sørping Station, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 22 Spm. om ministerens kommentar til henvendelse af 15/4-13 fra Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur i Aalborg, til transportministeren, og ministerens svar herpå

Arbejdsgruppen Skørping Station

nedsat af Skørping Borgerforening, Skørping Erhvervsforening og Danmarks Naturfredningsforening i Rebild kommune

Til Transportministeren, ordførerne i Transportudvalget og alle andre folketingsmedlemmer

Vedr. L123 af 30/1 2013, ændringsforslag §1, stk. 2

Vi skal anmode jer om at **stemme for de foreslåede ændringer** ved 2. behandlingen.

For Skørping Station vil det udskyde anlæggelse fodgængerpassagerne til der er fundet en blivende løsning, der også tager hensyn til mulighederne for efterfølgende opgradering til højere hastighed.

Det vil **ikke forsinke det øvrige projekt eller iværksættelse af signalprogrammet**, da den projekterede vejunderføring i en periode kan tjene som eneste forbindelse.

Vi repræsenterer tre lokale foreninger og en god del af Skørpings indbyggere. Som lægfolk har vi i et år arbejdet for at få vores forslag realitetsbehandlet af Banedanmark. Trods Transportudvalget og Transportministerens mellemkomst er det ikke lykkedes endnu.

Alle de svar, der via Banedanmark, er givet på vores spørgsmål til Transportudvalget er forkerte, og lige nu afventer vi en beregning på grundlaget for perronomlægning.

Vi ønsker at beskytte vores enestående, snart 150 år fredede stationsmiljø, og samtidig give borgerne en velfungerende adgang til såvel station som midtby, og det kan endda gøres indenfor de givne anlægsrammer, og fremover give årlige driftsbesparelser på 200.000 grundet færre elevatorer.

Forståeligt nok, lægges der vægt på Rebild kommunes holdning, men kommunen blev presset til at beslutte sig midt i høringsprocessen, 28/6 2012, hvor man indvilligede i at betale 3 mill. til projektet. Tilsagnet har fået ros, men det giver jo ingen mening, hvis det går til et dyrere og uhensigtsmæssigt projekt.

Kommunen har ikke fået forelagt andre foreslåede muligheder, herunder vores, de blev først fremlagt ved høringsprocessens afslutning i oktober/november, hvor de i øvrigt ikke blev realitetsbehandlet.

Alle de svar på vores spørgsmål, der er afgivet til Transportudvalget, og som bygger på oplysninger fra Banedanmark, **har været forkerte og misvisende**. Det har været frustrerende, at Banedanmark uden at se på vores forslag søger at **presse en forhastet og dårlig løsning igennem**.

Hvis I stemmer for ændringsforslaget får vores forslag en chance uden at forsinke det samlede projekt.

Venlig hilsen

Ove Nielsen
Formand for Arbejdsgruppen



Folketinget, Christiansborg
1240 København K.
Tlf.: +45 3337 5500
Mail: folketinget@ft.dk

L 123 Forslag til lov om nedlæggelse af overkørsler m.v. på jernbanestrækningen mellem Hobro og Aalborg.

Af Transportminister
[Henrik Dam Kristensen \(S\)](#)

Samling: 2012-13

Status: 2. beh. afbrudt/henvist til udvalg

Forhandlinger

Møde nr. 84. tirsdag 23.04.2013

- [Vis alle indlæg](#)
- [Ordførertaler](#)
- [Gå til oversigt over alle talere](#)
- [Gå til oversigt over ordførergruppens indlæg](#)

[Vis forhandling med scroll bar](#)

- [Forrige indlæg](#)
- [Næste indlæg](#)

2
Henning Hyllested (EL)
Kl.13:16
Ordførertale

(Ordfører)

Henning Hyllested (EL) :

Enhedslisten har sammen med Dansk Folkeparti stillet ændringsforslag til det pågældende lovforslag, som angår banestrækningen fra Hobro til Aalborg. Det er meget sexet. Men for dem, som ikke ved det, kan jeg sige, at der i bund og grund er tale om, at man vil etablere det, vi vist roligt kan kalde en øjebæ i et – for Skørpings vedkommende – fredet stationsmiljø, som i virkeligheden skriver sig helt tilbage til dengang jernbanen holdt sit indtog i Nordjylland.

Ændringsforslagene her åbner mulighed for at lave en blivende og holdbar løsning på lidt længere sigt, fordi de tager højde for den hastighedsopgradering, der jo efterfølgende kommer på den her banestrækning ifølge de nye togplaner om timemodet. Det vil også sige, at man så kan udskyde anlæggelsen af de fodgængerpassager, som er blevet det store stridspunkt i Skørping og i Svenstrup.

Med forslaget her vil man ikke forsinke signalprogrammet, i og med at signalprogrammet sådan set er ligeglad med, om man etablerer den ene eller den anden løsning. Og det giver altså tid til at finde den rigtige løsning for fodgængerpassage ved Skørping Station og ved Svenstrup Station. For Skørping handler det om, at man bare kan bruge den vejunderføring, man under alle omstændigheder etablerer 200 m syd for stationen.

Vi vil gerne benytte lejligheden her til at sige, at vi også finder Banedanmarks rolle og optræden i den her sag meget kritisabel. Først af alt måtte vi via Transportudvalget og via ministeren – og det vil jeg gerne kvittere for – nærmest tvinge Banedanmark til at tage til Nordjylland og holde møde med den arbejdsgruppe i Skørping, som har arbejdet meget seriøst med det her. Når Banedanmark så endelig kommer derop, fremlægger man helt nye beregninger i forhold til det, som den arbejdsgruppe har siddet og arbejdet med, og dermed kuldkaster man noget af det, de har siddet og bøvlet med. Hvor det tidligere var udgiftsneutralt og billigere i vedligeholdelse, blev det efter Banedanmarks nye beregninger pludselig meget dyrere.

Sagen er, at Banedanmark aldrig har realitetsbehandlet forslaget fra Arbejdsgruppen Skørping Station, som den hedder. Selv om forslaget var fremlagt i høringsprocessen – ganske vist lidt sent, men det er lige meget – var der forinden truffet aftale med Rebild Kommune om tilkøb af den løsning, man så valgte, og som er ganske uhensigtsmæssig, fordi den er uegnet til cykler. Og så placerer

den altså en kæmpemæssig gangbro og nogle kæmpemæssige elevatorårne lige midt i det her fredede stationsmiljø. Det samme gælder for Svenstrup, hvor man etablerer en kæmpemæssig bro i det lille bysamfund.

Så fra Enhedslistens side vil vi sige: Lyt nu for en gangs skyld til borgerne. Der er faktisk her en gruppe, som har sat sig ned og forsøgt at arbejde med nogle løsninger, der måske er bedre end Banedanmarks. Hvorfor køre dem over i bogstaveligste forstand? Hvorfor ikke give deres forslag en seriøs behandling? Hvorfor denne vi ved bedst- og vi alene vide-holdning? Det er uforståeligt, for det er jo ikke bare hvem som helst. Det jo ikke bare en tilfældig arbejdsgruppe, som har sat sig ned og arbejdet med Skørping Station og for den sags skyld også stationen i Svenstrup. Det er Danmarks Naturfredningsforening i Rebild, det er Skørping Erhvervsforening, det er Skørping Borgerforening, som er med i den her arbejdsgruppe. Så det er en ganske bred repræsentation for ikke mindst Skørping.

Så jeg vil appellere til Tinget om at stemme for vores ændringsforslag. Specielt vil jeg måske appellere til de nordjyske folketingsmedlemmer, som har været sådan delvis på sidelinjen i det her, om at stemme for vores ændringsforslag, så der bliver mulighed for en seriøs behandling og en realitetsbehandling af de forslag, der ligger fra henholdsvis Skørping og Svenstrup. Og inden vi går til afstemning om vores ændringsforslag, vil jeg foreslå, at vi tager behandlingen af forslaget tilbage til udvalget, så vi ikke i første omgang stemmer om ændringsforslagene.

-
- [Forrige indlæg](#)
 - [Næste indlæg](#)
-

Arbejdsgruppen Skørping Station

nedsat af Skørping Borgerforening, Skørping Erhvervsforening og Danmarks Naturfredningsforening i Rebild kommune

Skørping den 29. april 2013

Til Folketingets transportudvalg
Transportministeriet
Folketinget

Vedr. L123 af 30/1 2013, fodgængerpassager ved Skørping Station

Vi ved, at både etat og departement presser hårdt på for at få gennemført det foreliggende projekt her og nu, men det bør foregå på en ordentlig måde, således at Folketingets beslutning sker på baggrund af korrekte faglige vurderinger og et redeligt sagsforløb.

Indtil nu har Banedanmark misinformeret og manipuleret med vores henvendelser, navnlig hvad angår de tekniske muligheder for, indenfor de givne rammer, såvel økonomisk som tidsmæssigt at gennemføre vores forslag. De har også oplyst, at det vil forsinke signalprogram og selve opgraderingen, hvis ombygningen af Skørping Station trækkes ud af planen.

Som det ses på side 3 har Banedanmark nu oplyst, at man **kan gennemføre vores forslag uden større ekspropriationer og at det vil være udgiftsneutralt, måske billigere**. Vi har vist besparelser m.v. på side 2.

