



ROSKILDE

KOMMUNE
Vej og Grønne Områder

Sagsnr. 343879

Brevid. 3838301

Ref. MOCH

Dir. tf. 4631 3722

Mortenhc@roskilde.dk

10. august 2021

Notat om trafikale løsninger ved jernbaneviadukten i Viby

1. Baggrund

Roskilde Kommune har i en årrække forventet at kunne forbedre trafikafviklingen i Viby med en udvidelse af jernbaneviadukten ved Dalen-Ørstedvej. Projektet er et af tiltagene i Trafik- og Mobilitetsplan for Roskilde Syd.

Det har været forventet, at der kunne opnås en synergieffekt ved at samarbejde med Banedanmark, når de forventeligt skulle renovere viadukten. Herved kunne omkostningerne holdes nede og den nødvendige sporspærring koordineres med Banedanmarks projekt.

Banedanmark har i forbindelse med deres forarbejder til hovedrenovering af jernbanesporene i de kommende år meddelt Roskilde Kommune, at deres vurdering er, at viadukten har en levetid på mindst 25 år, og at de mod forventning ikke agter at foretage sig noget omkring viadukten i forbindelse med sporrenoveringen.

Banedanmark har samtidig fremrykket deres sporrenoveringsarbejder mellem Roskilde og Ringsted med start i forsommeren 2022. Disse nye forudsætninger betyder, at der skal træffes beslutning om evt. justering af øvrige projekter samt midler afsat til trafikale investeringer i Viby.

Som en central del af Trafik- og Mobilitetsplan Roskilde Syd (godkendt af byrådet den 29. marts 2017, punkt 48) er besluttet følgende projekter, som der er afsat midler til i budgettet i perioden 2022-2025:

- Udvidelse af jernbaneviadukten Dalen/Ørstedvej i Viby til to kørespor og med fortov og cykelstier i begge sider (under forudsætning at Banedanmark samtidig vil hovedrenovere jernbanebroen)
- Etablering af nyt signalreguleret kryds Ørstedvej/Tofthøjvej/Damgårdsvej.
- Enkeltrettede cykelstier langs Ørstedvej og Damgårdsvej.

Dertil indgår følgende større vejprojekt i Viby, som der ikke er afsat midler til i budgettet:

- Nordlig omfartsvej er et muligt langsigtet perspektiv. Det er tidsmæssigt prioriteret efter udvidelse af viadukten jf. byrådsbeslutningen.

2. Status på Banedanmarks sporrenoveringsprojekt og betydning for udvidelse af viadukten

Banedanmark er bygværksbestyrer og eftersynsansvarlig på jernbanebroen, mens Roskilde Kommune er ansvarlig for vedligehold af den underførte vej mv. Broen er opført i 1917, udvidet i 1927, og senest repareret i 1991. Banedanmark vurderer, at broens rest levetid er mindst 25 år og har derfor ikke planer om at hovedrenovere broen på nuværende tidspunkt.

Roskilde Kommunes hidtidige dialog med Banedanmark har været med den forudsætning, at Banedanmark samtidig med en sporrenovering ville udføre hovedrenovering af jernbanebroen. Dette ville have givet mulighed for at Roskilde Kommune kunne udføre en udvidelse af viadukten samtidigt hermed og de samlede udgifter for begge parter ville være mindre end ellers.

