



DISPOSITIONSFORSLAG
TRAFIKSIKKERHED OG BYRUMSFORBEDRING I
DAGMARSGADE, SKT. KNUDSGADE OG PILEBORGGADE

BYGHERRE: RINGSTED KOMMUNE

2016.09.23

Indholdsfortegnelse

Indledning		s 3
Skt Knudsgade	Arkitektur & Bymiljø	s. 5
	Trafik, parkering, sikkerhed og tryghed	s 6
	Beplantning	s 6
Dagmarsgade	Arkitektur & Bymiljø	s 13
	Trafik, parkering, sikkerhed og tryghed	s 13
	Beplantning	s 14
Pileborggade	Arkitektur & Bymiljø	s 16
	Trafik, parkering, sikkerhed og tryghed	s 16
	Beplantning	s 17



INDLEDNING

Baggrunden for denne opgave er at Ringsted forsyning i 2017 skal udskifte ledninger i store dele af de centrale bygader Dagmarsgade, Skt. Knudsgade og Pileborggade. Ringsted Kommune ønsker at der opnås synergieffekt ved samtidigt at sanere gaderne og indarbejde øget trafikikkerhed, tryghed, beplantning samt tilpasning af materialer i byrummene. Det er endvidere en forudsætning at projekterne i de tre gader skal kunne udføres uafhængigt af hinanden.

Det har været et stort ønske at bevare eksisterende træer i Skt Knudsgade. Det er i forbindelse med de forestående arbejder vurderet, at de negative konsekvenser for træernes rodforhold vil være så omfattende at træerne ikke kan overleve dette anlægsarbejde. Der er i stedet valgt at reetablere alléen. På den måde vil det også give mulighed for at optimerer disponeringen af Skt. Knudsgade.

Der er som grundlag for forslaget anvendt et tegningsgrundlag fra GIS samt projektmateriale vedr. den fremtidige udformning af Valdemarsgade og Ringsted Torv. Der er udarbejdet as-built tegninger for den renoverede strækning af Dagmarsgade/Valdemarsgade, som støder til krydset ved Skt Knudsgade. Disse er ligeledes brugt som grundlag.

Endvidere er der foretaget registreringer af variationen af gaderum i umiddelbar nærhed af projektområdet.

I forbindelse med udarbejdelsen af forslaget er der foretaget byrumsmæssige, herunder arkitektoniske, materiale- og skalamæssige analyser og vurderinger for at indpasse forslaget bedst muligt i forhold til bygherres ønsker og i forhold til de eksisterende og fremtidige forhold i de tilstødende områder.

VISION:

Løsningsforslaget tager afsæt i at der skabes en sammenhængende helhedsplan for hele området inklusiv de omkringliggende pladser og veje. Vi har tilstræbt at tage udgangspunkt i de nuværende kvaliteter som byrummene omkring vejene i Ringsted har. Desuden tager vi afsæt i Ringsted Kommunes nuværende og planlagte løsninger for Torvet og trafikdæmpning af Valdemarsgade.

Der er således lagt vægt på at trække elementer som materialer fra nærliggende torve og pladser ind i dele af projektområdet for at styrke et sammenhængende og genkendeligt udtryk, samtidig med at hver vej får sin egen karakter igennem et differentieret udvalg af detaljeløsninger og gadetræer. Disponeringen med materialer og proportionerne tager udgangspunkt i vejstrækningernes karakterer som er yderligere inddelt efter delstrækningernes variationer i forhold til bymiljø, arkitektur og skala.

Trafikkerhedsmæssigt er bløde trafikanter på alle vejstrækninger vægtet højt, og der er indtænkt adskillelse fra vejtrafik, skoleveje med krydsningsmuligheder og fartdæmpning som de fremgår på helhedsplanen.

I vores helhedsgreb har vi tilstræbt at skabe sikre og trygge adgangsveje for cykler, gående og især skolebørn og samtidig tage hensyn til afviklingen af bus- og biltrafik. Fortovene foreslås disponeret, så der så vidt muligt tilvejebringes gode gangforbindelser med mulighed for ophold, begrønning og byliv i solsiden af gaderne.

Cykelstier sikrer gode og sikker adgang til skolerne, og fartdæmpning ved krydsningspunkter sikrer hastigheder, der tilgodeser såvel byrum, sikkerhed og et trygt og indbydende byliv.

Herved har vi tilstræbt en helhedsløsning, der tilgodeser Ringsted Kommunes ambition om at skabe grønne, trafiksikre veje og byrum, der på forsvarlig vis afvikler trafik, muliggør parkering og kan skabe rammerne for rekreativt ophold og kommercielle aktiviteter.

De enkelte løsningsforslag for de tre vejstrækninger anviser principielle løsninger for realistisk disponering af profilerne i forhold til de gældende grundlag. Disponeringer vil kunne detaljeres yderligere i forbindelse med den videre projektering af projektet.

