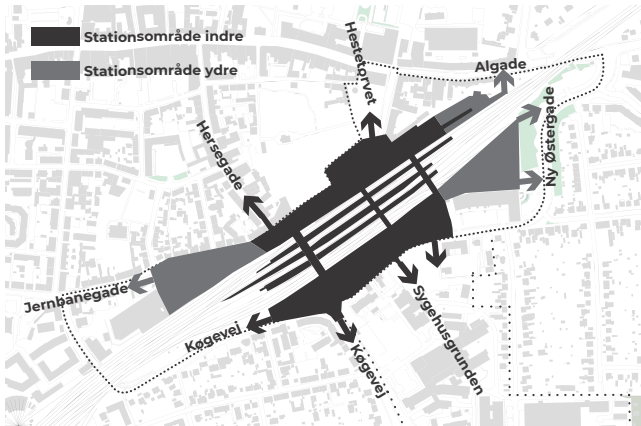


Roskilde Station

Potentialer for udvikling af Roskilde Station

Ved at:

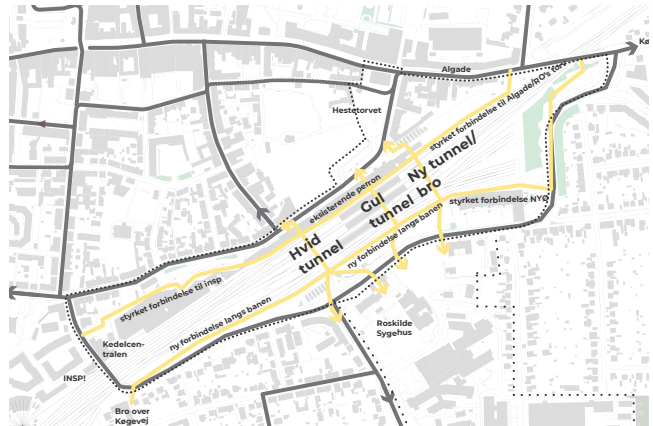
- Udvikle stationen som infrastrukturelt knudepunkt
- Bruge kommende S-tog som driver for byudviklingen
- Nedbringe projektkostninger, så projektet gøres realiserbart
- Understøtte bæredygtig byudvikling ved at øge kvaliteten og ændre anvendelsen af stationsnære arealer



Byens vigtigste knudepunkt

Et nyt projekt bør have fokus på:

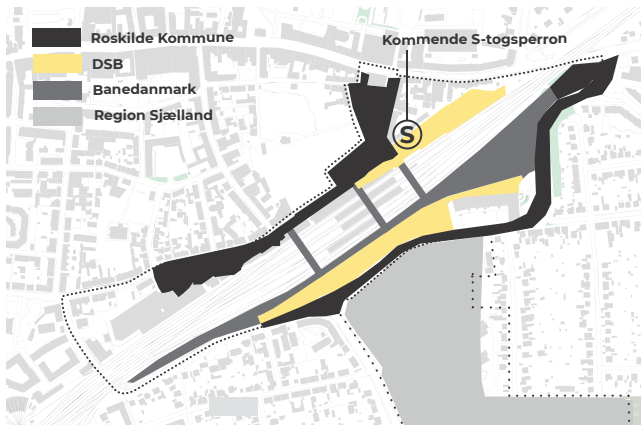
- Et samlet stationsområde
- Opgradering af det samlede stationsområde med optimale forhold for skift mellem transportformer
- Styrkede forbindelser til byen og gode byrum
- Nyt tyngdepunkt ved S-tog/mod Hestetorvet



Nye forbindelser

Et nyt projekt bør have fokus på:

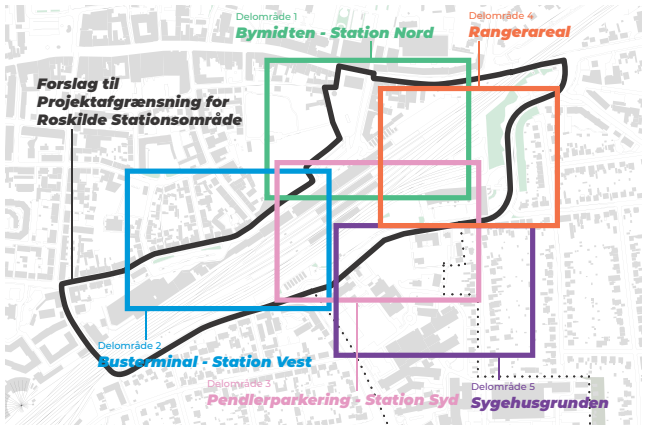
- Ny gangbro eller tunnel ved S-tog, som sikrer god kobling til hhv. Hestetorvet og Sygehusgrunden
- Opgradering af hvid tunnel
- Forlængelse af gul tunnel
- Styrkede forbindelser langs jernbanen på begge sider. På den nordlige side fra INSP til Algade øst – på den sydlige side fra gangbro over Køgevej til Københavnsvej.



