



Notat

17.12.12

Bidrag til TRU alm. del spm. 96

Eskilstrup By og Omegns Beboerforening har ved brev af 1. november 2012 anmodet Folketingets Transportudvalg om at pålægge Banedanmark at fremkomme med løsningsforslag til vejkrydsning af jernbanen i Eskilstrup, som imødekommer de særlige forhold i Eskilstrup.

Beboerforeningen ønsker at finde en løsning, der tilgodeser følgende:

- En bynær krydsningsmulighed som supplement til den nordlige broløsning
- En krydsningsmulighed, som ikke bliver ekstremt markant og dominerende i bybilledet
- En krydsningsmulighed, som ikke opdeler og splitter byen yderligere
- En krydsningsmulighed, som ikke berører flere ejendomme og borgere end nødvendigt
- En krydsningsmulighed, som begrænser støjgener mest muligt i byen
- En krydsningsmulighed, som er trafikssikker – ikke mindst for de bløde trafikanter
- En krydsningsmulighed, som er fremtidsikker og holdbar.

I Eskilstrup er der i dag tre passager af jernbanen:

- En vejbro nord for byen (Tårngade)
- En perrontunnel midt på stationen (for gående/cykler)
- En niveauoverkørsel for vejtrafik i sydenden af stationen, ca. 180 meter syd for perrontunnellen.

I forbindelse med etableringen af de danske landanlæg til den faste forbindelse over Femern Bælt vil det være nødvendigt at nedlægge niveauoverkørslen. Det skyldes højere hastighed for togene og mere togtrafik på strækningen. Det vil endvidere blive nødvendigt at udskifte vejbroen nord for byen af hensyn til etablering af dobbeltspor samt elektrificering af jernbanen.

I høringsudgaven af Banedanmarks miljøredegørelse af Femern Bælt – danske jernbanelandanlæg, som blev sendt i offentlig høring i februar 2011, er der beskrevet en løsning, hvor broen nord for byen udskiftes, og hvor der etableres en ny forbindelsesvej på østsiden af jernbanen fra stationsforpladsen til den nye bro som erstatning for den nedlagte overkørsel. Desuden etableres en ny fodgængerbro med elevatorer ved stationen, og den nuværende perrontunnel for cyklister og gående bibeholdes. Biltrafik på tværs af banen henvises således til den nordlige vejbro.

Eskilstrup By og Omegns Beboerforening fremsatte i sine høringssvar af 5. april 2011 og 28. april 2011 et ønske om en ekstra bynær krydsningsmulighed. Beboerforeningen gav forslag til tre konkrete linjeføringer for den ekstra krydsende vej.

Banedanmark fik foretaget en undersøgelse af de tre forslag. Det fremgår af konsulentfirmaet Niras' notat af 4. juli 2011, der er vedlagt i bilag 41 til spørgsmålet, at alle



tre forslag er væsentligt mere arealkrævende. Det kræver dermed flere indgreb og ekspropriationer i ejendomme end forventet af beboerforeningen.

Det fremgår endvidere af Niras' notat, at de tre forslag ikke overholder de vejtekniske regler. De vil desuden være trafikalt dårlige. Fælles for de tre forslag er, at der anvendes meget små horisontale radier sammen med maksimale gradienter på vejen. Det betyder, at vejunderføringen i alle tre forslag har meget skarpe kurver og er meget stejl.

På baggrund af de modtagne høringssvar på miljøredegørelsen valgte Banedanmark at indarbejde en ny løsning (Erstatningsanlæg B) i den endelige miljøredegørelse, som blev offentliggjort på Banedanmarks hjemmeside i oktober 2012. Med denne løsning vil der efter etableringen af dobbeltspor og elektrificering på strækningen gennem Eskilstrup være følgende krydsninger af banen:

- En vejbro nord for byen (Tårngade)
- En perrontunnel midt på stationen (for gående/cykler)
- En fodgængerbro med tilhørende elevatorer midt på stationen
- En vejoverføring i den sydlige del af byen, ca. 120 meter syd for den nuværende niveauoverkørsel.

Eskilstrup By og Omegns Beboerforening har i brevet af 1. november 2012 sat spørgsmålstegn ved de forudsætninger, som "Erstatningsanlæg B" etableres efter. Banedanmark kan oplyse følgende om de spørgsmål, Eskilstrup By og Omegns Beboerforening stiller:

Vejanlæggets geometri:

"Erstatningsanlæg B" etableres efter gældende vejregler og vil således tilgodese de køretøjer, som måtte anvende vejen i dag. Vejen etableres med to kørebaner á 3 meter samt to fortove á 1,5 meter. Det svarer til dimensionerne på de tilsluttende veje.