Da etablering af en ny vejvandskloakering er den primære årsag til at byrumsprojektet sættes i gang netop nu, er en del af løsningsforslaget at tagnedløb i skel mod vejen også tilkøbes den ny regnvandsledning via vandrende på tværs af sti, delt mellem gangzone og cykelsti. Dette vil aflaste fælleskloakken yderligere og medføre driftsbesparelser på renseanlægget, mens risikoen for kælderoversvømmelser også reduceres væsentligt. Hvor det er muligt ledes tagvandet direkte til træbeplantningen og kan derved sikre bedre vækstbetingelser for træerne. Dette kræver dog at der etableres dræn til vejvandskloakken i bunden af plantehullerne.

FORUDSÆTNINGER

Der er endnu ikke foretaget prøvegravninger i forhold til eksisterende belægnings opbygninger, hvorfor der er en vis usikkerhed i forhold til dette. Det er aftalt at der ikke etableres sandfangsbrønde på torvedel af gaden, overfladevandet ledes til torvet. Der er ikke forudsætninger for om dette er muligt.

Afvandingsriste etableres pr. 150 m² overflade.

Tagnedløbsbrønde ryddes og erstattes af vandrende/rørføring til plantefelt/sandfangsbrønd i vej.

Afvandingsprojekt indeholder sandfangsbrønde og rørføring til hovedledning ekskl. Stik.

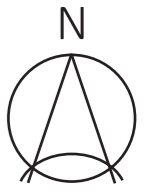
Al belysningsteknik er som eksisterende.

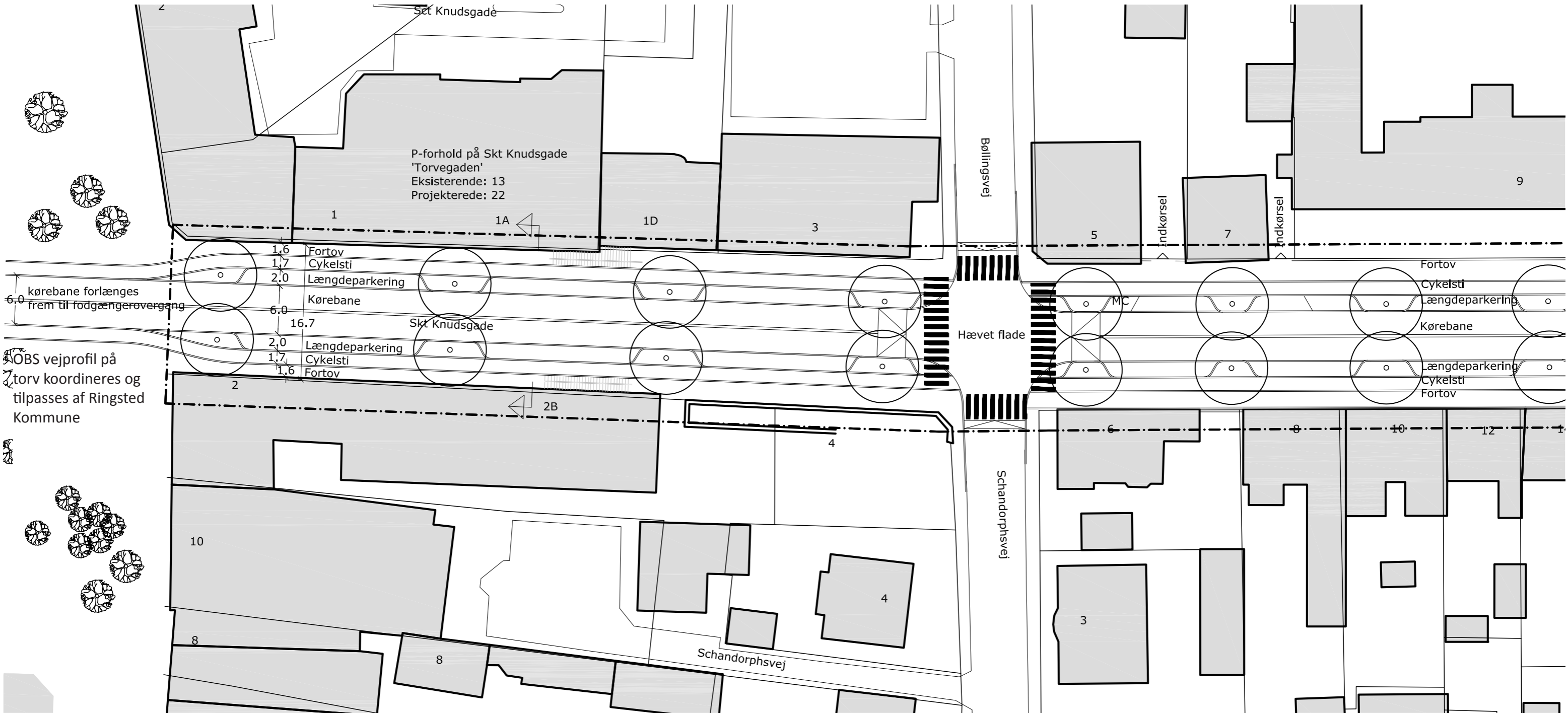
Det er aftalt at Ringsted Kommune koordinerer linjeprojekt for Skt. Knudsgade med Torveprojektet, således at profiler og retninger tilpasses mellem de to projekter.

