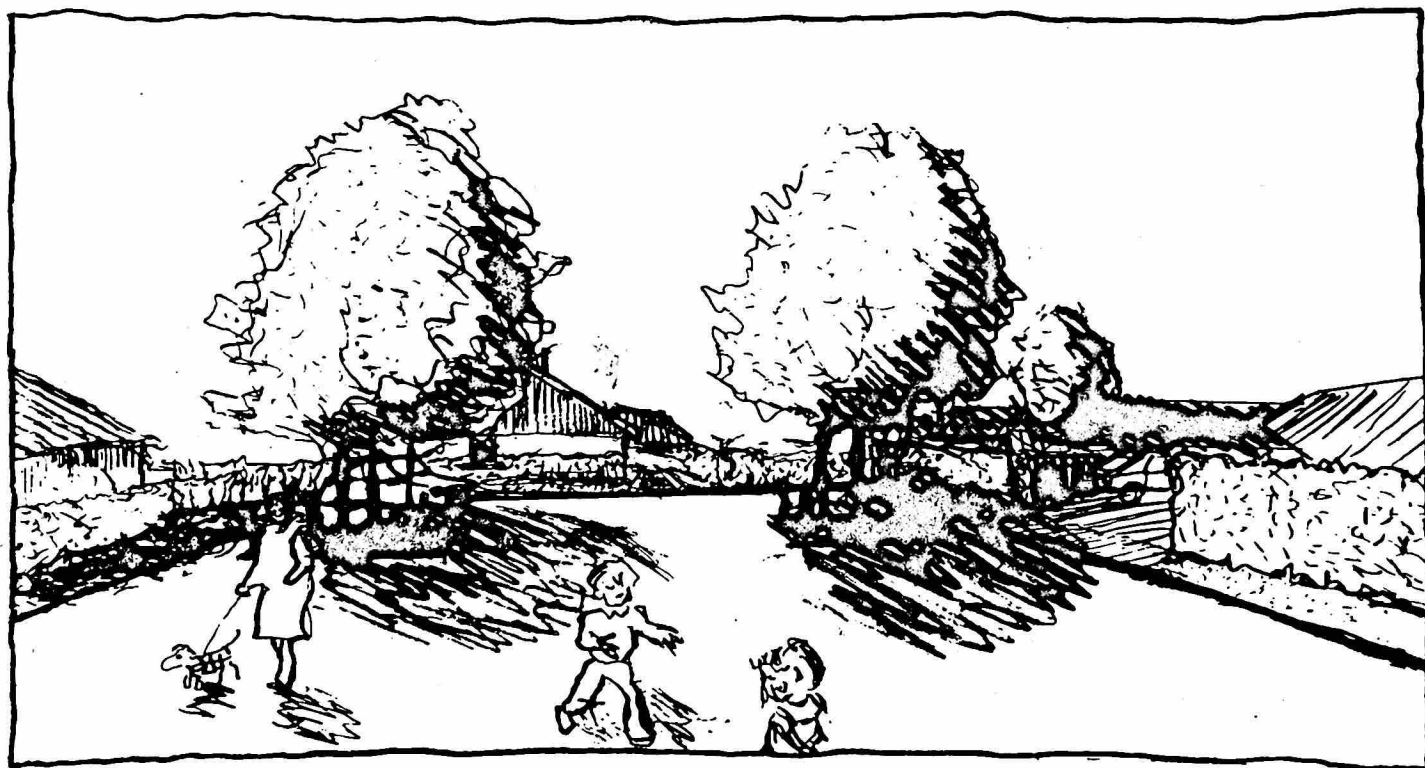


Bramsnæs kommune

Lyndbyparken

Prosjekt til færdiggjørelse og
anlæg af stillevej



Vejdirektoratet. SSV. juli 1985

LYNDBYPARKEN

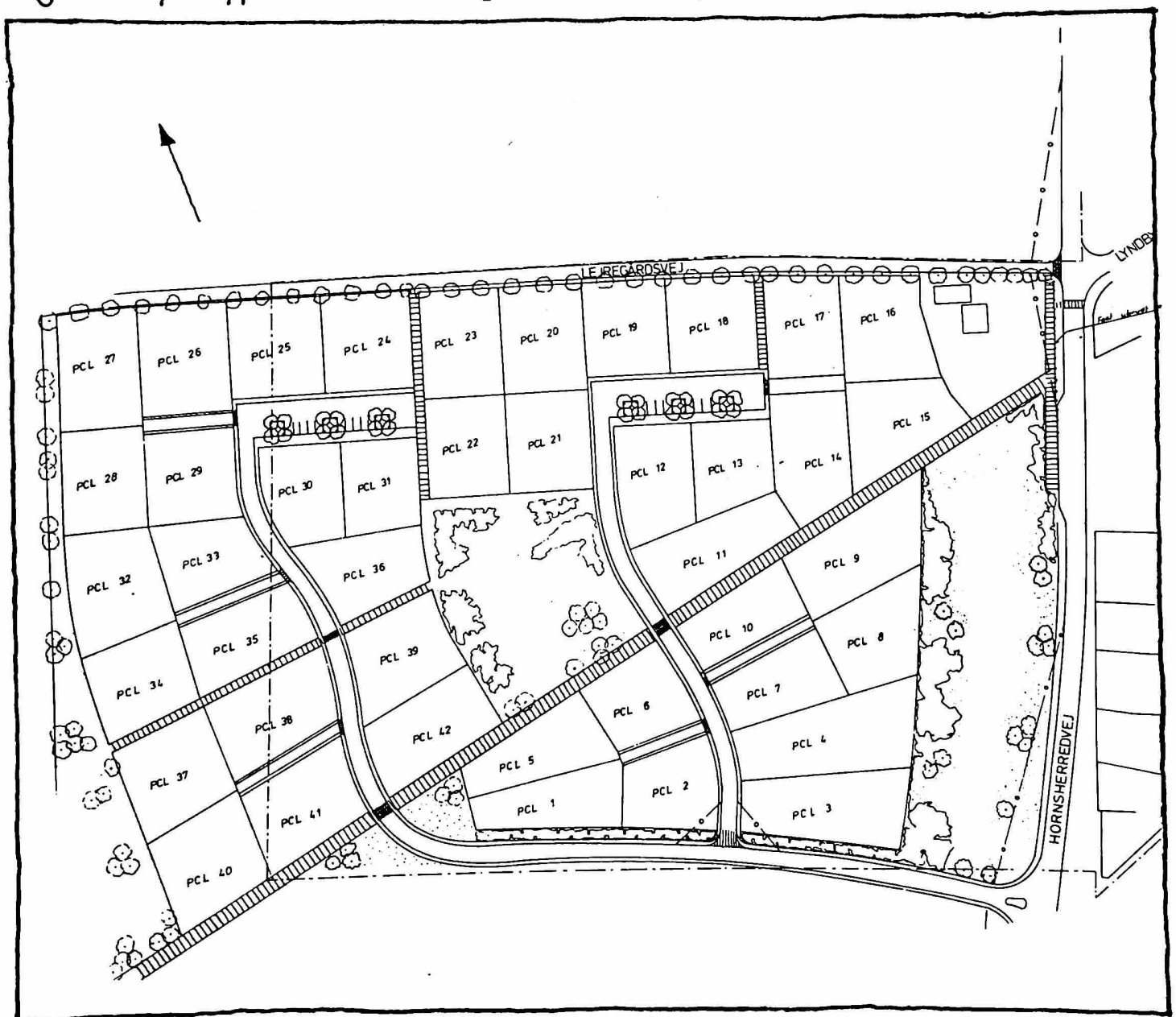
Bramsnæs kommune anmodede den 1.7.1985 Vejdirektoratet, SSV om at udarbejde projekt for færdiggørelse af vejene i boligområdet "Lyndbyparken" i Lyndby. I dette notat gøres rede for projektet.

Området

Lyndbyparken blev udstykket i 1979/80.

