

Arbejdsgruppen Skørping Station

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

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 betænkningssag 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.

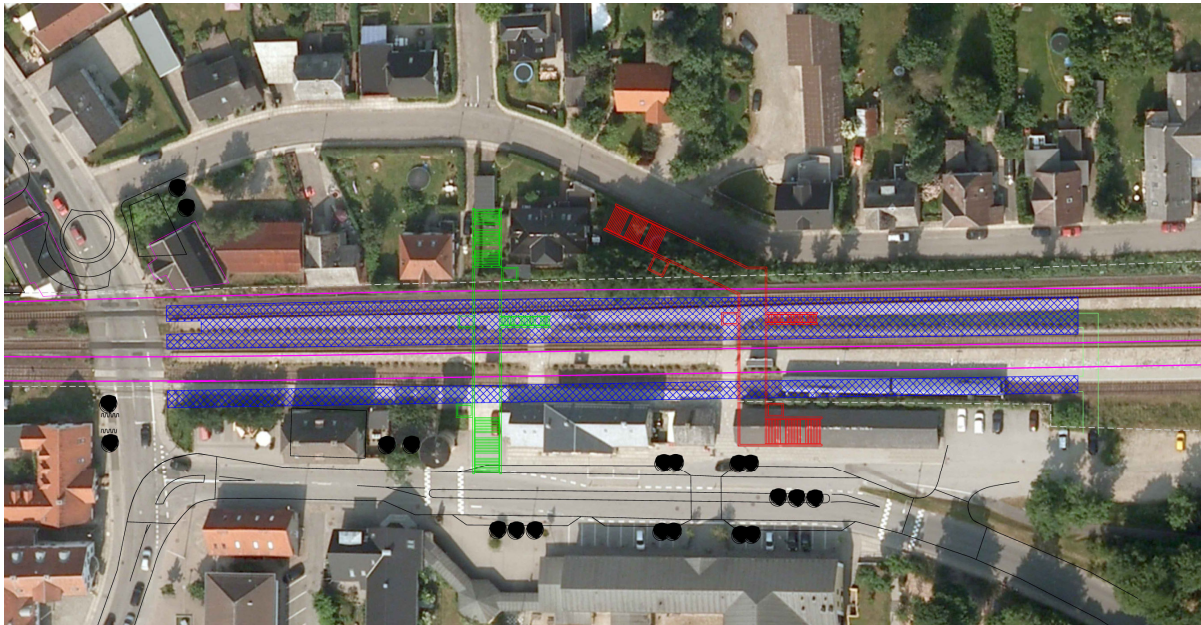
Side 9-10 Ajourførte fordele og ulemper ved vores forslag.

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 tillem্পning 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 spadserer 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 vanskeligt 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.