Vi fik først svaret mens Transportudvalget genoptog behandlingen den 25. april. Som det fremgår af ingeniørfirmaets mail, se side 4, kunne Banedanmark have svaret dagen før, således at vi kunne have nået at forelægge svaret for Transportudvalget.

Svarene fra Banedanmark og ingeniørfirmaet viser også, blandt mange ord og omskrivninger, at man undervejs har kommenteret vores forslag på præmisser, der går ud over lovforslagets krav om opgradering til 160 km/t.

Havde Banedanmark fra begyndelsen taget vores forslag alvorligt, er vi overbeviste om, at det ville være blevet valgt efter en ordentlig dialog med Rebild Kommune og borgerne i Skørping. Det har der ikke været lejlighed til så længe vores forslag så ud til at kunne forsinke hele projektet og samtidig blev dyrere.

Vi skal derfor anmode om, at Skørping Station trækkes ud af lovforslaget, således som det fremgår af den allerede fremlagte betænkning.

Det vil give tid til at finde en ordentlig, blivende løsning, som er tilpasset den hastighed, togene fremover skal køre med gennem Skørping - en løsning som tilfredsstillende både Banedanmark, Rebild Kommune og indbyggerne i Skørping. I perioden frem til den blivende findes er der adgang til stationen som nu. Fra vest kan den nye vejforbindelse benyttes, når den nuværende overkørsel er nedlagt.

Det vil derfor ikke forsinke signalprogrammet og hele projektet i øvrigt, og samtidig har udsættelsen den fordel, at der kan tages hensyn til resultatet af den VVM-undersøgelse vedr. 200 km/t, der ifølge svar på spørgsmål 13 alligevel vil blive påbegyndt i 2015. Vælger Folketinget af følge denne procedure, undgår man at skulle nedrive/ændre den i lovforslaget planlagte gangbro kort tid efter, at den er opført.

Det vi frem for alt **ønsker, er en løsning, der er skånsom over for vort 150årige fredede stationsmiljø, og som samtidig giver en tilfredsstillende adgang til perronerne og på tværs af byen**.

Anette Bruun Hansen
Formand for Danmarks Naturfredningsforening/Rebild

Gunner Juel Nielsen
Skørping Erhvervsforening

Hanne Mortensen
Skørping Borgerforening

Erling Junker Holst
Formand for Skørping Borgerforening

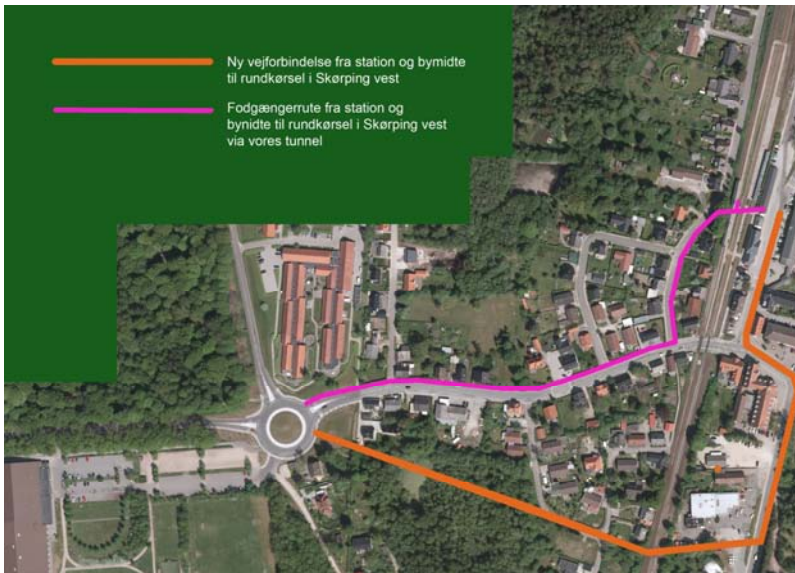
Karl Bech
Skørping Borgerforening

Ove Nielsen
Formand for Arbejdsgruppen

Arbejdsgruppen Skørping Station

nedsat af Skørping Borgerforening, Skørping Erhvervsforening og Danmarks Naturfredningsforening i Rebild kommune

Tager man fodgængerpassagerne ved Skørping Station ud af lovforslag L123 og efter en undersøgelse gennemfører **vores forslag af 5. marts 2012** er det så enkelt:



Det vil ikke forsinke det øvrige anlægsprogram, idet den nuværende overkørsel nedlægges så snart den nye vejunderføring er færdig. I en overgangsperiode vil de få fodgængere umiddelbart vest for stationen og nord for den nye vejforbindelse bruge den nye vejforbindelse ligesom alle andre.

Det vil heller ikke forsinke signalprogrammet, og samtidig har udsættelsen den fordel, at der kan tages hensyn til resultatet af den forventede VVM-redegørelse vedr. opgradering til 200 km/t.

For at gennemføre forslaget skal stationen ombygges med en perronø og skinneomlægning,

Banedanmark skønner det vil koste 10-20 mill.

Til gengæld **sparer en gangbro, to elevatorer, en bilvendeplads samt nedrivning af to ejendomme.**

Forslaget vil således være udgiftsneutralt, måske billigere.

Der opnås en **årlig driftsbesparelse** ved de sparede elevatorer og broen, i alt ifølge Banedanmark **180.000.**

Arbejdsgruppen Skørping Station

nedsat af Skørping Borgerforening, Skørping Erhvervsforening og Danmarks Naturfredningsforening i Rebild kommune

Fra: Betina Søreide (BSRI) [mailto:bsri@bane.dk]

Sendt: 25. april 2013 10:53

Til: Ove Nielsen

Cc: hobro-aalborg; Martin Lundgaard Schou; Søren Husted

Emne: VS: Opfølgning på telefonsamtale vedr. perronø og flytning af spor 2

Hej Ove

Tak for din henvendelse vedrørende Skørping station.

Som overordnet kommentar til det fremsendte skal bemærkes, at det er for simpelt blot at vurdere en sporgeometri ud fra et enkelt tværsnit på stationen. Det skal være på baggrund af den samlede geometri for spor og perroner.

Såfremt der skal foretages omfattende spor- og perronarbejder, nødvendiggjort af en opgradering til 160 km/t, skal spor og perroner forberedes for en senere opgradering til 200 km/t. Det er væsentligt i forhold til timemodellen, at hastigheden kan øges til 200 km/t på strækningen gennem Skørping station. Fordele og ulemper herved vil blive nærmere belyst ifm. den supplerende VVM, der skal udarbejdes for strækningen.

Ved en umiddelbar gennemgang, ser det ud til at jeres forslag lader sig gøre ved en større sideflytning af spor 2 over ca. 550 - 700 m samt ved at erstatte de eksisterende sideliggende perroner for spor 2 og 3 med en ny ø-perron for begge spor. Denne ø-perron skal efterleve samtlige krav til perroner på hovedstrækninger (TEN strækninger). Eksempelvis skal den forhøjes svarende til nugældende krav. Ø-perronen vil ikke kunne forberedes til en senere opgradering til 200 km/t uden samtidigt at sideflytte spor 3 mod vest. Det skyldes, at perronen for spor 1 er for smal til 200 km/t samt at spor 2 ikke vil kunne projekteres til 200 km/t med den foreslåede perronplacering. Da den fredede stationsbygningen begrænser mod øst, er man nødt til at skubbe spor og perroner mod vest.

I Banedanmarks tilvalg 3 i miljøredegørelsen, hvor ø-perronen for spor 2 og 3 forberedes for en opgradering af hastigheden til 200 km/t er der anvendt en sporafstand på 4,75 m, da man herved kan anbringe kørestrømsmaster mellem sporene frem for at være nødsaget til at anbringe dem på perronen ved en mindre afstand. Ved større ombygninger som der er tale om her er afstandskravet 4,75 m. Dette kan betyde, at det bliver nødvendigt med en sideflytning af spor 3 i jeres forslag uden forberedelse for 200 km/t. Det vil kræve en mere detaljeret analyse at afgøre dette.

En løsning med en gangtunnel placeret som i jeres forslag med sideflytning af spor 2 og ny ø-perron for spor 2 og 3 vil være en dyrere løsning end løsningen fremsat i forslag til anlægslov. Som ovenfor nævnt har COWI ikke set på løsningen i detalje, men den samlede meromkostning i forhold til løsningen fremsat i forslag til anlægslov, vurderes at være i størrelsesordenen 10-20 mio. kr.

Omkostningerne for jeres forslag vil således i væsentlig grad overstige besparelserne ved at der ikke udføres en perronbro, hvorfor det vil have den konsekvens, at der skal findes yderligere midler til at realisere dette forslag, særligt begrundet i en større stationsombygning, som der bevillingsmæssigt ikke har kunnet findes plads til.

Den nødvendige perronombygning og sideflytning af spor 2 vil ikke rigtig give noget i forhold til en senere opgradering af hastigheden til 200 km/t i forhold til løsningen, hvor de tre eksisterende perroner bevares. Dette vil være en væsentlig ulempe.

Af andre ulemper ved jeres løsning kan nævnes at Rebild Kommune som bekendt bakker op omkring den løsning, der er beskrevet i anlægsloven.