Udstykningen omfatter godt 40 parcelhuse, se figur 1. Den er bygget op omkring en øst-vestgående stamvej syd for bebyggelsen, der er tilsluttet amtsvejen, og to nord-sydgående boligveje, der hver ender i en større, aflang plads. Gennem området løber en gangsti, der skærer begge boligveje og som fører til Lyndby og busstoppestedet på Hornsherredsvej. En anden sti forbinder

Figur 1 • Lyndbyparken



friarealerne i området. Den skærer den vestlige boligvej. Stamvejen er ca. 220 m lang, boligvejene hver ca. 140 m.

Projektets forudsætninger

I forbindelse med byggemodningen blev vejene og pladserne anlagt i en midlertidig udførelse. Man lavede underbund og afvanding samt det første lag asfalt. Kantbegrænsning mangler, og rabatterne henligger som uordentlige ukrudtsarealer.

I den oprindelige udstykningsplan er det forudsat, at der skulle anlægges fortove af SF-sten langs vejene og at vejene skulle forberedes for §40-veje. Området er nu stort set udbygget og kommunen ønsker derfor at gøre vejene færdige og indrette dem som stilleveje.

Projekt til færdiggørelsen

Færdiggørelsen af vejene består i følgende punkter:

- Etablering af kantbegrænsning ved hjælp af et brostensskifte, der sikrer, at vandet fra kørebanerne ledes til brøndene.
- Etablering af græsrabatter i stedet for de oprindeligt forudsatte fortove. Denne ændring er et ønske fra kommunen.
- Supplering af afvandingssystemet med enkelte nedløbsbrønde på adgangsvejene.
- Udvidelse af det eksisterende asfaltbærelag, der i dag er udlagt i ca. 4 m's bredde, til den fulde kørebanebredde - 5 m.
- Udlægning af asfaltslidlag.

Figur 2 og 3 viser, hvordan vejene foreslås udformet.

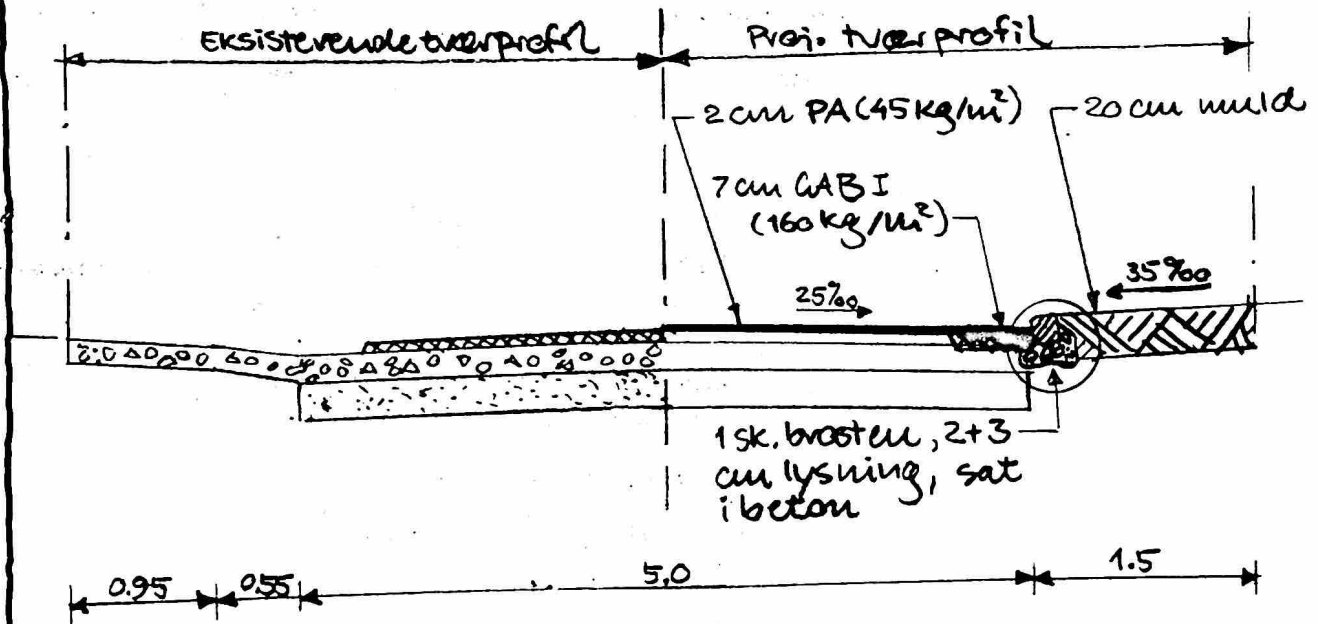
I forbindelse med dette arbejde er det nødvendigt at omlægge overkørslerne fra adgangsvejene til boligvejene samt overkørslerne fra de enkelte ejendomme.

De sidste foreslås udført på den måde, at der sættes 3 skifter brosten bag kørebane-kanten, og at en eventuel eksisterende belægning på overkørslen retableres. Men andre forslag kan lige så vel tænkes.

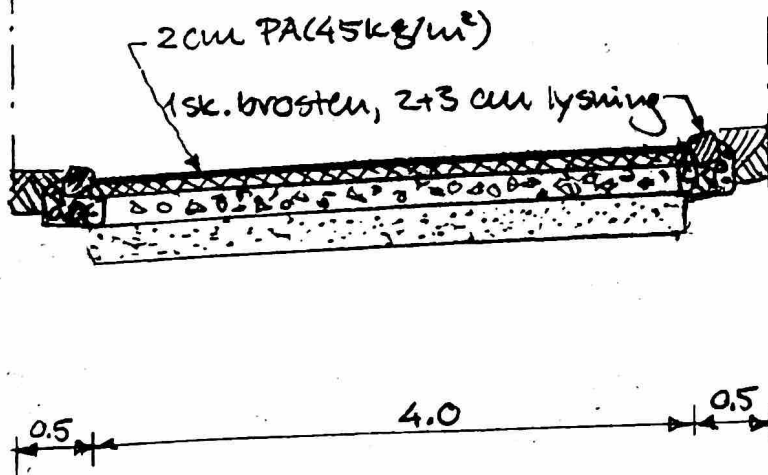
I stedet for græsrabatter hele vejen kunne man tænke sig, at arealerne ud for de enkelte grunde kunne behandles som en del af haverne. Det har ingen umiddelbar indflydelse på projektet i anlægsfasen. Man skal dog tænke på, at alle kabler og en stor del af ledningerne ligger under ra-