S-tog som driver for byudviklingen

Et nyt projekt bør have fokus på:

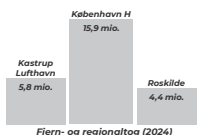
- Samarbejde med staten om udvikling af stationsområdet
- Nyt tyngdepunkt ved Hestetorvet når S-togsperron bliver anlagt
- Rangerarealet kan udvikles på længere sigt



Delområder der muliggør realiserbare etaper

Et nyt projekt bør have fokus på:

- Udvikling af stationsområdet skal ske i etaper
- Primært fokus på området omkring ny S-togsperron, busterminalen og stationsområdet syd for banen
- Mulig fremtidig udvikling på rangerarealet
- Mulig fremtidig udvikling på sygehusgrunden



Roskilde St. er den **3. største station i Danmark**



11.700 borgere

12.400 arbejdspladser

i en afstand på **1000 m** fra stationen
(Trafikstyrelsen og Danmarks Statistik)

77% er tilfredse med trykgheden på Roskilde St.

(Passagerpulsens tilfredsundersøgelse 2019)

Bymidten - Station Nord

Perspektiver for videre analyse

- Hvordan styrkes stationen som trafikalt knudepunkt omkring den gamle stationsbygning og den nye S-togsperron?
- Hvordan sikres gode skift mellem tog, bus og cykel?
- Hvordan udformes en god stationsforplads og hvilke funktioner skal indpasses?
- Hvordan styrkes forbindelserne til Hestetorvet, mod Algade og Ro's Torv?



Nyt Hestetorv
Et nyt projekt for Hestetorvet opgraderer opholdsmulighederne og begrønner torvet. Projektet for Hestetorvet skal samtales med stationsområdet og være bindeled mellem stationen og bymidten.



Opgraderet cykelparkering
I forbindelse med en ny S-togsperron bør man se nærmere på cykelparkeringen i området. Det skal være attraktivt at cykle til stationen, og der bør udvikles løsninger, der er funktionelle og attraktive for byrummet.



Fokus på skift mellem bus og tog
I dag er der stoppesteder foran den gamle stationsbygning, men flere busser holder andre steder omkring stationen.



Styrket forbindelse
Forbindelsen fra Algade til stationen er i dag sekundær, lidt overset og med en stejl trappe. Når S-toget kommer til Roskilde, bør forbindelsen styrkes evt. også som cykelforbindelse.



Stationsbygning
Den gamle stationsbygning markerer stationens oprindelige centrum. Med den nye S-togsperron flytter stationens tyngde igen nærmere den gamle stationsbygning.



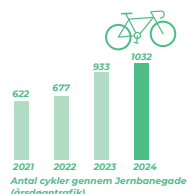
Ny stationsforplads
Med en ny forbindelse på tværs af jernbansporene i form af bro eller tunnel skal der anlægges en ny stationsforplads, der kan sammentænkes med Hestetorvet.



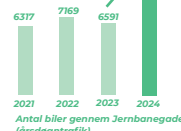
Ny S-togsperron
Staten planlægger ny S-togsperron på Roskilde Station til udførelse i 2033-2034. Ovenstående illustration er seneste materiale fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fra 2019, der viser Roskilde Station med kig til Hestetorvet.



ca. 1020 cykelstativer
i dette delområde



ca. 1000 cykler dagligt gennem Jernbanegade



ca. 10.000 biler kører dagligt gennem Jernbanegade

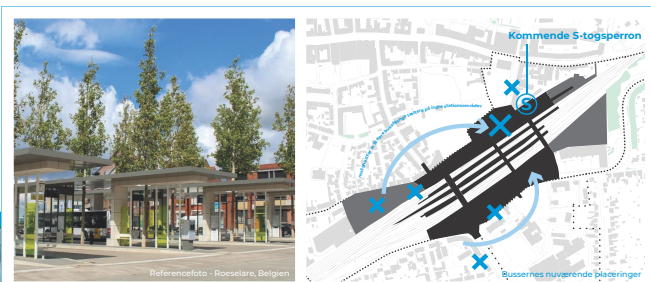


89 pendlersparkepladser på nordsiden

Busterminal - Station Vest

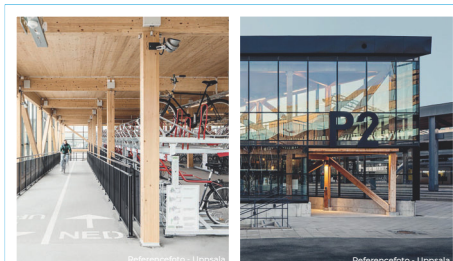
Perspektiver for videre analyse

- *Hvordan sikres gode skift mellem bus, tog og cykel?*
- *Hvordan kan busterminalen optimeres og er der evt. andre mulige placeringer?*
- *Hvordan fungerer flowet på busterminalen og hvor er buspassagerernes primære ærinder?*
- *Hvordan styrkes den øst-vestgående forbindelse mellem INSP og stationen?*
- *Hvordan kan byrummet omkring busterminalen og opgangen fra tunnelen opgraderes?*