Derudover vil jeres løsning ikke udgøre en bydelspassage på samme måde som tunnelen ved Himmerlandsvej. Desuden vil beboere på Egholmsvej blive generet af løsningen.

Jeg håber at ovennævnte besvarer nogle af jeres spørgsmål.

Jeg skal bede om at evt. yderligere spørgsmål rettes til undertegnede.

Med venlig hilsen

Betina Søreide

Stabschef

Banedanmark

Anlægsudvikling

Amerika Plads 15

2100 København Ø

Tel: +45 4187 9928

Arbejdsgruppen Skørping Station

nedsat af Skørping Borgerforening, Skørping Erhvervsforening og Danmarks Naturfredningsforening i Rebild kommune

Fra: Martin Lundgaard Schou [mailto:MLS@cowi.dk]

Sendt: 24. april 2013 10:48

Til: Betina Søreide (BSRI)

Cc: Søren Husted; Jens Ole Rommedal; Janni Egestad Kristiansen

Emne: FW: Opfølgning på telefonsamtale vedr. perronø og flytning af spor 2

Hej Betina,

Vi har gennemgået det fremsendte fra Ove Nielsen og fremsender hermed vores input til besvarelse af hans mail.

Som overordnet kommentar skal det med, at det er for simpelt blot at vurdere en sporgeometri ud fra et enkelt tværsnit på stationen. Det skal være på baggrund af den samlede geometri for spor og perroner.

Det har igennem projektet været en præmis, at såfremt der skal foretages omfattende spor- og perronarbejder, nødvendiggjort af en opgradering til 160 km/t, skal spor og perroner forberedes for en senere opgradering til 200 km/t. Der forudsættes derfor fortsat opbakning til timemodellen. Det er væsentligt i forhold til timemodellen, at hastigheden kan øges til 200 km/t på strækningen gennem Skørping station.

COWI har således ikke set på løsninger med stationsombygning, hvor perroner kun er optimeret til 160 km/t. COWI har derfor ej heller set detaljeret på en stationsudformning optimeret til 160 km/t for en gangtunnel placeret som foreslået af arbejdsgruppen. Såfremt der er behov herfor gør vi det selvfølgelig gerne.

Ved en umiddelbar gennemgang, ser det ud til at Arbejdsgruppens forslag lader sig gøre ved en større sideflytning af spor 2 over ca. 550 - 700 m samt ved at erstatte de eksisterende sideliggende perroner for spor 2 og 3 med en ny ø-perron for begge spor. Denne ø-perron skal efterleve samtlige krav til perroner på hovedstrækninger (TEN strækninger). Eksempelvis skal den forhøjes svarende til nugældende krav. Ø-perronen vil ikke kunne forberedes til en senere opgradering til 200 km/t uden samtidigt at sideflytte spor 3 mod vest. Det skyldes, at perronen for spor 1 er for smal til 200 km/t samt at spor 2 ikke vil kunne projekteres til 200 km/t med den foreslåede perronplacering og da den fredede stationsbygningen begrænser mod øst, er man nødt til at skubbe spor og perroner mod vest.

I Banedanmarks tilvalg 3 i miljøredegørelsen, hvor ø-perronen for spor 2 og 3 forberedes for en opgradering af hastigheden til 200 km/t er der anvendt en sporafstand på 4,75 m, da man herved kan anbringe kørestrømsmaster mellem sporene frem for at være nødsaget til at anbringe dem på perronen ved en mindre afstand. Ved større ombygninger som der er tale om her er afstandskravet 4,75 m frem for de 4,00 m angivet i nedenstående svar. Dette kan betyde, at det bliver nødvendigt med en mindre sideflytning af spor 3 i arbejdsgruppens forslag uden forberedelse for 200 km/t. Det vil kræve en mere detaljeret analyse at afgøre dette.

En løsning med en gangtunnel placeret som foreslået af arbejdsgruppen med sideflytning af spor 2 og ny ø-perron for spor 2 og 3 vil være en dyrere løsning end løsningen fremsat i forslag til anlægslov. Som ovenfor nævnt har COWI ikke set på løsningen i detalje, men meromkostningen i forhold til løsningen fremsat i forslag til anlægslov, vurderes at være i størrelsesordenen 10-20 mio. kr.

Som ovenfor anført vil omkostningerne for arbejdsgruppens forslag i væsentlig grad overstige besparelserne ved at der ikke udføres en perronbro, hvorfor det vil have den konsekvens, at der skal findes yderligere midler til at realisere dette forslag, særligt begrundet i en større stationsombygning, som der bevillingsmæssigt ikke har kunnet findes plads til.

Udover ulempen ved at løsningen ikke forberedes til 200 km/t er der de ulemper og fordele som blev oplyst på mødet med arbejdsgruppen. Eksempelvis at løsningen ikke udgør en bydelspassage og at beboere på Egholmsvej vil blive generet af løsningen.

Et yderligere argument mod løsningen er, at løsningens perronombygning og sideflytning af spor 2 ikke rigtig giver noget i forhold til en senere opgradering af hastigheden til 200 km/t i forhold til løsningen, hvor de tre eksisterende perroner bevares.

Ligeledes kan anføres, at der er kommunal opbakning til løsningen fremsat i forslag til anlægslov.

Vi går ud fra, at du på baggrund af ovenstående vil udarbejde et svar til arbejdsgruppen og heri tager stilling til hvilke præmisser, der bør gælde i forhold til hensyn til senere hastighedsopgraderinger. Hvis du har brug for yderligere hertil vender du selvfølgelig bare tilbage.

Til din orientering har Ove Nielsen rykket for svar både i går og dag. Vi har oplyst ham, at vi fremsender et svar til dig og at han herefter vil høre fra dig.

Mvh.
Martin

From: Ove Nielsen [mailto:on@onrevision.dk]
Sent: Thursday, April 18, 2013 9:34 AM
To: Janni Egestad Kristiansen
Cc: Martin Lundgaard Schou; Søren Husted; Jens Ole Rommedal; bsri@bane.dk
Subject: SV: Opfølgning på telefonsamtale vedr. perronø og flytning af spor 2

Tak for dine oplysninger om de eksakte målkrav, det er du den første, der har ulejliget sig med i sagen.

I må have nogle forkerte tegninger, på grundlag af vores egne opmålinger er der plads, endda 30 cm i overskud.

Prøv at se vedhæftede skitse.

Venlig hilsen

Ove Nielsen

Fra: Janni Egestad Kristiansen [mailto:jekr@cowi.dk]
Sendt: 17. april 2013 16:41
Til: on@onrevision.dk
Cc: Martin Lundgaard Schou; Søren Husted; Jens Ole Rommedal; bsri@bane.dk
Emne: Opfølgning på telefonsamtale vedr. perronø og flytning af spor 2

Hej Ove,

På baggrund af din henvendelse i går og vores afklarende samtale i dag, så har jeg nedenstående svar til dig:

Dit spørgsmål: Hvis man vælger at lave en perronø for spor 2 og 3, og stadig fastholder 160 km/t, er det så muligt at udvide perronen mod øst samt flytte spor 2, sådan at der bliver plads på perronen til hhv. elevator og trappe. Er det evt. muligt at gøre trappen smallere, for at skabe mere plads på perronen? Hvad bliver prisen for denne løsning i forhold til løsningen med perronbro og gangtunnel?

Svar:

I projektet har vi arbejdet med en trappe, der fra yderside til yderside er 2,6 m, men elevatoren er min. 2,66 m og den kan vi ikke gøre mindre. Det er altså elevatorens størrelse, der er afgørende.

På en perron, hvor der køres op til 160 km/t er sikkerhedszonen 1,35 m fra perronkant. Opholdszonen, mellem sikkerhedszonen og hhv. trappe og elevator ved op til 160 km/t, er 2,0 m.

Når der skal være sikkerheds- og opholdszone på begge sider af elevatoren, betyder det at perronen skal have en min. bredde på (2*3,35 m + 2,66 m) 9,36 m. Perronøen uden sporomlægning er 6,57 m (hvor I ønsker perrontunnelen), der mangler altså 2,79 m.

Skal spor 2 flyttes 2,79 m mod øst, kommer det for tæt på spor 1. Afstanden mellem centerlinjen for det flyttede spor 2 og centerlinjen for spor 1 bliver ca. 1,96 m. I flg. Banenorm BN1-154-2, så skal der som min. være 4 m mellem to centerlinjer. Det er altså ikke muligt at flytte spor 2, sådan at der bliver plads nok på perronøen.

Da det ikke er muligt at flytte spor 2 tilstrækkeligt, har jeg ikke sat nogen i gang med at regne på en pris, det håber jeg er ok.

Med venlig hilsen / Best regards

Janni Egestad Kristiansen
Engineer, Technical Designer, Adm.
Transport Infrastructure, DK North

COWI
COWI A/S (DK)
Visionsvej 53
DK-9000 Aalborg
Denmark

Telefon/Phone: +45 56 40 00 00
Direkte/Direct: +45 56 40 79 90
Mobil/Mobile: +45 23 74 23 18
Email: jekr@cowi.dk
www.cowi.dk / www.cowi.com

Arbejdsgruppen Skørping Station

nedsat af Skørping Borgerforening, Skørping Erhvervsforening og Danmarks Naturfredningsforening i Rebild kommune

Til Transportministeren, ordførerne i Transportudvalget og alle andre folketingsmedlemmer

Vedr. L123 af 30/1 2013, ændringsforslag §1, stk. 2

Vi skal anmode jer om at **stemme for de foreslåede ændringer** ved 2. behandlingen.