Figur 2 • Tværprofiler

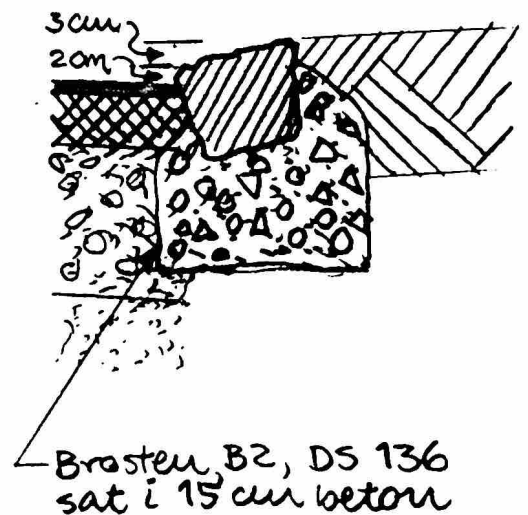
Snit i stamvej og boligvej 1:50



Snit i adgangsvej 1:50



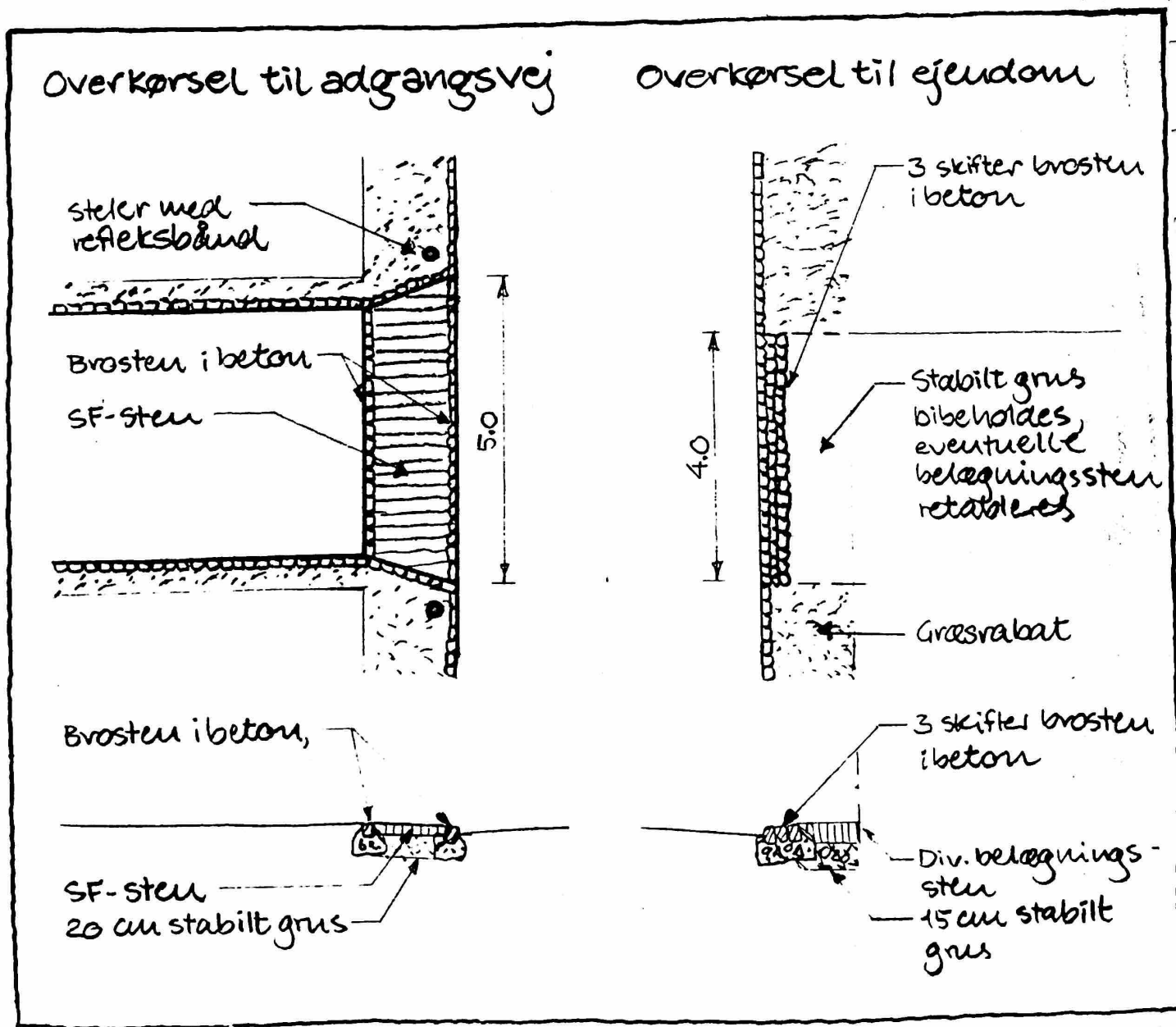
Detail af kantbegrænsning 1:10



batterne, og desuden er der langs de fleste grunde allerede plantet hække og lavet plantestensmure og lignende. Endelig står vejbelystningen helt ude i skellet.

Af hensyn til den fremtidige vedligeholdelse er det vigtigt, at rabatterne behandles ens ved alle husene. Hvis rabatten skal indgå i de enkelte haver, må beslutningen være bindende for alle grundejere.

