

## Bilag 4

6.1.2023

Anlæg, Planlægning  
Anlægsudvikling

### Holsted Station

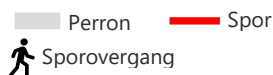
Banedanmark  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
+45 8234 0000

#### Eksisterende forhold

Holsted Station ligger ved en tosporet bane. Stationen er ikke bydelsforbindende. Højeste tilladte hastighed gennem perronovergangen er 140 km/t. Der er adgang til ø-perronen via to sporovergange, der begge er placeret på nordsiden. Holsted Station benyttes af 226 daglige passagerer.

banedanmark.dk  
CVR: 1863 2276

Fig. 1. Oversigtskort over stationen



#### Anbefalet løsning

Sti (13,6 mio. kr.)

En stiløsning betyder, at der etableres stier, der fører passagerer ad en sti til nærmeste overgang. En stiløsning giver mulighed for at nedlægge de to eksisterende perronovergange. Løsningen indebærer, at den eksisterende ø-perron nedlægges og erstattes af en ny sideperron på sydsiden af sporene. I den undersøgte stiløsning sikres forbindelsen fra den ene til den anden side af banen via den krydsende vej mod vest (Storegade). Gangafstanden mellem perronerne på hver side af banen er skønnet til omkring 150 meter, hvilket vurderes at være en acceptabel gangafstand. Overgangen vil stadig ske i niveau med jernbanen, men der er allerede fortove og bomanlæg ved overgangen, hvilket øger sikkerheden betydeligt.

Banedanmark anbefaler en stiløsning, da denne løsning yder maksimal sikkerhed og god tilgængelighed.

Figur 2. Overblik over indstillet løsning



### Alternative løsninger

*Gangbro (36,4 mio. kr.)*

Løsningen med en gangbro inkluderer to elevatorer og to trapper. Dette er en omkostningstung løsning, men yder dog maksimal sikkerhed og god tilgængelighed. Den estimerede pris inkluderer udover gangbroen også fjernelse af ø-perronen og etablering af en ny sideperron.

Perronen mellem sporene (vist med rød skravering i figur 2) er for smal til at leve op til kravene i forbindelse med etablering af elevator og/eller trappe. Det er således nødvendigt at nedlægge denne perron og etablere en sideperron (vist med grøn i figur 3).

Figur 3. Illustration af en gangbrosløsning fra Nørre Alslev Station



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

En chikaneløsning giver mulighed for at bevare den nuværende ø-perron. Herved adskiller løsningen sig fra den anbefalede stiløsning, der indebærer nedlægning af ø-perronen og erstatning med en ny sideperron på sydsiden af sporene. Løsningen med en U-sluse består af chikaner, der tvinger passanter til at orientere sig mod forbipasserende tog gennem sporovergangen.

En chikane vil kun betyde en mindre sikkerhedsmæssig gevinst, da passagerer fortsat vil skulle krydse et spor, hvor der kører relativt mange gennemkørende tog og med høj hastighed. Også med en u-sluse vil passagerer fortsat skulle krydse et spor, hvor der kører relativt mange gennemkørende tog og med høj hastighed, hvorfor effekten af denne løsning også vil være relativt lille.

Banedanmark anbefaler at fravælge chikaneløsningen på Holsted Station, fordi hastigheden igennem begge spor i dag er 140 km/t. Når en stiløsning med en acceptabel omvej kan etablere en adgang mellem perronerne, der øger sikkerheden, og da denne løsning kan etableres relativt billigt, vurderes dette at være langt bedre end en løsning med chikaner.

### **Fravalgt løsning**

#### *Tunnel (ej estimeret)*

En tunnelløsning vil være dyrere end en broløsning og vurderes ikke at være relevant på en ikke-bydelsforbindende station.

