

Adelgade 13
1304 København K
Telefon 7226 7000
Direkte 7226 7028
Fax 7226 7070
Ide@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Nordhavnsvej – høringsvar til VVM materiale og forslag til lokalplan

Referat
Dato 02.04.2009

Nordhavnsvej vil med de præsenterede linieføringer forløbe ind under Ringbanen, Nordbanen og Kystbanen.

Forslag A vil i anlægsfasen medføre lukning af alle tre baner i kortere og længere tidsrum, mens forslag B kun vil medføre lukning i Ringbanen.

Lukning af banerne i en del af anlægsperioden vil medføre betydelige gener for brugere af den kollektive trafik, såvel på de berørte strækninger som på andre strækninger, hvor betjeningen bliver reduceret på grund af nedsat kapacitet.

Trafikstyrelsen vil derfor opfordre Københavns Kommune til at indgå en konstruktiv dialog med Banedanmark;

- en tilbundsgående kortlægning af muligheder for at reducere behovet for banelukninger mest muligt og en koordinering med øvrige arbejder der medfører indskrænkninger i banekapaciteten.
- en planlægning af afværgeforanstaltninger for at sikre en acceptabel trafikafvikling i anlægsperioden og information af passagererne

De endelige aftaler vil blive fastlagt ved en overenskomst mellem Københavns Kommune og Banedanmark.

Med hensyn til krydsning af DSB's klargøringscenter i Helgoland, forudsættes at Københavns Kommune indgår aftaler direkte med DSB.



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 spæringer 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 spæringer som muligt og ligeledes at spærningen 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 spæringer 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 spæringer (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 fordelerstation, 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 passagermængde. På Svanemøllen, Flintholm og Ny Ellebjerg kan en øgning af passagermængderne 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 frobi 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

Københavns Kommune
Teknik og Miljøforvaltningen
Center for Miljø
Kalvebod Brygge 45
Postboks 259
1502 København V

Nordhavnsvej forslag til lokalplan og VVM redegørelse

DSB skal herved meddele følgende kommentarer til det udsendte materiale for lokalplan og VVM redegørelse og miljøvurdering for Nordhavnsvejen. Kommentarerne gælder endvidere for DSB First.

Generelt foretrække DSB at der vælges vejforslag B, så der ikke sker indgreb i trafikafviklingen ved spærring af sporene mellem Svanemøllen og Hellerup.

Vi henviser endvidere til møder afholdt mellem kommunen, Trafikstyrelsen, Banedanmark og DSB, senest den 3. oktober 2008.

På disse møder er drøftet en række forhold, men der er **ikke** – som det fremgår af det udsendte materiale - indgået aftaler om, hvordan trafikeringen endeligt vil blive tilrettelagt hvis der vælges vejforslag A.

Det er for DSB vigtigt, at trafikafviklingen ligger så nær det normale som muligt for alle strækninger for at fastholde så mange kunder som muligt.

Trafikeringen forventes således at blive som det fremgår af notat fra DSB af 8. april 2009, der er en revision af DSB's notat af 6. november 2008, som også anvendt som baggrundsmateriale for VVM redegørelsen. Trafikeringsplanen kan dog blive revideret når vejprojektets endelige omfang og tidspunktet for gennemførelsen er nærmere fastlagt.

Notatet er vedlagt som bilag til nærværende brev, og det redegør detaljeret for konsekvenserne af sporspærringerne og for de nødvendige trafikoplæggninger, som de meget lange spærringer af togtrafikken medfører. Disse konsekvenser medfører en række meromkostninger og indtægtstab for DSB, der er oplyst i notatet, og som vi forventer at vejprojektet dækker.

Endvidere kræver oplæggningerne at der forinden arbejdet med vejen igangsættes etableres vendespor for S-tog på Lersøen og Østerport, samt gangbroer på Hellerup og Ryparken stationer. DSB forventer ligeledes at vejprojektet finansierer disse anlæg.

Såfremt disse forhold ikke er i orden forud for vejprojektets start, vil konsekvenserne for DSB's kunder blive væsentlig dårligere end beskrevet i notatet, da der i givet fald må køres med væsentligt færre tog. Dette vil medføre, at mange flere kunder vil fravælge den kollektive transport. Dette vil i givet fald betyde, at DSB vil opføre et større krav for indtægtstab over for vejprojektet.

Planlægning og Trafik

8. april 2009

DSB
Planlægning og Trafik
S-togsplanlægning
Sølvgade 40
DK-1349 København K

Telefon 33 14 04 00
Lokal 52384
Direkte 24 68 23 84
nwellendorf@s-tog.dsb.dk
www.dsb.dk

Afsender Niels Wellendorf

Det forventes, at der i samarbejde med Banedanmark findes frem til den kortest mulige spæringsperiode, ligesom det er vigtigt for en rimelig behandling af DSB's kunder, at der kun bliver tale om én spærring særskilt for hver bane, S-banen hhv. Kystbanen. Det er en naturlig forudsætning, at der ikke er spæringer for både Ringbanen og Nordbanen samtidig.

Side 2/3

8. april 2009

Ud over det i notatet anførte, skal vi pege på følgende i det udsendte materiale:

VVM - redegørelse og miljøvurdering:

Afsnit 6.2.5. Side 77 og 78: Der er ikke aftalt en plan for togtrafikken under sporspærringen. Der henvises til DSB's forslag til trafikering i notatet af 8. april 2009.

Afsnit 10.1.2.4. Side 162: Der er ikke her nævnt DSB's krav om vendespor på Lersøen og ved Østerport station.

Baggrundsnotat Samfundsøkonomi:

Afsnit 3.3. Side 3: Der er som tidligere anført ikke enighed om den beskrevne trafikeringsløsning.

Afsnit 3.8. Side 8: Der henvises til opgørelsen af DSB's økonomiske krav i notatet af 8. april. DSB finder, at etablering af vendespor ved Lersøen og Østerport er nødvendige for at opretholde togtrafikken i så normalt omfang som muligt.