Figur 3 • Overkørsler

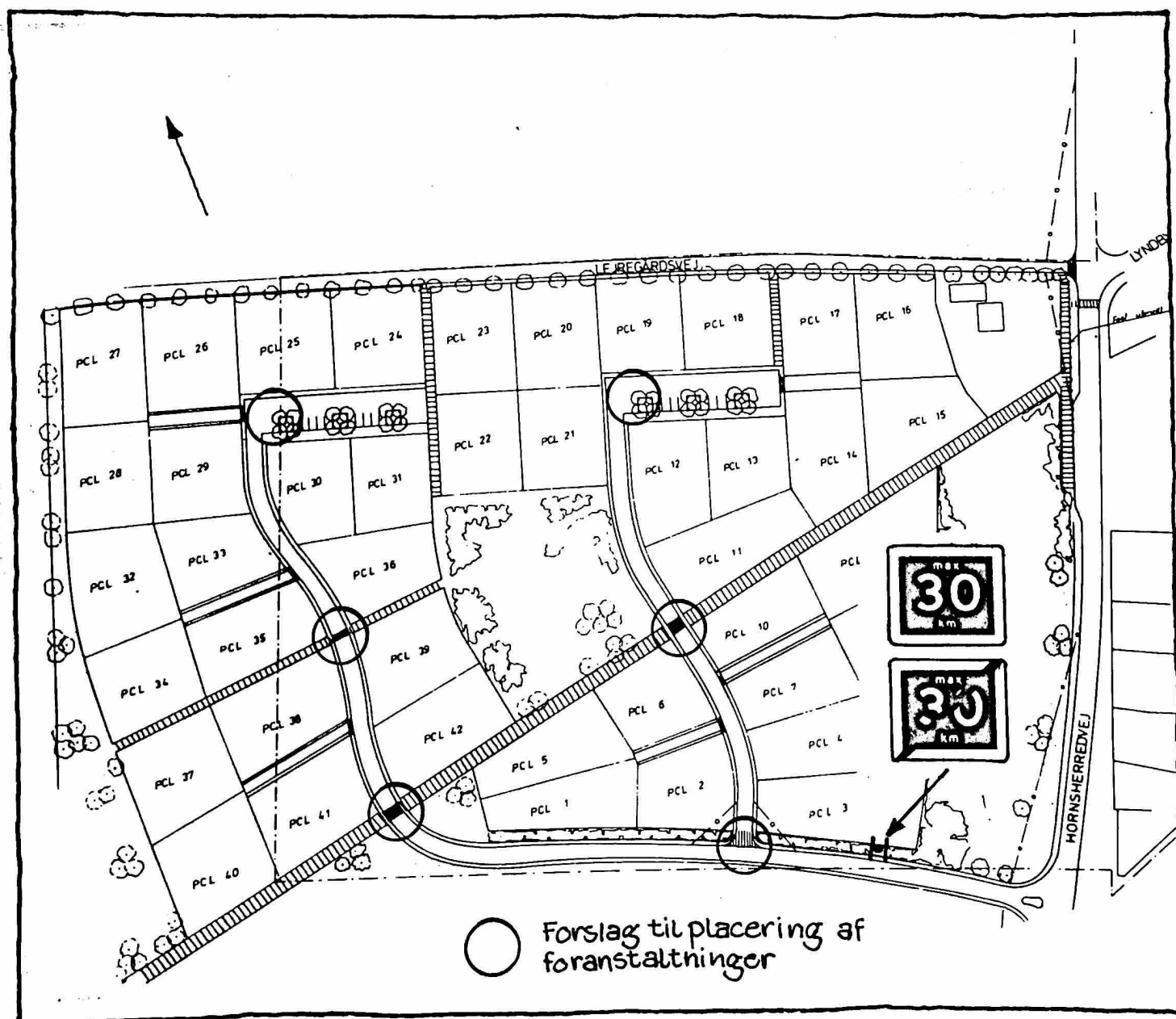


Stillevejsprojektet

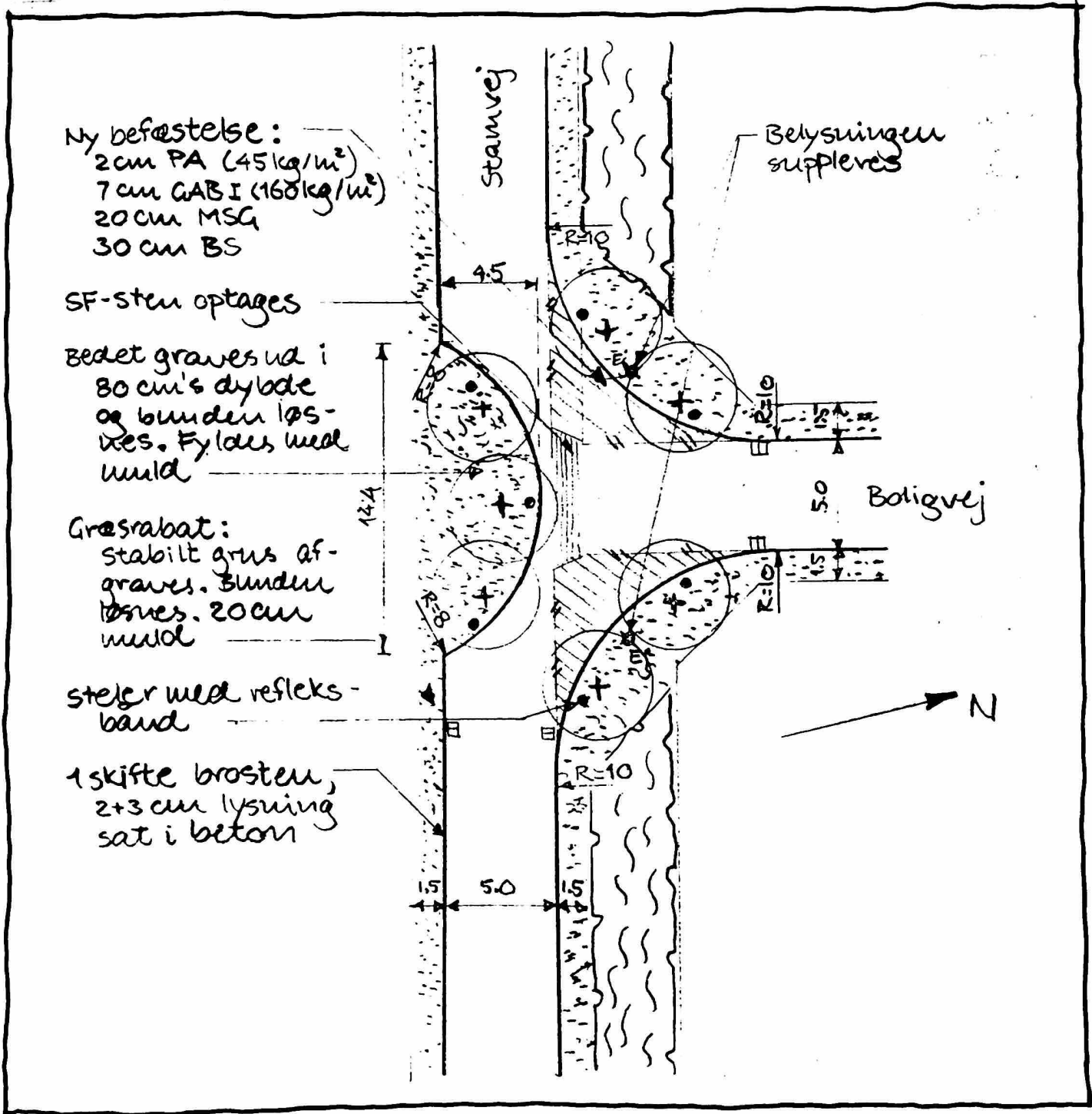
Lyndbyparken foreslås omdannet til stillevej samtidig med, at vejanlægget gøres færdigt. En stillevej er en vej, der er udformet, så bilisterne tilskyndes til ikke at køre hurtigere end 30 km i timen. De almindelige færdselsregler gælder.

Den lave hastighed på vejene i området sikres ved kørebanens beskedne bredde (5 m), suppleret med enkelte hastighedsdæmpende foranstaltninger. Disse placeres i krydsningspunkterne mellem stier og veje og mellem vejene indbyrdes, se figur 4. Endelig afgrænses de to pladser ud mod vejene, så de får en mere sluttet karakter.

Figur 4 • Forslag til stillevej



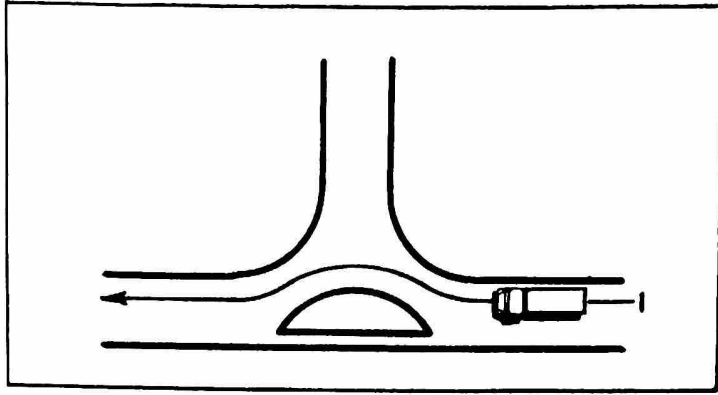
Figur 5 • Foranstaltning
i det trebenede kryds



Citat fra
rapporten:

99

Trafiksanerering -
udformning af
stilleveje og opholds-
og legeområder
- råd og eksempler
SSV, 1984



Figur A viser eksempel 17.

Den på figur A viste rute blev gennemkørt af

- personvogne med 15-20 km/t (max. hast.)
- lastbiler med 7-12 km/t (max. hast.)
- busser med 6 km/t (max. hast.).

Den meget lave hastighed for busgennemkørsel medfører, at den viste foranstaltning ikke bør anvendes på veje med busruter. For de øvrige køretøjstyper må foranstaltningen karakteriseres som velegnet.