OBS vejprofil på torv koordineres og tilpasses af Ringsted Kommune

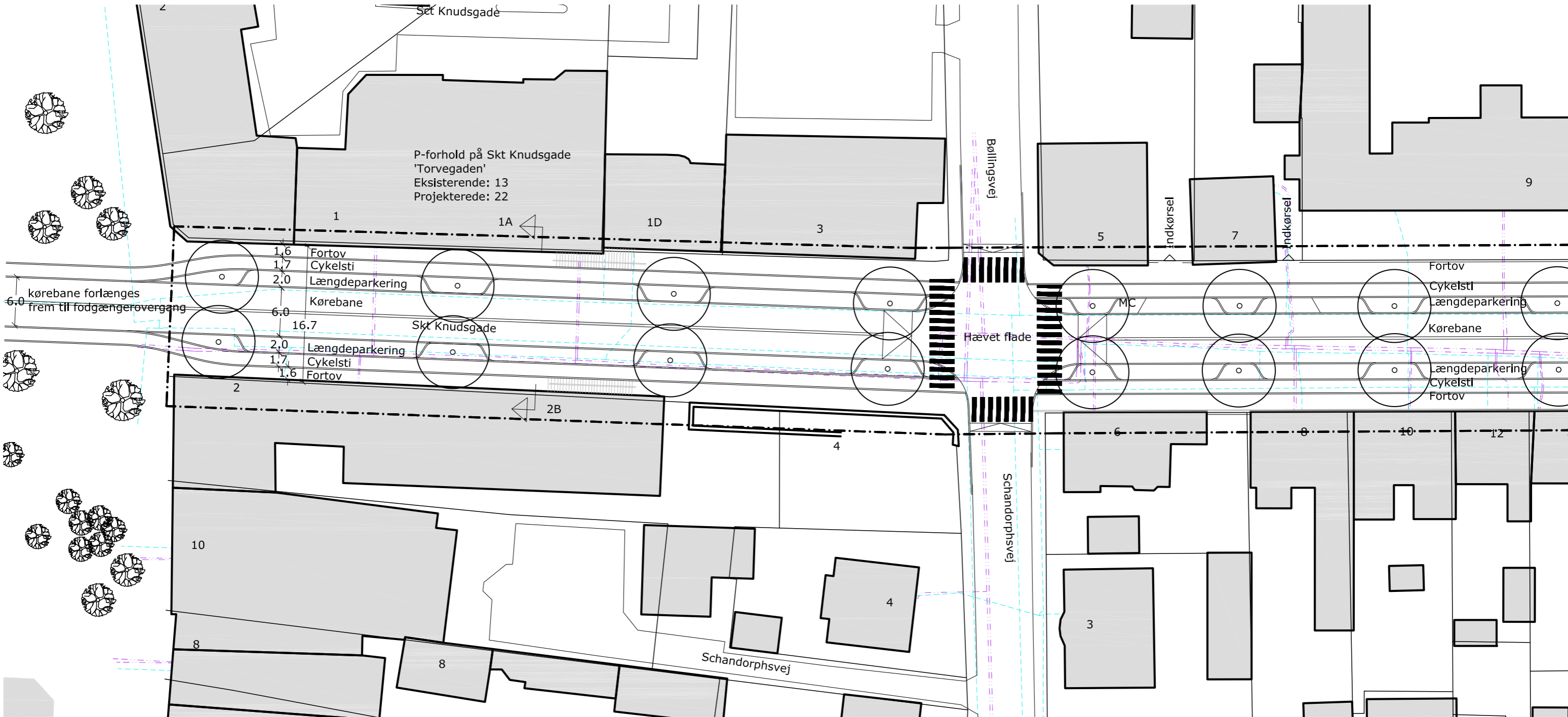


Oversigtsplan 1:1500

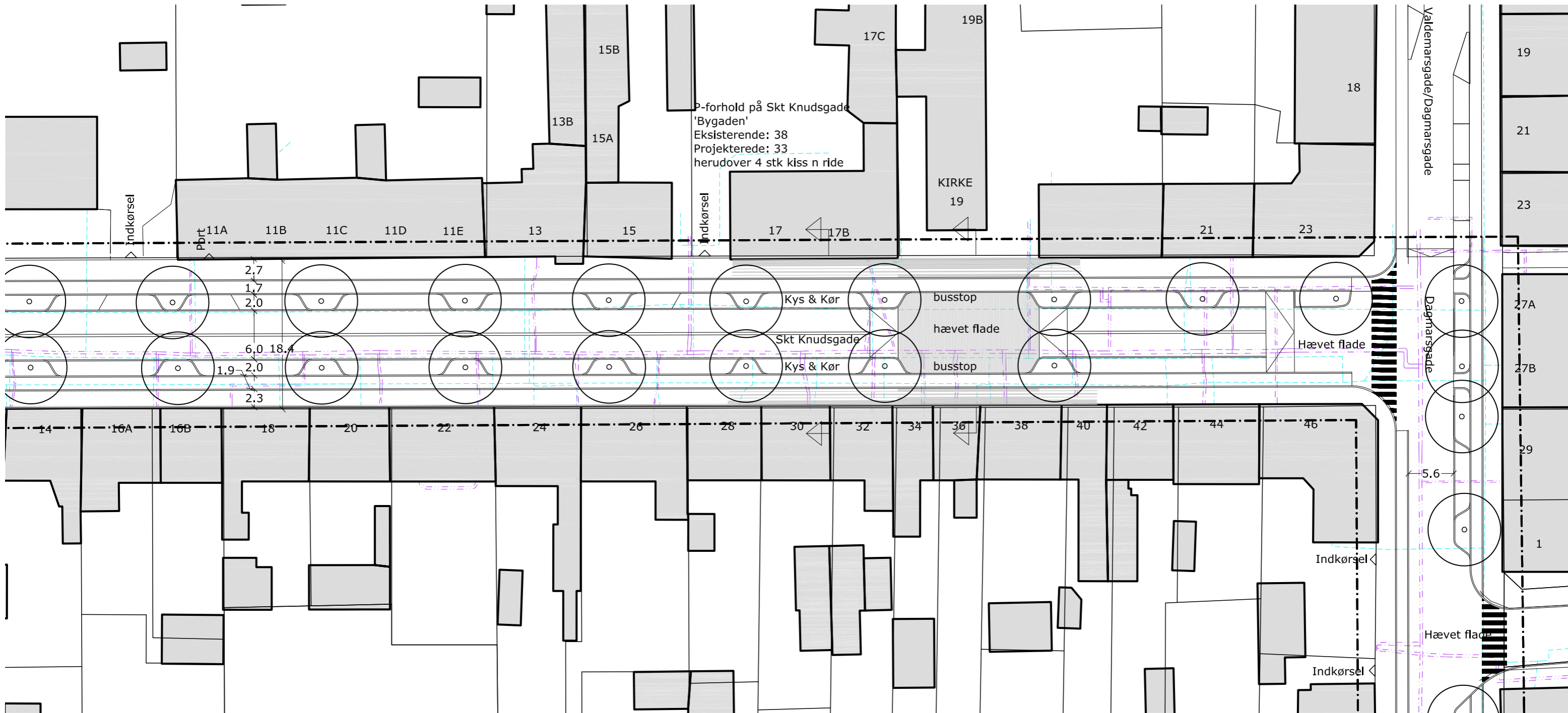




SKT. KNUDSGADE 1:500



SKT. KNUDSGADE 1:500
 med eksisterende ledningsforhold



P-forhold på Skt Knudsgade
 'Bygaden'
 Eksisterende: 38
 Projekterede: 33
 herudover 4 stk kiss n ride

SKT. KNUDSGADE 1:500
 med eksisterende ledningsforhold

ST. KNUDSGADE

SKT KNUDSGADE

ARKITEKTUR & BYMILJØ

Det foreslås at arbejde med Skt. Knudsgade som to delstrækninger efter gadeprofilets lokalitet, sammenhænge med de tilstødende arealer, arkitektur og dets rumlige karakter. Den vestlige delstrækning beskrives i det følgende som 'Torvegaden', og den østlige delstrækning som 'Bygaden'. Torvegaden er karakteriseret af butiksljemål i gadeplan, særligt den nordlige side. Bygninger i 2-3 plan er på begge sider. Derudover ligger strækningen i relation til Torvet, og er således en lille handelsmæssig 'afstikker' af torvets merkantile karakter. Bygaden er karakteriseret af en homogen facaderække af primært 1,5-plan bygninger med saddeltage. To rækker af lindetræer markerer gaderummet som et markant landskabeligt og karaktergivende træk. De to rækker af lindetræer forudsættes fældet.

'Torvegaden'

