



Femern bælt – Danske Jernbanelandanlæg – Kontrakt Syd

Notat

Dato 2011.07.04

Syd_A060 Vurdering af løsningsforslag for krydsning af bane i Eskilstrup.

Trin 2 Vurdering af løsningsforslag for krydsning af bane i Eskilstrup

1. Indledning.....	2
2. Løsningsforslag A.....	2
3. Løsningsforslag B.....	3
4. Løsningsforslag C.....	3
5. Konklusion.....	4

Bilag:

Plan og længdeprofil, Borgerforeningens alternativ A
Plan og længdeprofil, Borgerforeningens alternativ B
Plan og længdeprofil, Borgerforeningens alternativ C

1. Indledning

Eskilstrup By & Omegns Borgerforening har i høringsvar af 5. april 2011 og 28. april 2011 fremsendt 3 løsningsforslag til krydsning af banen centralt i Eskilstrup by. Forslagene er tænkt som supplement til en opgraderet nuværende krydsning (Tårngade) nordligt i byen.

Løsningsforslagene er skitseret med rigtige vejbredder, gradient (længdefald) og skråninger. Skitserne er vedlagt som Bilag.

I skitseringen er anvendt Vejreglernes max. gradient på 50 ‰ for veje. En gradient på 50 ‰ er dog for stejlt til at opfylde kravet til cykelsti langs veje, men da der i Eskilstrup er mulighed for cykler at krydse banen via perrontunnelen ved stationen er ”cykelkravet” ikke indarbejdet.

I planen (horisontalt) er anvendt Vejreglernes exceptionelle minimums radius. Anvendelse af disse radier er i disse forslag ikke iht. Vejreglerne, da radierne ikke må anvendes, hvor der samtidig er et stort længdefald. De små radier er dog benyttet for at følge de fremsendte løsningsforslag mest muligt.

2. Løsningsforslag A

Vejen krydset under banen hvor jernbaneoverkørslen ligger i dag. Eskilstrup Vestergade, Eskilstrup Jernbanegade og Søndergade sænkes.

Skitseringen af forslaget viser følgende:

- På Eskilstrup Vestergade skal sænkningen påbegynde nord for Kløvermarksvej og ejendommene langs Eskilstrup Vestergade fra Kløvermarksvej til banen berøres.
- Adgangsvejen til Møllen skal sænkes ved Eskilstrup Vestergade
- Boderupvej skal sænkes væsentligt (5 – 6 m) ved Eskilstrup Vestergade. Dette vil berøre alle byejendommene på Boderupvej, hvorfor en lukning af Boderupvej ved Eskilstrup Vestergade og en tilslutning af Boderupvej med adgangsvejen til Møllen bør undersøges.
- På Eskilstrup Jernbanegade skal sænkningen påbegynde ved det gamle posthus og samtlige ejendomme på strækningen mellem det gamle posthus og banekrydsningen berøres.
- På Søndergade skal sænkningen påbegynde ved Lillevej og samtlige ejendomme mellem Lillevej og banekrydsningen berøres.
- Jernbanegade bør lukkes ved banekrydsningen og vejadgang etableres gennem gartneriet.

Forslaget bevirker, at samtlige ejendomme på de berørte veje, i en afstand af ca. 150 m fra jernbane, berøres og skal formodentlig eksproprieres. Dette er et væsentlig større indgreb i byen end omtalt i Borgerforeningens forslag.

3. Løsningsforslag B

Vejen krydser under banen ca. 75 m nord for Østergade. Der etableres en ny vej fra Eskilstrup Vestergade fra svinget ved kirken og vinkelret på banen. På østsiden af banen drejes vejen skarpt mod syd til krydset Østergade/Eskilstrup Jernbanegade.

Skitsering af løsningsforslaget viser følgende:

- Vejteknisk er svinget lige øst for banen meget skarpt. Den horisontale radius på 24 m er ifølge Vejreglerne den exceptionelle minimums radius for en vej med hastighed 30 km/t.
- Vest for jernbanen ligger vejen i haver og kolonihaver, som beskrevet af Borgerforeningen.
- Øst for banen skal sænkningen af vejen påbegyndes på Eskilstrup Jernbanegade ved det gamle posthus. Sænkningen bevirker at Perronteateret skal nedrives og adgangen til købmanden og kroen er problematisk (se også nedenstående), da vejen ligger ca. 2 m under terræn.
- Krydset Østergade/Eskilstrup Jernbanegade ligger ca. 3 m under det nuværende kryds hvorfor Østergade og en del af Nørregade berøres. Ejendommene omkring krydsene Østergade/Eskilstrup Jernbanegade og Østergade/Nørregade berøres og skal formodentlig eksproprieres.

Forslaget er vejteknisk ikke muligt. En vej med en hastighed på f.eks. 40 km/t bør anlægges med en horisontal radius på min. 62 m. Hvis denne radius skal anvendes i dette forslag, vil en væsentlig del af ejendommene langs den sydlige del af Nørregade og den vestlige del af Østergade samt kroen skulle eksproprieres og nedrives.

4. Løsningsforslag C

Vejen krydser under banen ca. 120 m syd for den eksisterende jernbaneoverskæring, omkring samme sted som forslaget til en sydlig overføring ligger.

På vestsiden af banen ligger vejen stort set i det tracé som allerede er eksproprieret til en ny vejoverføring. På østsiden af banen drejes vejen skarpt mod nord til krydset Søndergade/Eskilstrup Jernbanegade.

Skitsering af løsningsforslaget viser følgende:

- Vejteknisk er svinget lige øst for banen meget skarpt. Den horisontale radius på 24 m er ifølge Vejreglerne den exceptionelle minimums radius for en vej med hastighed 30 km/t.

- Øst for banen skal sænkningen af vejen påbegyndes på Eskilstrup Jernbanegade lige syd for Eskilstrup Parkvej.
- Krydset Eskilstrup Jernbanegade/Østergade sænkes ca. 1,5 m og dermed skal Østergade sænkes over en strækning på ca. 50 m. Ejendommene på denne strækningen berøres derfor.
- Samtlige ejendomme på Jernbanevej skal nedrives/eksproprieres.

Forslaget er vejteknisk ikke muligt. En vej med en hastighed på 40 km/t bør anlægges med en horisontal radius på min. 62 m. Hvis denne radius skal anvendes i dette forslag vil den nye vej "ramme" Østergade i arealet (grusvej) mellem nr. 10 og 12. På dette sted vil den nye vej ligge ca. 2 m under terræn, hvorfor Østergade skal sænkes tilsvarende.

5. Konklusion

Løsningsforslagene til krydsning af banen er væsentlig mere arealkrævende end vist på Borgerforeningen skitser. Forslagene kræver derfor flere indgreb og ekspropriationer i ejendomme end forventet af Borgerforeningen.

Skråningerne i de viste forslag kan, for bl.a. at mindske ekspropriationen af ejendomme, delvis/helt erstattes af en lodret stående støttemur langs bagkanten af fortovet. Hvor der etableres støttemur i stedet for skråning, skal de berørte ejendomme langs støttemuren ha ny adgangsvej fra bagsiden af ejendommen, hvilket også kræver ekspropriation i ejendommene samt ombygning/flytning af garage, carporte og indgange.

De tre forslag er vejtekniske ikke korrekte. Fælles for løsningsforslagene er at der anvendes meget små horisontale radier sammen med maksimale gradienter på vejen. Dette opfylder ikke vejreglerne og vil være trafikmæssigt dårligt.