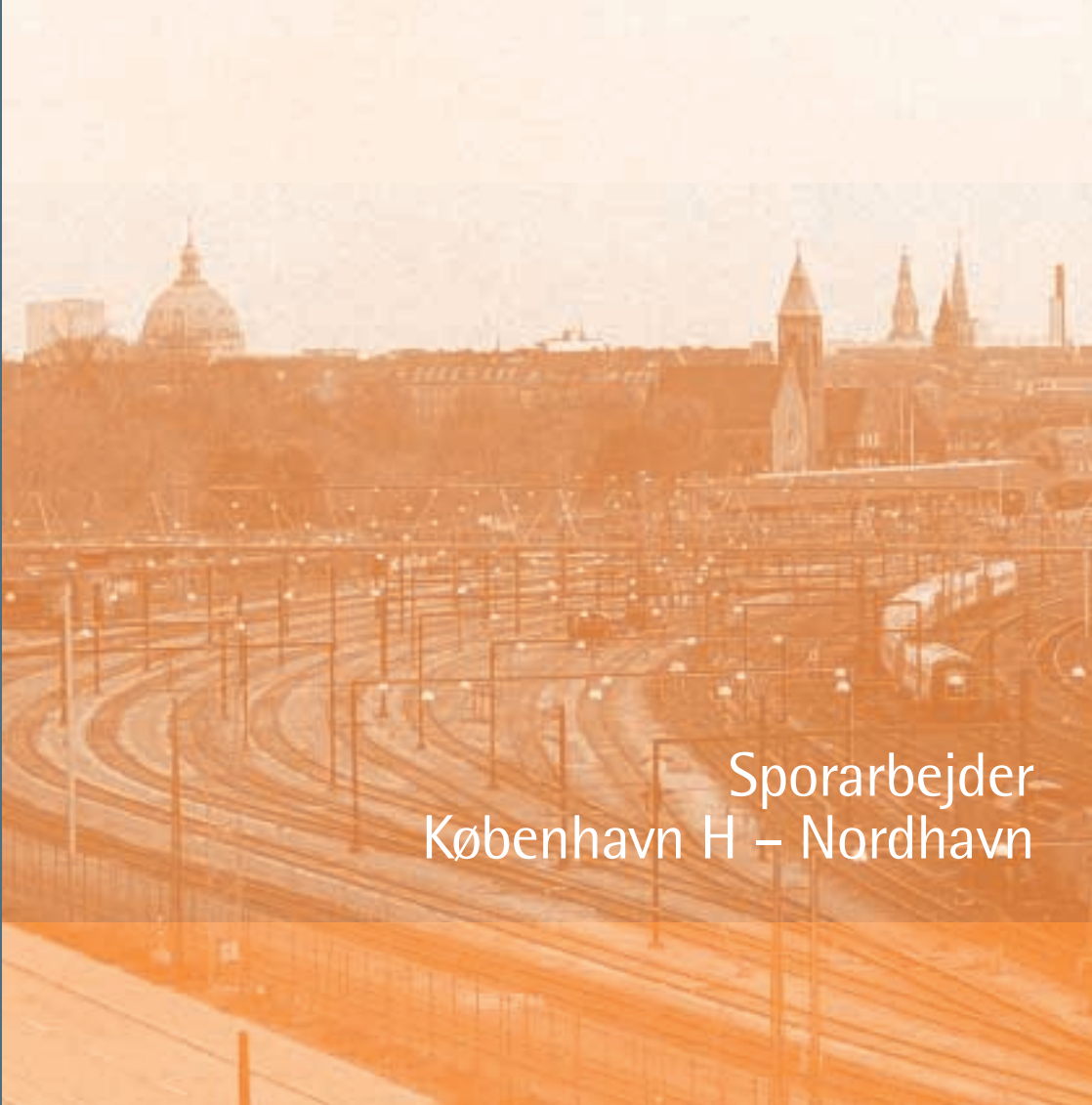


banestyrelsen



Plads til flere tog på Københavns Hovedbanegård

A wide-angle photograph of a large railway yard in Copenhagen, showing numerous tracks and overhead power lines. In the background, the city skyline is visible, including the dome of the Copenhagen Cathedral and several church spires. The image has a warm, orange-tinted overlay.

