



Langeskov station

- Beslutningsgrundlag for perronplacering

Ny station i Langeskov

banedanmark





Langeskov station

Banedanmark
Anlægsudvikling
Amerika Plads 15
2100 København Ø
www.banedanmark.dk

Langeskov Station

Indhold

Side

Baggrund	4
Beslutning om ny station i Langeskov	4
Langeskov Station i byen	5
Borgermøde i Langeskov	6
Idéoplæg	7
Centerløsning	7
Pendlerløsning	9
Perronbro	11
Perrontunnel	12
Fravalgte løsninger	13
Borgerforslag	13
Anlægsoverslag	14
Budget	14

Baggrund

Beslutning om ny station i Langeskov

Med Aftale om Bedre Mobilitet af 26. november 2010 er det besluttet at opføre en ny station i Langeskov. Der er afsat 35,4 mio. kr. (fysikpris) samt 17,7 mio. kr. i anlægsreserve, dvs. i alt 53,1 mio. kr. (2011-priser) til anlæggelse af en station i Langeskov under forudsætning af, at Kerteminde Kommune finansierer etablering af parkeringspladser, forplads mv.

Stationen forventes at kunne åbne ved køreplansskiftet 2013/2014.

Der er udarbejdet idéoplæg for to placeringsforslag i tæt samarbejde med Kerteminde Kommune. En centerløsning og en pendlerløsning, som begge er fremlagt for offentligheden på borgermødet den 21. september 2011.

Dette beslutningsgrundlag gengiver først baggrunden for en station i Langeskov. Dernæst behandles ideoplæggets forslag til placering, udformning af perron, støjskærm, forplads og adgangsforbindelse mellem de to perroner, som gangbro eller tunnel samt forskelle i anlægsøkonomien.

Langeskov Station i byen

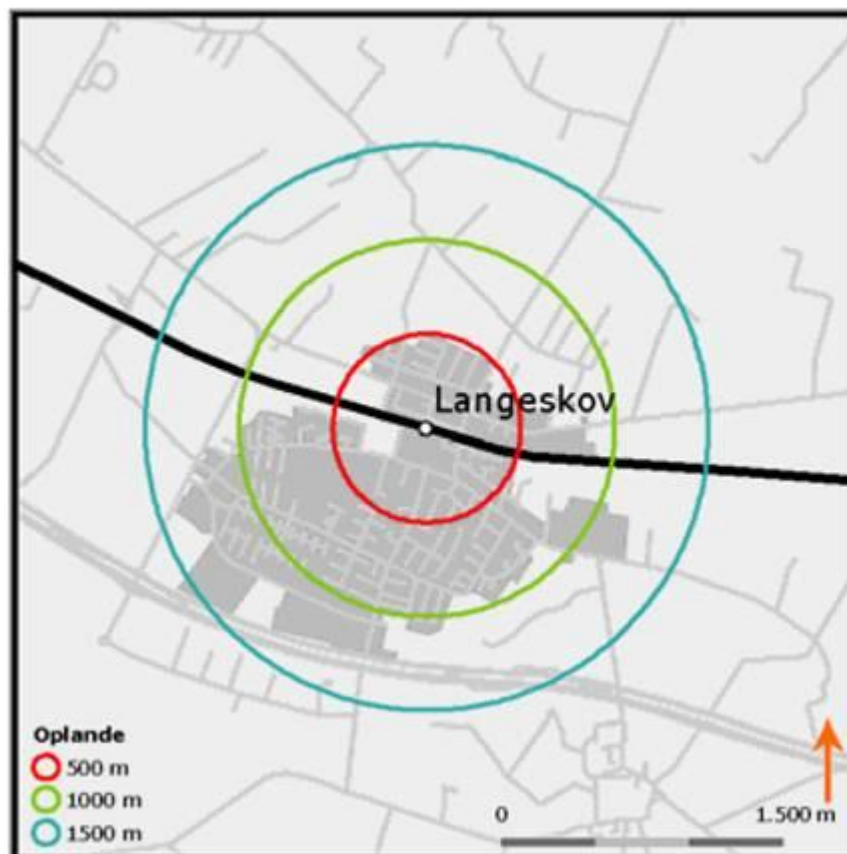
Banedanmark arbejder for en station i Langeskov med størst muligt passagergrundlag.