For Skørping Station vil det udskyde anlæggelse fodgængerpassagerne til der er fundet en blivende løsning, der også tager hensyn til mulighederne for efterfølgende opgradering til højere hastighed.

Det vil **ikke forsinke det øvrige projekt eller iværksættelse af signalprogrammet**, da den projekterede vejunderføring i en periode kan tjene som eneste forbindelse.

Vi repræsenterer tre lokale foreninger og en god del af Skørpings indbyggere. Som lægfolk har vi i et år arbejdet for at få vores forslag realitetsbehandlet af Banedanmark. Trods Transportudvalg og Transportministerens mellemkomst er det ikke lykkedes endnu.

Alle de svar, der via Banedanmark, er givet på vores spørgsmål til Transportudvalget er forkerte, og lige nu afventer vi en beregning på grundlaget for perronomlægning.

Vi ønsker at beskytte vores enestående, snart 150 år fredede stationsmiljø, og samtidig give borgerne en velfungerende adgang til såvel station som midtby, og det kan endda gøres indenfor de givne anlægsrammer, og fremover give årlige driftsbesparelser på 200.000 grundet færre elevatorer.

Forståeligt nok, lægges der vægt på Rebild kommunes holdning, men kommunen blev presset til at beslutte sig midt i høringsprocessen, 28/6 2012, hvor man indvilligede i at betale 3 mill. til projektet. Tilsagnet har fået ros, men det giver jo ingen mening, hvis det går til et dyrere og u hensigtsmæssigt projekt.

Kommunen har ikke fået forelagt andre foreslåede muligheder, herunder vores, de blev først fremlagt ved høringsprocessens afslutning i oktober/november, hvor de i øvrigt ikke blev realitetsbehandlet.

Alle de svar på vores spørgsmål, der er afgivet til Transportudvalget, og som bygger på oplysninger fra Banedanmark, **har været forkerte og misvisende**. Det har været frustrerende, at Banedanmark uden at se på vores forslag søger at **presse en forhastet og dårlig løsning igennem**.

Hvis I stemmer for ændringsforslaget får vores forslag en chance uden at forsinke det samlede projekt.

Venlig hilsen

Ove Nielsen
Formand for Arbejdsgruppen

MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 30. april 2013
J. nr. 2013-511

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 29. april 2013 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L123 - Om nedlæggelse af overkørsler m.v. på jernbanestrækningen mellem Hobro og Aalborg., som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 23:

Ministerens bedes kommentere henvendelse af 29. april 2013 fra Arbejdsgruppen Skørping Station, jf. L 123 - bilag 17.

Svar:

Tidsplanen for opgraderingen er afstemt efter udrulningen af Signalprogrammet på strækningen. Strækningen er en såkaldt "early deployment strækning" for Signalprogrammet, hvorfor beslutningen om nedlæggelse af overkørsler skal træffes senest medio maj for at undgå forsinkelser i Signalprogrammet. Forsinkelser i Signalprogrammet vil øge risikoen i projektet markant og vil kunne have store økonomiske konsekvenser.

Det vil være muligt – som foreslået af Arbejdsgruppen Skørping Station – at udskyde en beslutning om løsningen på selve Skørping Station, således der alene bliver etableret et nyt vejanlæg til erstatning for den lukkede niveau-overkørsel ved Himmerlandsvej.

Det nye vejanlæg vil kunne sikre adgangen på tværs af banen, men det vil – jf. svaret på spørgsmål 21 vedr. L 123 – indtil der træffes endelig beslutning om udformningen af gang/cykel-anlægget – give en omvej for fodgængere og cyklister på ca. 1 km sammenlignet med situationen, hvor den foreslåede gang/cykeltunnel ved Himmerlandsvej blev etableret. Dette må forventes at rejse kritik fra de brugere, der bliver påført omvejskørsel, og fra Rebild Kommune, som bakker op om Banedanmarks løsningsforslag.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 1. maj 2013
J. nr. 2013-511

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 30. april 2013 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L123 - Om nedlæggelse af overkørsler m.v. på jernbanestrækningen mellem Hobro og Aalborg, som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 24:

Ministerens bedes kommentere henvendelse af 30. april 2013 fra Beboere på Egholmsvej og Vinkelvej i Skørping, jf. L 123 - bilag 19.

Svar:

Som det fremgår af min besvarelse af L123 spørgsmål 23, er jeg opmærksom på, at det af Arbejdsgruppen Skørping Station fremlagte forslag skaber problemer for andre beboere i Skørping.

Jeg kan sagtens se problemerne i, at trafikken til og fra stationen vil skulle ledes ad en villavej, hvilket vil være tilfældet med arbejdsgruppens forslag, og antager også, at dette er en af årsagerne til, at Rebild Kommune støtter den af Banedanmark foreslåede løsning.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen

Lovforslaget er vedtaget og vil nu blive sendt til statsministeren.

Det næste punkt på dagsordenen er:

6) 2. behandling af lovforslag nr. L 169:

Forslag til lov om ændring af lov om arbejdsmarkedsuddannelser m.v. og lov om åben uddannelse (erhvervsrettet voksenuddannelse) m.v. (Regulering af de godkendte udbydere virksomhed, sanktioner, forsøgsvirksomhed m.v.).

Af børne- og undervisningsministeren (Christine Antorini).

(Fremsættelse 28.02.2013. 1. behandling 12.03.2013. Betænkning 16.04.2013).

Kl. 10:06

Forhandling

Formanden:

Ønsker nogen at udtale sig?

Det er ikke tilfældet. Så er forhandlingen sluttet, og vi går til afstemning.

Kl. 10:07

Afstemning

Formanden:

Ønskes afstemning om ændringsforslag nr. 1, tiltrådt af udvalget?

Det er vedtaget.

Der stemmes om ændringsforslag nr. 2 af et mindretal (DF), og der kan stemmes nu.

Jeg slutter afstemningen.

For stemte 13 (DF), imod stemte 99 (V, S, RV, SF, LA, EL og KF), hverken for eller imod stemte 0.

Ændringsforslaget er forkastet.

Ønskes afstemning om ændringsforslag nr. 3, tiltrådt af udvalget?

Det er vedtaget.

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

7) Fortsættelse af 2. behandling af lovforslag nr. L 123:

Forslag til lov om nedlæggelse af overkørsler m.v. på jernbanestrækningen mellem Hobro og Aalborg.

Af transportministeren (Henrik Dam Kristensen).

(Fremsættelse 30.01.2013. (Omtrykt). 1. behandling 07.02.2013. Betænkning 18.04.2013. 1. del af 2. behandling 23.04.2013. Tilføjelse til betænkning 25.04.2013).

Kl. 10:08

Forhandling

Formanden:

Hr. Henning Hyllested som Enhedslistens ordfører.

Kl. 10:08

(Ordfører)

Henning Hyllested (EL):

Den her sag har været lang og besværlig. Den kan forekomme lille, men det er den jo ikke for de beboere i Skørping og Svenstrup, som det i virkeligheden handler om. Sidste gang, vi havde den til andenbehandling, fik vi hevet den tilbage i udvalget, og det er også lykkedes os at aftvinge nogle nye svar fra Transportministeriet desangående, bl.a. har vi fået et svar på spørgsmål nr. 23, som klart siger, at det faktisk er muligt at udskyde beslutningen om, hvilken overførsel/underførsel der skal være ved Skørping Station henholdsvis Svenstrup Station, uden at forsinke signalprogrammet. Det har sådan set hele tiden været hovedargumentet, at det her signalprogram ville blive forsinket. Det har vi nu et svar på. Det vil ikke nødvendigvis blive forsinket.

Det vil selvfølgelig betyde, at der i den mellemliggende periode, indtil man beslutter sig for, hvilken type underførsel/overførsel man vil have, vil være nogle gener for nogle beboere i de pågældende byer, især i Skørping, men det er dog for en kortere periode, så det skulle jo nok være til at leve med, hvis man så i stedet for faktisk kan få en holdbar løsning efter en god og grundig dialog med borgerne de pågældende steder.

Jeg gør især opmærksom på, at den arbejdsgruppe i Skørping, der har været nedsat, jo er nedsat af Skørping Borgerforening, Skørping Erhvervsforening og Danmarks Naturfredningsforening i Rebild. Så det er jo ikke bare sådan hvem som helst. Det handler altså om 150-årigt fredet miljø.

Jeg vil sige, at hvis man ikke tager folk alvorligt, der blander sig i debatten, endda på så kvalificeret vis som borgerne i Skørping og dem i Svenstrup har gjort, bliver sådan nogle høringsprocesser, som man sender ud, illusoriske. Det bliver jo det rene teknokratvælde, der breder sig. Jeg har hørt, argumentet er, at der altid kommer indvendinger mod store infrastrukturanlæg. Ja, så prøv dog at komme dem i møde, prøv dog at komme dem i forkøbet. Hvis man ikke fører en ægte dialog med borgerne, så opstår sådan nogle ting.