Baggrundsnotat Teknik:

Afsnit 5.12.5. Side 76: Der nævnes her at det kan blive nødvendigt at udskifte skråankrene for banetunnelen for Farumbanens udadgående spor.

DSB forventer at dette ikke betyder, at der forekommer sporspæringer i tunnelen samtidig med spærringen af Nordbanen.

Baggrundsnotat Trafik:

Afsnit 5.1.2. Side 23: Forudsætningerne for ændringer af den kollektive trafik fra 2004 til 2018 har nogle mangler:

S-banen har fået helt ny køreplan i efteråret 2007, der omfatter flere ændringer end 5 min driften på Ringbanen. Således 10 min drift med hurtige til Køge og højere frekvens på mange stationer indenfor Ringbanen.

For fjern- og regionaltogtrafikken forventes der etableret en ny bane mellem København og Ringsted, med en betjening som minimum angivet i Trafikstyrelsens VVM redegørelse herfor.

For Kystbanen er der indført en ny køreplan fra januar 2009, der forudsættes bibeholdt, dog formentlig udvidet med 10 min drift helt til Malmö i alle dagtimer og ikke kun i myldretiderne.

Afsnit 6. Side 25: Det ses ikke af beregningerne af personture, hvordan stigningen fra 2004 til 2018 er fordelt på de enkelte kollektive transportmidler.

Det ses herunder heller ikke, om en større stigning fra 2004 til et tidspunkt før 2018 vil blive ændret til kun at være en mindre stigning i 2018 efter åbningen af vejen. DSB

frygter, at etableringen af Nordhavnsvejen vil medføre en omlægning af trafik fra bane til bil i et omfang, der vil være mærkbart. Dette burde fremgå af beregningerne. DSB ønsker oplyst om der i beregningerne indeholdes data herfor.

Side 3/3

8. april 2009

Særskilt om værkstedsområde Helgoland

Ved udmøntningen af forslagene til lokal- og kommuneplaner for Nordhavnsvej eksproprierer Københavns Kommune areal tilhørende DSB. I den forbindelse har DSB deltaget i møder med blandt andet Københavns Kommune og Rambøll Danmark A/S om erstatning for inddragelserne. DSB kræver stadig, at de erstatninger, som blev aftalt møderne, bliver effektueret.

Boligerne Strandvænget 10, 24-26

I boligerne er der i alt 3 lejemål, hvoraf de 2 er udlejet på almindelige lejevilkår.

På mødet den 25. august 2008 oplyste DSB fejlagtigt, at lejerne kan opsiges på almindelige vilkår uden genhusningspligt. Dette er imidlertid ikke rigtigt, og udsagnet er rettet ved mail af 25. september 2008.

Det betyder, at der er 2 lejemål, som Københavns Kommune skal genhuses, da det sidste lejemål udlejes på åremål.

DSB værksted Helgoland, Strandvænget 22

I forbindelse med arealinddragelserne bliver der nedlagt opstillingsspor på værkstedsområdet. Det er nødvendigt, at Københavns Kommune etablerer erstatningsspor.

På mødet den 31. juli 2008 accepterede DSB de nye opstillingsspor, som Københavns Kommune/Rambøll foreslog. Det drejer sig om 4 nye opstillingsspor syd for pumpestationerne ved Strandvænget. Sporene etableres på et areal, der dag tilhører Københavns Kommune. Desuden skal opstillingsspor nr. 56 nord for værkstedbygningerne forlænges.

Endvidere skal Københavns Kommune etablere en rampe til tung lastbiltrafik, som skal sikre adgangen til værkstedsområdet fra det offentlige vejnet. Rampen skal etableres syd for portalbygningen ved Strandvænget/Nordhavnsvej.

Ændringerne er vist på de vedlagte tegninger af 09. juli 2008 samt 10. juli 2008.

Det er nødvendigt, at der i hele udførselsperioden er adgang til værkstedsområdet fra det offentlige vejnet med tung lastbiltrafik.

Arealoverdragelse

De nødvendige arealoverdragelser fra DSB til Københavns Kommune sker ved en ekspropriation. Det skal afklares, hvordan DSB får overdraget dele af arealer fra nuværende ejer, som de fremtidige opstillingsspor skal etableres på.

Med venlig hilsen

Niels Wellendorf
Trafikplanlægger

Nordhavnsvejens etablering, trafikale konsekvenser og ændringer af togtrafikken

1. Generelle kommentarer

Gener for trafikafviklingen

Generelt ønsker DSB at arbejdet med vejunderføringen medfører så små gener for trafikafviklingen som muligt. Vi vil derfor anbefale Vejforslag B, en boret tunnel som den løsning, der medfører færrest mulige indgreb i trafikafviklingen ved spor og stationer.

Vejforslag A, med en gravet tunnel under sporene nord for Svanemøllen station vil medføre drastiske indgreb i trafikafviklingen, hvilket er kommenteret i nærværende notat.

Trafikafviklingen består ud over gennemførelsen af de planmæssige tog, også af kørsel med materiel til og fra værksteder og depotspor. En total spærring af forbindelsen mellem det nordlige og sydlige S-togsnet vil derfor have betydelige konsekvenser for trafikafviklingen. Tilsvarende gælder for spærringen af Kystbanen.

Der vil således opstå to særskilte banesystemer, et nord- hhv. et sydsystem.

Det er også et spørgsmål om, hvilken trafikafvikling, Banedanmarks fjernstyringssystem kan styre ved en deling af banerne i 2 særskilte systemer. Dette kan sætte en øvre grænse, for hvor mange tog der reelt kan gennemføres. Det gælder særligt i situationer med driftsuregelmæssigheder, der ikke vil kunne undgås, særligt når der må køres med korte vendetider.

Det forudsættes, at der kun spærres spor på én bane ad gangen, og således heller ikke spærres på både Ringbanen og Nordbanen samtidig.

Rejsetidsforlængelser

Etablering af en Nordhavnsvej vil give betydelige trafikale gener for DSB's kunder i form af køreplansændringer, omlægning af linjer, diverse erstatningsbefordringer og rejsetidsforlængelser.

