

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 togrejsende 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

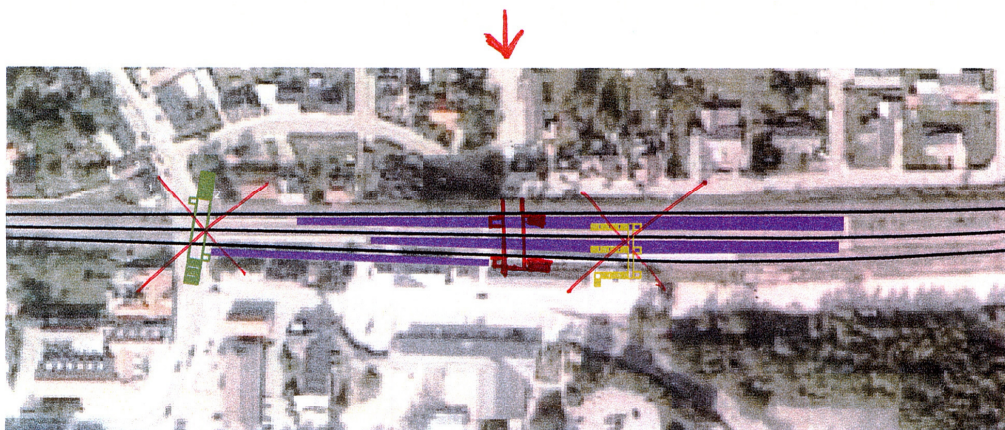
nedsat af Skørping Borgerforening, Skørping Erhvervsforening og Danmarks Naturfredningsforening i Rebild kommune

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.

Perron	Elevator	Trappe
Gangbro	Elevator	Trappe
Gangtunnel	Elevator	Trappe
Eksisterende jernbanespor		



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 overflødiggøre 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**.

**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