

6. februar 2023
2022-2004

Pulje til forbedring af sikkerhed og tilgængelighed i udvalgte perronovergange

Baggrund

Det er med den politiske aftale af 28. juni 2021 om Infrastrukturplan 2035 besluttet at oprette en pulje på 150 mio. kr. (2021-priser) til forbedring af sikkerhed og tilgængelighed i udvalgte perronovergange. Prisopregnet til 2023-priser er puljen på 160 mio. kr.

I aftaleteksten står der, at:

"Parterne er enige om at afsætte en pulje på 150 mio. kr. til at forbedre sikkerheden og tilgængelighed i udvalgte perronovergange, herunder bydelsforbindelserne i Haslev og Bjerringbro. Banedanmark vil med puljen igangsætte undersøgelser af de mulige løsninger for hver station med inddragelse af de berørte kommuner og på den baggrund udarbejde konkrete forslag til forligskredsen til udmøntning."

Banedanmark har identificeret syv perronovergange, hvor sikkerheden adskiller sig negativt fra det generelle sikkerhedsniveau på jernbanen, da overgangene enten har en bydelsforbindende funktion eller er placeret på hovedbanenettet. Overgangenes placering fremgår af kortet på næste side.

De bydelsforbindende perronovergange er særlige, idet de også benyttes af personer, der ikke har jernbanemæssigt ærinde. Det kan for disse projekter være relevant at åbne for kommunal medfinansiering til særlige kommunale behov.



Puljens formål

Puljen har til formål at forbedre sikkerheden og tilgængeligheden i udvalgte perronovergange på statens jernbanenet. Der vil være forskellige anlægstekniske løsninger til forbedring af perronovergangene. Der er overordnet tre løsningsmuligheder:

1. *Chikane*: Perronovergangen bevares, men der opføres en række forhindringer på perronen, fx u-sluse, der gør passanter opmærksomme på, at de skal krydse banen.
2. *Sti*: Perronovergangen nedlægges, og der anlægges en stiforbindelse til den anden side af stationen gennem nærmeste underføring/bro eller sikrede overkørsel, så banen ikke længere krydses i overgangen. Løsningen indebærer også nedlægning af eventuelle ø-perroner og opførelse af ny sideperron på modsatte side, så der ikke længere ligger en perron mellem de to spor.
3. *Gangbro/gangtunnel*: En bro- eller tunnelløsning giver generelt den bedste tilgængelighed og øger samtidig sikkerheden, men er betydeligt dyrere end de andre løsninger. En gangtunnel kan typisk give en bedre løsning end en bro ud fra et tilgængelighedsperspektiv, men er markant dyrere end en gangbro. Særligt for de bydelsforbindende stationer kan kommunerne derfor have interesse i at medfinansiere en tunnel.



Banedanmark har på et overordnet niveau vurderet muligheden for at etablere hovedparten af de ovennævnte løsninger på de syv stationer. Såfremt en løsningsmodel allerede er vurderet ikke-gangbar ved den indledende screening, f.eks. på grund af geografiske forhold ved en station, har løsningsmodellen ikke indgået i de indledende undersøgelser, der ligger til grund for indstillingerne i dette notat.

Opgave

Nogle af løsningsmulighederne på de forskellige stationer skal undersøges videre på NAB-fase 2 niveau. Når fase 2-undersøgelserne er afsluttet, vil forligskredsen blive forelagt et udmøntningsgrundlag med henblik på beslutning om endelig udmøntning af puljen.

Der er forskellige forhold, hensyn og lokale ønsker, som gør sig gældende for de enkelte stationer, hvorfor der også vil være forskellige løsninger, som er relevante at undersøge. Banedanmark skal derfor ikke undersøge alle potentielle løsningsmuligheder ved hver station. Med dette notat fastlægges, hvilke løsningsmuligheder Banedanmark skal undersøge for de enkelte stationer, og dermed også hvilke løsningsmuligheder, der fravælges. Bilagene uddyber for hver station, hvorfor de enkelte løsninger er anbefalet til videre undersøgelser, eller hvorfor de ikke er anbefalet undersøgt videre.