Både i Skørping og i Svenstrup foreligger der rent faktisk alternativer, som ikke vil forsinke signalprogrammet, gennemarbejdede, seriøst udarbejdede alternativer af folk, som bekymrer sig om deres små bysamfund langt, langt væk fra teknokraterne i København. Jeg synes, at det er ærgerligt, hvis vi ikke kan vedtage de ændringsforslag, som Enhedslisten her har fremsat, og så give den proces i Skørping og i Svenstrup den tid, den skal have, så vi får de fornuftige løsninger uden at forsinke signalprogrammet.

Kl. 10:11

Formanden:

Tak til ordføreren. Transportministeren.

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Nu er det anden gang, vi hører dommedagsprofetier fra hr. Henning Hyllested, og derfor er det måske også på sin plads at sætte det her ind i nogle sammenhænge, hvilket jo ikke er sket de gange, vi har hørt hr. Henning Hyllested.

Som det første vil jeg gerne sige, at det her handler om noget så vigtigt som timemodellen imellem Aarhus og Aalborg, og at det handler om noget så vigtigt som en opgradering af hastigheden på jernbanenettet. Og derfor vil jeg sige, at alle, der vil den kollektive trafik det godt, skal være meget glade ved det her lovforslag. Dem, der er imod det, vil ikke vil den kollektive trafik det godt, og det er selvfølgelig lidt overraskende, at det er hr. Henning Hyllested, som står for den linje.

Det andet, jeg synes man bare også skal have med i sit baghoved her, er, at den løsning, der er valgt her, er bifaldet af Rebild Kommune, oven i købet så meget, at de er parate til at være med til at medfinansiere det.

Endelig skal man gøre sig klart, at det forslag, som ligger her fra hr. Henning Hyllesteds side, så vil medføre gener for andre beboergrupper, som vil få betydelig længere trafikvej til toget, og det vil få trafikken i villaområderne til at blive mere som det, vi kender i dag.

Så jeg vil bare sige til Folketinget, at man jo trygt og roligt kan stemme imod hr. Henning Hyllesteds forslag her og dermed være med til at sikre den kollektive trafik.

Kl. 10:12

Formanden:

Der er tre, der har bedt om korte bemærkninger, og den første er hr. Per Clausen.

Kl. 10:12

Per Clausen (EL):

Jamen jeg vil da bare spørge ministeren, om han ikke kan bekræfte, at det at vedtage i Enhedslistens ændringsforslag ikke forhindrer gennemførelsen af den timemodel, som regeringen mig bekendt ikke har forhandlet sig til et flertal om endnu. Det forhindrer *ikke* gennemførelsen af den timemodel. Det er det rene sludder, ministeren siger, for det forsinker ingenting. Det er bare sniksnak, fordi ministeren har besluttet sig til, at embedsmændene altid har ret, og at borgerne altid har uret – en traditionel socialdemokratisk position, men næppe gavnlig for regeringen.

Kl. 10:13

Formanden:

Transportministeren.

Kl. 10:13

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Jeg skal sige til hr. Per Clausen, at det jo var den 1. maj i går, og at det nu er den 2. maj, og der er ikke noget med, at der ikke er nogen, der tager borgerne alvorligt. Men det, at der er nogle borgere, som har bekymringer og er utilfredse, er jo ikke det samme, som at de har hundrede procent ret. Jeg vil bare gerne endnu en gang præcisere, at Rebild Kommune rent faktisk støtter det her forslag så meget, at de vil være med til at medfinansiere det.

Det andet, jeg gerne vil sige, er, at man rent faktisk bringer både signalprogrammet og hastighedsopgraderingen i fare, hvis det er sådan, at vi ikke får vedtaget det her lovforslag inden for de næste par uger. For når man går i gang med så stort et projekt, som udrulningen af signalprogrammet, er, så er det ikke noget, som man bare sådan lige kan stoppe op i forhold til.

Jeg vil bare sige til hr. Per Clausen, at hvis man vil den kollektive trafik i Nordjylland det godt, så skal man sørge for at gennemføre ti-

memodellen, og så skal man sørge for at gennemføre hastighedsopgraderingerne.

Kl. 10:14

Formanden:

Hr. Per Clausen.

Kl. 10:14

Per Clausen (EL):

Altså, jeg tager gerne en debat i Nordjylland med transportministeren om, hvis man vil den kollektive trafik det godt, hvad regeringen har gjort godt.

Men jeg ville bare spørge ministeren, om han ikke kan bekræfte, at ændringsforslaget *ikke* forhindrer, at lovforslaget bliver vedtaget, at ændringsforslaget *ikke* forsinker noget som helst i forhold til at gennemføre timemodellen, og at det *ikke* forsinker noget som helst i forhold til signalerne. Det, ministeren siger, er det rene sludder, og det fremgår også af hans egne svar. Hvorfor holder ministeren sig ikke bare til de svar, han har givet Folketinget, i stedet for at vrøvle?

Kl. 10:14

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Sludderet består i, at hvis vi ikke træffer beslutning om det her, så skal vi enten lade være med at starte med at udrulle signalprogrammet, eller vi skal finde et andet sted at gøre det. Det er ikke noget, man bare sådan kan sjakre med; det er en langvarig proces, som har været i gang her. Jeg siger bare, at hvis man ikke gennemføre det her, så bringer man både hastighedsopgraderingen og signalprogrammet i fare.

Kl. 10:14

Formanden:

Hr. Henning Hyllested for en kort bemærkning.

Kl. 10:15

Henning Hyllested (EL):

Lovforslaget opererer med en hastighedsopgradering til 160 km/t., og jeg vil spørge ministeren, om ikke det er rigtigt, at der samtidig i lovforslaget ligger indbygget, at man i 2015 skal gennemføre en ny VVM-undersøgelse med henblik på en hastighedsopgradering til 200 km/t. Det vil sige, man i virkeligheden genstarter processen, og at det, man nu vil foretage sig, hvis man følger Arbejdsgruppen Skørping Stations forslag, ikke vil genere eller forsinke det signalprogram. Det er det, vi har fået svar på i spørgsmål nr. 23. Er det ikke rigtigt, at man i virkeligheden skal igennem hele processen igen om 3 år, når man skal til at vurdere, om man skal hastighedsopgradere til 200 km/t. – det, som er forudsætning for at kunne køre timemodel til Aalborg?

Kl. 10:15

Formanden:

Ministeren.

Kl. 10:15

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Hr. Henning Hyllested er så godt inde i den her sag, at hr. Henning Hyllested også godt ved, at det vil betyde en meromkostning, men det kan man så vælge at være ligeglad med. Men det, der er det afgørende i forhold til hastighedsopgraderingen, er nedlæggelse af de tre overkørsler, og det er jo det, der er helt afgørende, også i forhold til den måde, som signalprogrammet skal udrulles på. Er det på den ene eller på den anden måde? Derfor er det her faktisk ret vigtigt for den kollektive trafik.