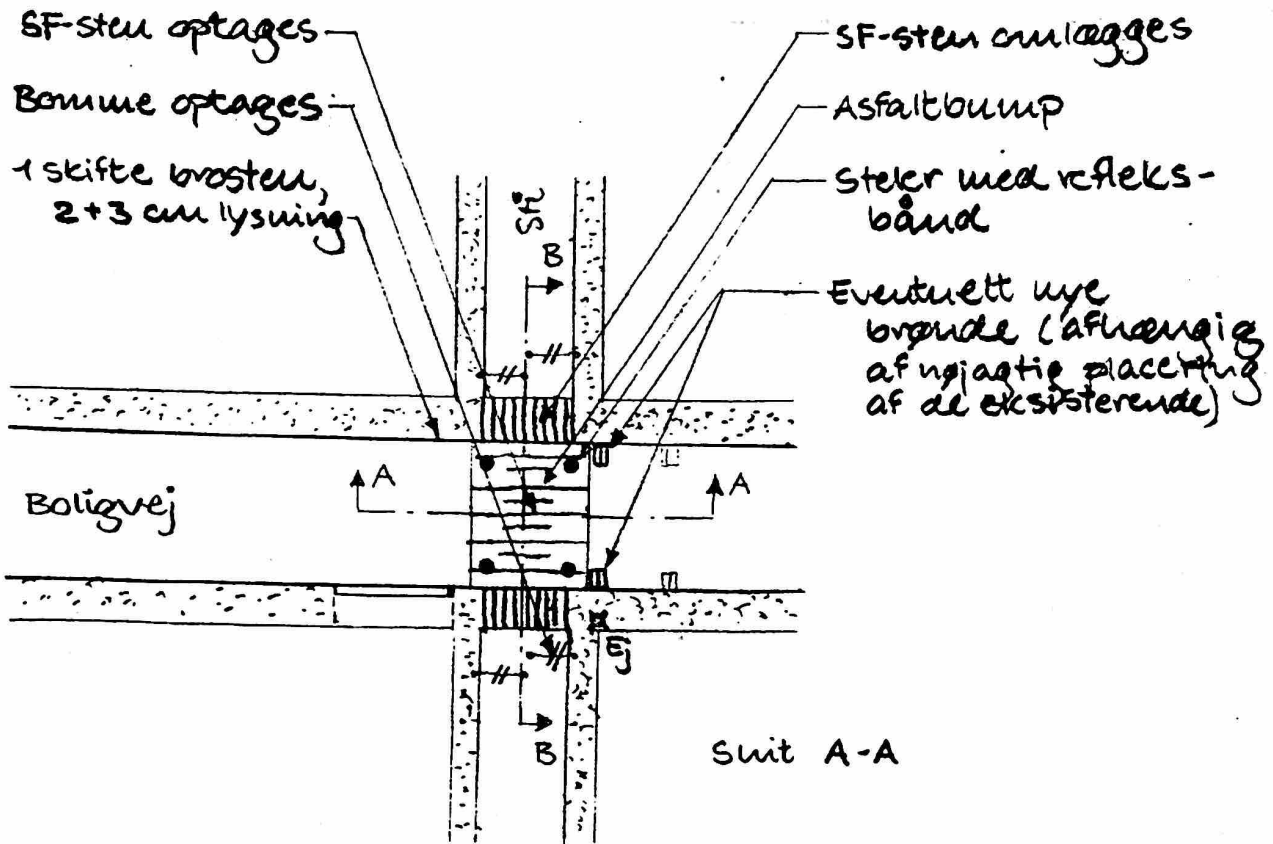
99

Figur 6 • Kørselsforsøg
i Krydsforanstaltning

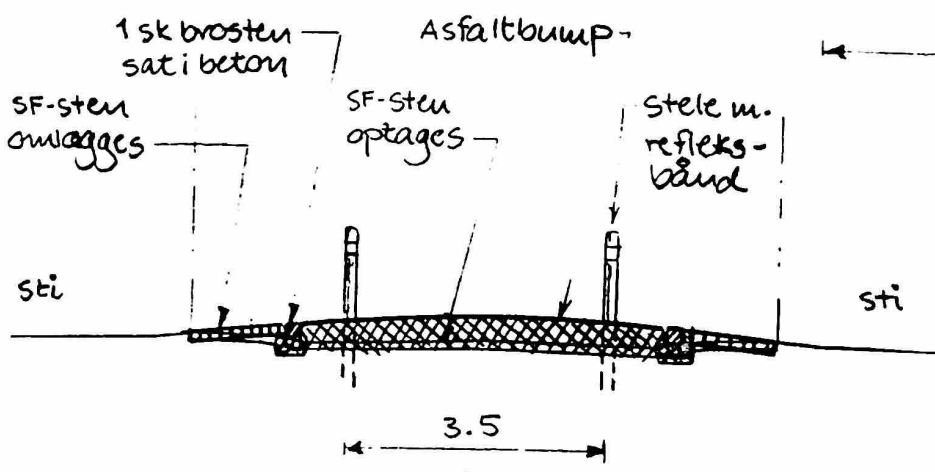
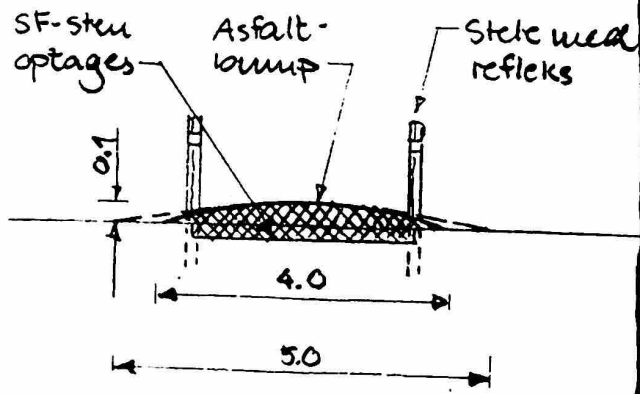
Foranstaltningen i det trebenede kryds (figur 5) består af en udsparring i form af et cirkeludsnit. Udsparringen beplantes med en gruppe træer, og tilsvarende plantes der træer på hjørnerne. Den almindelige højrevigepligt er fremhævet, bl.a. fordi muligheden for at køre lige igennem krydset er fjernet. Det dæmper bilernes hastigheder i alle retninger. Cirkeludsnittet med træerne lukker vejebilledet, også selv om træerne i starten er små, træerne er nemlig afstivet med tre stolper. Det lukkede vejebillede betyder, at vejen opdeles i korte strækninger. Kørselsgeometrien tillader forsigtig gennemkørsel med store biler. På figur 6 er resultaterne af et gennemkørselsforsøg angivet.

Foranstaltningen ved stikrydsningerne (figur 7) består af et cirkelbump, der er gjort tydeligere ved hjælp af steler og en ændret asfaltfarve. Cirkelbumpet har den egenskab, at bilisterne vil mærke et stigende ubehag, når de passerer bumpet med stigende hastighed. Cyklister opfatter bumpet som ret blidt.

