



Københavns Kommune,
Teknik og Miljøforvaltningen, Center for Miljø,
Postboks 259
1502 København V
Att.: Nordhavnsvej 2. høring.

14.04.2009

Og/eller

Nordhavnsvejhoering2@tmf.kk.dk

Banedanmarks hørings svar vedr. Nordhavnsvej

Banedanmark (BDK) har med Københavns Kommunes (KK) følgebrev dateret 11.02.2009 modtaget følgende materiale:

”Anden offentlige høring af forslag til lokalplan, tillæg til Kommuneplan 2005 og VVM-rapport”.

Banedanmarks bemærkninger til vejforslag A1 koncentrerer sig om de trafikale forhold samt det tekniske løsnings rum.

Banedanmarks bemærkninger til krydsning af Ringbanen er også gældende for vejforslag B.

Bemærkningerne kan og må ikke opfattes som en fyldestgørende kommentering af VVM-redegørelsen.

Hovedparten af de nedenfor nævnte emner er forhold, der skal løses i et samarbejde mellem kommunen og Banedanmark. Det er derfor vigtigt med en tæt dialog mellem kommunen og Banedanmark i det videre arbejde.

Generelt har Banedanmark følgende overordnede bemærkninger til Københavns Kommunes forslag. Bemærkningerne er uddybet i de efterfølgende afsnit.

- Det er Banedanmarks klare opfattelse, at rejsetidsforlængelserne for passagererne er væsentligt undervurderet i materialet fra Københavns Kommune. Der er tale om overordnede vurderinger, og forsinkelserne skal revurderes, inden der træffes endelig beslutning om valg af løsning. Banedanmark vil i den forbindelse komme med input
- Passagertal skal ajourføres, svarende til de nyeste trafiktal
- Med de store konsekvenser som lukningen af de 3 baner, Ringbanen, Nordbanen og Kystbanen medfører, forudsætter Banedanmark, at der arbejdes videre på at finde alternative løsninger, der kan minimere generne for de mange passagerer. Det skal bemærkes, at Banedanmark aldrig selv har gennemført anlægsarbejder så centralt, over så lang tid og med så store trafikale konsekvenser
- Banedanmark forudsætter, at der arbejdes videre med at undersøge en løsning med at lade S-togene fra Holte/Hillerød fortsætte ad Ringbanen i stedet for de tog, der normalt kører i et lukket løb på Ringbanen, i den periode hvor S-banens spor ved Nordhavnsvej er afskåret. Det skal dog bemærkes, at perronlængderne på Ringbanen er kortere end på den øvrige del af S-banen.



I Baggrundsrapport, Teknik (5.12.5.2) er anført, at ”--- Den reviderede trafikplan under sporspæringer er aftalt i dialog med Trafikstyrelsen, Banedanmark og DSB ----”. BDK gør opmærksom på, at den reviderede tidsplan har taget udgangspunkt i præmissen om, at hhv. Kystbanen eller Nordbanen holdes åben. Det er BDK’s opfattelse, at der bør arbejdes videre med dette emne, og at den fremlagte reviderede trafikplan for den beskrevne udførelsesmetode skal udbygges og tilrettes for unøjagtigheder og mangler.

På side 79 i VVM-redegørelse og miljøvurdering er anført: ”Efter en dialog med Trafikstyrelsen og Banedanmark er det indtil videre konkluderet, at en tunnel etableret efter Top-Down metoden er mest fordelagtig.”

BDK foretrækker umiddelbart så få sporspæringer som muligt og ligeledes at sporspæringer af både Kystbane og Nordbane udføres inden for samme år. BDK mener, det er absolut nødvendigt, at der arbejdes videre med at undersøge om varigheden af de nødvendige sporspæringer kan nedbringes ved brug af specielle udførelsesmetoder

Normalt anser BDK ikke spæringer i det beskrevne omfang (længde) for acceptable, og vi er af den opfattelse, at alternative udførelsesmetoder og midlertidige afværgeforanstaltninger ikke er undersøgt fuldt ud. Alternative udførelsesmetoder forudsættes belyst både trafikalt og teknisk.

Den foreslåede løsning indebærer meget lange totalspæringer – 1 til 3 måneder for henholdsvis, Nordbanen og Kystbanen og knap 1 uge for Ringbanen. BDK vurderer usikkerheden som værende meget stor, hvorfor dette må og skal kvalificeres.

En samlet tidsplan for udførelsen af Nordhavnsvejs krydsning af jernbanerne er en nødvendighed for at kunne træffe en kvalificeret beslutning.

Der er under hensyntagen til projektets nuværende stade behov for en tidsplan, der på et overordnet niveau viser, hvilke forventninger der er til hhv. korte (nat- og weekendspæringer) og lange sporspæringer (sporoptagning).

Ligeledes er der behov for en overordnet plan for opretholdelse og sikring af de bane-tekniske anlæg i ombrydnings- og i byggeperioden.

Der skal foreligge en beskrivelse med tilhørende risikovurdering af anlægsarbejderne tæt på spor i drift.

Forsyningsikkerheden af kørestrøm til fjernbanen skal underkastes en risikovurdering, da Kystbanen under anlægsarbejderne vil blive helt afskåret fra det øvrige kørestrømsnet. Sker der et alvorligt nedbrud på fordelingsstationen i Kokkedal, kan der ikke køre tog på Kystbanen nord for Hellerup før fejlen er udbedret. Afhjælpningstiltag skal vurderes.