Torvegadens relation til Torvet ønskes understreget i en fremtidig udformning og tilpasset torvets arkitektoniske og byrumsmæssige karakter og funktionalitet. Udtryksmæssigt og materialemæssigt er torvestrækningen således en udvidelse af torvekarakteren ved den krydsende vejstrækning.

Bygherre har for delstrækningen valgt et forslag hvor antal af P-pladser favoriseres. Materialemæssigt anvendes belægningstyper som på Torvet.

I begge sider etableres delt sti med gangareal og cykelsti i samme niveau. Endvidere længdeparkering i begge sider samt kørebane.

Gangarealer etableres med granitfliser i varierende bredder og faldende længder. Gangzonerne er del af delt sti, dvs. at cykelstien etableres i niveau med gangfladen. Disse to funktionsflader er adskilt af et skifte kløvet brosten, og i gangzonen er indlagt et skifte kløvede chaussesten som ledelinje. Den delte sti afsluttes mod længdeparkeringen af en fas granitkantsten med lysning.

Længdeparkeringen etableres med kløvede chaussesten i bueforbandt, afsluttet ud mod kørebanen af et skifte kløvede brosten. Hele denne granitflade etableres i afretningslag af cementstabiliseret grus og med en hård fuge. Rådgiver tager forbehold for, at løsningen er driftsmæssig risikabel med risiko for revnedannelser samt kompleks ved behov for opbrydning i forbindelse med evt. fremtidige ledningsarbejder under belægningen. Der er materialemæssigt taget afsæt i udformningen af den delte sti på Søndergade, som er en tilstødende vej til Køgevej.