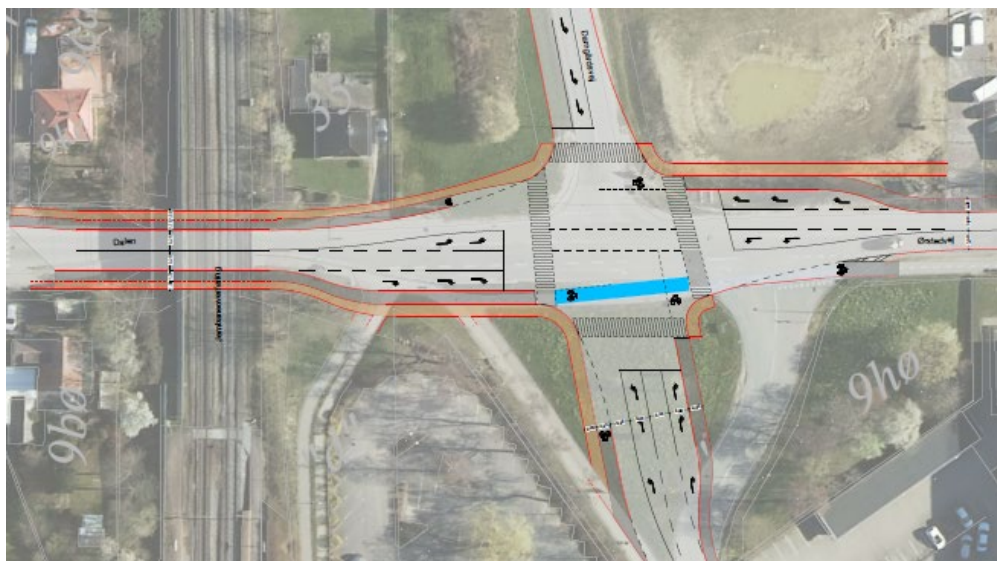
Banedanmark vil i 2022-2023 udføre sporrenovering og vil ikke på nuværende tidspunkt samfinansiere en udvidelse af viadukten. Banedanmarks arbejder kræver totalspærring af sporene i tre uger i sommeren 2022, og har oplyst, at der principielt er mulighed for at Roskilde Kommune kan udnytte maksimalt 3 dage af sporspærringen til at udføre anlægsarbejder.

Forvaltningen har derfor undersøgt muligheden for at sporrenoveringsprojektet og Roskilde Kommunes ønske om udvidelse af viadukten til to kørespor og stier kan udføres i samme anlægsperiode. Konklusionen er, at dette kan ikke lade sig gøre, da udvidelse af viadukten kræver en længere totalspærring af sporene end Banedanmark levner plads til i deres tidsplan. Hertil kommer, at det ikke er muligt, at nå at klargøre et projekt med projektering, 3. parts validering, udbud mv. tids nok til at en entreprenør kan nå at udføre arbejderne i marken i sommeren 2022.

Banedanmark har tilkendegivet at deres sporrenoveringsprojekt gennemføres i 2022-23 af hensyn til væsentlige begrænsninger afledt af udrulningen af Banedanmarks nationale signalprogram. Signalprogrammet skal udrulles på strækningen mellem Roskilde og Ringsted mellem 2024, og frem til planlagt ibrugtagning i 2028. Banedanmark har derfor meddelt, at anlægsarbejder, der kræver en totalspærring af jernbanesporene forventeligt ikke kan udføres i perioden efter 2022 og før 2028.

Opsummerende betyder dette, at:

1. Udvidelse af viadukten med to kørespor og stier i begge sider ikke kan udføres som planlagt før forventeligt tidligst i 2028
2. Roskilde Kommunes forventede udgifter til en evt. udvidelse af viadukten uden samfinansiering fra Banedanmark bliver højere end forventet. Det vurderes, at udgiften for en udvidelse vil være i omegnen af 30 mio. kr.



Figur 1: Skitse af både udvidet viadukt til to spor med stier i begge sider og et signalreguleret kryds på Ørstedvej/Toftvej/Damgårdvej.

Analyse og videre dialog med Banedanmark

Der er behov for forundersøgelse, der kan kvalificere løsningen og anlægsoverslaget i forhold til tekniske og miljømæssige forhold. Samtidigt bør det afklares i samspil med Banedanmark under hvilke forudsætninger og hvornår de i givet fald vil medfinansiere en udvidelse af viadukten.