De løsninger, der for hver station vælges af forligskredsen til videre undersøgelser, skal for hver løsning omfatte følgende:

- Teknisk undersøgelse af de enkelte løsningsforslag, inklusiv visualiseringer for de stationer, hvor bro- og tunnelloøsninger er aktuelle.
- Anlægsoverslag for en grundløsning, samt eventuelle mulige tilvalg, herunder også eventuel kommunal medfinansiering.
- Afklaring af miljøkonsekvenser, herunder om der er behov for at gennemføre en VVM-proces.
- Afklaring af, hvornår anlægsarbejderne kan gennemføres på de enkelte stationer.

Banedanmark gennemfører undersøgelserne for alle stationerne inden for en samlet ramme på 7,6 mio. kr. (2023-priser), der afholdes inden for den samlede puljebevilling på 160,0 mio. kr. (2023-priser).

Ved Haslev Station bemærkes det, at der allerede eksisterer et projekt med perronforlængelser af de eksisterende to perroner, der er



henholdsvis en sideperron og en ø-perron. Projektet måtte dog primo 2022 udskydes på ubestemt tid. Der er afsat 16 mio. kr. til perronforlængelserne. Såfremt der ønskes anlagt en gangbro eller gangtunnel, som angives som et muligt kommunalt medfinansieringsprojekt, så skal den eksisterende ø-perron nedlægges og erstattes af en ny sideperron. I dette tilfælde kan de 16 mio. kr. være med til at medfinansiere den nye sideperron.

Organisering, tidsplan og inddragelse af interessenter

Banedanmark er ansvarlig for undersøgelserne og skal undersøge de løsninger der politisk vælges at indgå i fase 2-undersøgelserne. Banedanmark skal i relevant omfang inddrage de berørte kommuner. Inddragelse er specielt vigtigt, hvis der vælges udført kommunale medfinansieringsprojekter.

Banedanmark opstarter undersøgelserne i marts 2023, og forventer at kunne præsentere resultaterne for forligskredsen i december 2024.

Når fase 2-undersøgelserne er gennemførte vil Banedanmark indstille til forligskredsen, hvilke projekter som bør anlægges.

I tabel 1 nedenfor angives de løsninger der anbefales undersøgt ved de forskellige stationer. Det bemærkes, at nedenstående prisoverslag er foreløbige og skal kvalificeres inden et endeligt bevillingsbehov kan udmåles. Særligt bemærkes, at den nuværende markedssituation gør prisoverslagene mere usikre end normalt. Grundet disse usikkerheder anbefales der løsninger der sammenlagt summerer til cirka 25 mio. kr. mindre end puljens samlede beløb, hvorved der er en buffer til at absorbere højere anlægsoverslag som følge af de kommende fase 2-undersøgelser.



