



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 lovforslaget. 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.

Side 2/2

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