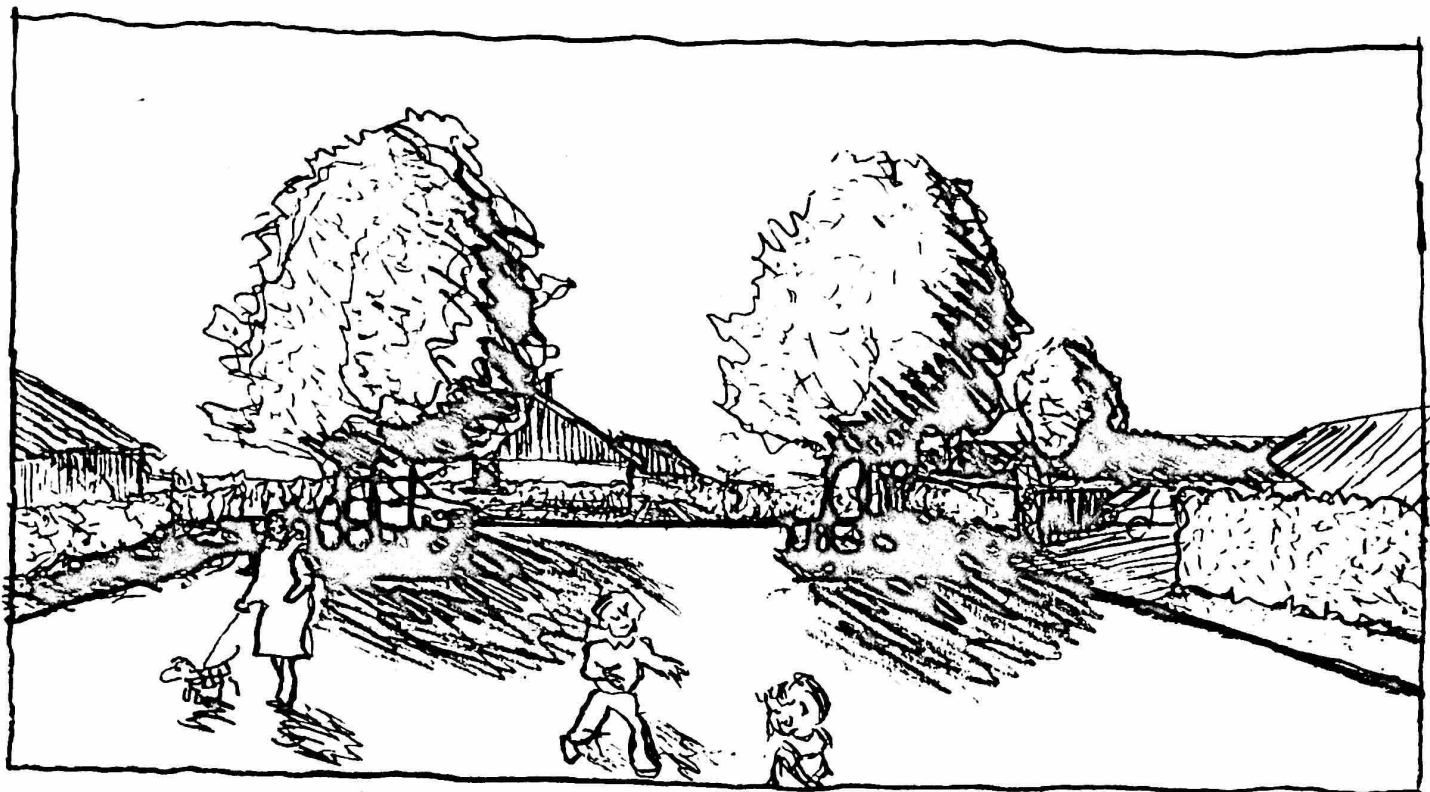
Plan 1:250



Snit B-B

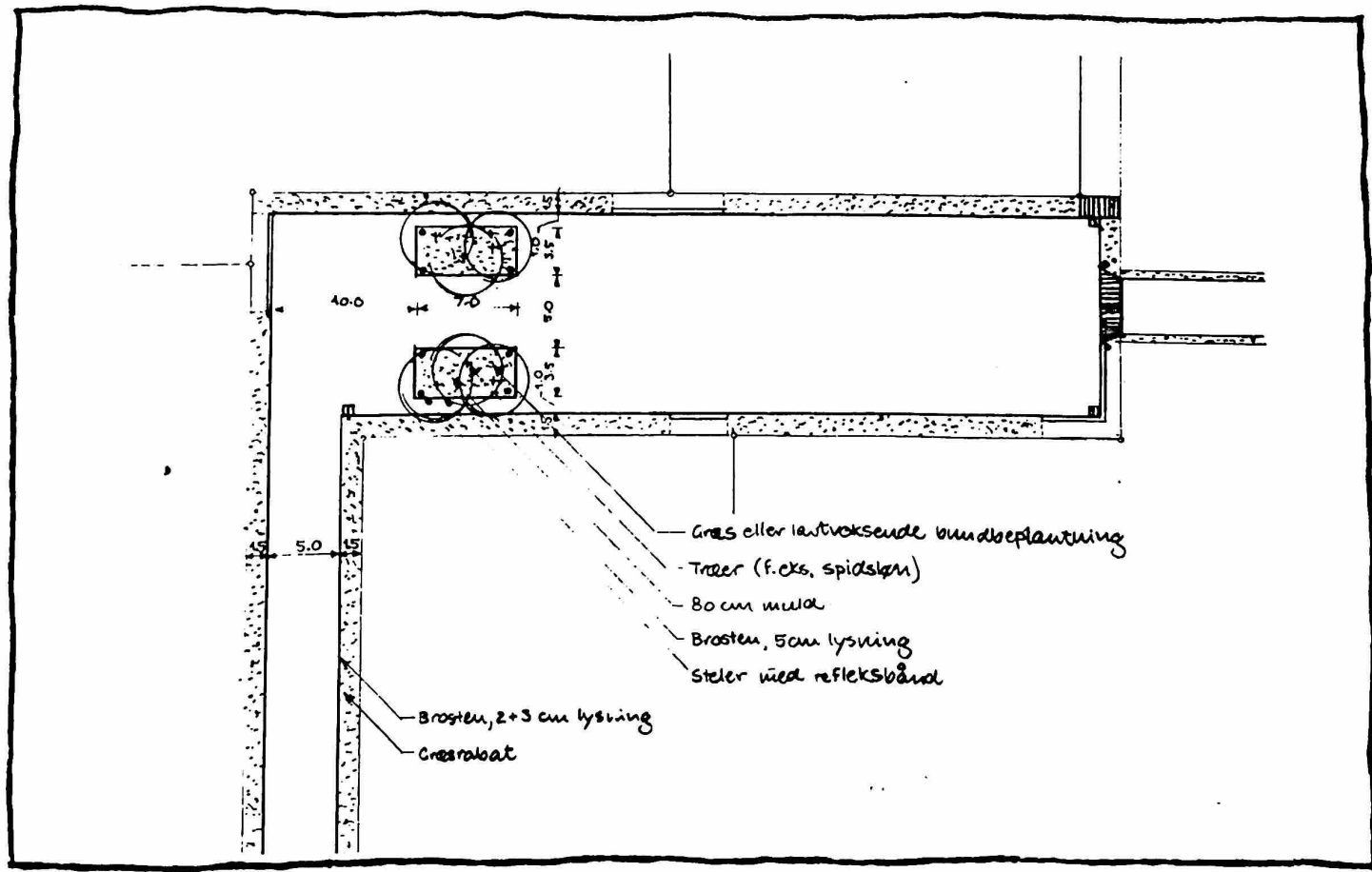


Figur 7 • Bump ved stikrydsninger



Figur 8 • Skitse af plads efter ombygningen

Figur 9 • Indretning af pladser



De to pladser for enden af boligvejene foreslås forsynet med en afgrænsning ud mod vejene ved hjælp af en dobbelt indsnævring med en trægruppe i hver side, vist på figur 8 og 9. Resten af pladsen beholder den ubrudte karakter. Vi har afstået fra at afmærke parkeringsbåse, fordi det i for høj grad vil give pladsen karakter af et rent parkeringsareal. Parkering er stadig tilladt og mulig, men vil nok kun undtagelsesvis forekomme i noget større omfang. Den ubrudte asfaltplads er i højere grad anvendelig til mange forskellige aktiviteter for børn og voksne. Hækene rundt omkring pladsen vil i løbet af kort tid være vokset så meget op, at de sammen med de markante trægrupper giver pladserne en afbalanceret karakter.

Supplement

L Y N D B Y P A R K E N

Projekt til færdiggørelse og
anlæg af stilleveje

Bestyrelsen for Lyndbyparkens Grundejerforening har diskuteret "Projekt til færdiggørelse og anlæg af stilleveje", Vejdirektoratet. SSV. juli 1985, og har nedenstående supplement til projektet.