I Stationsstrukturrapporten fra december 2008 har Trafikstyrelsen udført beregninger af passagerpotentialitet for Langeskov station.

Udgangspunktet er at passagerpotentialitet i høj grad afhænger af afstanden fra station til bolig og fra station til arbejdsplads. Er disse afstande længere end 500 meter, falder passagerpotentialitet allerede væsentligt. Det er derfor grundlaget for Banedanmarks arbejde med stationen, at adgangspunktet (forpladsen) ligger så centralt placeret i byen som muligt.

Løsninger med forpladsen placeret vest for "hullet" ved Centervej, der tilgodeser andre forhold om evt. fremtidige planer, vil ikke give samme passagerpotentialitet og af den grund er forpladsen i de fremlagte løsninger placeret centralt.

Ideoplæggets løsninger giver god mulighed for at skabe yderligere adgangsveje i perronernes vestlige ender. Eventuelt supplerende anlæg ud over de i ideoplægget, vil ikke som udgangspunkt være en del af projektet. De øgede omkostninger herved tilfalder i så fald Kerteminde Kommune.



Borgermøde i Langeskov

Debatten på borgermødet drejede sig om flere forhold. Som det første var der stor bekymring omkring den øgede biltrafik, som vil komme til midt byen grundet stationen. Borgerne lagde vægt på, at byen fortsat skal være trafiksikkert at færdes i for både børn og voksne.

Som det andet var der bekymring fra beboerne på Henriettevej om øget trafik og indkig fra standsende tog og i haverne fra gangbro.

Som det tredje var der delte holdninger til om adgangsforbindelsen mellem perronerne skulle være en gangbro eller en tunnel. En gangbro er mere tryk end en tunnel, dog vil en "tryghedsskabende" tunnel være mindre synlig i omgivelserne end en gangbro.

Endelig blev der på mødet talt for og imod både centerløsningen og pendlerløsningen. Centerløsningen tilgodeser stationsnærhedsprincippet for alle samt samler byen omkring handelscentret og giver liv til byen. Pendlerløsningen begrænser den øgede trafik i byen, hvis parkeringen etableres nordvest for banen. Der var på mødet et borgerforslag, som flytter perroner og adgangspunktet til vest for "hullet" ved Centervej.

Idéoplæg

Centerløsning

Centerløsningen er projektets grundløsning og den billigste løsning. Stationens forplads og adgangspunkt placeres centralt i byen ud for Centervej møde med Grønvej. Her er det muligt at etablere gode adgangsforhold for passagererne og samtidig kan stationen danne grundlag for en ny forbindelse mellem den nordlige og den sydlige del af Langeskov.

Stationens to perroner placeres forskudt, således at der skabes gode adgangsveje til stationen, herunder mulighed for adgang fra arealet overfor Statoil. Endelig giver perronplaceringen færrest gener for boligerne på Henriettevej.

Perronen på den nordlige side af sporene placeres fra Henriettevej 24 og hen over underføringen af Centervej til marken vest for Centervej. Med denne perronplacering undgår man midlertidigt at ekspropriere dele af haverne på Henriettevej 4-22 til arbejdsvej, ligesom boligerne undgår visuelle gener ved placering af en perron i baghaven. I perronens modsatte ende kan der på sigt etableres en trappeadgang til markområdet vest for Centervej. Perronen har således fået adgang fra et evt. kommende parkeringsområde på denne grund.