I den videre dialog med Banedanmark anbefales det, at:

- der afsættes midler til yderligere forundersøgelser af de tekniske og miljømæssige forhold ved en fuld udvidelse af viadukten til to kørespor, idet Roskilde Kommune med de seneste meldinger ikke kan blive en del af Banedanmarks projektering.
- mulighederne for hvornår en udvidelse af viadukten tidligst kan ske afklares nærmere.
- mulighederne for hvornår Banedanmark vil hovedrenovere jernbanebroen og der dermed kan opnås en samfinansiering afklares nærmere
- der lægges pres på Banedanmark for at få dem til at fremrykke renoveringen af viadukten i Viby.

Det anbefales, at der på nuværende tidspunkt reserveres midler i overslagsårene 2027 og 2028 til et større anlægsprojekt idet der senere kan træffes endelig beslutning på baggrund af et gennearbejdet beslutningsoplæg. Hvis ikke der opnås aftale om medfinansiering fra Banedanmark, skal der reserveres i alt 30 mio. kr. Til udarbejdelse af dette grundlag foreslås afsat 1 mio. kr. i 2023 til tekniske analyser.

3. Alternative muligheder for underføring undersøgt

Forvaltningen har på denne baggrund undersøgt alternativer til en fuld udvidelse af viadukten til to kørespor for at forbedre trafiksikkerheden for bløde trafikanter omkring Viadukten. Konkret har forvaltningen fået en ekstern vurdering af en mulighed for stigennembrud på nordøst siden af Dalen/Ørstedvej for at vurdere om denne mulighed kunne gennemføres samtidigt med Banedanmarks sporrenovering. Fordelen ved denne løsning ville være, at den sandsynligvis vil kræve en kortere totalspærring af sporene end en fuld udvidelse, samt at det ville være en billigere løsning end en fuld udvidelse af viadukten i bredden.



Figur 2: Grov skitse af mulig ny stitunnel på nordsiden. Løsningen kan ikke anbefales.

Løsningen er vurderet til at koste anslået cirka 15 mio. kr. Denne løsning kan dog ikke anbefales at arbejde videre med. Blandt andet fordi, der er en stor risiko for at denne løsning ikke kan lade sig gøre teknisk, da konstruktionen sandsynligvis ikke kan holde til denne løsning.

4. Vurdering af konsekvenser for vejprojekter og trafiksikkerheden for de bløde trafikanter i Viby

Signalreguleret kryds på Ørstedvej/Damgårdsvej/Tofthøjvej

Det er undersøgt om den planlagte etablering af et signalreguleret kryds på Ørstedvej/Damgårdsvej/Tofthøjvej kan fungere samtidig med den nuværende 1 sporede signalregulering igennem viadukten.

I forhold til trafiksikkerheden og kapaciteten i krydset, kan det anbefales at etablere krydset som planlagt i 2022-2023. En signalregulering løser problemer med periodevis lange ventetider for sidevejstrafikken på Damgårdsvej og Tofthøjvej, der opstår i myldretiden i krydset i dag. Et signal forbedrer samtidigt trafiksikkerheden for lette trafikanter i krydset, herunder krydsende til/fra Skousbo.

Med en fuld trafikstyring af signalerne vil trafikken godt kunne afvikles i et samlet signalreguleret kryds.

Der er lavet en kapacitetsberegning af et samlet signalreguleret kryds inklusiv en fremskrivning med stigende trafikmængder i 2030. Denne viser, at trafikken kan afvikles med lav omløbstid. Eneste udfordring er at trafik mod øst fra Dalen i eftermiddagsmyldretiden kan give kødannelse. Dette kan der tages højde for i signalgruppeplanen, så kødannelsen vil opstå på Dalen og det dermed undgås, at trafikken blokerer imellem viadukten og stoplinjen på Ørstedvej.

Ved at etablere det signalregulerede kryds før en udvidelse af viadukten i bredden med stier i begge sider skal der vælges imellem to løsninger for cyklister:

- A. Bevarelse af den dobbeltrettede cykelsti på Ørstedvej.
- B. Etablering af enkeltrettede stier på Ørstedvej og Damgårdsvej og separat signalgrønt for cyklister igennem viadukten.