Sporarbejder København H – Nordhavn

MERE KAPACITET PÅ HOVEDBANEGÅRDEN

- Lav Københavns Hovedbanegård om fra endestation til gennemkørselsstation
- Luk op for mere togtrafik igennem Boulevardtunnelen
- Gør Østerport Station til endestation uden samtidig at bremse for gennemkørende trafik.

Det er hovedoverskrifterne for LOKO-projektet (Lille Opgradering af København og Omegn), som gennemføres i 2001–2004 for at øge kapaciteten på Københavns Hovedbanegård. Projektet omfatter en lang række sporarbejder på fjerntogsstrækningen København H – Nordhavn Station. Mere kapacitet i dette knudepunkt for togtrafikken betyder, at der løsnes op for mere togtrafik i hele landet i overensstemmelse med målsætningen om at flytte en større del af persontransporten over på den kollektive trafik. Folketinget har bevilget 600 mio. kr. til projektet, som tillige støttes af EU. S-banen berøres kun i minimalt omfang.

Københavns Hovedbanegård har otte spor til fjerntog. Det var rigeligt til at klare den daglige trafik i 1912, da banegården åbnede. Men i mellemtiden er antallet af daglige tog og passagerer steget mange gange, og ved åbningen af Øresundsforbindelsen i år 2000 skete der et trafikspring. Det daglige passagertal steg fra omkring 40.000 til omkring 50.000. Flere tog fik endestation på Hovedbanegården, og flere tog kørte igennem og videre mod Helsingør. Nu er grænsen nået, og Hovedbanegården er blevet en bremse på udvidelse af fjerntrafikken på Sjælland.

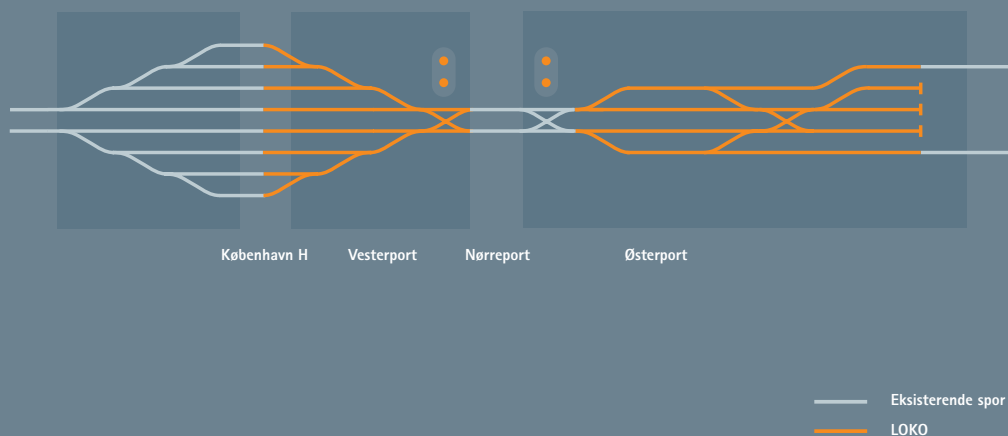
En del af problemet ligger i, at stationen i princippet er opbygget som en endestation. Mange tog klagøres her, og de skifter personale her. Det koster sporplads at have tog holdende, og det bremser trafikken, når rangerende tog skal krydse hovedsporene.

Derfor er løsningen at lade flere tog køre igennem. Som gennemkørselsstation kan Hovedbanegården afvikle betydeligt flere tog. Det kræver dog, at sporforbindelserne videre mod Østerport Station udbygges, og det arbejde skal gennemføres i år 2001–2002.

I dag kører visse tog igennem til Østerport Station eller videre nordpå. Men sporenes placering er med til at begrænse togantallet. Boulevardtunnelen (mellem Vesterport og Østerport) er flaskehalshalsen. Her er der kun to spor til fjerntog, og på Nørreport Station er der kun én perron og to spor til at klare standsning og af- og påstigning – mod otte spor ved Hovedbanegården og tre ved Østerport Station. De to spor tillader i dag kun 12 tog i timen hver vej. Der er fast højrekørsel, så alle tog i samme køreretning må vente på hinanden.