Tilbagegang i DSB's forretningsgrundlag

Selve etableringen af Nordhavnsvej understøtter ikke de politiske ønsker om skift af befordringsmiddel fra privat til kollektiv trafik. DSB frygter derfor at nærværende projekt efter færdiggørelsen vil flytte kunder fra den kollektive trafik til biltrafik.

DSB Planlægning og Trafik

8. april 2009

Revision af notat af 6. november 2008

DSB Planlægning og Trafik
Sølvgade 40
DK-1349 København K

Telefon 33 14 04 00

Lokal 52384

Direkte 24 68 23 84

nwellendorf@s-tog.dsb.dk

www.dsb.dk

Afsender Niels Wellendorf

CVR nr. 21 82 77 38

Kundeendt kommunikationsplan og projekt

Det forudsættes, at DSB får mulighed for at udarbejde en detaljeret kundeendt kommunikationsplan i tæt samarbejde med projektledelsen på nærværende projekt. Det skal i denne kommunikation klart fremgå, at det er vejprojektet, der er skadevolderen.

Side 2/11

8. april 2009
Revision af notat af 6.
november 2008

Llanset dette, må det imødeses, at DSB-s image vil lide stor skade, da kunderne vil opfatte de gener de påføres som værende DSB-s ansvar.

Skadevolder/ Økonomi

DSB betragter juridisk set vejprojektet som skadesvolder i nærværende projekt og forventer således at blive holdt fuldt økonomisk skadesløs for så vidt angår omkostninger til såvel infrastruktureltilpasninger som evt. øgede driftsomkostninger og indtægtstab som følge af anlæggelse af Nordhavnsvejen.

Det forudses således, at DSB First hhv. DSB S-tog a/s holdes skadesløs for passagertab i forbindelse med arbejdet. Det endelige tab vil først kunne opgøres efterfølgende på grundlag af passagertællinger mv..

Ligeledes er det et krav, at evt. nødvendige infrastrukturændringer i forbindelse med erstatningskørslen finansieres af skadevolderen. Det vil naturligvis være en forudsætning at disse projekter er etableret forud for arbejdet med Nordhavnsvejen.

Særkøreplaner og erstatningsbefordringsplan

Ved større og længerevarende arbejder som nærværende, hvor der ønskes spærringer af begge spor samtidig, ønskes det præcise starttidspunkt meddelt mindst 1 år forud af hensyn til den detaljerede planlægningen af erstatningsbefordringen.

DSB har som udgangspunkt anvendt det idéoplæg til erstatningsbefordring, som er opstillet i notat fra Trafikstyrelsen af 12. august 2008. Der sondres her mellem nordsystemet, som er de tog, der udelukkende kører i det lukkede system nord for spærringen mellem Hellerup og Svanemøllen (inkl. Ringbanen), og sydsystemet, som omfatter alle andre tog.

2. Konsekvenser for S-tog ved spærringen

Generelt

For at fastholde så mange kunder som muligt i S-togssystemet vil det være nødvendigt at ændre køreplanen, således at der kan skiftes direkte mellem nord- og sydsystemerne. Dette kan ske ved at så mange linjer som muligt føres forbi Ryparken station, hvor der så kan skiftes mellem de 2 systemer.

Herved undgås at mange vil skifte til Kystbanens tog mellem Hellerup og de centrale stationer. Kapaciteten på Kystbanen er allerede fuldt udnyttet, og ved mange flere kunder, vil særligt perronforholdene på Nørreport station kunne blive en sikkerhedsmæssig risiko.

For lokale kunder vil det dog stadig være nødvendigt med erstatningsbuskørsel mellem Hellerup og Svanemøllen. Her vil der evt. kunne ske et samarbejde med Movia om forstærkninger eller ændring af deres buslinjer her

S-tog i nordsystemet

Da de fleste kunder fra nord kommer fra Nordbanen (linje E fra Hillerød og linje B fra Holte), vil en særkøreplan hvor togene fra Hillerød og Holte skulle kombineres med Ringbanens tog, mens togene fra Klampenborg vendes i Hellerup være den, der bedst tilgodeser situationen ud fra passagemængderne.

Side 3/11

8. april 2009
Revision af notat af 6.
november 2008

Det påregnes med en sådan køreplan muligt at fastholde de nuværende minuttal på såvel Ringbanen som på togene til Holte, Hillerød og Klampenborg i dagtimerne.

Om aftenen forventes dog at togene på Ringbanens så må køre 10 min forskudt i forhold til i dag. Dette vil give ændrede korrespondancer mellem Ringbanen og de øvrige radiale baner. Konsekvenserne heraf er endnu ikke vurderet.

Det vil være nødvendigt at indlægge 3 ' 4 min. ekstra holdetid på Ryparken station for linje E i dagtimerne, mens der om aftenen og i weekenderne vil være 1 minuts underskud i holdetiden for linje E. For linje B vil der være 1 min ekstra holdetid på Ryparken i hele driftstiden. I dagtimerne vil den ekstra holdetid være en buffer i forhold til evt. forsinkelser og give mulighed for den større passagerudveksling, der vil ske her.

Den ekstra holdetid betyder imidlertid også, at der skal køres til tiden for ikke at forsinke efterfølgende tog.

Linje C vil lige netop kunne vende i spor 7 i Hellerup, også i dagtimerne med 10 min drift, da der her lige netop er et passende tidsrum mellem togene mod Hillerød og Holte til at togene kan køre på tværs af stationen til sporet mod Klampenborg (3. hovedspor). Men også her skal der kunne afgås til tiden, for ikke at forsinke næste linje C-s ankomst fra Klampenborg.

Driftsforhold ved uregelmæssigheder

Med fastholdelsen af de nuværende minuttal og linjer, men samtidig med korte vendetider alle steder, vil systemet imidlertid være presset til sit yderste.

Ved uregelmæssigheder med blot få minutters forsinkelse vil det derfor nemt gå meget galt, da der ikke er mange måder at genoprette driften på eller udtage linjer.