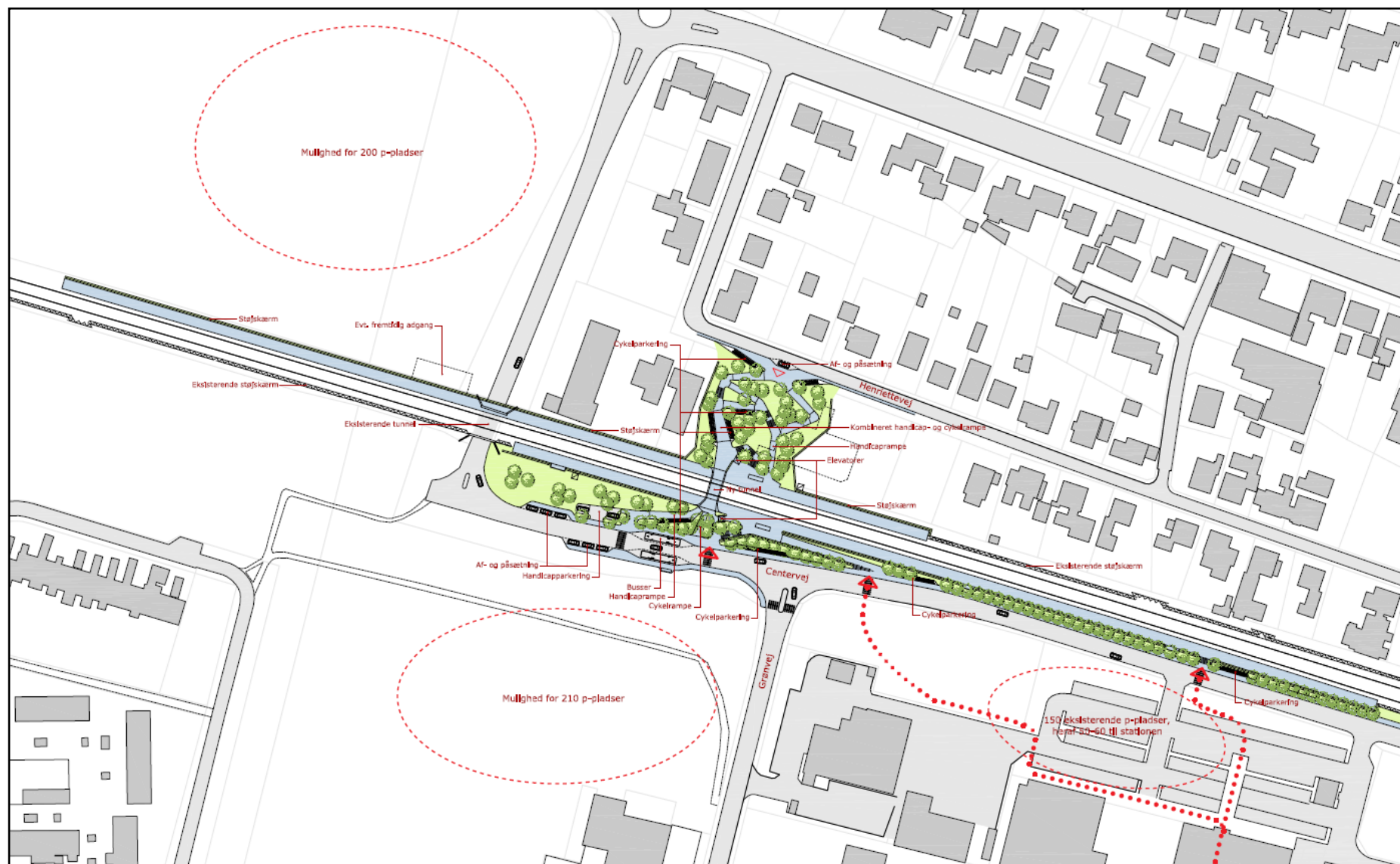
Perronen på den sydlige side af sporene placeres mellem underføringen af Centervej og hen foran Langeskovcentret. I den vestlige ende etableres en trappeadgang, der ligesom på den nordlige perron skaber adgang fra et evt. kommende parkeringsområde. Perronens østlige ende vil have en adgang til Centervej lige overfor Langeskov Centret, hvilket giver passagerer fra centeret eller passagerer, der har benyttet sig af centerets parkeringsplads, den kortest muligt vej til stationen.