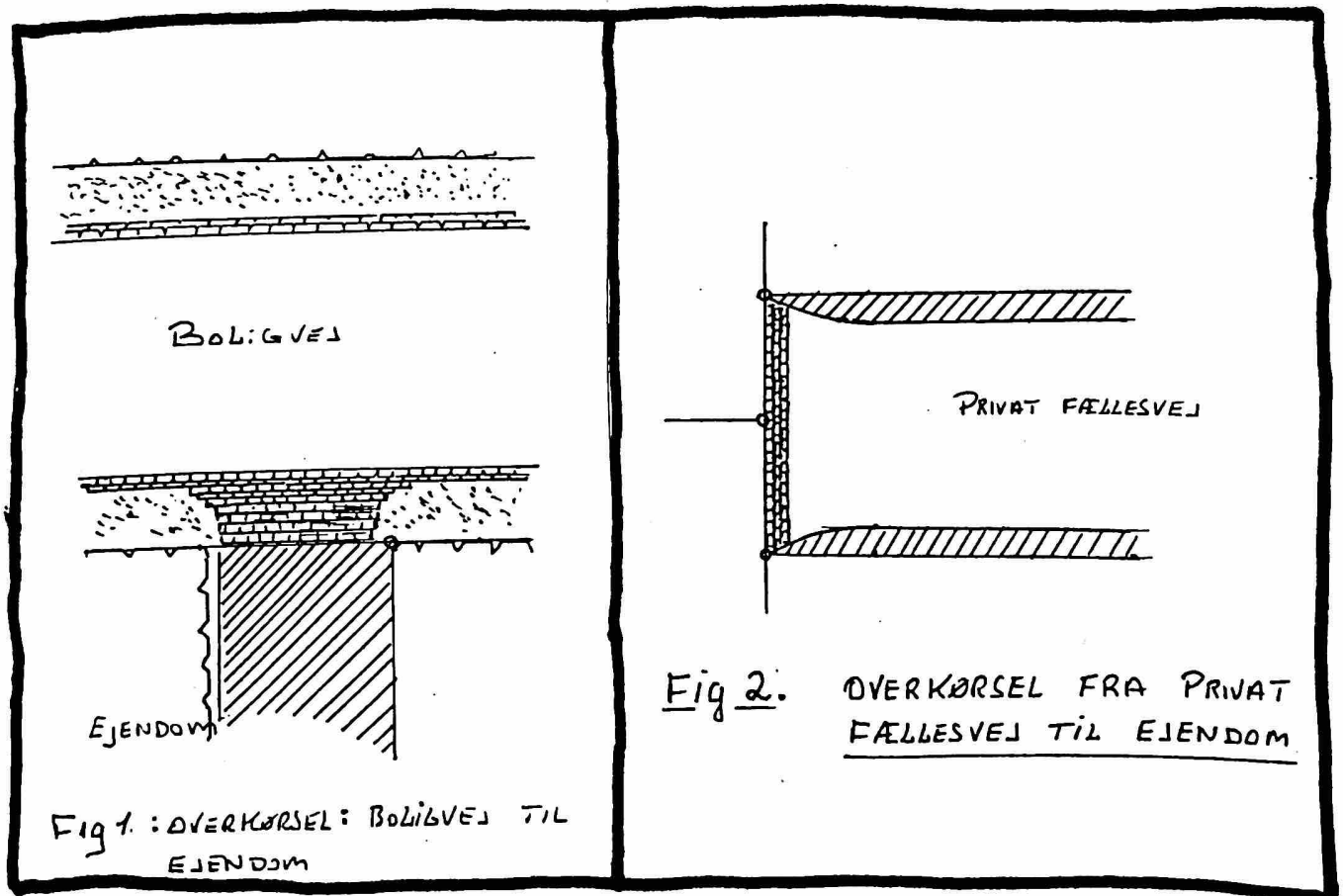
Projekt til færdiggørelsen

I forbindelse med etablering af kantbegrænsning langs boligvejene og stamvejen foreslås to skift brosten.

Ved overkørsler til ejendomme lægges brosten i hele rabatens bredde for at sikre ensartethed (fig. 1).

Ved overkørsler fra privat fællesvej til ejendom sættes 3 skift brosten og vejen udvides fra 4 til 5 meter 2-3 meter før overkørsel (fig. 2)

Rabatter langs bolig- og private fællesveje etableres som græsrabatter, der vedligeholdes af grundejerforeningen.



Stianlægget er meget medtaget, og skal udføres med nyt slidlag. Forinden slidlaget udlægges rettes stierne op og skaderne repareres (stien syd for vangeskellet går flere steder ind på parcellerne). De græsbevoksede asfalområder hakkes op og sprøjtes med ukrudtsbekæmpelsesmiddel. Ujævnhederne oprettes med asfalt.

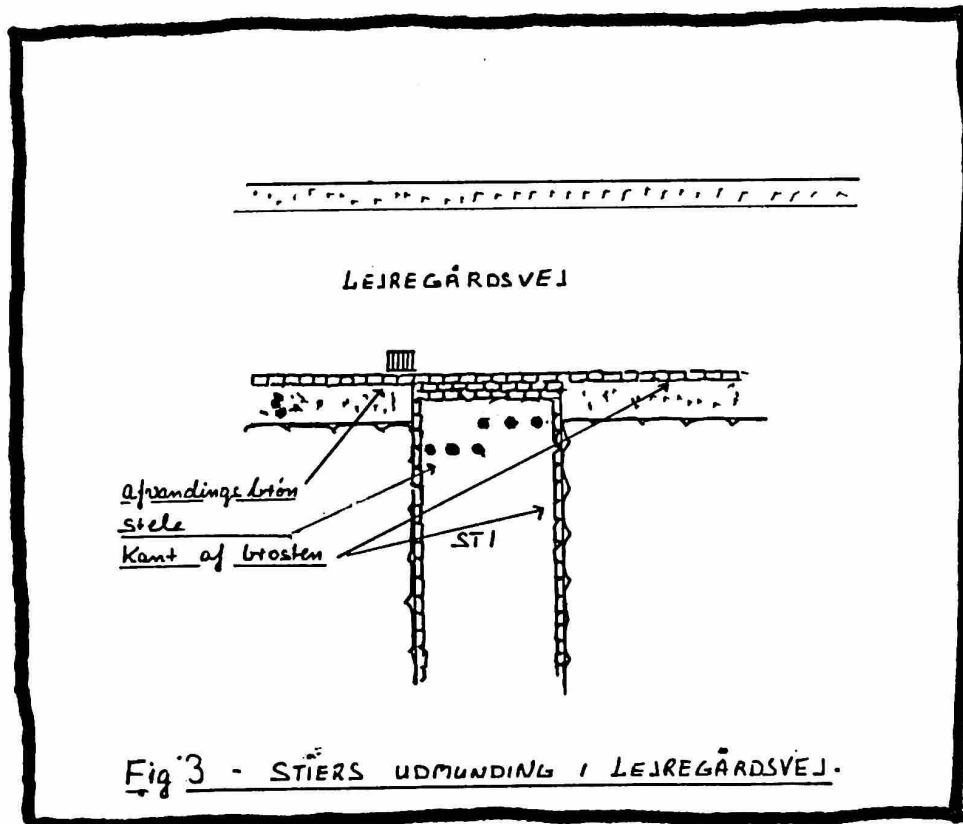
Langs stierne etableres kantbegrænsning ved hjælp af et brostensskift, og der afsluttes mod fællesarealerne og Lejregårdsvej med 3 brostensskift.

Grundet tilbagevendende problemer med regnvand, hæves rabatten langs Lejregårdsvej og forsynes med kantbegrænsning ved sydlige rabat. Der etableres nedløbsbrønde ved stiudmundingerne (fig. 3).

Inden færdiggørelsen påbegyndes, kontaktes NESAs for bedre placering af eltilslutningskasser. Lysstandere, som står inde på parcellerne flyttes.

Der etableres lys ved helleanlægget ved adgangsvejens udmunding i Hornsherredsvej.

Skilt med "lukket vejområde" opsættes.



Stillevejsprojektet

Ved stikrydsningerne suppleres de hastighedsbegrænsende foranstaltninger med træer (fig. 4).

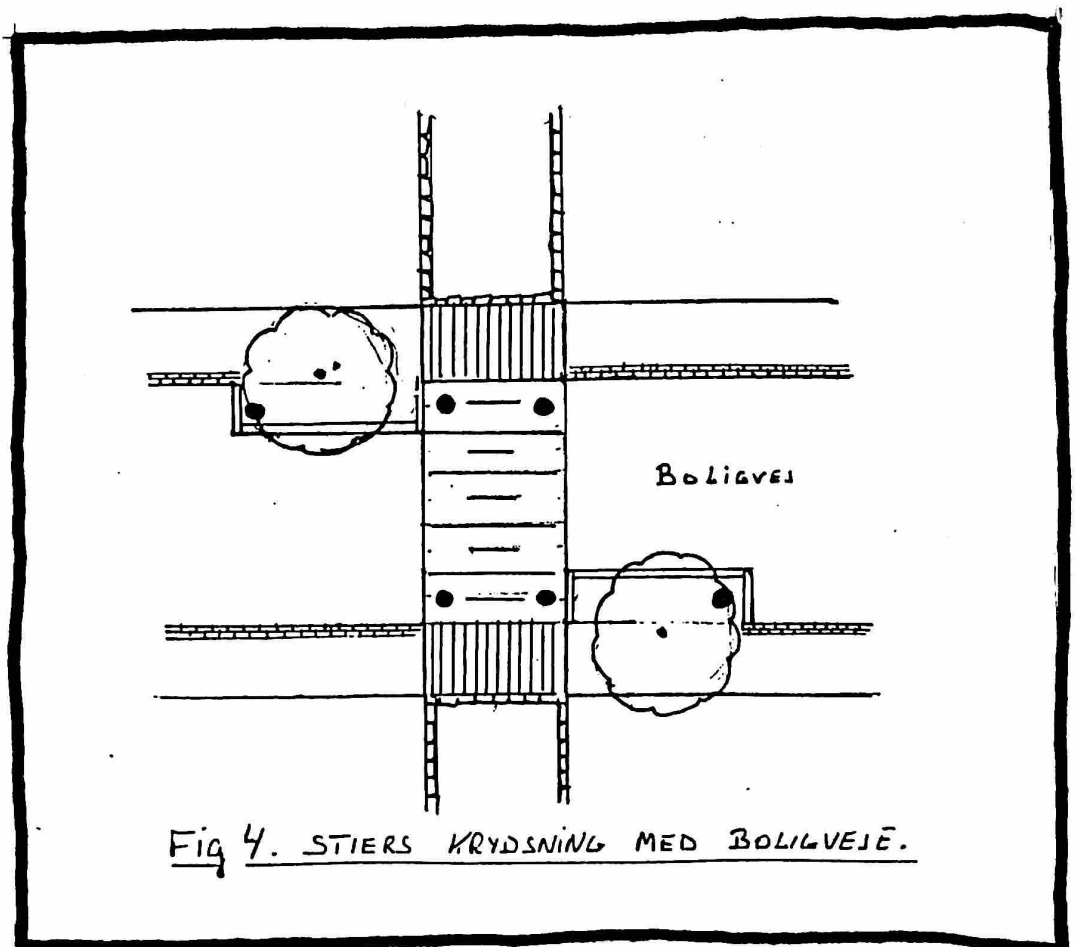
Steler ved stikrydsningerne placeres således at bilkørsel på stierne umuliggøres.