Det er derfor fra DSB et krav, at der er en ekstra mulighed for at kunne vende tog og sætte tog til side ved det sideliggende vendespor på Lersøen. Dette har dog i dag kun plads til ét langt togsæt. Sporet må derfor forsynes med 2 lange vendespor, således at det dels vil kunne anvendes til ekstra vendinger, dels til at sætte tog til side ved uregelmæssigheder. Der foreligger et projekt herfor fra Atkins. Omkostningerne er ca. 13 mio. kr.

Ved mellemstore og større uregelmæssigheder vil der formentlig kun kunne opretholdes 10 min drift på Ringbanen, hvorfor denne vendemulighed også vil være nødvendig i disse tilfælde.

Der vil formentlig være nødvendigt at der indgås en aftale mellem DSB S-tog og Banedanmark om en nedsættelse af kravet til kanalregularitet. Denne aftale skal godkendes af Transportministeriet.

Passagerforhold

Ringbanens perroner kan kun anvendes af korte tog (1 SA togsæt eller 2 SE togsæt), hvorfor der ikke umiddelbart kan tilbydes den fornødne kapacitet til at betjene alle kunder til og fra Hillerød.

I juli måned vil der om morgenen lige netop være plads nok i togene med 1 togsæt. Om eftermiddagen kan der derimod opstå overbelægning.

Dette kunne tale for i stedet at anvende en løsning med linje B og C forlænget på Ringbanen, udvidet med forlængelse og vending af linje E på Ryparken/Lersøen. Herved vil linje E kunne køres med op til 1½ togsæt, da perronen på Ryparken netop tillader denne toglængde.

Hvilken særkøreplan, der i sidste ende vælges, vil også afhænge af, hvor lang tid spærringen mellem Svanemøllen og Hellerup vil vare.

Af hensyn til de under alle omstændigheder forventede mange skiftende på Hellerup station vil det være nødvendigt at forbedre skiftemulighederne ved etablering af nye gangbroer mellem perronerne. Der foreligger tidligere projekter herfor. Gangbroen bør etableres som en permanent løsning.

Endvidere vil kapaciteten til skift på Ryparken station blive presset til det yderste. Der bør derfor også etableres en ekstra forbindelse mellem perronerne her. En sådan kan evt. kombineres med ønsket om en stiforbindelse på tværs af banen, og bruges som en supplerende adgangsvej til stationen fra nord og syd. Og således i givet fald også etableres som en permanent løsning.

Rejsetidskonsekvenser

For de fleste rejsende vil der være forbindelse til S-togene på Farumbanen ved skifte i Ryparken. Rejsetidsforlængelsen vil i dagtimerne her ofte være lidt under 10 minutter, mens den i aftentimerne kan komme op på 20 minutter afhængig af rejsens bestemmelsessted og tid på døgnet.

For rejsende fra Klampenborg til stationer syd for Hellerup vil der skulle skiftes til S-tog mod Ryparken, til Kystbanen eller til busser på Hellerup station. Dette vil medføre at rejsetiden bliver forlænget med mellem 10 og 20 minutter afhængig af rejsens bestemmelsessted og tid på døgnet.

S-tog i sydsystemet

Det er væsentligt at opretholde en så normal drift med alle linjer i sydsystemet som muligt, da der jo ikke her er sporspærring.

Dette vil kunne lade sig gøre dels ved at nogle linjer føres videre til Ryparken og vendes i Farum hhv. Buddinge. Dels ved etablering af et nyt vendespor i nordenden af Østerport station. Der foreligger et overslag fra Atkins på et sådant vendespor (som der er plads til efter at det indadgående Kystbanespor er flyttet i forbindelse med LOKO-projektet) på ca. 20 mio. kr.

Side 4/11

8. april 2009

Revision af notat af 6.
november 2008

På Farumbanen kan den nuværende køreplan med linje A i 10 min drift i dagtimerne suppleres med linje B og C i 20 min drift. (Linje B vender i Farum (kører på Farumbanen med stop som linje Bx i myldretiderne) og linje C vender i Buddinge). Herved etableres tilnærmet 5 min. drift mellem Ryparken og København.

Side 5/11

8. april 2009
Revision af notat af 6.
november 2008

De øvrige afgangene på linje B og C vender på Svanemøllen station spor 4 og 5. Linje E (med uændret 10 min drift) vender på Østerport station, skiftevis i 13 og det nye vendespor nord for stationen.

Linje H og Bx må aflyses. Linje H erstattes delvist ved en forlængelse af alle afgangene på linje C til Frederikssund, således at der bliver 10 min drift på hele strækningen. Linje Bx erstattes på Taastrupstrækningen ved opformering af linje B, mens den på Farumstrækningen erstattes af omlægningen af linje B til Farum.

Af hensyn til så mange korrespondancer på Ryparken station som muligt, vil forlængelsen af linjer B og C ad Farumbanen være nødvendig i hele driftstiden.

Passagertal på S-banen

På en hverdag passerer der ca. 28.000 passagerer med S-togene i hver retning i snittet mellem Svanemøllen og Hellerup (talt ved Østtællingen i november måned, der har et månedsindeks på 100). Det samlede passagertal på en lørdag og en søndag er ca. på niveau med en hverdag. Om sommeren er der generelt lidt færre passagerer (juli har månedsindeks 76).

Der må på baggrund af erfaringer med andre sporarbejder påregnes et fald i passagertallet under arbejderne på 25 %. Set alene for de kunder, der rammes af selve spærringen, må der regnes med et tab på ca. 80.000 om ugen. For juli giver dette et tal på ca. 60.000.

På Nordbanen lokalt, hvor der dagligt er ca. 60.000 rejsende vil der også ske en nedgang som følge af færre tog. Det er ikke direkte beregnet hvor mange, da en stor del vil være medregnet blandt dem, der passerer snittet mellem Hellerup og Svanemøllen. Det anslås dog at ca. 10 % vil være påvirket, svarende til en nedgang på ca. 36.000 rejsende om ugen. For juli vil dette svare til ca. 28.000 rejsende om ugen.