Også på sydsiden af arbejdspladsen kan der opstå forsyningsmæssige problemer, da Vigerslev fordelingsstation, som bl.a. forsyner strækningerne omkring Hovedbanegården ikke kan lukkes for vedligeholdelse i hele byggeperioden. Begge strækninger på Fjernbanen vil i hele perioden, hvor Kystbanen er afskåret, være forsynet fra en enkelt fordelingsstation, uden back-up. Afhjælpningstiltag skal vurderes.

På S-banen er problemstillingen anderledes, da der er omformerstationer på begge sider af Nordhavnsvej ved hhv. Svanemøllen og Hellerup station.

Indskrænkningerne i trafikafviklingen vil give alvorlige gener for passagererne på både Nordbanen og Kystbanen. På S-banen vil konsekvenserne brede sig til hele S-banenettet i form af mindre frekvens og længere rejsetid. Generelt vil trafikafviklingen blive meget sårbar over for andre hændelser på banenettet.

F.eks. vil trafikken efter en hvilken som helst hændelse på Nordbanen eller Ringbanen blive meget vanskelig at genoprette, og den vil kunne sætte hele trafikken på S-banen i stå. Genopretning af trafikken vil tage meget lang tid, da der er yderst begrænsede muligheder for vending af tog eller andre afværgeforanstaltninger.

På Kystbanen vil det være nødvendigt med tilpassede køreplaner, hvor der skal tages hensyn til forlænget opholdstid (passagerudveksling), samt hastighedsnedsættelse mellem Hellerup og Helgoland.

Der kan forudses alvorlige trængselsproblemer i myldretiderne for passagererne. Dette gælder både i tog, og på skiftestationerne Hellerup og Ryparken, samt på Nørreport. På Nørreport kan det forventes, at en meget stor del af S-togspassagererne vil søge mod fjerntogsperronen, som allerede i dag er meget hårdt belastet i myldretiden. Der skal gennemføres en nøje vurdering, om perronen overhovedet kan rumme den øgede passagemængde. På Svanemøllen, Flintholm og Ny Ellebjerg kan en øgning af passagemængderne forudses.

For at kunne håndtere passagerernes togskifte i Hellerup og på Ryparken er der i VVM-redegørelsen foreskrevet etablering af supplerende adgangsveje i form af broforbindelser mellem perronerne. En nærmere vurdering af tilstrækkeligheden af disse tiltag skal gennemføres – hvor brede skal broerne være, for at de er tilstrækkelige til at håndtere passagerstrømmene i myldretiderne på rimelig tid?

De i notatet ”Togtrafikafvikling i anlægsfasen” foretagne beregninger bør i den kommende proces opdateres til nyeste oplysninger.

F.eks. regnes der med 2005 tal, hvilket for bl.a. Ringbanen har givet urealistisk lave passagertal i forhold til dagens situation. Således er strækningen Hellerup – Ryparken opgjort til 80 passagerer i 20 minutters intervallet. Tallet er formentligt 4 gange så højt i dag! Ringbanen har fra 2006 til 2007 haft en passagerstigning på 52 %, og Hellerup – Klampenborg har haft en på 17 %.

De forudsatte rejsetidsforlængelser skal justeres, så de i højere omfang tager hensyn til alle forhold under trafikomlægningen, herunder trængsel på stationerne, forlænget skiftetid på grund af trængsel, længere stationsophold for togene, langsom kørsel forbi arbejdsstedet, ændret (ringere) frekvens og større irregularitet.

I forbindelse med de lange totalspæringer vil der opstå øget behov for opstilling og klargøring af operatørernes materiel nord for spæringerne, da adgang til de normale depoter (Helgoland, Østerport, København H for Kystbanen og bl.a. København H, Høje Taastrup, Hundige for S-tog) er afskåret. En beskrivelse af disse konsekvenser samt forslag til løsning heraf skal udarbejdes.

Det samme forhold gør sig gældende for nedbrud og de nødvendige tekniske eftersyn af materiellet. Disse eftersyn kræver, at togene bringes til værkstederne. For Kystbanen er det Helgoland og for S-banen Høje Taastrup. En beskrivelse af disse konsekvenser samt forslag til løsning skal udarbejdes inden løsningsvalg.



BDK skal gøre opmærksom på, at det ikke vil kunne lade sig gøre, at lade CFL Cargo's godstog (ståltoget) til/fra Frederiksværk via Snekkersten og Hillerød (Lille Nord) køre, i anlægsperioden hvor Kystbanens spor er afspærret. Godstoget kører flere gange om ugen, og der er i dag ikke nogen godsoperatører, der er godkendt til at køre på S-banens spor. Det kan blive nødvendigt at anvise alternative kørselsmuligheder.

Der skal udarbejdes en mere overordnet beskrivelse af, hvorledes koordinering med andre projekter i Københavnsområdet kan påvirke tidsplan og udførelsesstrategi. Herunder i særlig grad projektet for renovering og modernisering af Nørreport station, der overhovedet ikke er nævnt i VVM-rapporten. Dette projekt vil medføre omfattende konsekvenser for både S-tog, fjerntog og vejtrafik. En græsefladeafklaring mellem disse to projekter skal gennemføres. Ligeledes skal det belyses, hvorledes udførelsesstrategien i forhold til Signalprojektet tænkes løst, således at dette projekt ikke bliver en kritisk grænsefladepartner. Signalprogrammet er planlagt udrullet på Nordbanen i 2015.

Den igangværende dialog mellem KK og BDK forventes at fortsætte i den kommende tid bl.a. på baggrund af ovenstående bemærkninger.

Med venlig hilsen

Erik Søgaard