De samme to spor kan afvikle 15 tog i timen hver vej, når indfletningen fra Hovedbanegården ændres, så togene kan køre tættere og mere glidende. Det bliver også lettere at afvikle trafikken uden ophobning af forsinkelser, når tog kan køre i begge retninger på begge spor, og der skaffes adgang til begge spor fra alle fjerntogspor på Hovedbanegården.

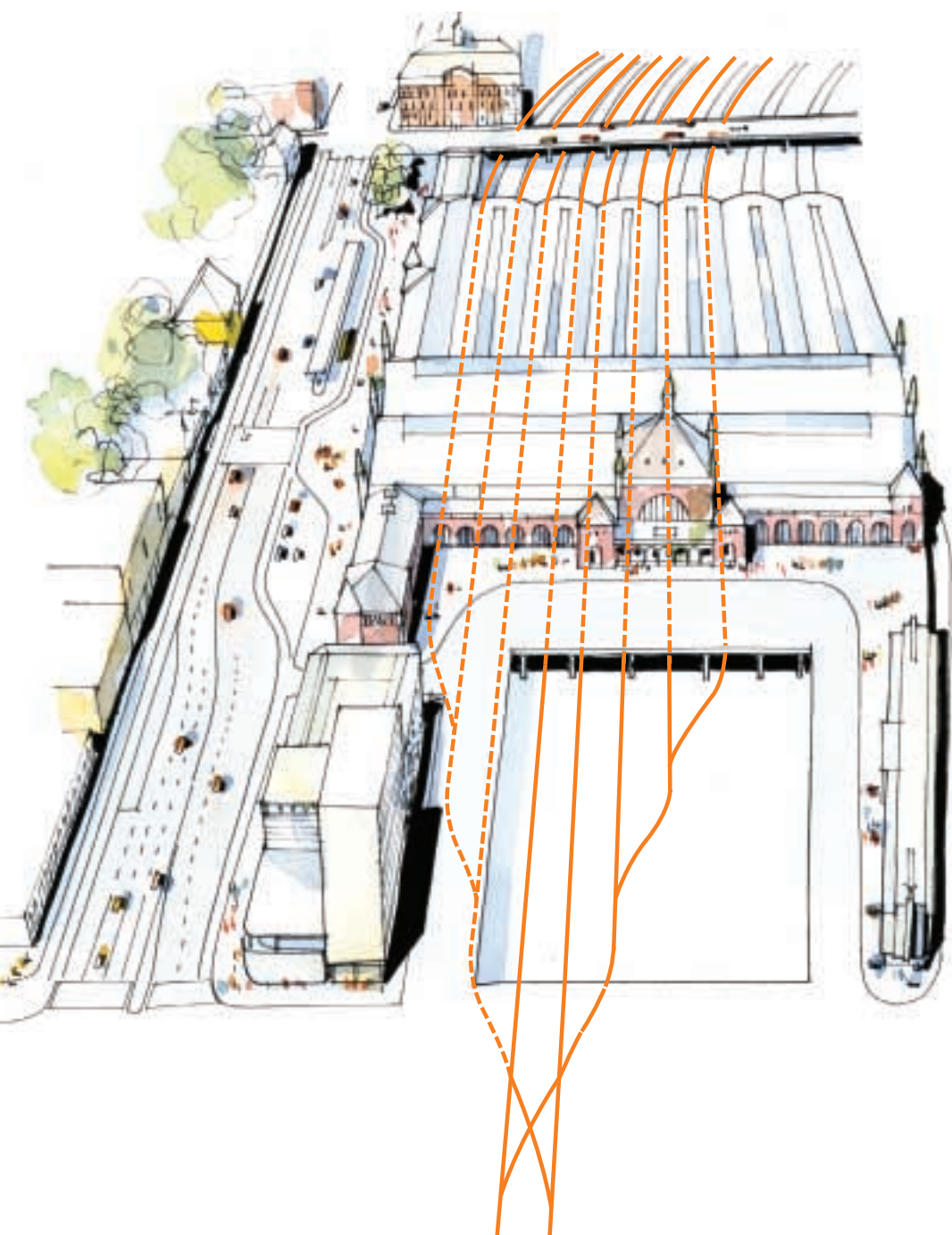
Derudover skal Østerport Station kapacitetsmæssigt udvides for at kunne fungere som endestation for flere tog. Det sker med anlæggelsen af et fjerde spor samt en række vende- og opstillingsspor. Uden for myldretiden er der behov for, at et stort antal tog kan parkeres og være klar til indsætning, og det kan foregå på disse spor, uden at de kommer i vejen for den øvrige togtrafik.