Stationens hovedadgangspunkt og forplads placeres langs Centervej overfor Grønvej og der etableres ligeledes en adgang fra Henriettevej på den anden side af banen.

På sydsiden etableres cykelparkering, afsætningspladser, holdepladser til busser samt taxa-holdepladser og handicapparkering. Alle har de niveaufri adgang til perronen og dennes faciliteter. Til bilparkering foreslås anvendelse af pladserne foran Langeskovcentret med kommende udvidelsesmuligheder bagved Netto, samt på marken overfor Statoil vest for Centervej.

Stationens hovedadgang foregår på sydsiden af banen. Dog etableres ligeledes adgang fra nord. En stiforbindelse fra Henriettevej kan benyttes både som perronadgang og som stiforbindelse mellem den nordlige og den sydlige del af Langeskov. På nordsiden etableres cykelparkering og mulighed for af- og påsætning.

På perronerne etableres venterum, læskærme, billetautomater, bænke mm.

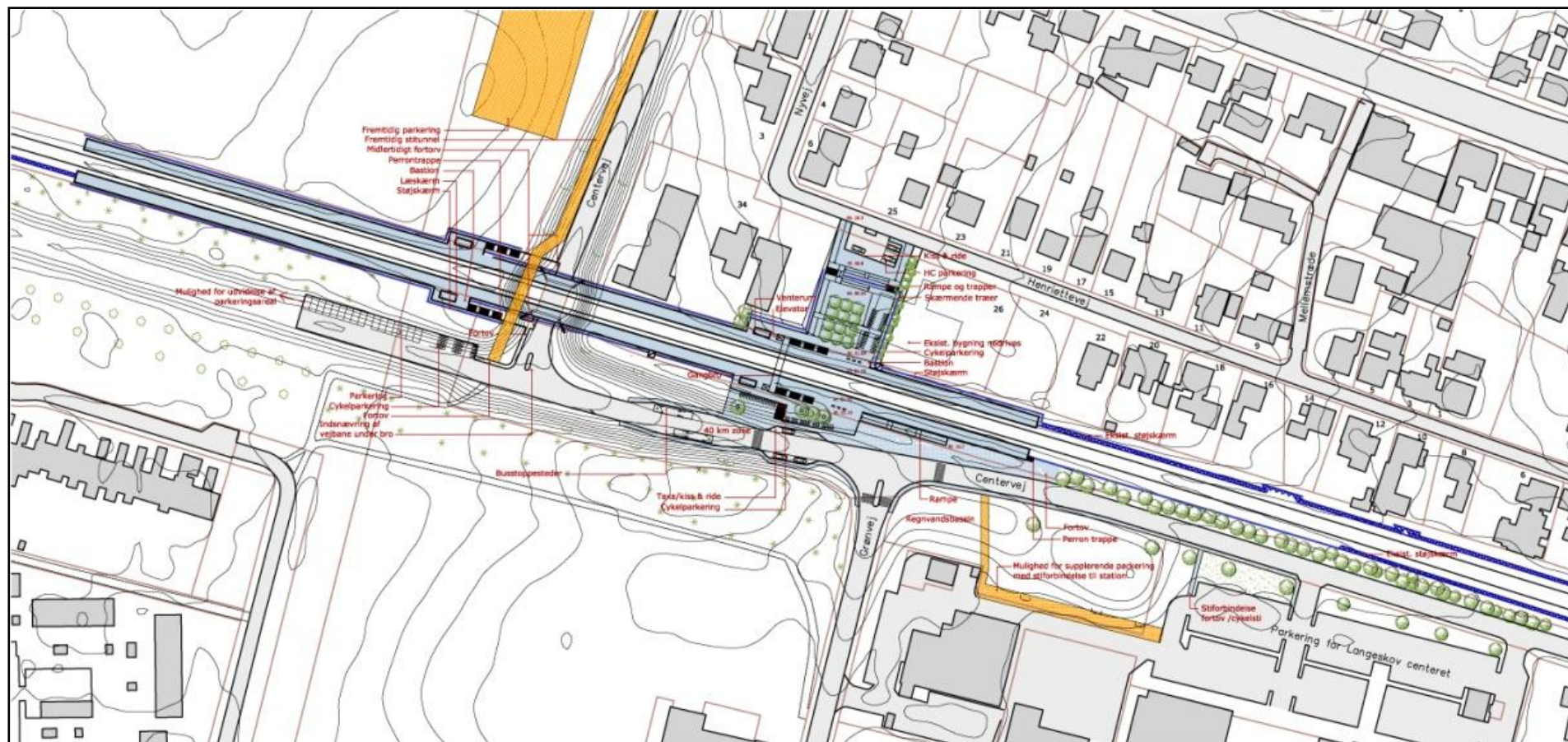


Foreløbig plan af centerløsning

Pendlerløsning

Som et alternativ til Centerløsningen kan den sydlige perron, ligesom den nordlige, placeres henover underføringen af Centervej. Perronen vil på den måde få samme adgangsforhold til området vest for Centervej, som den nordlige perron. Stationens hovedadgangspunkt vil fortsat etableres som i Centerløsningen, ligesom alle forpladselementer placeres ens i de to løsninger.

Løsningen er ca. 2 mio. kr. dyrere end Centerløsningen og kræver derfor lokal medfinansiering.



Foreløbig plan af pendlerløsning

Gule markeringer er udkast til kommunale parkeringsforhold

Perronbro

Som forbindelse mellem den nordlige og den sydlige perron etableres en gangbro over sporene. Broen udføres som en let, oplyst bro, der sikrer tryghed for passagererne. Broen udstyres med trapper og elevatorer til de to perroner, begge ligeledes så trygge og gennemsigtige som muligt.