Hertil kommer så tab som følge af den reducerede betjening på Taastrup- og Frederikssundstrækningerne, hvor op imod 500.000 rejsende om ugen vil få forlænget rejsetiden, få reduceret frekvensen eller opleve overbelægning. Der må her regnes med et tab på ca. 50.000 rejsende om ugen i den periode, sporarbejdet varer. For juli vil dette tal være ca. 40.000 rejsende om ugen.

På disse 2 strækninger ændres betjeningen fra 3 til 2 linjer, hvorved der (selv ved opformeringer) vil være et større pres på togene, med mulighed for forsinkelser som følge af længere holdetider i myldretiderne.

Der vil endvidere være en langtidsvirkning heraf. Således viser erfaringer fra tidligere sporarbejder at der er en tilbagefaldstid på 3 år. Dette indgår ikke i ovenstående tal, men kan samlet set give anledning til lige så stort et tab som under sporarbejdet.

Kapacitetsforhold

Da der i myldretiden i dag allerede anvendes alt til rådighed værende materiel, kan det blive vanskeligt at opformere de tog, der forventes anvendt af flest kunder ved omlægningerne. Dette skyldes også, at opdelingen af nettet i to halvdele betyder at togene skal vende andre steder, hvilket kræver flere tog indsat.

Side 6/11

8. april 2009
Revision af notat af 6.
november 2008

Omlægningerne vil derfor kunne betyde færre pladser i togene over hele S-banenettet. Det er ikke vurderet hvad dette betyder med et fald i passagertallet som forventet.

Øvrige forhold for driften

Nattog

DSB S-tog indfører nattog i timedrift nat efter fredage og lørdage fra efteråret 2010. Det formodes, at der i perioden med sporspærring vil kunne laves en køreplan, hvor skift i Ryparken med korte omstigningstider kan indpasses. Dette kan dog betyde, at der må køres mere, med større udgifter til følge.

Materielplaceringer vil vanskeliggøres, idet forbindelsen til værkstedet i Taastrup er spærret. Det vil derfor være nødvendigt at foretage kørsel til/fra værkstedet med diesellokomotiver med de deraf følgende meromkostninger.

I nordsystemet kræves indsat 28-30 togsæt inkl. driftsreserve. Med i gennemsnit 20 dage mellem værkstedsbesøg betyder dette at der i gennemsnit må transporteres 1,3 togsæt til og fra værkstedet dagligt. Dette omfatter både togsæt, der skal til eftersyn, reparation, graffitirens og udvendig vask. Dette anslås at medføre en udgift på 0,1 mio. kr. pr. uge.

Den nødvendige materieludveksling vil skulle ske ved at togene trækkes med diesellokomotiver. Dette vil kunne ske enten via Lersøen, via Ringbanen (Vigerslev) eller via Kystbanen. Der er dog en række praktiske og sikkerhedsmæssige forhold, der skal tages i betragtning:

Via Lersøen

Rent praktisk vil løsningen med kørsel via Lersøen være lettest:

- Rangering med diesellokomotiv.
- Lokomotivfører i betjent førerrum (Sikre at toget kan bremses ved eventuel togsprængning).
- Togsættet rangeres (på svanemøllen) fra spor 7 til Spor 6, hvorfra det vil kunne køre for egen kraft til Taastrup.

Krav i forbindelse med kørsel via Lersøen:

- Toget skal være nedrigget under rangeringen.
- Der skal være en lokomotivfører i S-toget.
- Betjeningsvejledningens krav om oprangeringer skal følges (Hvis flere S-tog rangeres samtidigt skal der være en lokomotivfører i hvert togsæt).
- Der skal ansøges om Usædvanlig Transport (UT) af hensyn til profilforhold, akseltryk m.v. (Evt. skal togsættet tilpasses profilforholdene ved at f.eks. trinbrædder fjernes)

Via Ringbanen:

- Kørslen fra Ringbanen (Vigerslev) til Høje Taastrup vil skulle foregå på fjernbanen.

Krav i forbindelse med kørsel via Ringbanen:

- Toget skal være nedrigget under rangeringen.
- Der skal være bremsevogne (Evt. ved ekstra diesellokomotiv).
- Der skal etableres gennemgående bremseledning.
- Der skal ansøges om UT. (Evt. skal togsættet tilpasses profilforholdene ved at f.eks. trinbrædder fjernes).

Tekniske hindringer ved begge disse løsninger:

- Når S-toget er vendt medfører dette logistiske udfordringer, idet 9x-enden ikke kan kobles til en 9x-ende. Alle informationer og al kommunikation går ud fra at togsæt aldrig vendes, derfor er det muligt at benytte SØ og landside som begreb, og derfor kan vi ikke ændre på den praksis og vi må ikke vende togsæt ved normal drift. (Da togsættene vendes tilbage igen, burde dette ikke være et problem på sigt, men det skal sikres, at de togsæt der er vendt fra Nordsystemet er de same, der kommer tilbage og de må ikke blandes med de øvrige togsæt).

Dette vil betyde en væsentlig indskrænkning af udnyttelsen af S-togsmateriellet, der kan medføre mindre materiel til rådighed generelt.

Via Kystbanen:

- Kørslen fra Hellerup til Høje Taastrup vil skulle foregå på fjernbanen.

Krav i forbindelse med kørsel via Kystbanen:

- Toget skal være nedrigget under rangeringen.
- Der skal være bremsevogne (Evt. ved ekstra diesellokomotiv).
- Der skal etableres gennemgående bremseledning.
- Der skal ansøges om UT. (Evt. skal togsættet tilpasses profilforholdene særligt gennem Røret ved at f.eks. trinbrædder fjernes).

Ved kørsel via Kystbanen vendes togene ikke.

En anden måde at få til værkstedet på, vil være at anvende godssporet mellem Lersøen og Ryparken ved en elektrificering af dette og indbygning af en transversal ved Ryparken. Herved undgås kørsel med diesellokomotiver, og kørslen kan også ske i trafiksvage tidsrum og ikke kun om natten. Der foreligger et projekt herfor fra Atkins. Omkostningerne er ca. 17. mio. kr. (Ved denne kørsel vendes togene dog fortsat og skal derfor tilbage samme vej igen.)