Principskitse af fjernbanesporene med markering af LOKO-projektet. Resultatet bliver lettere trafikafvikling og mere kapacitet på strækningen.

BANEGRAVEN NORD FOR HOVEDBANEGÅRDEN

I dag kan togene ikke ledes fra alle de otte fjernbanespor på Hovedbanegården til begge fjernbanespor mod Boulevardtunnelen. Fremover skal tog i begge retninger kunne komme fra ethvert spor til ethvert spor. Det kaldes symmetrisk spor-geometri. Omlægningen af sporene kommer til at ske i banegraven nord for Hovedbanegården og under Vesterbrogade.

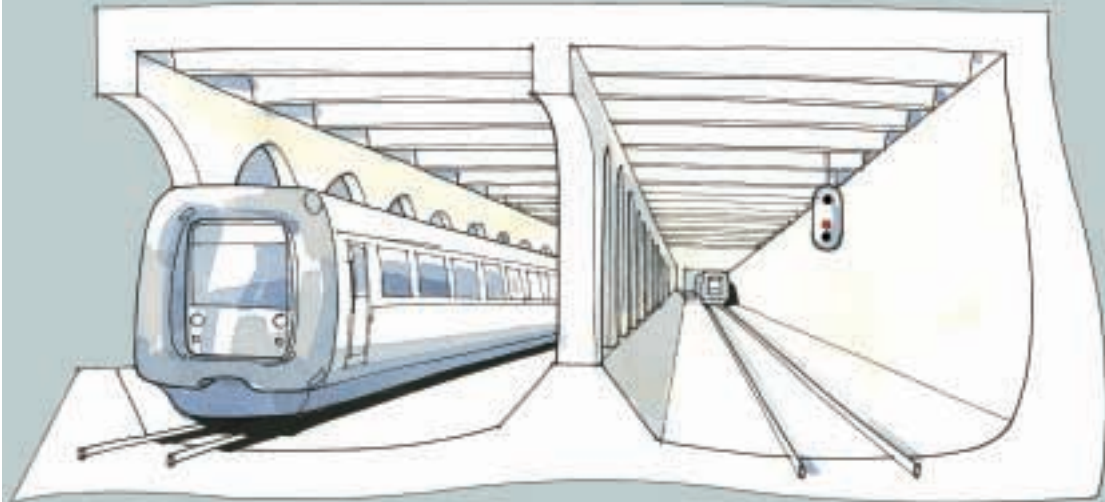


LOKO-projektets første del: Indfletningen fra otte til to spor nord for Københavns Hovedbanegård ændres, så der bliver adgang fra ethvert spor til ethvert spor.

BOULEVARDTUNNELEN

Boulevardtunnelen mellem Vesterport og Østerport er flaskehalsen. Togene kan køre hurtigere efter hinanden, hvis signalerne ved indfletningen ændres, så der ikke holdes så stor afstand. Og hvor de to spor i tunnelen i dag benyttes med fast højrekørsel, vil en vekselsporsblok med nye signaler og sikringsanlæg gøre det valgfrit at køre begge veje i begge spor. Så behøver et tog ikke at vente, når kun det ene spor er optaget. I hvert spor kan konvojkørsel (flere tog efter hinanden i samme retning) veksle med tog skiftevis i den ene og den anden retning. Og i begge spor kan der samtidig køre tog i samme retning.

Med disse ændringer øges antallet af tog pr. time fra 12 til 15, og de vil give større fleksibilitet, så forsinkelser ikke så let forplanter sig.

