

Niels Westh

Fhv. Lektor
Engholmparken 60
Himmelev
4000 Roskilde

e-mail: niels.westh@mail.dk

tel: 4632 6806

2008-03-26

Folketingets Trafikudvalg Christiansborg 1240 København K. folketinget@folketinget.dk	Transportministeriet Frederiksholms Kanal 27 F 1220 København K tm@trm.dk	DSB Sølvgade 40 1349 København K kundehenv@dsb.dk*
--	--	---

Om at udbygge Danshøj S-togs Station til Københavns Vestbanegård.

I Infrastrukturkommissionens redegørelse om fremtidens trafikinvesteringer synes jeg, at der mangler noget, nemlig et forslag til aflastning af Københavns Hovedbanegård og Nørreport Station, samt en aflastning af banestrækningen Danshøj Station - Hovedbanegården - Østerport Station. Alt dette mener jeg kan gøres ved at udbygge Danshøj Station til Københavns Vestbanegård.

Danshøj Stations beliggenhed har en lang række fordele.

For det første ligger Danshøj Station godt placeret for såvel den offentlige trafik (da den nemt kan udbygges til at betjene både regionaltog, fjerntog, S-tog, og metro) samt for den private biltrafik (da den nemt kan sættes i forbindelse med motorvejsnettet).

For det andet er området omkring stationen er forholdsvis tyndt bebygget (kolonihaveforeningen Brohaven) eller ligefrem ubebygget. Det betyder:

at ekspropriationsomkostningerne ved en udbygning af stationen vil være forholdsvis små,

at der er plads til at anlægge en tip-top moderne station for både tog og busser, samt plads til taxiholdpladser, og et kæmpe parkeringshus til passagerer, der kommer med bil til stationen.

1. Det første, man skulle gøre, var at udbygge Danshøj Station til ikke alene at være skiftestation for de derværende S-togslinier, men at man også skulle lade samtlige fjern- og regionaltog standse her.

Det vil betyde en nem overgang fra fjern- og regionaltog til S-togs ringlinien. Og fra ringlinien videre af S-togslinierne mod Køge, Frederikssund, Farum, osv.

Det vil medføre, at passagerer til samtlige stationer på S-togs ringlinien vil skifte her, og ikke være tvunget til at tage helt ind til København H, for at skifte. Det vil også medføre, at passagerer til og fra Køgeliniens og Frederikssundliniens stationer vil skifte her, for så at skifte igen på henholdsvis Ny Ellebjerg Station og Flintholm Station.

Det vil altså betyde en aflastning af København H.

Anlægsomkostningerne vil være begrænsede jnf. indledningen.

2. Det næste, man skulle gøre, var at forlænge S-togsringlinien fra Hellerup Station til Ny Elleberg Station videre til Kastrup Lufthavn.

Det vil betyde en nem forbindelse til Kastrup Lufthavn udenom København H for alle, der bor langs S-togsringlinien, og for alle der bor langs Køgelinien, Frederikssundlinien, og måske også Farumlinien.

Det vil også medføre, at passagerer, som kommer ind fra syd og fra vest med S-tog, regionaltog, og fjerntog, og som skal til Kastrup Lufthavn, og som sidder i et tog, der ikke videreføres fra København H til Kastrup Lufthavn, kan skifte til S-togsringlinien og slippe for mylderet på Hovedbanegården.

Også det vil betyde en aflastning af København H.

(Planer for at lade almindelige tog og S-tog dele både skinner og stationer findes allerede i de skrinlagte planer for at føre S-tog helt frem til Roskilde Station.)

Anlægsomkostningerne vil være begrænsede, da banelegeme, skinner, køreledninger og stationer allerede findes.

3. Det tredje, man skulle gøre, var at bygge en metrogren på det gamle jernbaneterræn fra Danshøj Station til Frederiksberg Station, enten på søjler eller delvis nedgravet. Fra Frederiksberg Metrostation kunne metroen fortsætte ad den allerede eksisterende metrolinie mod City og Amager.

Det vil betyde, at de passagerer som kommer ind vestfra, og som ellers ville skifte til metroen på den overbelastede Nørreport Station, nu med fordel kan skifte på Danshøj Station, metroens endestation. Her kommer man ned i tomme metrovogne og kan let finde en siddeplads.

Reelt betyder det, at DSB ikke længere behøver at lade de tog, som kommer vestfra, og de tog, der skal vestpå, standse på Nørreport Station. Togene kan køre direkte mellem Hovedbanegården og Østerport Station uden stop.