	Kl. 10:16	rende for den kollektive trafik, og der kan man altså ikke gå frem og tilbage i forhold til det, og derfor er det afgørende, at den her beslutning bliver taget.	Kl. 10:18
Formanden: Hr. Henning Hyllested.			
	Kl. 10:16		
Henning Hyllested (EL): De beregninger, som Banedanmark selv havde lavet i første omgang ud fra det forslag, der lå fra Arbejdsgruppen Skørping Station, var udgiftsneutralt. Først her i allerallersidste omgang, da vi tvang Banedanmark til at komme til møde i Skørping, havde de lavet nogle nye beregninger, der gjorde, at de mente, at det ville blive 15 mio. kr. dyrere at følge arbejdsgruppens forslag. Det er vel det, der ligger, hvad angår priserne. Så nævner ministeren, at det her også vil genere nogle andre borgere i Skørping. Ja, der er nogle, der bliver generet på den måde, at de i en overgangsperiode, indtil man rent faktisk vælger den optimale løsning, man kan blive enige om efter dialog deroppe, skal køre måske mellem 200 m og 600 m. Banedanmark beregner det selvfølgelig til 1.000 m, men arbejdsgruppen har været ude at måle op, og der er nogle, der får en omvej på mellem 200 m og 600 m – det foregår mestendels på cykel og i bil. Er det ikke værd at tage med, hvis man samtidig får en lokal opbakning fra det lille bysamfund deroppe?	Kl. 10:18		
		Formanden: Hr. Christian Juhl.	Kl. 10:18
		Christian Juhl (EL): Jamen det lyder som et svar fra den ekstreme socialdemokratiske fløj: Enten så er man for kollektiv trafik, eller også er man imod. Jeg troede, det var sådan lidt en dynamisk minister, vi havde, der godt kunne se, at når han svarer på spørgsmål 23, at det alligevel godt kan lade sig gøre at få tingene mingeleret, tænker han, hvorfor i alverden skal man så ikke gøre det. Det er da sjældent, jeg møder socialdemokrater, som er så ultimative: Hvis ikke man er ven, så er man fjende. Det er spøjs måde at diskutere på, synes jeg.	Kl. 10:19
		Formanden: Transportministeren.	Kl. 10:19
	Kl. 10:17	Transportministeren (Henrik Dam Kristensen): Nej, men hvis man har lyttet til den her debat og måske også til den debat, der er gået forud, så vil man have hørt, at lige præcis det standpunkt, jeg står for, er det standpunkt, som er til gavn for den kollektive trafik, og det har jeg det sådan set ganske udmærket med.	Kl. 10:19
Formanden: Ministeren.			
	Kl. 10:17	Formanden: Tak til ministeren. Ønsker flere at udtale sig? Det er ikke tilfældet. Så er forhandlingen sluttet, og vi går til afstemning.	Kl. 10:19
Transportministeren (Henrik Dam Kristensen): Det er lidt morsomt, for det bliver nærmest en tilståelsessag for hr. Henning Hyllested nu, i form af en anerkendelse af, at Banedanmark ekstraordinært en gang mere tog op og snakkede med borgergruppen deroppe. Jeg har meget respekt for folk, som engagerer sig i sådan nogle ting, og derfor dokumenterer hr. Henning Hyllested jo rent faktisk også, at de er blevet taget seriøst. Så er det ikke altid det samme, som at man også ender med at få ret, og derfor vil jeg gerne sige, at alternativforslaget også kommer til at berøre nogle borgere, hvis det er sådan, at Skørpingforslaget bliver fremsat. Det er bare det, der har været min pointe, vil jeg sige til hr. Henning Hyllested.	Kl. 10:17		
		Afstemning	
Formanden: Hr. Christian Juhl for en kort bemærkning.		Formanden: Der stemmes om ændringsforslag nr. 1 af et mindretal (DF og EL), og der kan stemmes nu. Jeg slutter afstemningen.	
	Kl. 10:17	For stemte 21 (DF og EL), imod stemte 90 (V, S, RV, SF, LA og KF), hverken for eller imod stemte 0.	
		Ændringsforslaget er forkastet.	
Christian Juhl (EL): Man kan høre med øret, og en høring betyder på dansk det at lytte. Jeg synes, at det måske er en god idé, at man ikke bare nøjes med at sige: Nu har vi lyttet, og så bestemmer vi alligevel det samme. Jeg vil gerne høre ministerens svar på, hvorfor der er uenighed mellem hr. Henning Hyllested og ministeren, når det handler om vurderingen af spørgsmål 23. Det er da trods alt ministeren, der har skrevet svaret på det spørgsmål.		Der stemmes herefter om ændringsforslag nr. 2 af samme mindretal (DF og EL). Jeg slutter afstemningen.	
	Kl. 10:18	For stemte 20 (DF og EL), imod stemte 91 (V, S, RV, SF, LA og KF), hverken for eller imod stemte 0.	
Formanden: Ministeren.		Ændringsforslaget er forkastet.	
	Kl. 10:18	Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget.	
Transportministeren (Henrik Dam Kristensen): Jo altså, høring betyder vel heller ikke retten til at få ret. Høring betyder netop, at man går i dialog med borgerne, og det synes også man skal gøre. Jeg vedstår selvfølgelig de svar, som jeg har givet til Folketinget, det er klart. Jeg gør bare opmærksom på, at vi nu begynder at udrulle det meget vigtige signalprogram, som er helt afgø-			



Folketinget, Christiansborg
1240 København K.
Tlf.: +45 3337 5500
Mail: folketinget@ft.dk

L 123 Forslag til lov om nedlæggelse af overkørsler m.v. på jernbanestrækningen mellem Hobro og Aalborg.

Af Transportminister
[Henrik Dam Kristensen \(S\)](#)

Samling: 2012-13
Status: Stadfæstet

Forhandlinger

Møde nr. 93. tirsdag 07.05.2013

[Vis forhandling med scroll b](#)

- [Vis alle indlæg](#)
- [Ordførertaler](#)
- [Gå til oversigt over alle talere](#)
- [Gå til oversigt over ordførergruppens indlæg](#)

- [Forrige indlæg](#)
- [Næste indlæg](#)

2
Henning Hyllested (EL)
Kl.13:05
Ordførertale

(Ordfører)

Henning Hyllested (EL) :

Når jeg tager ordet her ved tredjebehandlingen, er det selvfølgelig på baggrund af den forholdsvis heftige diskussion, der opstod omkring Enhedslistens ændringsforslag i forbindelse med andenbehandlingen, hvor vi jo måtte høre på beskyldninger om, at vi i virkeligheden ikke støttede den kollektive trafik, når vi kunne finde på at stille den slags ændringsforslag. Intet kan jo være mere forkert. I så fald skulle Enhedslisten jo have forladt en af grundpillerne i vores politik, nemlig den, vil jeg næsten sige, næsten ubetingede støtte til den kollektive trafik.

Vi har hele tiden, igennem hele forløbet og gennem hele udvalgsbehandlingen, gjort opmærksom på, at vi selvfølgelig ville ende med at stemme for det samlede lovforslag. Vi syntes bare, at vi med de ændringsforslag, vi så havde stillet, jo forsøgte at tage folk alvorligt, de folk, der har siddet og arbejdet med de her projekter i henholdsvis Skørping og Svenstrup. Og vi synes egentlig, det er rigtig godt, at folk ligesom prøver at tage udgangspunkt i deres egen hverdag og på den måde og på den baggrund spiller ind i forhold til sådan nogle lovforslag.

Man kunne vel i virkeligheden stille spørgsmålet, om ikke man, når vi endelig skal snakke om støtte til den kollektive trafik, gør den kollektive trafik en bjørnetjeneste ved i den grad at tromle folk, som det er tilfældet her, og i virkeligheden dermed får folk, i det her tilfælde Skørping og i Svenstrup, som modstandere i stedet for at være i en god og demokratisk dialog med dem og dermed sikre, at når man i sidste ende gennemfører sit projekt, er der rigtig god og fuld opslutning til det og dermed god støtte til den kollektive trafik.

Jeg syntes lige, det var nødvendigt at præcisere det på baggrund af diskussionen ved andenbehandlingen.

- [Forrige indlæg](#)



Til lovforslag nr. L 123

Folketinget 2012-13

Vedtaget af Folketinget ved 3. behandling den 7. maj 2013

Forslag

til

Lov om nedlæggelse af overkørsler m.v. på jernbanestrækningen mellem Hobro og Aalborg

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at nedlægge overkørsler og etablere erstatningsanlæg på jernbanestrækningen mellem Hobro og Aalborg samt i denne forbindelse at ombygge Skørping Station.

§ 2. Transportministeren bemyndiges til ved ekspropriation at erhverve de arealer og ejendomme m.v., der er nødvendige i forbindelse med nedlæggelse af overkørsler og etablering af erstatningsanlæg på jernbanestrækningen mellem Hobro og Aalborg samt ombygning af Skørping Station.

Stk. 2. Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 3. Erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 3. Beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven og bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven, for

så vidt angår anvendelse af arealer, der er nødvendige i forbindelse med nedlæggelse af overkørsler og etablering af erstatningsanlæg på jernbanestrækningen mellem Hobro og Aalborg samt ombygning af Skørping Station, varetages alene af transportministeren efter denne lov. Kort over naturlokaliteter og kort over kulturhistoriske forhold vedrørende strækningen mellem Hobro og Aalborg fremgår af bilag 1 og 2.

§ 4. Transportministeren kan, i det omfang det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse i forbindelse med etablering af anlæggene nævnt i § 1, bestemme, at krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelsesloven vedrørende støj ikke finder anvendelse.

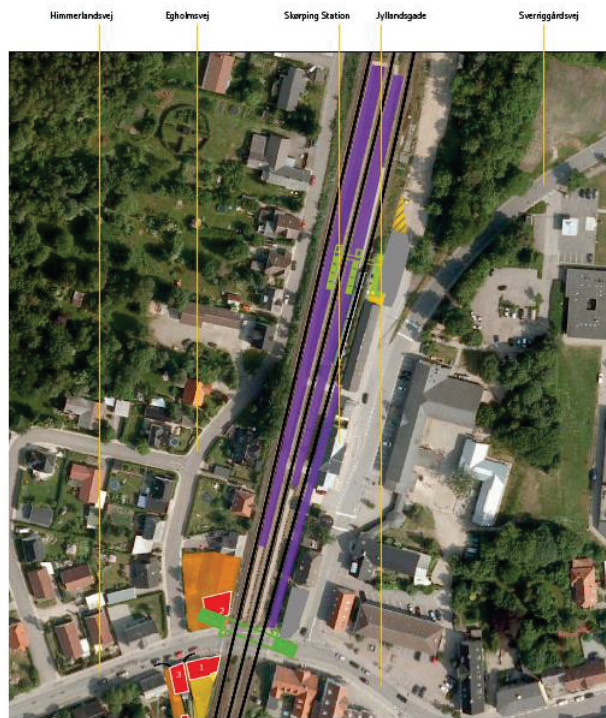
§ 5. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Folketinget, den 7. maj 2013

MOGENS LYKKETOFT

/ Karen J. Klint

Bilag 2. Oversigtskort over erstatningsanlæg.



kørpning

- Jernbanespor
- Erstatningsvej (ny vej)
- Omklassificering af vej (hvid linje)
- 1 Husnr.
- Bygning, der eksproprieres
- Permanent ekspropriation