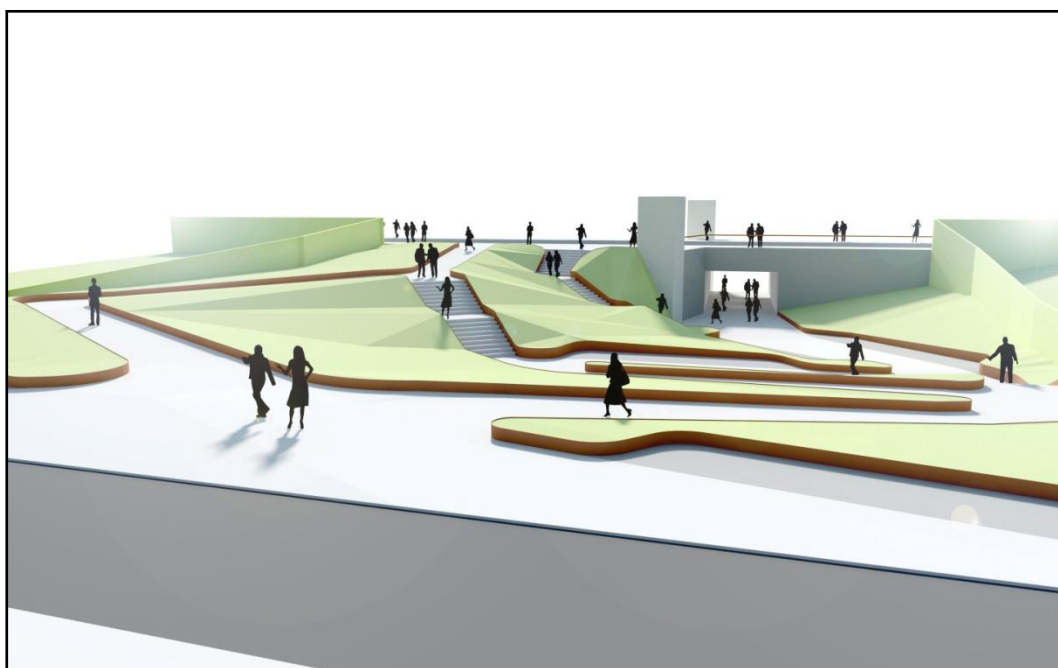
Perrontunnel

Som alternativ til en gangbro kan der etableres en højt liggende tunnel, som forbindelse mellem de to perroner. Det skyldes, at jernbanen ved adkomstpunktet ligger på en dæmning.

Tunnelen vil ligesom broen have trapper og elevatorer til perronerne og vil samtidig skabe adgang i niveau mellem Centervej og Henriettevej. En tunnel vil således i højere grad end en bro være attraktiv som stiforbindelse mellem de to dele af byen – også for folk, der ikke skal med toget. Desuden vil der ikke være indkig til nærområdets boliger og baghaver i samme omfang som ved en gangbro.

Der er i ideoplægget lagt vægt på at skabe en tryghedsskabende tunnel med gode lysforhold, udsmykket med fx lokal kunst på væggene. Det er Banedanmark og DSB's erfaring, at graffitikunstnere ikke genudsmykker anden kunst. Endvidere er der skitseret en lys parklignende adgang fra Henriettevej til både tunnel og perron.

Tunnelløsningen er ca. 1,0 mio. kr. dyrere end en gangbro og kræver derfor lokal medfinansiering.



Fravalgte løsninger

Borgerforslag

På borgermødet fik Banedanmark fremlagt et borgerforslag til placering af stationen.

Det var en placering af stationen inklusiv perroner og adgangspunkt vest for underføringen af Centervej. En sådan placering vil give en uforholdsmæssig lang adgangsvej til stationen for borgerne i Langeskov og opfylder ikke kravet om stationsnærhed for alle og vil reducere passagergrundlaget.

Det er Banedanmark og Trafikstyrelsens vurdering at størstedelen af passagererne vil komme fra Langeskov by og kun en mindre del ca. 20 % af de rejsende svarende til 50-60 biler vil komme fra oplandet.

Borgerforslaget placering opfylder dermed ikke stationsnærhedsprincippet og vil ikke have det tilstrækkelige passagergrundlag for etablering af en station. Af den grund vælges løsningen fra.

Anlægsoverslag

Med Aftale om Bedre Mobilitet af 26. november 2010 er det besluttet at opføre en ny station i Langeskov. Der er afsat 35,4 mio. kr. (fysikpris) samt 17,7 mio. kr. i anlægsreserve, dvs. i alt 53,1 mio. kr. (2011-priser) til anlæggelse af en station i Langeskov under forudsætning af, at Kerteminde Kommune finansierer etablering af parkeringspladser, forplads mv.

Budget

Anlægsoverslagene er indledende overslag, og er derfor vejledende. Efter beslutning om valg af løsning, vil der blive udarbejdet projektforslag med konsoliderede anlægsoverslag. Hvis overslaget overstiger statens bevilling skal projektet i fællesskab søges billiggjort.

Centerløsningen er den billigste løsning og kan gennemføres indenfor den afsatte statslige bevilling. Etablering af forplads, busholdeplads m.v er en kommunal opgave og finansieres af Kerteminde Kommune.

Pendlerløsningen er 2,0 mio. kr. dyrere og kræver lokal medfinansiering.

En gangbro er billigst at opføre. Grundet banens placering på en mindre dæmning er en tunnel ikke væsentlig dyrere end en gangbro. Tunnellen kan benyttes som bydelsforbindelse. Merudgiften fordrer lokal medfinansiering.