Tidspunktet for spærringen

Afhængig af tidsplanen for arbejdet, vil dette kunne falde sammen med andre sporarbejder og sporspærringer på S-banen, herunder særligt arbejdet med 6. hovedspor, der først afsluttes i 2012. Dette arbejde medfører, at der i perioder kun kan køre få tog gennem København H, hvilket vil betyde, at antallet af tog til og fra såvel København H fra vest og syd samt videre til og fra Svanemøllen/Ryparken kan blive mindre end her beskrevet. Det vil derfor ikke være hensigtsmæssigt at gennemføre arbejderne før tidligst i 2013.

Side 7/11

8. april 2009
Revision af notat af 6.
november 2008

3. Konsekvenser for Kystbanen

Pr. 11. januar 2009 betjenes Kystbanen af operatøren Kystbanen A/S (DSB First).

Som for S-banen opdeles Kystbanen i et nord- og et sydsystem.

Der vil umiddelbart kunne indføres en særkøreplan, hvor trafikken i både nord- og sydsystemet opretholdes i næsten normalt omfang. Togsystemerne fra Helsingør og Nivå vendes i Hellerup. De 3 myldretidstog i hver retning må dog inddrages. Materiellet fra disse tog vil skulle anvendes til at forstærke de øvrige tog, så kapaciteten ikke forringes.

I myldretiden, når Nivå-systemet videreføres til Helsingør vil det dog skulle standse på alle stationer på grund af bortfaldet af de særlige myldretidstog. I Hellerup må der vendes på kort tid, og de 2 systemer flettes.

Længere vendetider medfører et øget forbrug på 10 mand, primært lokomotivførere.

Da der i sydsystemet skal vendes på kort tid på Østerport for togene fra Sverige/Kastrup må systemerne flettes, hvilket medfører at der her kun kan køres med Øresundstog (ET).

Passagertal på Kystbanen

På en hverdag passerer der i snittet mellem Hellerup og Østerport ca. 12.000 passagerer med Kystbanen i hver retning. I weekenderne er tallene i alt omtrent som på en hverdag. Om sommeren er der generelt lidt færre passagerer som for S-banen.

Der må påregnes et fald i passagertallet under arbejderne på 25 % som for S-banen. Der vil også her være en langtidsvirkning heraf, da en del af kunderne ikke kommer tilbage, og mange først kommer tilbage efter længere tid.

Set på ugebasis må der forventes et tab på ca. 36.000 kunder. For juli vil det svare til ca. 28.000.

Også her må der påregnes et tab for alle kunder på banen, når der kører færre tog.

Øvrige forhold for driften

Nattog

Kystbanen har natkørsel på nätterne efter fredage og lørdage. Denne skal erstattes med bus mellem Østerport og Hellerup disse nætter med forlænget rejsetid til følge. Såfremt DSB S-tog har indført nat S-tog, kan der henvises til disse mellem Østerport og Hellerup.

Materielmæssige forhold

Der er kun depotspor til placering af materiellet om natten i Helsingør. Dette vil derfor medføre en hel del materielkørsel.

Med opdelingen af nettet, vil det være nødvendigt at have en eller to reservestammer til rådighed for det nordlige system. Disse vil skulle anvendes i forbindelse med evt. uregelmæssigheder.

Side 8/11

8. april 2009
Revision af notat af 6.
november 2008

Også mulighederne for at servicere Kystbanens tog bortfalder. Som for S-banen vil det være nødvendigt at transportere togene med diesellokomotiver til og fra værksted. Dette kan ske via S-banen enten mellem Hellerup og Østerport til København, eller via Ringbanen til Vigerslev, evt. helt til Kastrup.

Side 9/11

8. april 2009
Revision af notat af 6.
november 2008

Uregelmæssigheder vil uanset dette, kunne forventes at være sværere at få genoprettet, primært for selve Kystbanen. Også dette vil påvirke passagertallet i negativ retning.

Hertil kommer, at der fra efteråret 2010 vil være behov for større tog, da passagertallet forventes at vokse mellem Malmö og København når Citytunnelen i Malmö åbner.

Det formodes, at der vil være tilstrækkelig kapacitet på S-banen til at befordre Kystbanens passagerer mellem Hellerup og Østerport, såfremt togene opformeres maksimalt.

Omkring skift på Hellerup station henvises til det under S-tog nævnte om nødvendigheden af en ekstra gangbro.

Skiftet i Hellerup medfører en rejsetidsforlængelse for passagererne på mellem 10 og 20 minutter. I visse relationer muligvis mere.

Anlægstekniske kommentarer

DSB-s værksted Helgoland, Strandvænget 22

I forbindelse med arealinddragelserne til vejprojektet bliver der nedlagt opstillingsspor på værkstedsområdet. Det er nødvendigt, at der etableres erstatningsspor for Vejprojektets regning.

DSB kan acceptere placeringen af de nye opstillingsspor, som Københavns Kommune/Rambøll har foreslået. Det drejer sig om 4 nye opstillingsspor syd for pumpestationerne ved Strandvænget. Sporene etableres på et areal, der dag tilhører Københavns Kommune. Desuden skal opstillingsspor nr. 56 nord værkstedbygningerne forlænges.

Endvidere skal der etableres en rampe til tung lastbiltrafik, som skal sikre adgangen til værkstedsområdet fra det offentlige vejnet. Rampen skal etableres syd for portalbygningen ved Strandvænget/Nordhavnsvej. Rampen etableres for vejprojektets regning.

Det er nødvendigt, at der i hele udførselsperioden er adgang til værkstedsområdet fra det offentlige vejnet med tung lastbiltrafik.

Arealoverdragelse

De nødvendige arealoverdragelser fra DSB til Københavns Kommune sker ved en ekspropriation.

Det skal afklares, hvordan DSB får overdraget de arealer fra nuværende ejer, som de fremtidige opstillingsspor skal etableres på.

Boligerne Strandvænget 10, 24-26

I boligerne er der i alt 3 lejemål, hvoraf de 2 er udlejet på almindelige lejevilkår. Det betyder, at der er 2 lejemål, som Københavns Kommune skal gænhuse, da det sidste lejemål udlejes på åremål.