Forberedelse for elektrificering:

"Erstatningsanlæg B" er forberedt for elektrificering af jernbanestrækningen mellem Ringsted og Holeby, der indgår i opgraderingen af de danske landanlæg i tilslutning til den faste forbindelse over Femern Bælt. Broens højde skal således ikke øges i forhold til det i miljøredegørelsen angivne.

Påvirkning af ejendomme i byen:

Banedanmark har vurderet omfanget af ekspropriationer mv. ved løsningsforslagene. "Erstatningsanlæg B" medfører mindst behov for ekspropriation af nyt areal, og indebærer, at kun to bygninger skal nedrives, hvilket er færre end alle de tre forslag, som Eskilstrup By og Omegns Beboerforening har foreslået. Omfanget af berørte ejendomme og bygninger samt areal ved de forskellige løsningsforslag fremgår af nedenstående tabel.



| Løsningsforslag | Antal berørte ejendomme | Antal bygninger til nedrivning på berørte ejendomme | Eksproprieret areal*** |
|---|-------------------------|---|---------------------------|
| Eskilstруп By og Omegns Beboerforenings forslag A | 47 | 35 | Ca. 21.100 m ² |
| Eskilstруп By og Omegns Beboerforenings forslag B | 10 | 6 | Ca. 6.100 m ² |
| Eskilstруп By og Omegns Beboerforenings forslag C | 21 | 13* | Ca. 7.500 m ² |
| Banedanmark, ”Erstatningsanlæg B” | 22** | 2* | Ca. 2.400 m ² |

*En af de angivne ejendomme er beliggende på areal ejet af staten.

**En stor del af de berørte ejendomme berøres i meget begrænset omfang, da en smal stribe på 1-2 meter på hver ejendom skal afgives.

***Areal til adgangsvej for ”afskårne” ejendomme er ikke medtaget.

Visuelt indtryk i byen:

En vejoverføring vil visuelt være mere markant end en underføring.

Anlægsomkostninger:

Banedanmark skønner, at der vil være en merudgift ved etablering af en underføring med skråningsanlæg på ca. 25 mio. kr.(ekskl. tillæg i henhold til Ny Anlægsbudgettering) i forhold til en overføring i samme tracé. Det skyldes følgende forhold:

- En sporbærende bro er dyrere
- Det skal undersøges præcist, hvor grundvandsspejlet er placeret. Hvis grundvandet står højere end vejaksen, skal der enten etableres en permanent grundvandsenkning, eller der skal udføres bundplade i konstruktionen.
- Der vil blive meget overskudsjord, som skal håndteres.

Den skønnede merudgift i forhold til ”Erstatningsanlæg B” er baseret på, at det er nødvendigt at udføre betonbundplade og dermed også betonvægge på en strækning på 240 meter. Længden er skønnet ud fra de geotekniske borer og tilhørende pejling af grundvand. Betonvægge udføres kun i den højde, der er nødvendigt for at sikre, at der ikke sker indsyning af grundvand til betonruget. Over væggen samt i områder uden for strækningen med betontrug udføres skråninger. En løsning med støttevægge vil kunne holde sig inden for det allerede eksproprierede areal på størstedelen af strækningen. Det vil endvidere skulle undersøges, om der er tilstrækkelig sigt i kurverne, når der arbejdes med en underføring. Det vil derfor kunne blive nødvendigt at foretage yderligere ekspropriation ved anlæg af en underføring. Det er desuden forudsat, at det er muligt at oplægge den udgravede jord på et areal syd for drivhusene ved Eskilstруп, som ejes af Banedanmark, og at jorden ikke er forurennet. Det er forudsat, at der er en frihøjde under den sporbærende bro på 4,63 meter.



Trafiksikkerhed ved "Erstatningsanlæg B":

Med "Erstatningsanlæg B" adskilles gående fra biler og cyklister. Cyklister kører på kørebanearealet som i den resterende del af byen. Projektet har ydermere været igennem to trafiksikkerhedsrevisioner. Trafiksikkerhedsrevisionerne er udført af en autoriseret trafiksikkerhedsrevisor, og projektet har ikke givet anledning til bemærkninger i relation til bløde trafikanter.

Konklusion:

Det vil være væsentligt dyrere at etablere en underføring under banen i stedet for en overføring. Banedanmarks foreslåede løsning kræver færrest nedrivninger. Samtidig kræver den ekspropriation af mindst areal. Banedanmark fastholder derfor anbefalingen af "Erstatningsanlæg B".