Nyt byrum ved busterminalen

Busterminalen og området omkring fremstår i dag med begrænset byrums kvalitet med stort potentiale for opgradering. Der er også behov for at undersøge om det trafikale flow internt på terminalen kan optimeres. Fra den kommende S-togsperron vil der være 400 m. gangafstand til busterminalen, og det er derfor også væsentligt at se på andre mulige placeringer af busserne på stationen.



Mulighed for cykelparkeringshus i den gamle postbygning

Potentialet for omdannelse af den gamle postbygning til cykelparkering bør undersøges nærmere. Ved Uppsala Station er der i 2019 opført et cykelparkeringshus med plads til 1200 cykler lige ved siden af perronen.



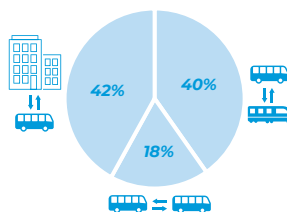
Opgradering af byrum

Opgangen for enden af den hvide tunnel fremstår i dag som et "ikke-sted" i byen, hvor man lander midt i Jernbanegade. Der er i den forbindelse også potentiale for at opgradere forbindelsen mod bymidten ad Hersegade.



Opgradering af tunnel

Den hvide tunnel er slidt og en opgradering vil forbedre ankomsten til Roskilde, da mange passagerer benytter denne forbindelse.



58% af passagererne i busterminalen skifter til anden bus/tog

42% har ærinde i bymidten



35 busser i timen afgår fra busterminalen mellem kl. 7-8



4.740 antal daglige buspassagerer i busterminalen



16 buslinjer har endestation ved busterminalen

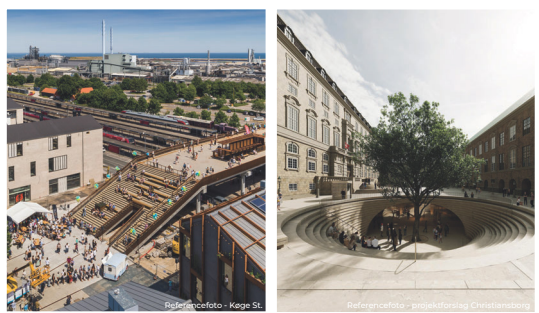


ca. 950 cykelstativer i dette delområde

Pendlerparkering - Station Syd

Perspektiver for videre analyse

- **Hvordan udformes nye stationsforpladser ved tunnelnedgangene?**
- **Hvordan sikres gode skift mellem tog, bus og cykel?**
- **Hvordan styrkes forbindelserne mod Roskilde Sygehus og øst-vest til Ro's Torv og gangbroen over Køgevej?**
- **Er der mulighed for byfortætning? Hvilke funktioner kan indpasses på dette sted?**



Ny forbindelse på tværs af jernbanen
I statens seneste planer for S-togs Perronen er markeret en ny forbindelse på tværs af jernbanesporene. Det skal afklares om den skal anlægges som bro eller tunnel.



Mulig fortætning
Såfremt pendlerparkeringen nedlægges eller flyttes til f.eks. Trekroner St. kan grunden fortættes med byggeri.



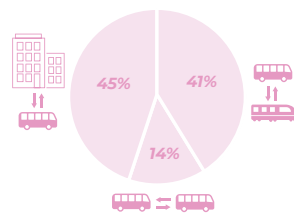
Nye stationsforpladser
Med nye forbindelser på tværs af jernbanen, bør der arbejdes med ankomsten ved tunnelnedgange og anlægges nye forpladser.



Opgraderet cykelparkering
Ved opgradering af stationens sydside er der ligeledes potentiale for opgradering af cykelparkeringen.



Opgraderede busperroner
Busstoppestederne på Ny Østergade og Køgevej bør opgraderes. Mulighederne for en busperron på Køgevej har tidligere været undersøgt.