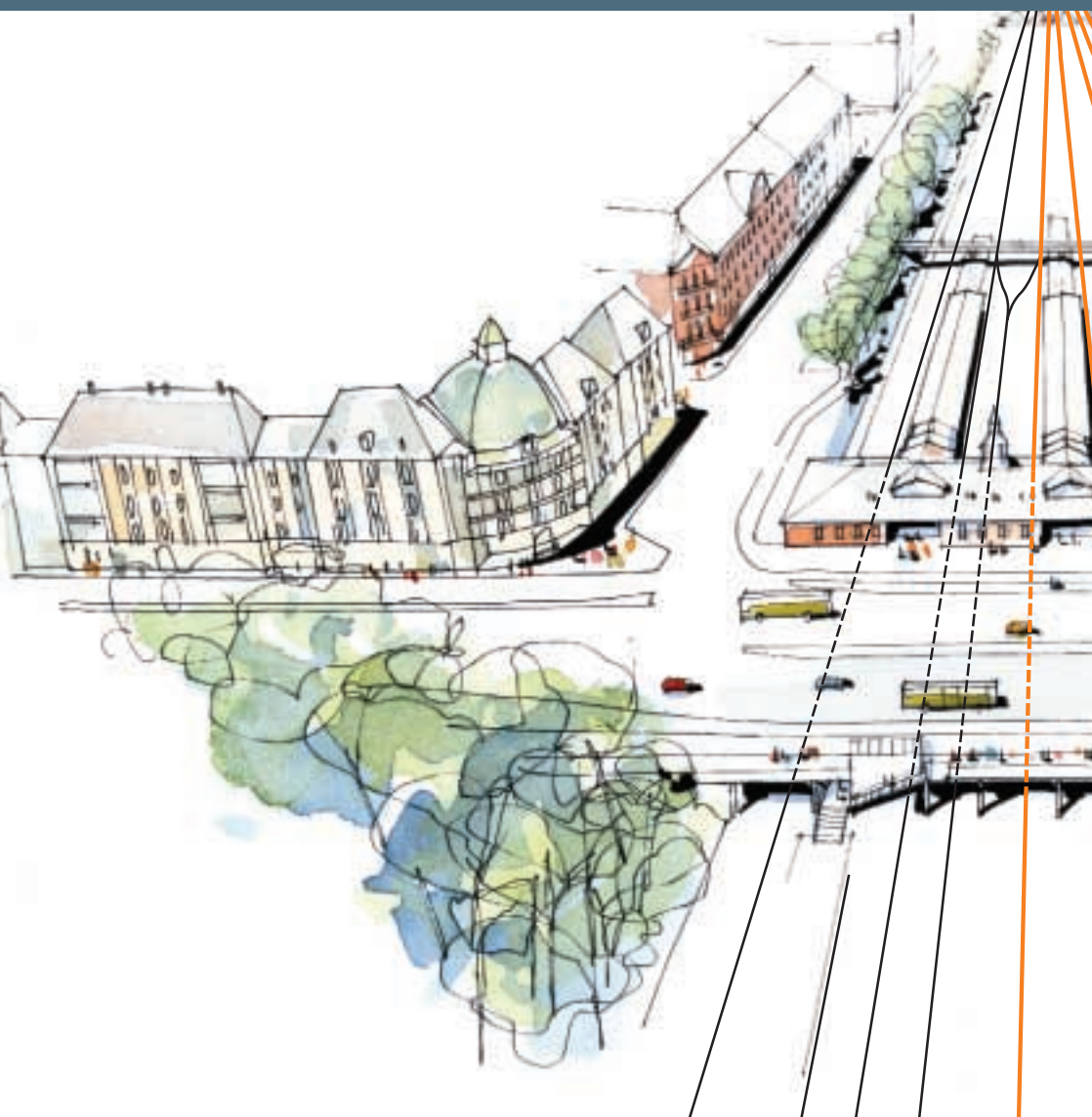


LOKO-projektets anden del: Signalerne i Boulevardtunnelen ændres, så flere tog kan passere pr. time, og der bliver valgfri køreretning i sporene.