Skørping Station

- Midlertidig ekspropriation
- Inddragelse af baneareal
- Midlertidig inddragelse af baneareal
- Perron
- Gangbro
- Gangtunnel
- Trappe
- Elevator
- Trappe
- Elevator

NOTER

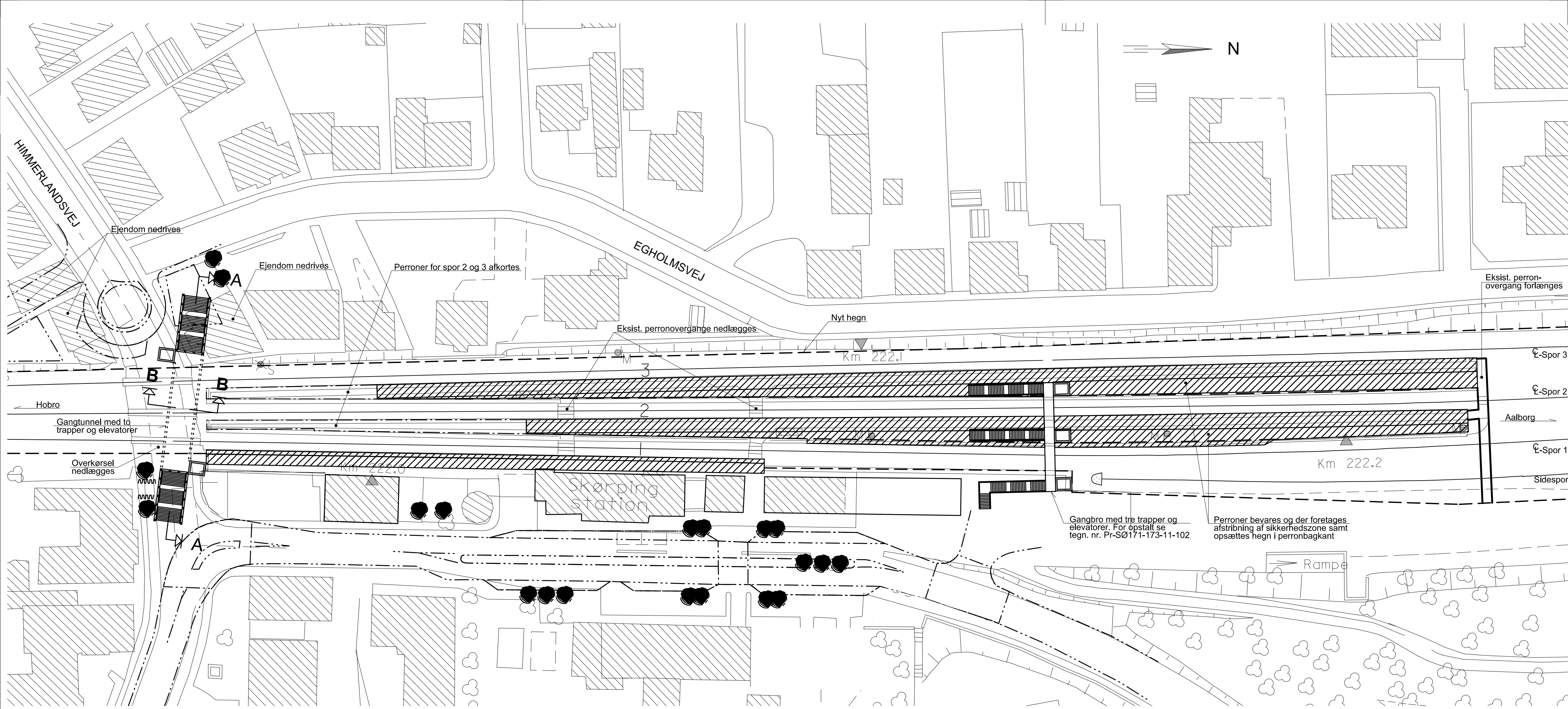
Generelt: Grundkort stammer fra Banedanmark. Perroner, spor og stationsbygning er placeret iht. opmåling foretaget i sept. 2011. Oven på grundkort er lagt plan for Skørping (Midtbyplan).

Mål: Der må ikke måles på tegningen.

Hensvisninger: Snit A-A og B-B Pr-SØ171-173-11-102

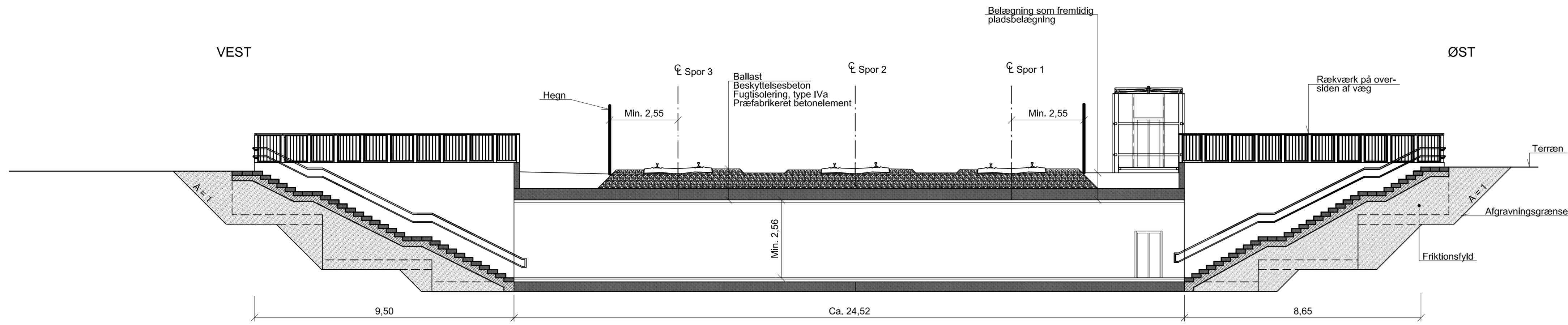
SIGNATURER:

- Hegn
- Afgrænsning af sikkerheds- og opholdszone
- - - Eksist. perron fjernes
- ▨ Eksist. perron bibeholdes
- - - Midtbyplan
- ▨ Eksist. ejendom