Kørebanen etableres i asfalt, med 2 skifter kløvede brosten med lille lysning som markering i vejens centerlinje. Rådgiver tager forbehold for driftsmæssig holdbarhed. De 2 skifter kløvede brosten kan ikke erstatte vejmarkering og i projektets videre udbudsfasen skal der laves en skilte og afmærkningsplan, som beskriver disse forhold yderligere.

Der etableres vandrende mellem tagedløb og rendesten på tværs af delt sti, i form af 10 cm bred rende i cortenstål eller alternativt et rør. Renden etableres vinkelret ud fra bygningen. Hvor det er muligt ender renderen i plantebed og ellers i rendestenen langs faskantstenen.

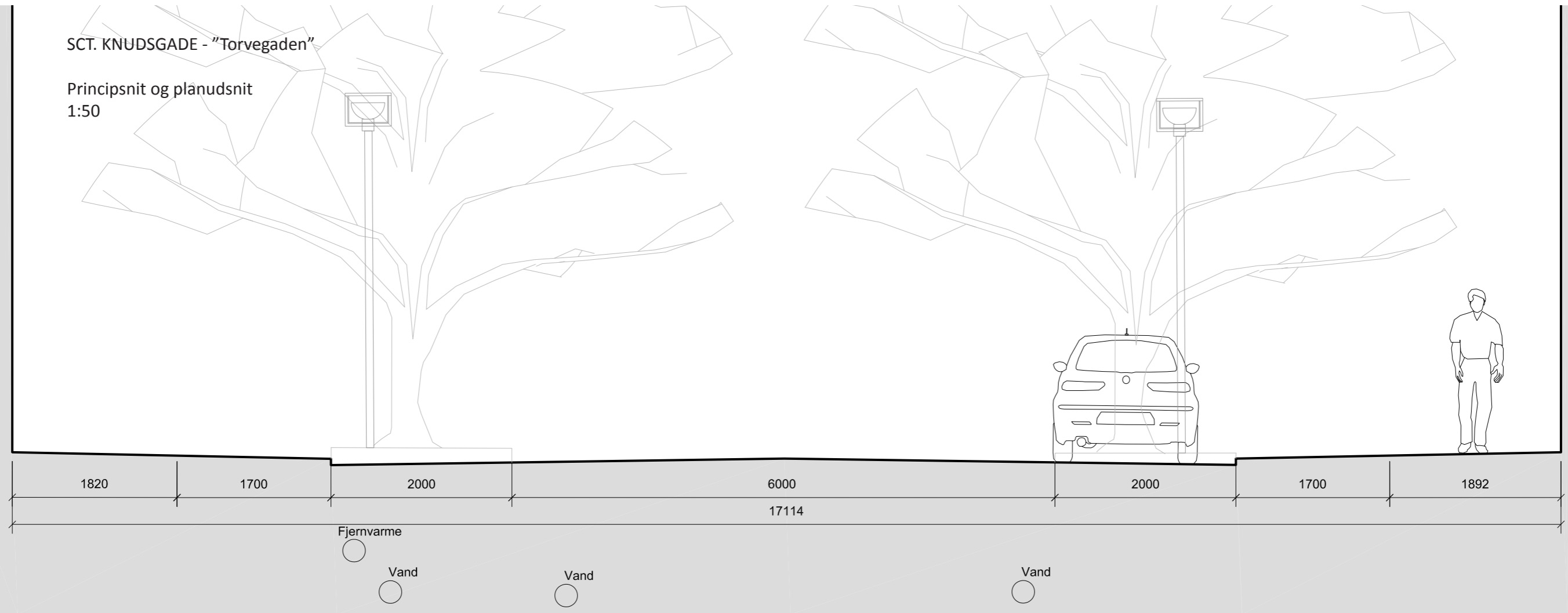
Der arbejdes videre med en detaljløsning på renderen i udbudsfasen.



Foto eksisterende granitfliser på torvet

SCT. KNUDSGADE - "Torvegaden"

