

# Bilag 5

6.1.2023

Anlæg, Planlægning  
Anlægsudvikling

## Haslev Station

Banedanmark  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
+45 8234 0000

### Eksisterende forhold

Haslev Station ligger ved en tosporet bane og fungerer som en bydelsforbindende station. Højest tilladte hastighed gennem perronovergangen er 120 km/t. Der er adgang til ø-perronen via tre sporovergange, hvoraf den nordlige og sydlige overgang er bydelsforbindelser, mens den centrale overgang kun går over spor 1. Den nordlige og sydlige sporovergang er udstyret med chikaner. Den nordlige sporovergang er den eneste trinfri sporovergang og den mest benyttede. Stationen benyttes dagligt af 1.790 passagerer.

banedanmark.dk  
CVR: 1863 2276

Ved Haslev Station bemærkes det, at der allerede eksisterer et projekt om perronforlængelser. Projektet måtte dog primo 2022 udskydes på ubestemt tid. Der er afsat 16 mio. kr. til perronforlængelserne. Disse midler kan bruges i dette projekt, såfremt der ønskes anlagt en gangbro eller gangtunnel, som vil kræve, at der anlægges en ny sideperron.

Figur 1. Oversigtskort over stationen



### **Anbefalet løsning**

*Opsætning af hegn mellem spor 1 og 2 for at sikre, at passanter ikke kan krydse begge spor (0,5 mio. kr.)*

For at øge sikkerheden på Haslev Station foreslås en løsning, hvor der opstilles et hegn i forlængelse af de to eksisterende perroner, så passanter ikke har mulighed for at krydse begge spor via de to eksisterende bydelsforbindelser øst og vest for perronerne. Denne løsning betyder, at der via sporovergangene i niveau kun vil være adgang til den midterliggende ø-perron, der betjener spor 2 fra Stationspladsen (se figur 1). Gående passagerer, der skal med tog fra spor 2, og ankommer til stationen nordfra, vil skulle benytte Ringstedvej, der krydser banen vest for stationen, for at komme til overgangen ved Stationspladsen. Overgangen krydser jernbanen i niveau, men der er et fortov og et bomanlæg, der øger sikkerheden betydeligt. Det giver umiddelbart en forlænget afstand på ca. 200 meter i forhold til i dag. Den foreslåede løsning vil betyde, at stationen ikke mere vil fungere som en bydelsforbindelse, da det fremover kun vil være togpassagerer, der krydser spor 2. Herved øges sikkerheden på stationen betragteligt.

### **Alternative løsninger**

*Gangbro eller tunnel (Gangbro 36,4 mio. kr. / Tunnel 60,7 mio. kr.)*

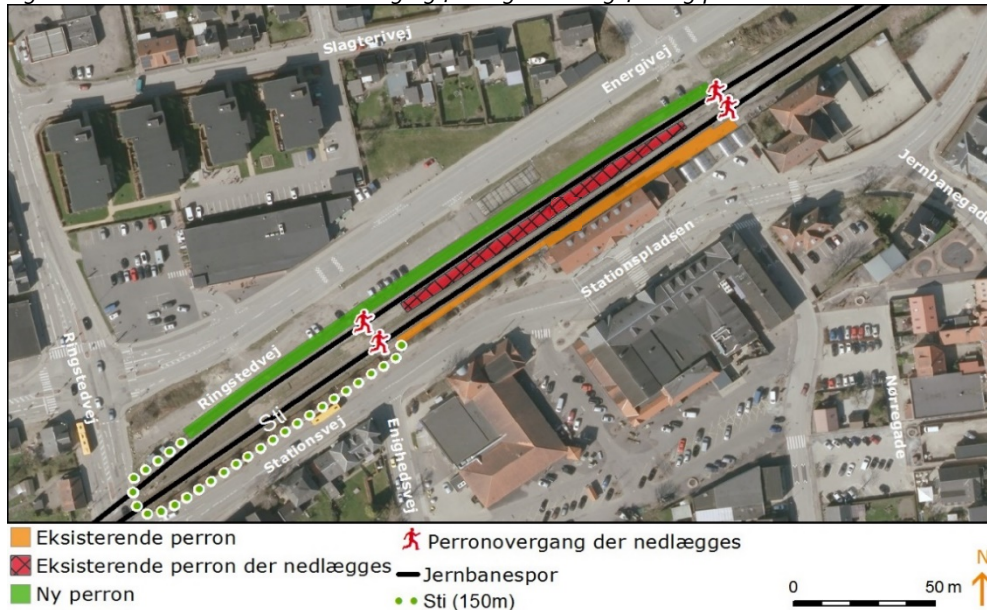
Løsningen med en gangbro inkluderer to elevatorer og to trapper. Dette er en omkostningstung løsning. En tunnel vil være endnu dyrere end en bro. Begge løsninger yder maksimal sikkerhed og god tilgængelighed,

Ø-perronen mellem sporene er for smal til at leve op til kravene i forbindelse med etablering af elevator og/eller trappe. Det er derfor nødvendigt at nedlægge denne perron og etablere en ny sideperron (vist med grøn i figur 2), såfremt der skal etableres en gangbro eller tunnel ved Haslev Station.

Set i lyset af, at bydelsforbindelserne i niveau kan nedlægges, da der eksisterer passage via Ringstedvej tæt ved stationen, har Banedanmark ikke anbefalet, at der ved Haslev Station anlægges en gangbro eller tunnel. Såfremt der lokalt er et ønske om at bevare Haslev Station som en bydelsforbindelse er etablering af gangbro eller tunnel oplagte projekter i forhold til kommunal medfinansiering.



Figur 2. Overblik over indstillet løsning og fravalgte løsningsforslag på Haslev Station



#### Chikane (5,7 mio. kr.)

Der er allerede chikaner ved bydelsforbindelsen.

Løsningen med en U-sluse består af chikaner, der tvinger passanter til at orientere sig mod forbigående tog gennem sporovergangen. En u-sluse giver ikke mening på en enkelt-sporet strækning med trafik i begge retninger. Banedanmark anbefaler derfor ikke denne løsning.

#### Fravalgte løsninger

##### Sti (30,7 mio. kr.)

En stiløsning betyder, at der etableres stier, der fører passagerer ad en sti til nærmeste sporovergang (bro, vej eller tunnel). Denne løsning giver maksimal sikkerhed, da passagererne ikke krydser sporene.

Der har været foretaget en indledende screening af en stiløsning, hvor der etableres en ny sideperron, den nuværende ø-perron fjernes, og den eksisterende sideperron bevares. Banedanmark anbefaler dog ikke en stiløsning, da den er relativt dyr af anlægge ved Haslev Station grundet behov for ny perron og justeringer af signaler.