ØSTERPORT STATION

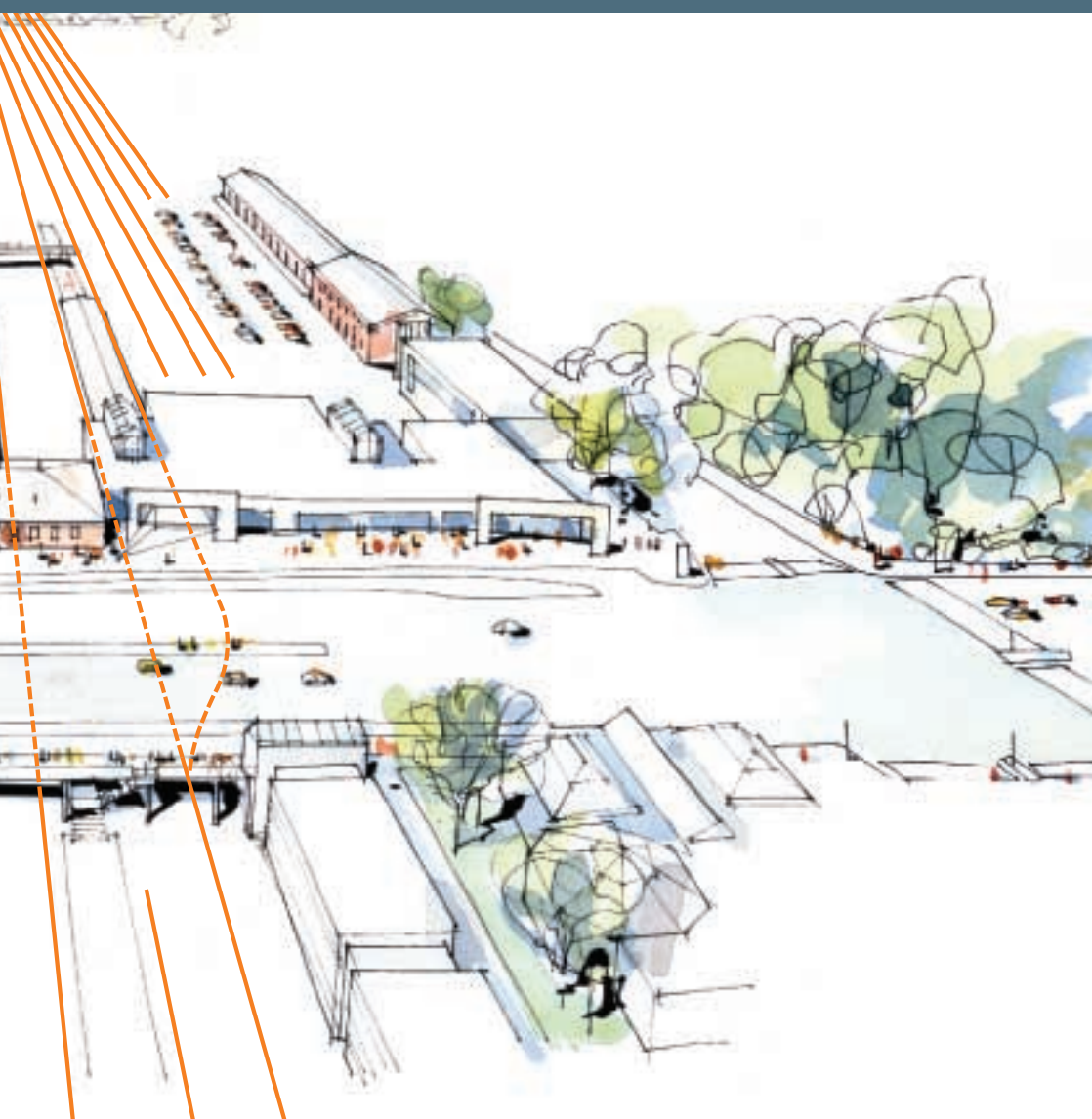
De tog, der ikke mere skal have endestation på Hovedbanegården, skal fremover kunne ende og vende på Østerport Station. Derfor skal der ske en større ombygning af Østerport Station, som indbefatter udvidelse af broen ved Oslo Plads, omlægning af spor, bygning af ny perron samt forlængelse af gangbroen fra Østbanegade.

Broområdet under Oslo Plads skal udvides mod øst, så der bliver plads til fire spor til fjerntog mod i dag tre. Gennemføringen af det ekstra spor kommer til at tage areal fra kælderens i Østerport Stationscenter, men fra gadeplan vil ændringerne ikke være synlige, når arbejdet er afsluttet.