Principsnit og planudsnit
1:50



Fortov med ledelinje

Cykelsti

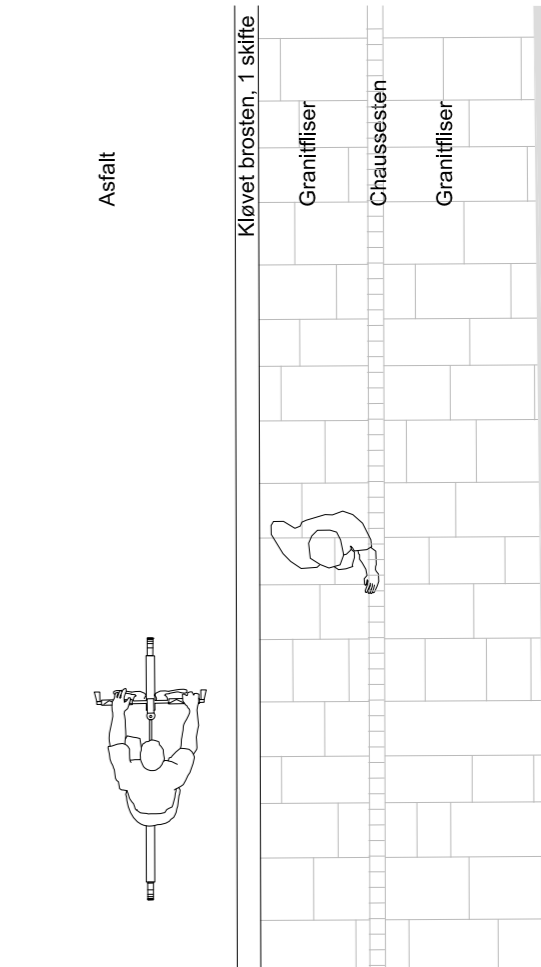
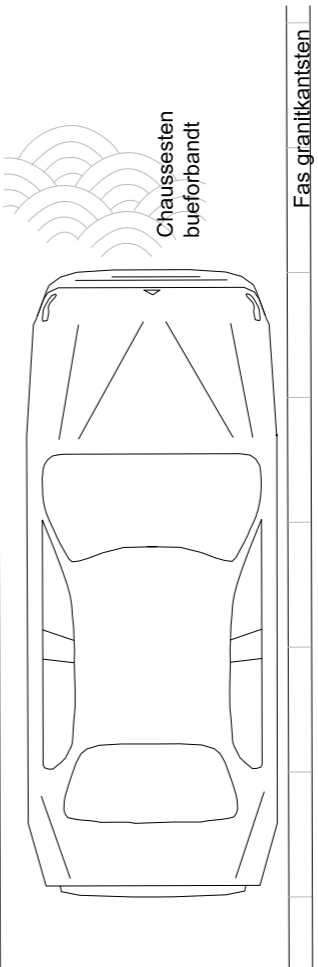
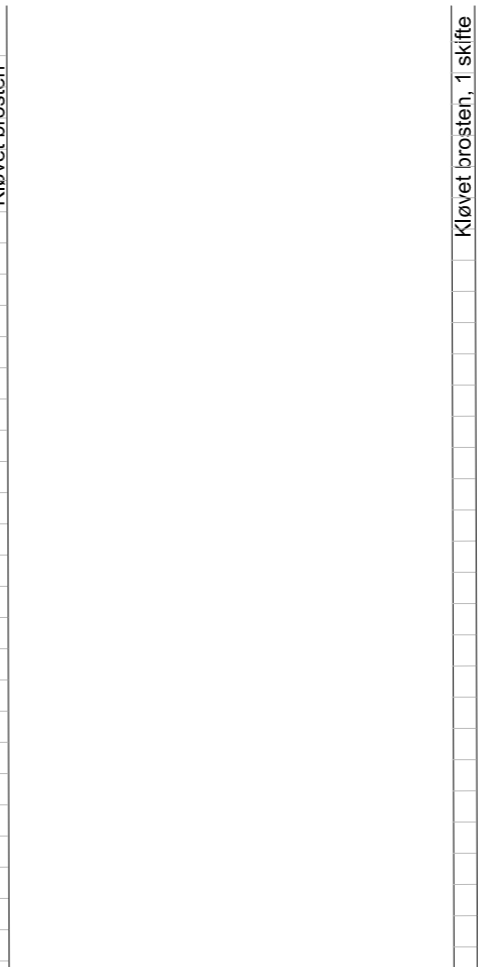
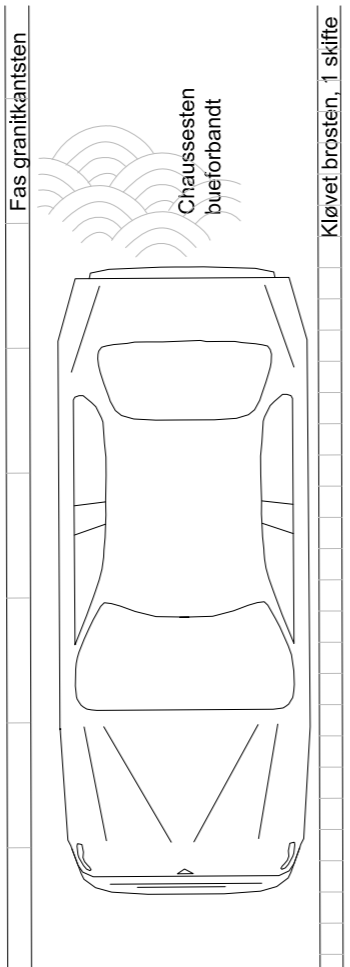
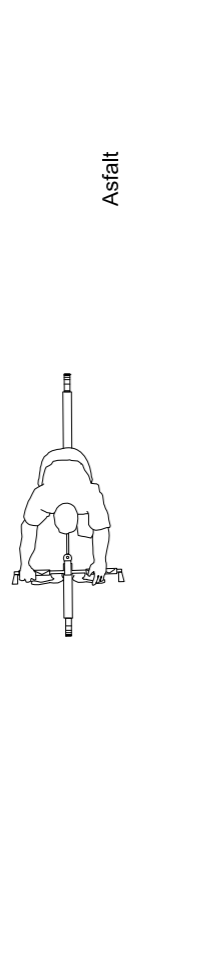
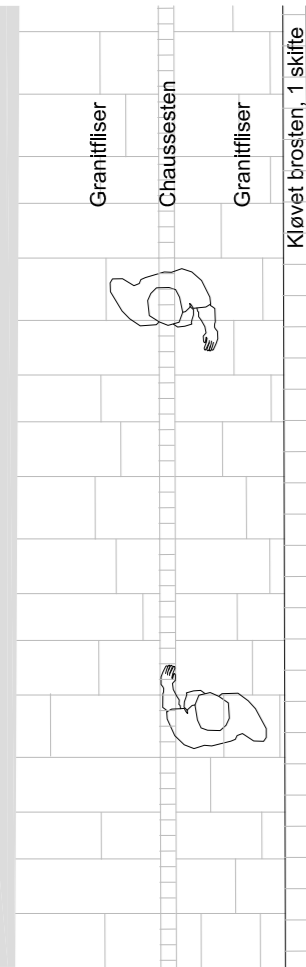
Længdeparkering/
plantebed