275
pendlerparkeringspladser

ca. 730
cykelstativer
på sydsiden af stationen

2.240
antal daglige buspassagerer på sydsiden

Fremtidig udvikling af

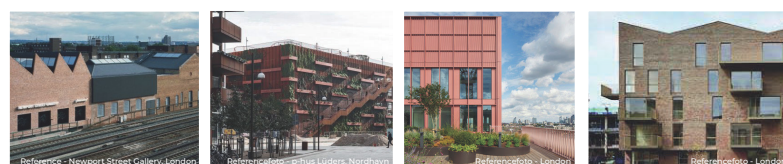
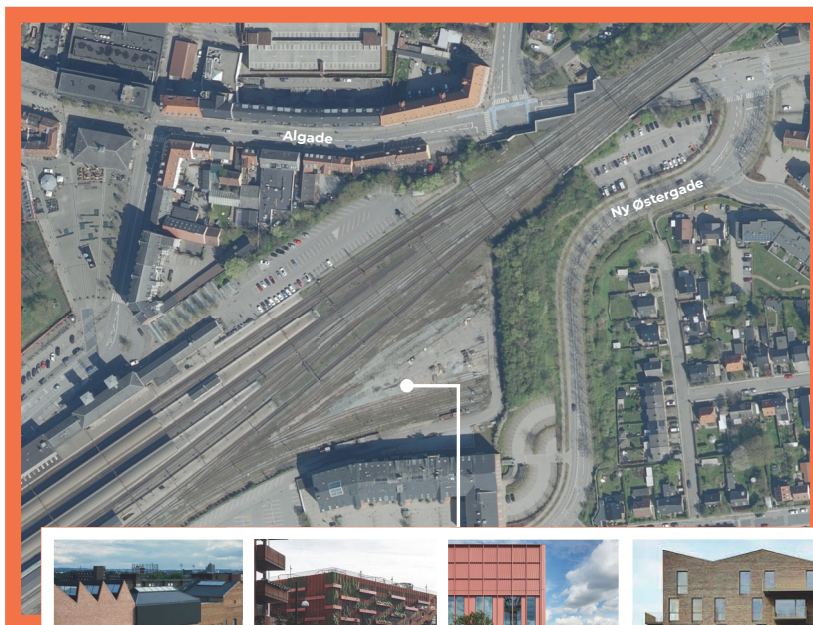
Tilstødende arealer

Delområde 4

Rangerareal

Potentialer for fremtidig udvikling

- Mulig stationsnær fortætning i form af p-hus og byggeri
- Styrket forbindelse fra stationsområdet mod Ro's Torv
- Forudsætter aftale med staten om en gunstig løsning ift. erstatningsareal



P-hus og mulig fortætning

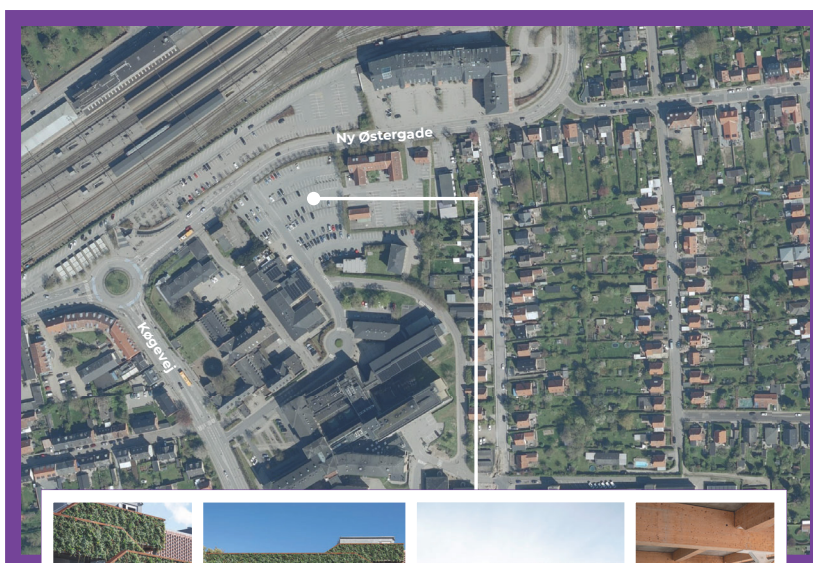
Rangerarealet er vanskeligt at bygge på, idet staten kræver erstatningsareal et andet sted og da grunden er forurenet. På sigt kan der dog blive mulighed for byfortætning i form af byggeri og p-hus. Byggeriet vil være støjbelastet, men der kan være kig over Roskilde by til Domkirken fra de øvre etager.

Delområde 5

Roskilde Sygehus

Potentialer for fremtidig udvikling

- Hovedfokus er at skabe de bedst mulige rammer for sundhedsklynge offentlig/privat
- Kræver dialog med ny Region Øst om udvikling af sundhestilbud
- På længere sigt evt. p-hus, der også kan afhjælpe sygehusets parkeringsbehov



P-hus

På sigt er der potentiale for udvikling af sygehusgrunden til sundhedsklynge med private og offentlige sundhedsfunktioner. Et p-hus kan afhjælpe områdets parkeringsbehov og måske frigøre plads til nyt byggeri.