Bygningen af denne metrogren vil betyde en aflastning af Nørreport Station ligesom det vil lette presset på den hårdt belastede tosporede bane mellem Hovedbanegården og Østerport Station, idet der ikke skal beregnes tid til togstandsninger på Nørreport Station for disse tog.

Anlægsomkostningerne vil være begrænsede, da nævnte tidligere banetracé stort set stadig er friholdt.

4. Det fjerde, man skulle gøre, var at flytte Valby Regionaltogsstation til Danshøj Station, således at regionaltogene ikke længere standser ved Valby Station, men i stedet ved Danshøj Station. Ved samme lejlighed burde man flytte busterminalen fra Valby Station til Danshøj Station. Således at Valby Station reduceres til kun at være en almindelig S-togs station.

Vedr. toggangen. Ved Danshøj Station er der mulighed for at etablere overhalingsspor, det er der ikke ved Valby Station. Denne nye mulighed for overhaling vil dels betyde mulighed for en smidigere togafvikling på strækningen Høje Tåstrup Station – København H, dels medføre en aflastning af jernbanestrækningen Danshøj - København H, når man ikke længere skal beregne tid til, at regionaltogene (på denne tosporede og hårdt belastede strækning) skal standse i Valby. Togene kan køre direkte mellem Danshøj og Hovedbanegården uden stop.

(Det betyder jnf. pkt.3, at regionaltogene ikke længere skal standse i Valby, København H, Nørreport og Østerport, men i stedet kun i Danshøj, København H og Østerport.

Etableringen af Danshøj Station = Københavns Vestbanegård kan måske formindske behovet for en udvidelse af banekapaciteten på strækningen Ringsted – København H.)

Vedr. busdriften. Valby Busstation ligger meget indeklemmt, men på Danshøj Station vil der være plads nok til en moderne busstation. En moderne busstation hvortil det er let at komme fra hele Københavnsområdet, og hvor også endestationen for alle fjernbusserne fra København mod vest og syd derfor med fordel kunne placeres, jvf. pkt.6.

Anlægsomkostningerne vil være begrænsede jnf. indledningen.

5. Hvis man ønsker at aflaste strækningen Danshøj – København H yderligere, kan man bygge Danshøj Station således, at det bliver muligt at lade regional- og fjerntog, der kommer fra vest, køre fra Danshøj Station til København H ad den gamle godsbanering forbi Grønttorvet, Vestre Kirkegård og DBS's containerplads, forbi stationerne Ny Ellebjerg, Sjælør, og Sydhavn. Dette kan lade sig gøre for samtlige fjern- og regionaltog, nu da ingen af disse tog længere standser ved Valby Station jnf. pkt. 4.

Anlægsomkostningerne vil være begrænsede, da banelegeme og skinner allerede findes.

6. Endelig, hvis man ønsker at lette bilpresset på Københavns centrum, så kan man forholdsvis enkelt føre en motorvejsgren ind til Danshøj Station. Mellem Vigerslev Vænge og Kulbanevej findes et ubebygget areal, der strækker sig fra Holbækmotorvejen frem til S-togsringlinien og godsbaneringen. Dvs. at man kan lade en motorvejsgren flette fra Holbækmotorvejen ved Sønderkjær og ind på dette ubebyggede areal frem til S-togsringliniens og godsbaneringens arealer. Herfra drejes motorvejen mod nord langs banelegemet op til Danshøj Station.

En sådan motorvejsindføring til Danshøj Stations store parkeringsanlæg ville givetvis få mange bilister til at stille bilen her, og derfra tage S-toget eller metroen resten af vejen. Især selvfølgelig efterhånden som fremkommeligheden og parkeringsmulighederne i København forringes.

Anlægsomkostningerne vil være begrænsede, da vejføringen sker gennem ubebyggede områder med få vejskæringer, og derfor ikke medfører store udgifter til ekspropriation og brobyggerier.

7. Når ringmetrolinien bliver bygget, så indebærer mit forslag også en nem adgang til denne ringlinie uden om mylderet på København H. Passagerer til ringmetrolinien kan nemlig skifte til "min" metrolinie på Danshøj Station og køre derfra til ringmetrolinien på Frederiksberg Station, eller hvor krydset mellem de to linier nu måtte blive.

Det vil betyde en yderligere aflastning af København H.

Med venlig hilsen

Niels Westh

PS. Hvis man ønsker privat medfinansiering af anlægget, så kan man ganske givet sælge rettighederne til at opføre et moderne butikscenter i tilknytning til Danshøj Station – Københavns Vestbanegård – for et ikke uvæsentligt beløb.

★: I håb om, at DSB's kundeservice vil videresende mit forslag til rette vedkommende. ·