Der etableres indsnævring ved stier der munder ud i Lejregårdsvej, for at vanskeliggøre cykel- og knallertkørsel (fig. 3).

Trægrupperne på pladserne placeres som vist på fig. 5. Lysstanderne flyttes ud i trægrupperne.

Trægrupperne omgrænses af 2 skift brosten og der plantes lav bundbeplantning. Der etableres lav afgrænsning i form af stolpe med enkelt tværgående brædt, således at planterne beskyttes mod beskadigelse ved børns leg.

For at øge sikkerheden ved stiernes udmunding i Lejregårdsvej samt ved bebyggelsens afgrænsning mod vest, etableres hastighedsbegrænsende foranstaltninger på Lejregårdsvej (Fig. 6)



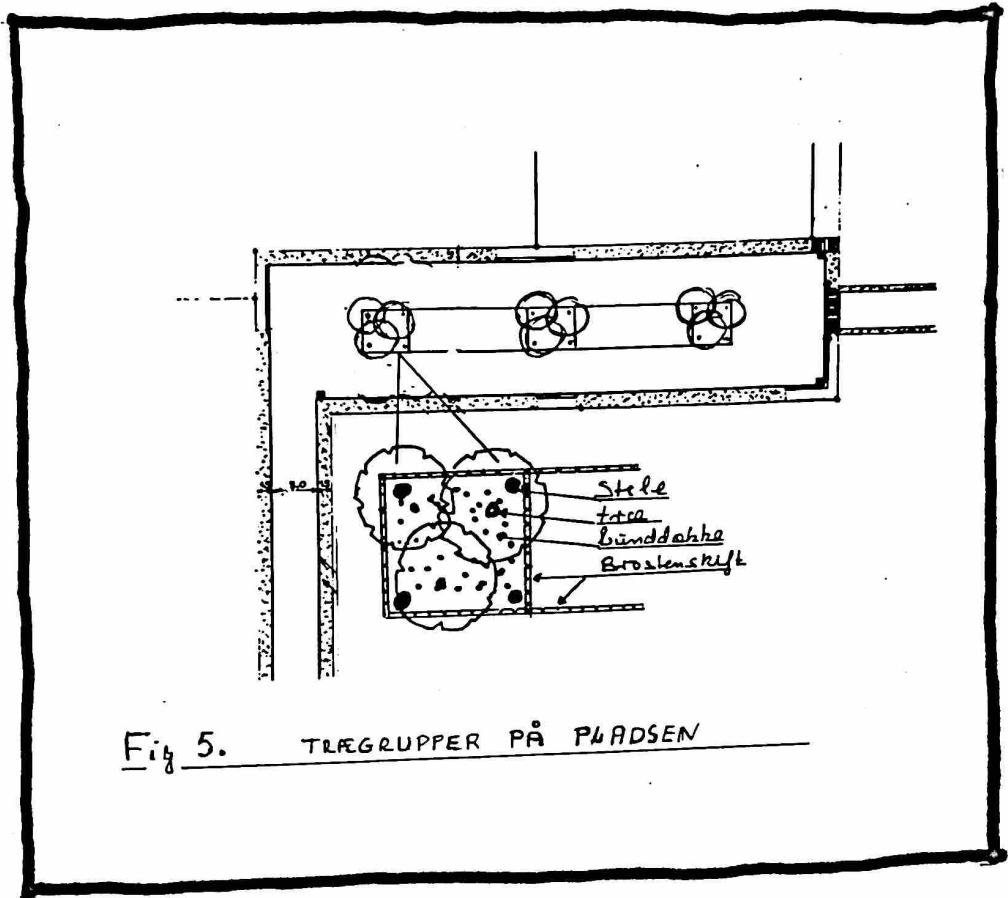
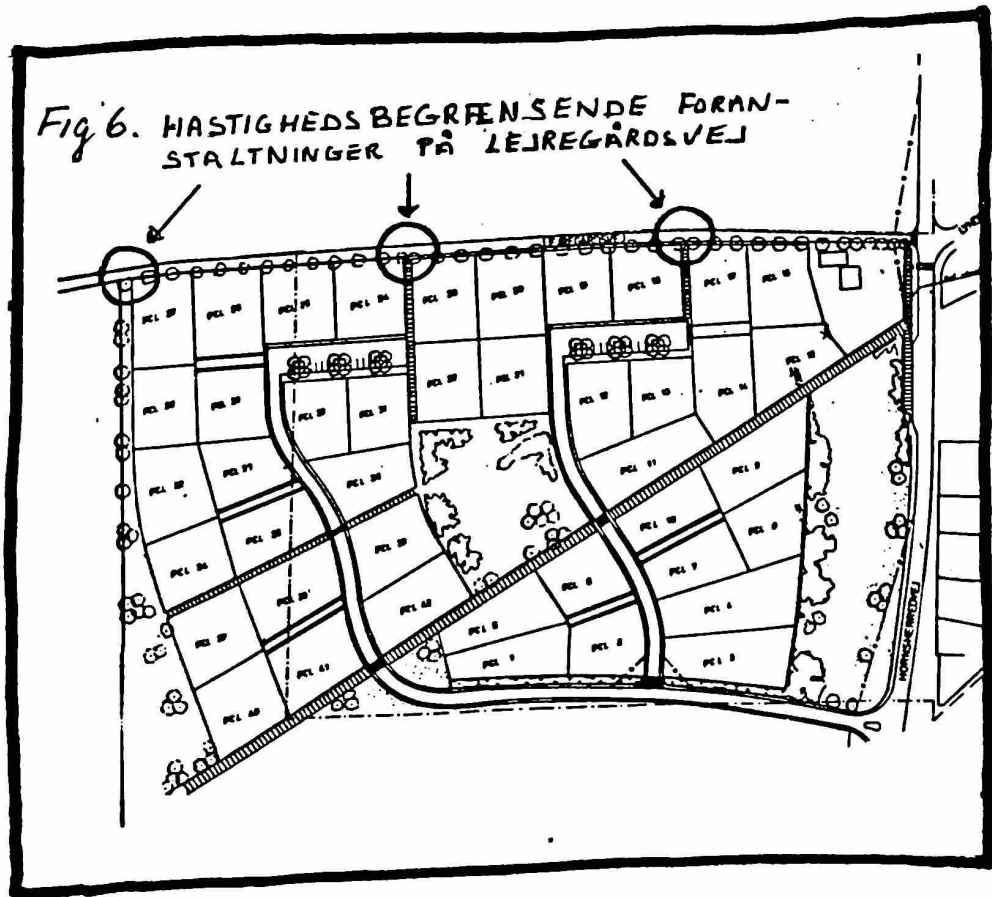


Fig 5. TRÆGRUPPER PÅ PLADSEN



Vi anbefaler, at der som trægrupper plantes *Acer platanoides*, spidsbladet løn, 8-10 H og som bunddække *Stephanandra "Crispa"*.

Vi anbefaler, at der anvendes steler i træ - 15x15x80 - model Park-stele(fig. 7).