Til de fire spor bliver der to perroner, og den nybyggede perron bliver overdækket. Gangbroen fra Østbanegade, der i dag kun rækker til S-togsperronen, forlænges til begge fjerntogsperroner.

På baneterrænet mellem Østerport og Nordhavn stationer anlægges desuden et vendesporsanlæg i forlængelse af de to midterste spor og med tilkørsel fra alle fire spor. Vendesporenes placering betyder, at de to yderste spor kan friholdes til gennemkørende trafik. Øst for hovedsporene lægges opstillingsspor, hvor et stort antal tog kan parkere, og det bliver muligt at klare lettere indvendig rengøring, toilettømning og påfyldning af brændstof og vand.



LOKO-projektets tredje del: Østerport Station udvides og ombygges, så flere tog kan have endestation her.

STØV, STØJ OG ANDRE GENER

Anlægsarbejderne mellem Hovedbanegården og Nordhavn Station griber ikke meget ind i bybilledet, men det bliver umuligt helt at undgå at genere naboer, trafikanter på vejene og togpassagerer.

Togtrafikken

Sporarbejderne ved Hovedbanegården vil i perioder gøre det nødvendigt at lukke et eller flere spor. Det kommer så vidt muligt til at foregå om natten og i weekender.

Ved Østerport Station vil anlægsarbejdet i længere perioder gribe ind i togtrafikken. Det østligste af de nuværende tre spor vil være



Principskitse af kommende sporanlæg mellem Østerport og Nordhavn stationer.

lukket to gange i ca. tre uger, mens broen under Oslo Plads udvides. Og på strækningen mod Hellerup vil det være nødvendigt at lukke det ene hovedspor i op til tre måneder, mens vendesporsanlægget bygges.

Lukningen af spor vil kunne mærkes af passagererne, fordi det indvirker på køreplanerne, hvor togene får ændrede og færre afgange. Anlægsarbejder kan også udløse akutte situationer, hvor togdriften i kortere tid må afvikles efter særlige køreplaner.

Vejtrafikken

Den største hindring for vejtrafikken opstår, når broen under Oslo Plads skal forlænges mod øst. Det er planlagt fra foråret 2002 og varer ca. to år, hvor kørebanen på broen indskrænkes til to smalle vognbaner, og busstoppestedet flyttes til vest for broen. Der vil fortsat være cykelsti og fortov. Der lukkes for adgang fra broen til Østbanegade.

Materialetransport til og fra området ved Østerport Station kan også påvirke trafikken i perioder.

Støv, støj og vibrationer

I perioder vil anlægsarbejderne kunne sprede støv og støj, og vibrationer kan heller ikke undgås. Der skal anlægges spunsvægge omkring de forhøjede spor mellem Østerport og Nordhavn stationer, og imellem disse spor skal der graves ud til vendesporsanlægget. Publikum og personale på Østerport Station, stationscentret og Hotel Østerport vil mærke til gener fra ombygningen af broen under Oslo Plads.