Side 10/11

8. april 2009

Revision af notat af 6.
november 2008

4. Økonomiske nøgletal

A: S-tog driftsøkonomi

Driftsomkostningerne på S-banen vurderes at være stort set uændret. Således vil produktionsomkostningen pr. togkm blive øget som følge af kørsel med pendulstammer og øget tidsforbrug til at vende tog. Det vurderes dog at denne meromkostning opvejes af en trafikreduktion i og med at linjerne H og Bx vil være aflyst.

Den væsentligste meromkostning på S-banen knyttes til rangering og befordring af S-tog mellem nordsystemet og værksted, idet dette skal foretages af diesellokomotiv. Omkostningerne hertil vurderes at blive 0,1 mio. kr. om ugen.

Buserstatningskørsel mellem Hellerup og Svanemøllen med busser i 5 min drift koster ca 0,5 mio. kr. pr. uge. Der er ca. 60 siddepladser pr. bus

Nedgang i passagertal under arbejdet koster 1,5 mio. kr. pr., uge.

- Rejser der passerer snittet mellem Hellerup og Svanemøllen: 60.000 færre pr. uge: 0,6 mio. kr.
- Rejser i nordsystemet: 28.000 færre pr. uge: 0,3 mio. kr.
- Rejser på sydsystemet: 50.000 færre rejser pr. uge: 0,6 mio. kr.

I alt 2,1 mio. kr. pr. uge. Et sporarbejde af 6 ugers varighed vil således samlet koste 12,6 mio. kr.

Hertil kommer langtidsvirkningen af passagertab, som totalt vil være af samme størrelse som under selve sporarbejdet: 9,0 mio. kr. for 6 uger.

Det samlede driftsøkonomiske tab på S-banen vurderes hermed at blive ca. 21,6 mio. kr. for de 6 uger.

B: S-tog anlægsøkonomi

Etablering af vendespor på Østerport station koster anslået (mindst) 20 mio. kr.

Etablering af vendespor på Lersøen station koster anslået 13 mio. kr.

Etablering af gangbro på Hellerup station koster anslået 10 mio. kr.

Etablering af forbindelse mellem perronerne på Ryparken station koster anslået mellem 10 mio. kr. (gangbro) og 30 mio. kr. (gangtunnel).

Anlægsomkostninger i alt må anslås til 50 - 70 mio. kr.

C: Kystbanen

Længere vendetider koster 10 mand ekstra (bl.a. flere lokomotivførere) a 0,5 mio. kr. pr. år. svarende til 0,1 mio. kr. pr. uge.

Materielkørsel til værkstedet koster 0,1 mio. kr. pr. uge.

Erstatningskørsel (bus) nat efter fredage og lørdage koster 0,1 mio. kr. pr. uge.

Opformering af S-tog vil koste 1 mio.kr.

Nedgang i passagertal koster 0,33 mio. kr. pr. uge.

- Rejser der passerer snittet mellem Hellerup og Østerport: 28.000 færre pr. uge: 0,3 mio. kr.
- Rejser på strækningen når færre tog: 2.800 pr. uge: 0,03 mio. kr.

I alt pr. uge 1,63 mio. kr. Et sporarbejde af 6 ugers varighed vil således samlet koste 9,8 mio. kr.

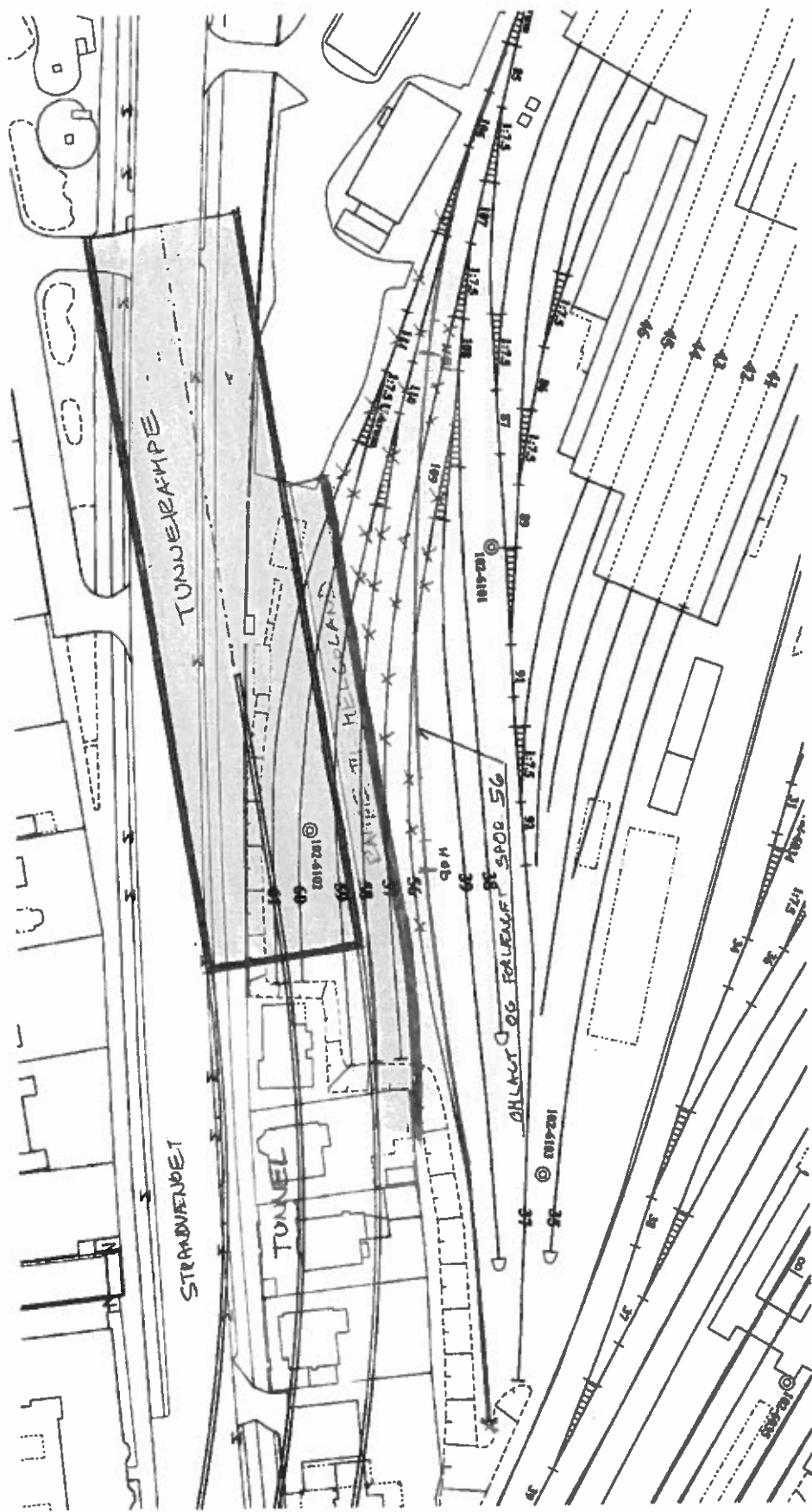
Langtidsvirkning af passagertab efter arbejdet vil koste 2,0 mio. kr. for 6 uger.

