



Østerport som den kommer til at tage sig ud efter ombygningen. Tegnerens opfattelse af sporumrådet nord for stationen skal dog tages med et gran salt!
Tegning: Banestyrelsen



LOKO-projektet

Sent om fredagen den 10. september startede Banestyrelsen arbejdet med at udvide banekapaciteten på fjerntogssporene mellem Københavns Hovedbanegård og Nordhavn Station - et projekt, der vil vare frem til december 2004 - det skete ved indledende sporarbejder i den nordlige ende af Hovedbanegården fra tunnelen under Vesterbrogade og ud i banegraven ved Vesterport Station.

Hovedoverskrifterne for LOKO-projektet (Lille Opgradering af Køben-

havn og Omegn) er

- omdan København H fra endestation til gennemkørselsstation
- luk op for mere trafik gennem Boulevardtunnelen
- gør Østerport Station til endestation uden samtidig at bremse for gennemkørende trafik.

Københavns Hovedbanegård har som bekendt otte gennemgående spor til fjerntog, men i dagens situation kan der ikke køres ud fra perronsporene 5-8 for signal til begge fjerntogspor i Boulevardtunnelen. Dette ændres der nu på ved etablering af såkaldt symmetrisk sporgeometri i stationens nordende. Samtidig elimineres flaskehalsen i form af Boulevardtunnelen ved en modernisering af signalsystemet og installation af fuldelektronisk vekselblok, hvorved der opnåes mulighed for en tættere togfølge og valgfri køreretning på begge sporene, jf. „Jernbanen“, nr. 1/01, s. 5. Det giver en kapacitetsforøgelse mellem København H og Østerport fra 12 til 15 tog i timen hver vej.

Østerport skal kapacitetsmæssigt udvides for at kunne fungere som endestation for flere tog. Det sker ved anlæg af et fjerde perronspor samt en række vende- og opstillingsspor - sidstnævnte for at kunne hentes det store antal tog, der kun benyttes i morgen- og aftenmyldretimerne, uden at de er til gene for den øvrige togtrafik, jf. „Jernbanen“, nr. 3/01, s. 4-5.

Broområdet under Oslo Plads skal udvides mod øst, så der bliver plads til fire spor til fjerntog mod i dag tre. Etableringen af det ekstra spor kommer til at tage areal fra mellem- og

Ajour.....

Trappetårnet til spor 0 på Østerport må også vige, når det nye perronspor skal anlægges. Udfletningen for kommende spor 11 og 12 (det nuværende 0) kommer til at ligge nogenlunde hvor ABns 560 ses. Østerport den 22. oktober.



Tommy O. Jensen

kælderetagen 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 også overdækket. Gangbroen fra Østbanegade, der i dag kun rækker til perronen for S-tog, forlænges til begge fjerntogsperroner.

Tidsplanen for LOKO-projektet er:

- August 2001 - maj 2002: Spararbejder mellem København H og Vesterport og signalændringer i Boulevardtunnelen.

- Marts 2002 - september 2004: Ombygning af Oslo Plads. Busstopstederne flyttes til vest for broen, og biltrafikken omlægges til smalle vognbaner først i den nordlige, siden i den sydlige halvdel af broen. Fjernelse i to omgange af kørebane, jorden under denne samt eksisterende endevæg og brofundament. Støbning i to omgange af nyt brofundament, endevæg og betondæk. Udlægning af spor under broen.

- Marts 2002 - december 2003: Ombygning af Østerport Stationscenter. Lukning af større eller mindre dele af flere butikker. Fjernelse af glaspymide. Fjernelse af trappe-tårn mod perron. Fjernelse af alt over det nye spor (del af bygningen i gadeplan, mellemetage og kælder samt fundament). Genopbygning af glaspymide, 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 anlægges i samme længde. Der bygges perrontag over den nye perron. Der etableres de fornødne 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 brug ved årsskiftet 2002/2003. Der etableres spunsvæg øst for det sydgående hovedspor. Der graves ud mellem hovedsporene. Vendesporene anlægges. Opstillingssporene anlægges. Se i øvrigt den skematise sporplan i „Jernbanen“, nr. 3, s. 5. (Projektet vedrørende et nyt fælles S- og Re-togs stationskompleks ved Nordhavn Station realiseres ikke!).

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



Sporarbejderne ved Hovedbanegården vil i perioder gøre det nødvendigt at lukke ét eller flere spor (så vidt muligt om natten og i weekender). På Østerport vil det østligste af de nuværende tre spor være spærret to gange af tre ugers varighed, medens broen under Oslo Plads udvides. På strækningen mod Hellerup vil det være nødvendigt at spærre det ene hovedspor i op til tre måneder, medens vendespor-anlægget bygges. Driften må i kortere perioder afvikles efter særlige køreplaner.

Vejtrafikken over Oslo Plads får svære forhold i en to års periode, begyndende fra foråret 2002 (smalle vognbaner, ingen kørsel ad Østbanegade fra Oslo Plads). I perioder vil anlægsarbejderne kunne sprede støv og støj, og vibrationer kan heller ikke undgås, bl.a. under etableringen af spunsvæggene omkring de „forhøjede“ spor nord for Østerport. Til gengæld vil - når anlægsarbejderne er færdige - støjen fra togdriften være mindre end i dag, fordi tidspunktet er sammenfaldende med indsættelse af nye mindre støjende tog, og fordi der bliver mindre tomkørsel. Det vil bringe 450 af de de nuværende 1250 boliger ud af støjbelastningen og vil især kunne mærkes i Øster Voldgade og Østbanegade. Ingen af de boliger langs strækningen, der i dag er vibrationsbelastede, vil være det efter 2005.

Folketinget har bevilget 600 mio. kr. til projektet, der tillige støttes af EU.

Nye depotspor på S-banen

I forbindelse med indsættelsen af 4. generations S-tog (SA-togsæt) skal

der udføres en lang række justeringer af infrastrukturen på det københavnske S-banenet. Det betyder, at en række anlægselementer såsom kørestrømsforsyning, køreledninger, broer, spor og sikkerhedssystemet (HKT) berøres. Infrastrukturændringerne er planlagt i bestemte etaper og er nøje afstemt med den fortløbende leverance af de nye tog.

Under punkt „spor“ indgår bl. a. udvidelse og justering af visse depotområder, så de tilpasses de nye SA-tog, hvor hver vogn er bredere (60 cm) - og et togsæt er længere (knapt 3 m) end et 2. generations 4-vogns S-tog. Arbejdet med anlæg af nye

Østerport st. set fra Oslo Plads den 22. oktober, mens der endnu hersker ro i området. Til højre for stationsbygningen ses glaspymiden, som i dag huser en køreskole.

Arbejdet med at ombygge nordenden af København H er nu i gang. I første omgang skal et stort antal signalkabler omlægges, relæhuse og køreledning skal flyttes, før arbejdet for alvor begynder at syne. Den 22. oktober var et arbejds hold fra Banestyrelsen Service i gang med at etablere nye kabelføringsveje omkring Vesterport.