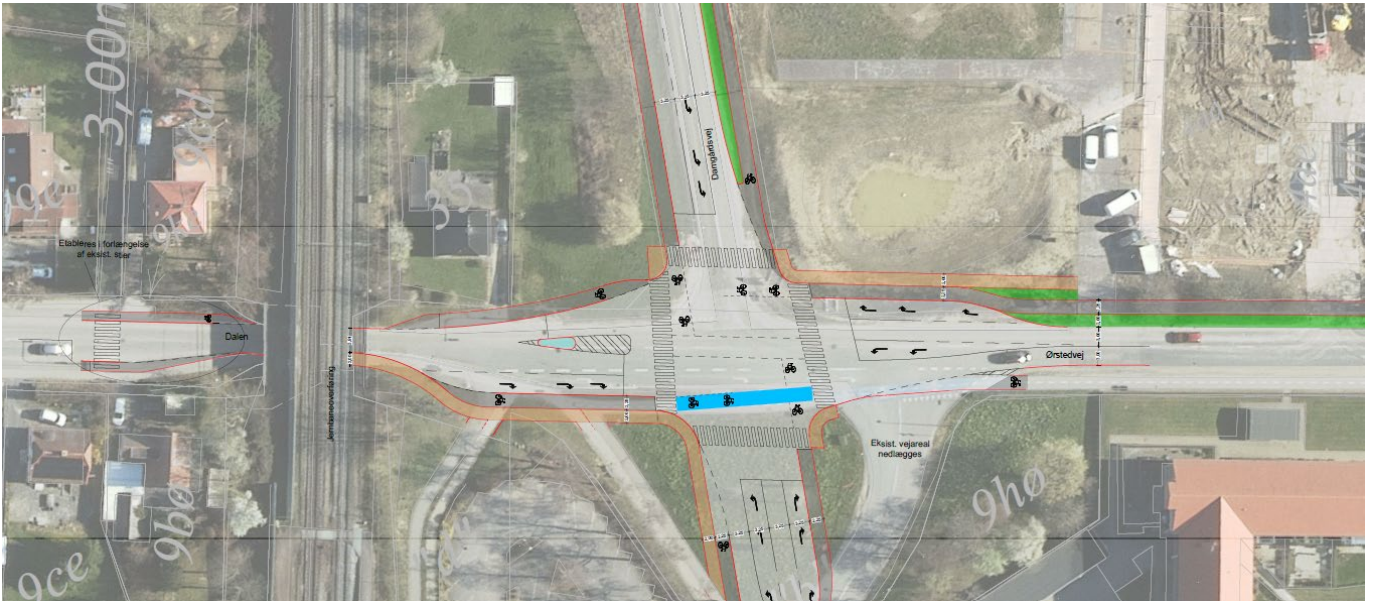
Overordnet er det vigtigt at sikre, at forholdene for skolebørn til/fra Viby Skole bliver så sikre som muligt. Derfor anbefales en løsning, hvor skolebørn kun skal krydse Ørstedvej en gang.

A. Bevarelse af dobbeltrettede cykelsti på Ørstedvej

Den dobbeltrettede cykelsti langs Ørstedvej vil få separate cyklistfaser i signalanlæggene ved Parkvej og ved Toftthøjvej. Fordelen ved denne løsning er, at børnene ikke skal krydse Ørstedvej på vej til/fra skole. Men såfremt den eksisterende dobbeltrettede cykelsti langs Ørstedvej bevares skal cyklister og fodgængere fortsat deles om den smalle fællessti i sydsiden igennem viadukten. I denne løsning skal cyklister stå af og trække cyklen, og mange cyklister overholder ikke dette i dag. I takt med udbygningen af Skousbo vil der desuden blive større risiko for, at nogle cyklister fra Skousbo, der skal på vest siden af jernbanen vil cykle på kørebanen sammen med bilerne. Dette kan ikke anbefales trafiksikkerhedsmæssigt.

