

Notat



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 Kbh K

Bidrag til høringssvar vedr. anlægslov om Femernforbindelsen med tilhørende landanlæg

Transportministeriet har den 28. november 2014 sendt et udkast til anlægslov om Femernforbindelsen med tilhørende landanlæg i høring. DSB har følgende bemærkninger.

§18

For så vidt angår § 18 skal DSB bemærke, at i det omfang anlæggelsen af Femernforbindelsen medfører omlægning af DSB's ledninger, anlæg eller andre installationer på de af DSB ejede arealer, skal det ske efter DSB's anvisninger. Anlægsprojektet forudsættes at bære alle omkostninger og risici forbundet hermed.

§31

For så vidt angår §31 er DSB indstillet på, at denne udvides til også at omfatte matr. 8b Gåbense, Nr. Vedby (tidligere Orehoved Station) med henblik på totalekspropriation. DSB er også indstillet på at indgå frivillig overdragelse vedr. overtagelse af denne matrikel.

Glumsø station

Af punkt 4.1.1.3 i bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at perronerne på stationen i Glumsø med tilhørende gangbro, elevatorer og anden apering, som en konsekvens af kurveudretningen i forbindelse med hastighedsopgraderingen til 200 km/t, flyttes ca. 200 m mod syd, medens stationsbygningen med tilhørende faciliteter ikke flyttes.

Efter flytningen forøges afstanden altså markant fra parkeringsfaciliteter og busterminal til perron. Erfaringerne viser at mange passagerer er uvillige til at acceptere en lang afstand fra parkeringsplads til perron. Afstanden er særligt problematisk for DSB's handicappede rejsende.

Det må i øvrigt forventes at cyklister vil efterlade deres cykler hvor de kan finde plads i nærheden af perronen, frem for i cykelstativerne 200 meter fra perronen, hvilket ikke er hensigtsmæssigt og kan medvirke til kaotiske forhold omkring perronen.

Langs banens vestlige side, fra stationsbygning til perron, er der projekteret en gangsti, som på ca. 30 m bliver helt ned til 160 cm bred. Gangstien være flankeret

Sekretariat & jura

7. januar 2015

Telegade 2
2630 Taastrup

Direkte telefon 24 68 67 76
rujj@dsb.dk
www.dsb.dk

af en støjskærm på den side og et trådhegn ud mod banen på den anden. Gående på gangstien bliver udsat for et voldsomt luft- og støjtryk, når et tog passerer stationen med 200 km/h og man fanges mellem trådhegn og støjskærm.

Glumsø Station benyttes i dag dagligt af omkring 950 pendlere og er i Trafikstyrelsens "Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027" forudsat at bidrage til den overordnede politiske målsætning om 50% flere togrejsende ved at vokse til 1.200 daglige pendlere i 2027.

Med det fremlagte forslag anser DSB det for vanskeligt at realisere Trafikstyrelsens plan for udviklingen af Glumsø Station. Tværtimod vil stationen blive så lidt attraktiv for de rejsende, at Glumsø vil blive fravalgt, enten til fordel for en af de andre stationer i lokalområdet eller til fordel for bilen hele vejen til deres rejsemål, og der må derfor forudses en markant reduktion af passagergrundlaget og et tab af indtægter for DSB.

For at gøre Glumsø Station så attraktiv for de rejsende, at flere vil benytte den i de kommende år med de hurtigere forbindelser på den ombyggede bane, vil det være ønskeligt at genskabe en samlet stationsløsning ved den nye placering af perronerne. Dette kan gøres ved at flytte cykelparkering og busterminal til et ledigt, privat ejet areal ud for den nye perron på banens vestside, medens bil-, motorcykel og handicapparkering vil kunne flyttes til et ledigt af Banedanmark ejet areal ved den nye perron på banens østside.

Da banen på dette sted ligger flere meter over de omgivende arealer, vil arealerne på hver sin side af banen mest hensigtsmæssigt kunne forbindes med en tunnel, hvorfra der også kan etableres trappe og elevatoradgang til perronerne, medens den nuværende gangbro mest hensigtsmæssigt vil kunne genbruges på en af stationerne i Nr. Alslev eller Holeby, hvor der er forudsat etableret helt nye gangbroer. Løsningen forudsætter således, der erhverves rettigheder til dels at benytte et af Banedanmark ejet areal og dels et areal, som er i privat eje, men som ligger ubenyttet hen. Ved en sådan flytning af de til stationen hørende faciliteter vil der blive skabt en løsning, som for alle rejsende er attraktiv og som byder på gode tilkørselsforhold og adgangsveje.

Stationsombygninger generelt

Stationsombygningerne forudsættes at ske i samarbejde med DSB. I Vordingborg, Glumsø og Nørre Alslev er de så omfattende, at stationsbygningerne, der efter elektrificering af banen ikke længere må udlejes til beboelse, efter DSB's opfattelse bør overtages af anlægsprojektet. DSB er indstillet på at indgå en aftale herom mod erstatning.

Trafikoplægning til Lille Syd

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det desuden under punkt 8, at banen mellem Ringsted og Næstved i 2019 vil blive spærret for trafik i en periode på 6 måneder. Al trafik på Sydbanen skal derfor i denne periode i stedet afvikles via Lille



Syd. Da denne bane er enkeltsporet, er det begrænset hvor mange tog der kan afvikles hver time på strækningen. For at kunne befordre det store antal daglige pendlere på Sydbanen under sporspærringen bliver DSB derfor nødt til at afvikle trafikken med de størst mulige togstørrelser, hvilket med stor sandsynlighed vil sige togstammer opformeret af 6 dobbeltdækkervogne og et lokomotiv, som ud over lokomotivet har en længde på ca. 162 m og en indstigningshøjde på 60 cm.

Da perronerne på flere af stationerne på Lille Syd ikke kan håndtere tog med disse dimensioner, vil det være nødvendigt at forlænge og forhøje flere af perronerne, så de alle – bortset fra Næstved Nord - vil kunne anvendes til krydsning af 2 dobbeltdækkertog med 6 vogne.

I forbindelse med forlængelsen bør det overvejes at gøre perronerne bredere, så de sikkerhedsmæssigt er forberedt til at der fra december 2018 vil blive kørt med højere hastighed på Lille Syd.

Perronombygningerne på Lille Syd bør være afsluttet senest i december 2018.