

## 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

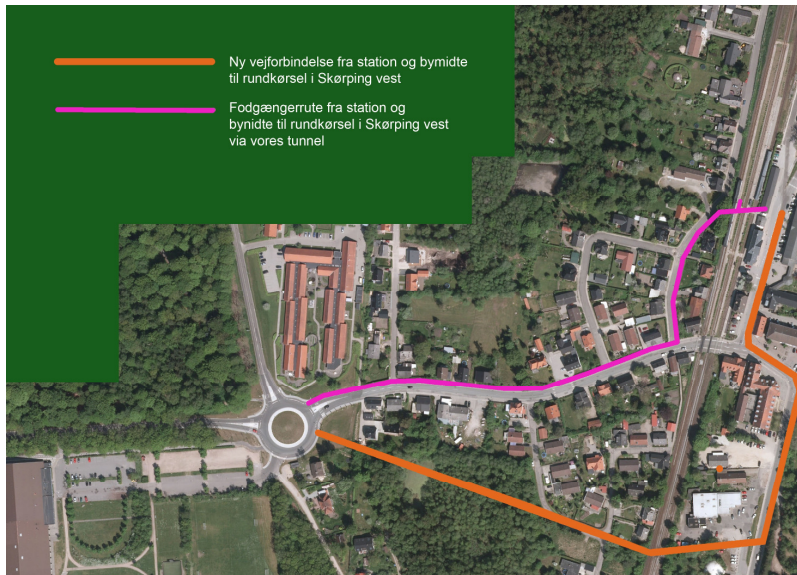
Karl Bech  
Skørping Borgerforening

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 **spares 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](mailto:on@onrevision.dk)  
**Cc:** Martin Lundgaard Schou; Søren Husted; Jens Ole Rommedal; [bsri@bane.dk](mailto: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](mailto:jekr@cowi.dk)  
[www.cowi.dk](http://www.cowi.dk) / [www.cowi.com](http://www.cowi.com)