B. Etablering af stier på Damgårdsvej og Ørstedvej

Det anbefales derfor, at etablere enkeltrettede stier på hver side af både Damgårdsvej og Ørstedvej fra skolen og hen til Viadukten. Det etableres stier helt hen til viadukten, så det kun er igennem viadukten, der skal cykles på kørebanen. Cyklisterne igennem viadukten vil afvikles i egen fase i signalet, således, at cyklister får cykel grønt i begge retninger samtidigt igennem viadukten. Cyklisterne skal cykle på kørebanen, men uden at der er biler samtidigt.



Figur 1. Skitseforslag: nyt signalreguleret kryds Ørstedvej/Damgårdsvej/Toftvej og igennem viadukten med enkeltrettede stier (løsning B) i hver side af Ørstedvej og Damgårdsvej. Cyklister igennem viadukten får separat cyklistfase.

De enkeltrettede stier langs Ørstedvej startes fra Viby Skole og der etableres krydsningshelle på Ørstedvejen for at sikre, at skolebørnene krydser sikkert her. Således vil skolebørn kunne cykle sikkert på nordsiden helt fra skolen mod vest og krydse jernbaneviadukten sikkert.



Figur 2. Enkeltrettede stier langs Ørstedvej (løsning B) hen til Viby Skole med krydsningshelle

Nordlig omfartsvej mellem Vibyvejen og Damgårdsvejen

Byrådet besluttede med vedtagelsen af Trafik- og mobilitetsplan Roskilde Syd, at udvidelsen af viadukten har tidsmæssig førstprioritet i forhold til etablering af en omfartsvej. Formålet med en nordlig omfartsvej var, at give mulighed for høje lastbiler, der har et ærinde i Viby, kunne krydse jernbanen her og dermed aflaste de mindre lastbysamfund i Øster Syv for tung trafik. Samtidig kan omfartsvejen måske aflaste Dalen for trafik. Det har hidtil været betragtet som en langsigtet reservation, som ikke er aktuel inden for en overskuelig årrække.

På byrådsmødet den 26. maj 2021, punkt 119, blev det besluttet, at spørgsmålet om en evt. omfartsvej nord om Viby genoptages i forbindelse med den kommende Kommuneplanrevision. Med denne beslutning samt Banedanmarks seneste udmelding kan det være relevant, at der udføres en indledende screening af fordele og ulemper samt grov anlægs økonomi, idet omkostningerne til dette projekt forventes at være høje, men ikke kendes. På samme måde bør de trafikale perspektiver vurderes nærmere.



Figur 2. Principiel skitse af en nordlig omfartsvej

5. Konklusion – anbefaling for de trafikale løsninger i Viby og forslag til revideret budgetblok i budget 2022-2025

Det anbefales, at der afsættes midler til følgende:

- Etablering af signalreguleret kryds Ørstedvej/Toftvej/Damgårdsvej i 2022 – 2023 og anlæg af enkeltrettede stier langs Ørstedvej og Damgårdsvej (I alt 14,5 mio. kr.).
- Dialog med Banedanmark med henblik på at søge at få dem til at genoverveje deres reoveringsplaner, så viadukten i Viby fremrykkes igen.
- Foreløbig reservation i budgettets overslagsår til projekt for fuld udvidelse af viadukten med to kørebaner og stier i begge sider i 2027 – 2028 (30 mio. kr.) Endelig beslutning afventer et udbygget beslutningsgrundlag.
- Forundersøgelser (1 mio. kr.) i 2023 af:
 - forundersøgelse af en fuld udvidelse af viadukten, herunder mulighederne for en samtidig hovedreovering af broen.
 - Indledende screening af en nordlig omfartsvej mellem Vibyvejen og Damgårdsvej over jernbanen.