Kørebane

Længdeparkering/
plantebed

Cykelsti

Fortov med ledelinje





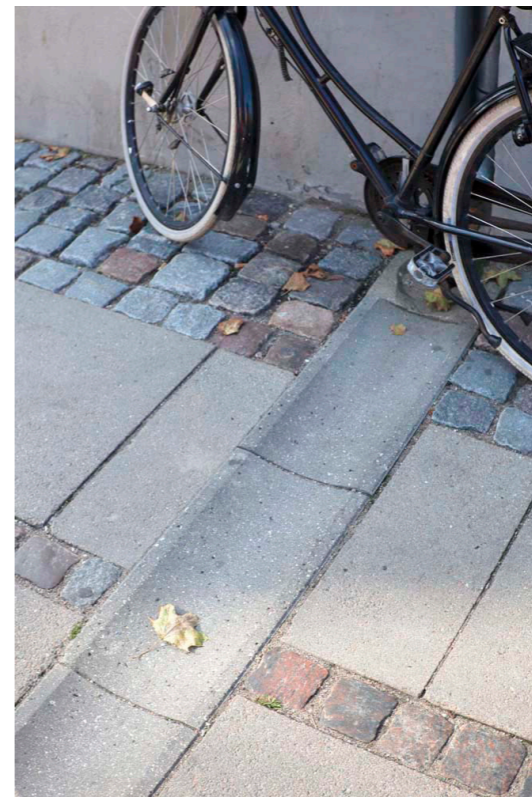
Starten på 'Torvegaden' i dag



Bygaden i dag med de eksisterende lindetræer



'Ringstedfortove' fra visualisering af Valdemarsgade
(Kilde: Ringsted forsyning)



Vandrender fra tagedløb giver mulighed for delvis afskæring af tagvand fra fælleskloak til den nye vejvandsledning



Quercus palustris med prangende efterårsfarver

'Bygaden'

I Bygaden er allétræerne det karaktergivende element. Alle træerne udskiftes, da det vurderes at træernes rødder vil blive voldsomt beskadiget i forbindelse med anlægsarbejderne.

I begge sider etableres delt sti med gangareal og cykelsti i samme niveau. Endvidere længdeparkering i begge sider samt kørebane.

Gangareal etableres med 4 rk. 35x35 cm betonfliser inkl. 1 rk. kløvet granitchaussesten i mørk farvenuance som ledelinje. Mod facader opfyldes med chaussesten i granit i varierende antal rækker. Øvrige som 'Torvegaden'

Længdeparkering og kørebane etableres som 'Torvegaden'.

Vandrende på tværs af delt sti etableres som 'Torvegaden'.

Der etableres to hævede flader på strækningen hhv. ved krydset Skt. Knudsgade og Bøllingsvej og ved kirken/skolen.

Ved krydset Skt. Knudsgade og Bøllingsvej etableres den hævede flade i asfalt. Ved kirken/skolen etableres den i kløvede brosten, for at understrege pladsdannelsen. Ligeledes etableres gangarealet ud for kirken på begge sider af vejen med 2 rækker bordursten, med 1 rk chaussesten mellem som ledelinje.