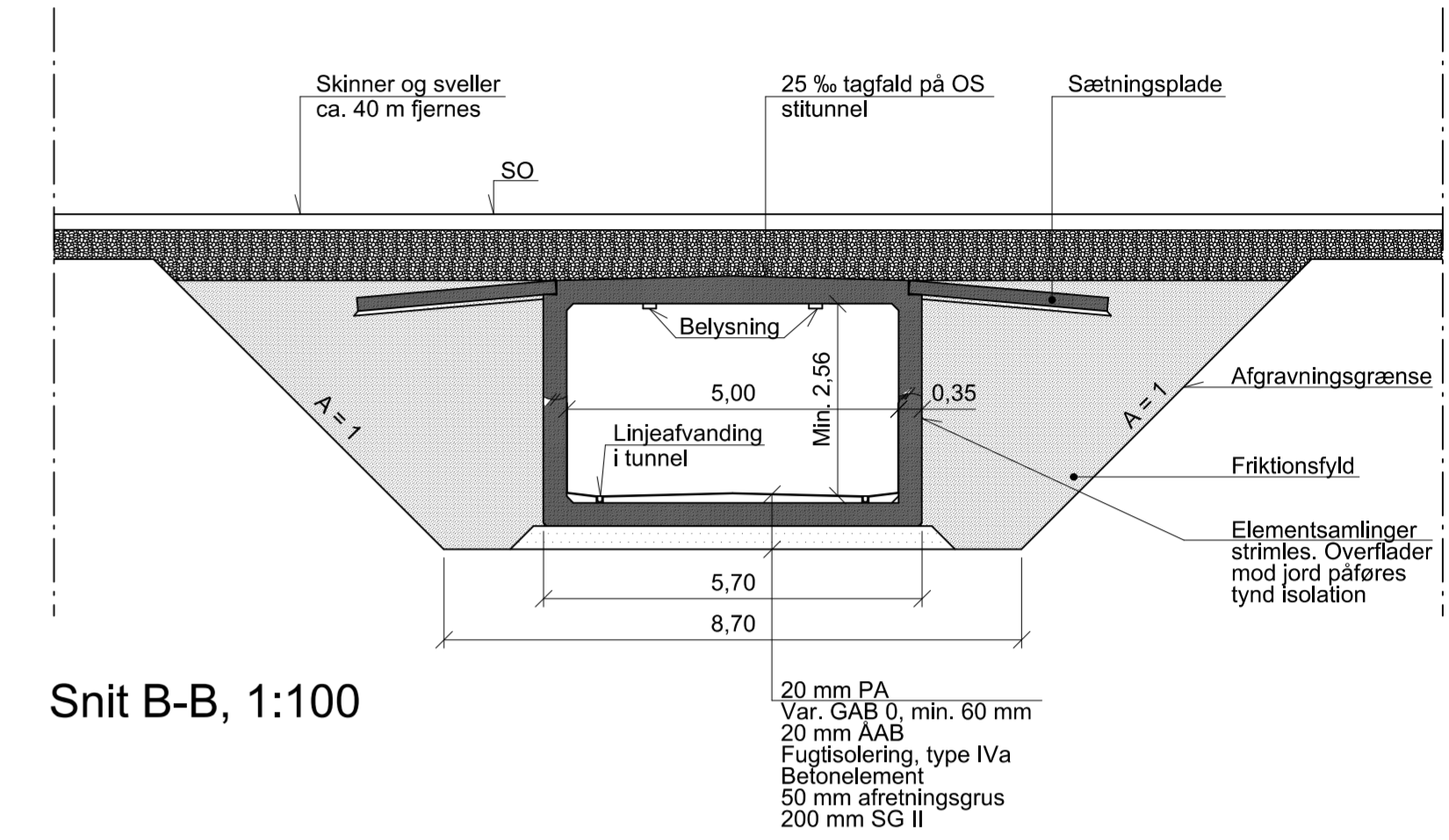


PLAN, 1:500

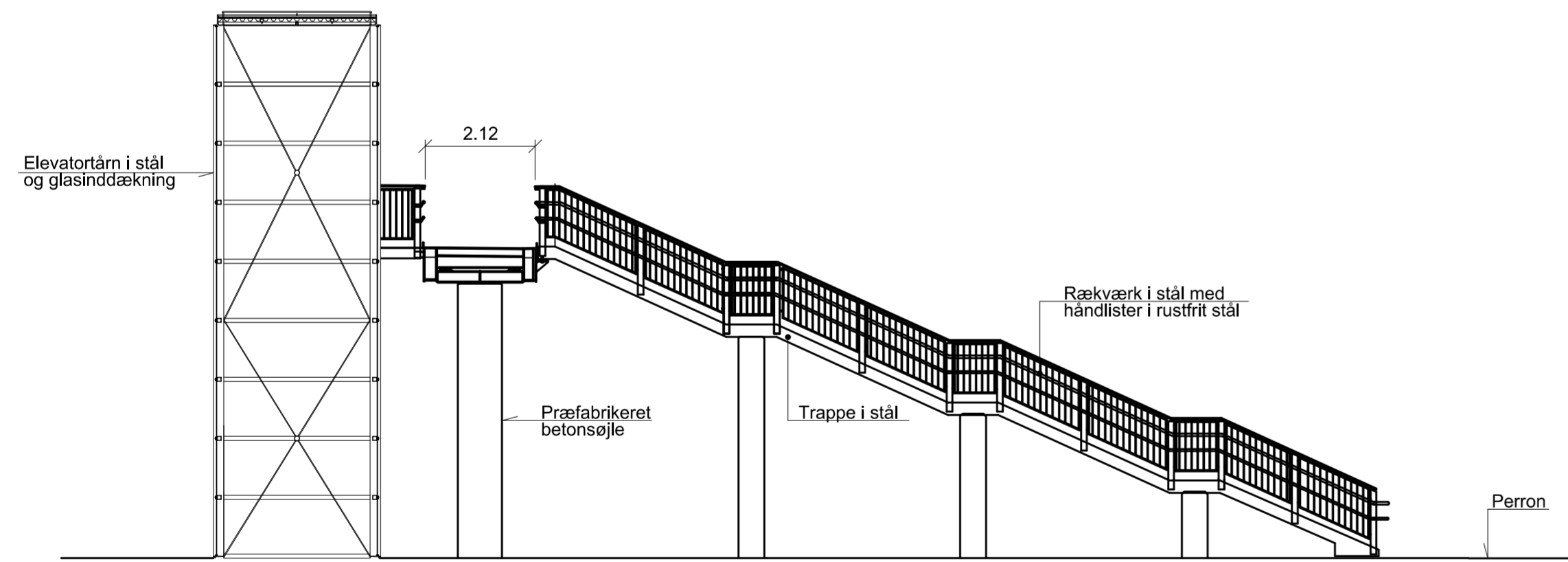
		Verificeret	Adresse Banedanmark Amerika Plads 15 2100 København Ø		Projektering COWI A/S Visionsvej 53 9000 Aalborg	
		Aftøser	Godkendt af Banedanmark			
Klasse:	1. udgave Dato og initialer	Seneste udgave Dato og initialer	Mål 1:500	Tegningsnavn Opgradering Hobro - Aalborg		
Udarbejdet	07.09.2012 MLS	07.09.2012 MLS	Enhed	Skørping station Oversigtsplan - gangtunnel og perronbro		
Kontrolleret	07.09.2012 SVEG	07.09.2012 SVEG		Tegningsnr. Pr-SØ171-173-11-101		
Godkendt	07.09.2012 SSH	07.09.2012 SSH		Side/af sider		
© Copyright Banedanmark	Sprog Dansk	Udgave 02.00	07.09.2012			



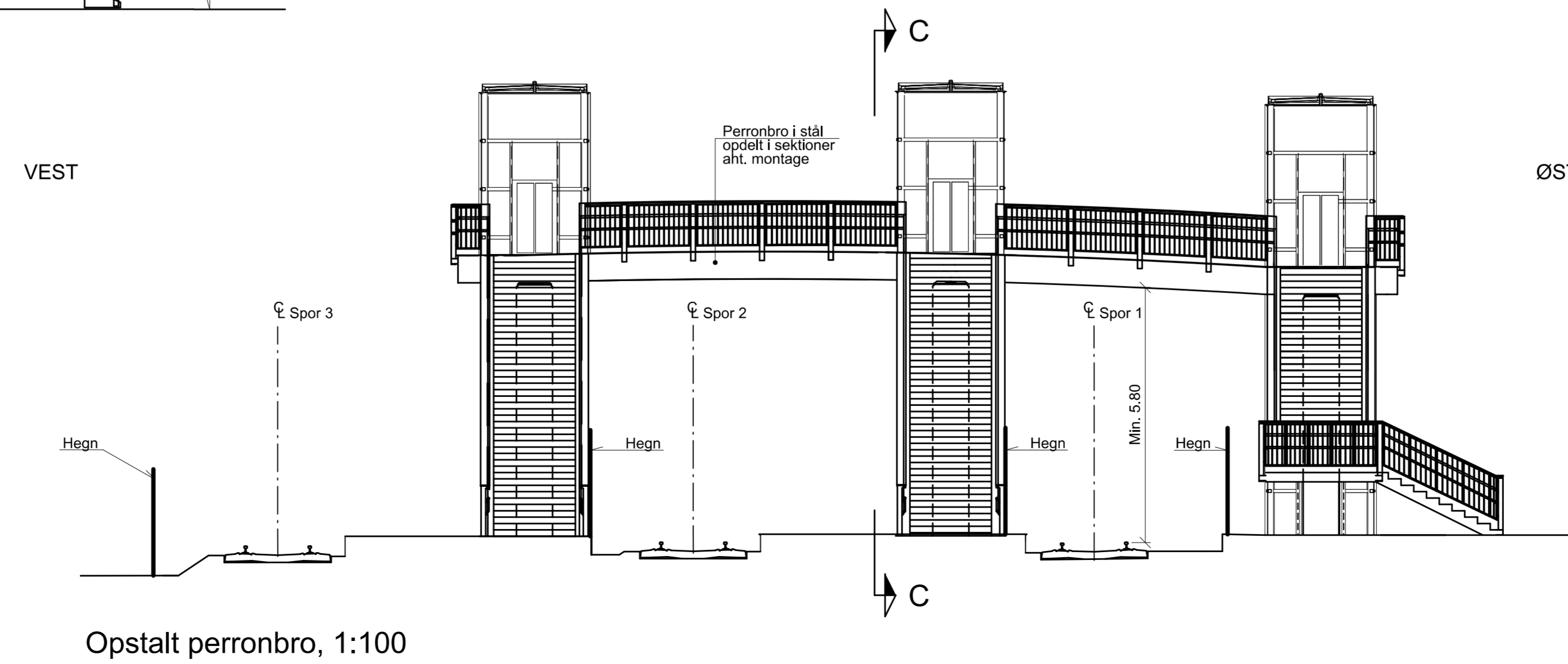
Snit A-A, 1:100



Snit B-B, 1:100



Snit C-C, 1:100



Opstalt perronbro, 1:100

NOTER

Pr-SØ171-173-11-102

Mål: Ubenævnte mål i m.
Koordinater, radier og stationeringer i km.
Der må ikke måles på tegningen.

Henvisninger: Placering af snit A-A og snit B-B er vist på Tegn. nr. Pr-SØ171-173-11-101

SIGNATURER:

- Hegn
- Præfabrikeret beton
- Sættebeton
- Friktionsfyld
- SG
- Ballast

		Verificeret	Adresse	Projektering
Afløser			Banedanmark Amerika Plads 15 2100 København Ø	COWI A/S Vejsøvej 53 9000 Aalborg
Godkendt af Banedanmark				
Klasse:	1. udgave	Seneste udgave	Mål	Tegningsnavn
	Dato og initialer	Dato og initialer	1:100	Opgradering Hobro - Aalborg
Udarbejdet	07.09.2012 MLS	07.09.2012 MLS	Enhed	Skærpning station Snit og opstalt - gangtunnel og perronbro
Kontrolleret	07.09.2012 SVEG	07.09.2012 SVEG		
Godkendt	07.09.2012 SSH	07.09.2012 SSH		
© Copyright Banedanmark	Sprog	Udgave	Tegningsnr.	Side/ar/sider
Dansk	02.00	07.09.2012	Pr-SØ171-173-11-102	