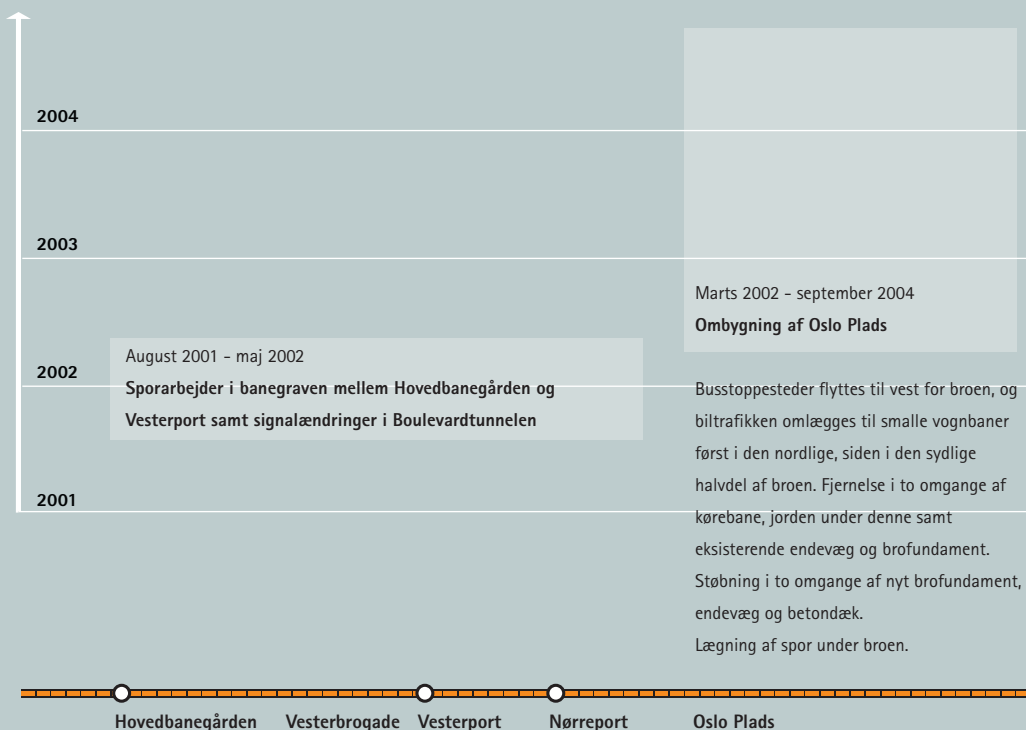
Når anlægsarbejderne er færdige, vil støjen fra togdriften være mindre end i dag, fordi ældre tog udskiftes med nye og mindre støjende, og fordi der bliver mindre tomkørsel. Det vil bringe 450 af de nuværende 1250 boliger ud af støjbelastningen og vil især kunne mærkes på Østre Voldgade og Østbanegade. Ingen af de boliger langs strækningen, der i dag er vibrationsbelastede, vil være det efter 2005.

Arealer inddrages

Under Oslo Plads forsvinder en del af stationscentrets kælder og mellemetage og giver fremover plads til det ekstra spor. I gadeplan vil der blive grebet ind i større eller mindre dele af flere af butikkerne, men de vil kunne råde over tilsvarende arealer, når der er lagt låg over det nye spor. Pyramiden foran centret må også ned i en periode, indtil den kan genopføres i sin oprindelige form.

HVAD SKER DER NETOP NU?

Det første spadestik i LOKO-projektet blev taget i august 2001, hvor sporene nord for Københavns Hovedbanegård ændres. Derefter bevæger aktiviteterne sig mod nord, og ved Østerport vil der være anlægsarbejder konstant fra marts 2002 til december 2004, hvor projektet efter planen vil være færdigt.



Marts 2002 - december 2003

Ombygning af Østerport Stationscenter

Lukning af større eller mindre dele af flere butikker. Fjernelse af glaspyramide. Fjernelse af trappetårn mod perron. Fjernelse af alt over det nye spor (del af bygningen i gadeplan, mellemetage og kælder samt fundament). Genopbygning af glaspyramide, trappetårn i bredere udformning, butiksbygning i gadeplan.

Juni 2002 - november 2004

Perronarbejde ved Østerport Station

Gangbroen fra Østbanegade forlænges til den nuværende og den kommende fjerntogsperron. Den gamle fjerntogsperron forlænges, og den nye bygges i samme længde. Der bygges perrontag over den nye perron. Der lægges spor.

Juni 2002 - december 2004

Øvrige sporarbejder

Der etableres spunsvægge på begge sider af det kommende nordgående hovedspor. Det nye hovedspor omlægges og tages i drift ved årsskiftet 2002/2003. Der etableres spunsvæg øst for det sydgående hovedspor. Der graves ud mellem hovedsporene. Vendesporene anlægges. Opstillingssporene anlægges.

Østerport Stationscenter

Østerport



Banestyrelsen
Pakhusvej 10
2100 København Ø
Telefon 8234 0000
www.banestyrelsen.dk
September 2001

Kontaktperson: Hans Tychsen
Layout: Michael Koefoed/Ægir
Illustrationer: Søren Amsnæs og Søren Varming
Foto: Søren Nielsen
Trykkeri: Datagraf A/S