Tabel 1: Anbefalede løsninger

	Anbefalet løsning	Begrundelse	Overslagspris (mio. kr.)
Lindholm St.*	Permanentgørelse af eksisterende gangbro m. trapper og elevatorer	Der er allerede opstillet en midlertidig gangbro m. elevator, som har en forventet lang levetid. Banedanmark indstiller at gøre gangbroen permanent.	0,0
Bjerringbro St.*	Gangbro m. trapper og elevatorer	Banedanmark anbefaler en gangbro, da denne løsning yder maksimal sikkerhed og god tilgængelighed ved Bjerringbro Station der også fungerer som bydelsforbindelse.	36,4
Tjæreborg St.	Sti	Banedanmark anbefaler en stiløsning, da denne skaber en fuld niveaufri adgang mellem de to perroner, da der tæt på stationen allerede er etableret en tunnel, for en anlægsomkostning, der er markant billigere end ved etablering af en løsning med gangbro og elevatorer.	13,3
Holsted St.	Sti	Banedanmark anbefaler en stiløsning, da denne løsning giver maksimal sikkerhed uden lange gangeveje.	13,6
Haslev St.*	Hegn	Banedanmark anbefaler opsætning af et hegn, da det vil nedlægge stationens to bydelsforbindende sporovergange, og det derfor kun er togpassagerer, der vil benytte den tilbageblivende sporovergang. Ved at stationen ikke mere fungerer som bydelsforbindelse øges sikkerheden betydeligt. Personer der vil skulle krydse begge spor vil kunne gå igennem den sikrede vejoverkørsel ved Ringstedvej tæt på stationen.	0,5
Vamdrup St.	Én gangbro m. trapper + én gangbro m. elevatorer	Banedanmark anbefaler, at der opsættes én gangbro med trapper og én gangbro med elevator i hver sin ende af den eksisterende ø-perron.	35,0
Kavslunde St.	Én gangbro m. trapper + én gangbro m. elevatorer	Banedanmark anbefaler, at der opsættes én gangbro med trapper og én gangbro med elevator i hver sin ende af den eksisterende ø-perron.	35,0
Total			133,8

Anm.: *Indikerer bydelsforbindende overgang.

Anm.: Alle beløb er i 2023-priser.



Af tabel 2 nedenfor fremgår mulige alternative løsninger som kan vælges undersøgt. Fælles for de alternative løsninger er, at de alle sammen er dyrere end de foreslåede løsninger i tabel 1. Egentlig fravalgte løsninger fremgår i bilagene for de enkelte stationer.

Tabel 2: Alternative løsninger

	Alternative løsninger	Begrundelse	Overslagspris (mio. kr.)
Lindholm St.*	Ingen foreslåede	-	-
Bjerringbro St.*	Tunnel	En tunnel yder maksimal sikkerhed og god tilgængelighed, men vil være markant dyrere end den anbefalede løsning. En tunnel kan være en relevant alternativ løsning med kommunal medfinansiering jævnfør den bydelsforbindende funktion.	60,7
Tjæreborg St.	Ingen foreslåede	-	-
Holsted St.	Gangbro m. trapper og elevatorer	En gangbro yder udover maksimal sikkerhed også god tilgængelighed, men vil være markant dyrere end den anbefalede stiløsning.	36,4
Haslev St.*	Gangbro m. trapper og elevatorer eller Tunnel	En gangbro eller tunnel yder maksimal sikkerhed og god tilgængelighed, men vil begge være markant dyrere end den anbefalede løsning. Gangbro eller tunnel kan være en relevant alternativ løsning med kommunal medfinansiering jævnfør den bydelsforbindende funktion.	Gangbro m. trapper: 36,4 Tunnel:60,7
Vamdrup St.	Sideflytning af spor inkl. én gangbro m. trapper og elevatorer.	En gangbro yder maksimal sikkerhed og god tilgængelighed. Løsningen vil dog være markant dyrere end den anbefalede løsning, da den vil kræve at sporene sideflyttes, så den eksisterende perron kan laves bredere.	50,0
Kavslunde St.	Sideflytning af spor inkl. én gangbro m. trapper og elevatorer.	En gangbro yder maksimal sikkerhed og god tilgængelighed. Løsningen vil dog være markant dyrere end den anbefalede løsning, da den vil kræve at sporene sideflyttes, så den eksisterende perron kan laves bredere.	50,0

Anm.: *Indikerer bydelsforbindende overgang.

Anm.: Alle beløb er i 2023-priser.

Ud over de ovenstående løsninger i tabel 1 og 2, er det på nogle stationer også en mulighed at anlægge chikaner som en alternativ billig løsning. Prisen for at anlægge chikaner vil variere fra station til station på grund af lokale forhold, og vurderes at kunne koste et etcifret millionbeløb pr. station. Chikaneløsningerne præsenteres nærmere i bilag 8.