Driftsøkonomiske omkostninger i alt for 6 uger: ca. 11,8 mio. kr.

Generelt

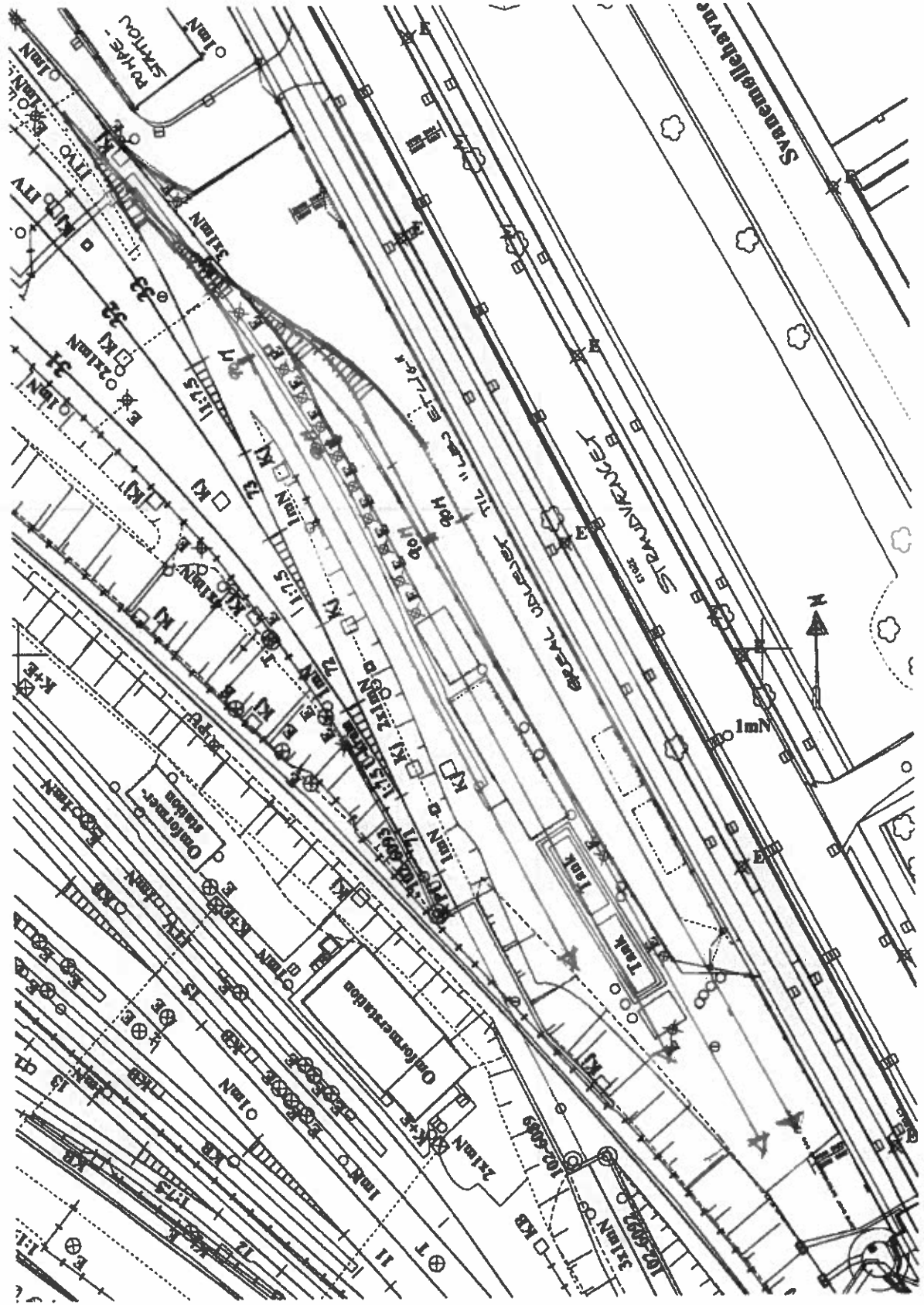
Økonomien for såvel S-tog som Kystbanen er baseret på overslag, hvorfor DSB og DSB First forbeholder sig retten til at fremkomme med yderligere økonomiske krav overfor vejprojektet.

For så vidt angår Kystbanen skal der for krav om indtægtstabene ved nedgang i billetindtægter henvises til Trafikstyrelsen, der er indtægtsansvarlig for Kystbanen.



NORDHAVNSVEJ, DSB'S VESTKYSTAREAL
 FORSLAG TIL OMLÆGNING OG FORLÆNGELSE
 AF SPOR 56. 2008-07-10

FORELØBIG



NORDMANSVÆL, DEN'S VÆKSTEDAREAL
 FORSLAG TIL ETABLERING AF NYE
 OPHÆLINGSFOR, 2005-07-04

FORELØBIG