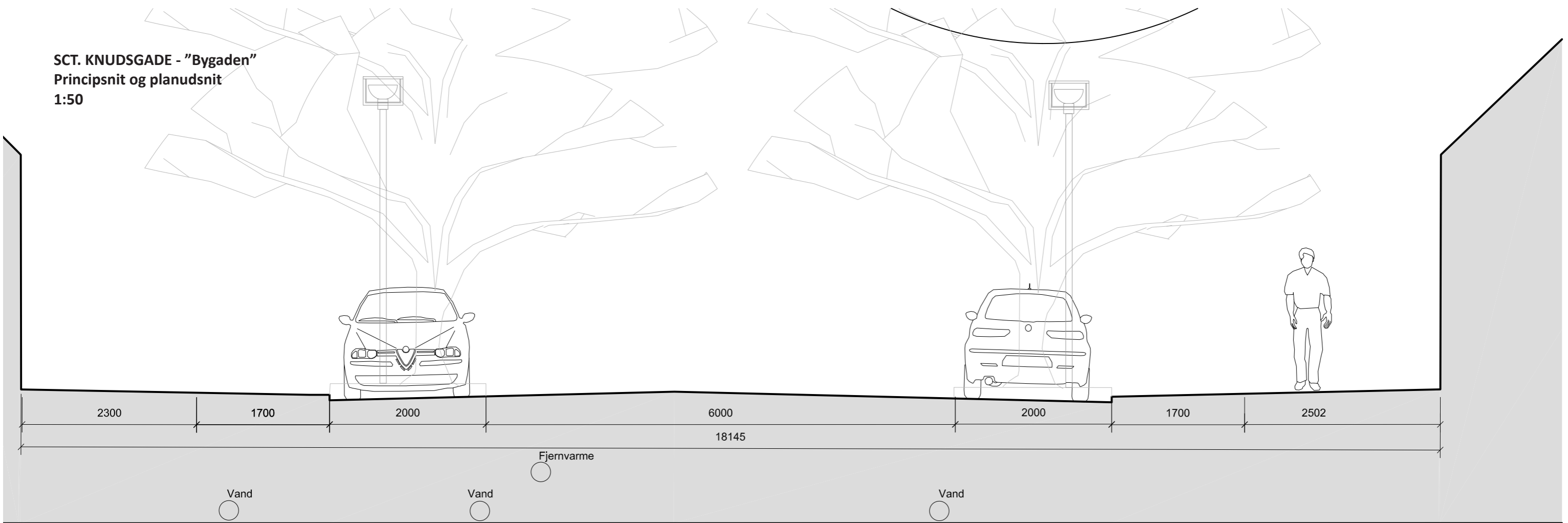
Mod brostenskant til cykelstien udfyldes med chaussesten i 4 rækker. Der anbefales, at grundejerne til kirken/skolen udvider flisebelægningen mod sokkel på de bagvedliggende bygninger hvorved der dannes en lille plads.

Ved kryds tilpasses de aktuelle materialer de indbyrdes møder.

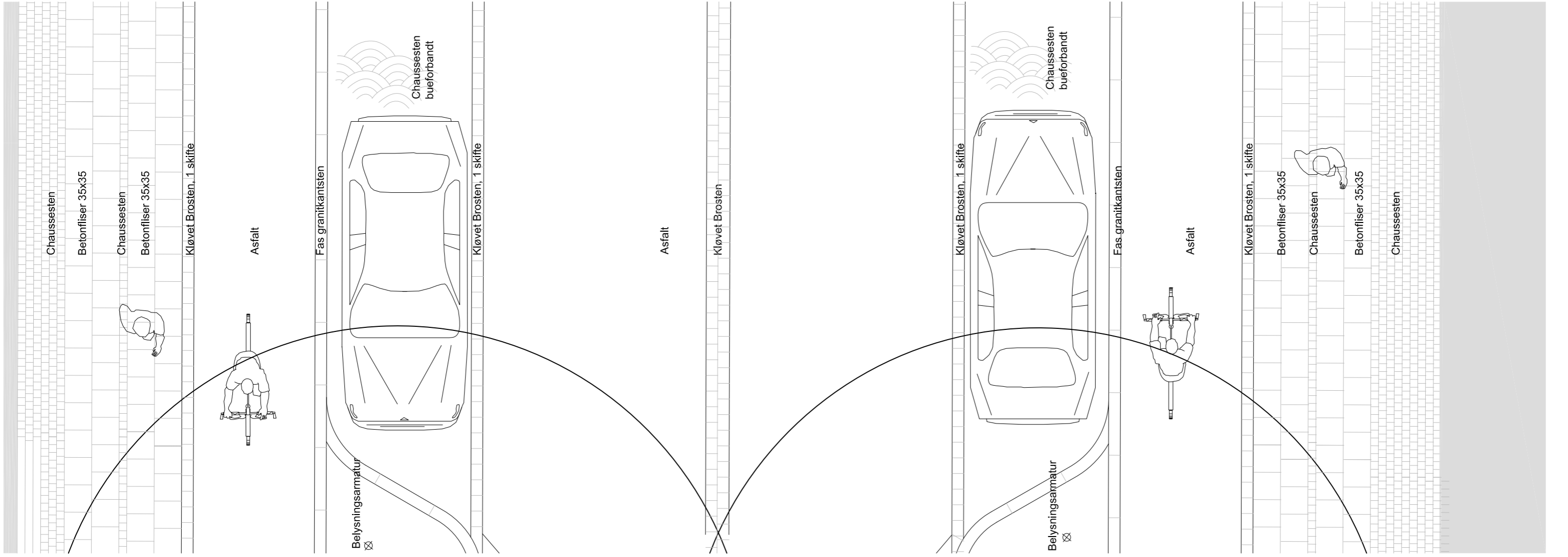


Referenceprojekt fra Søndergade med længdeparkering i chaussesten i buforbandt, med kant mod asfalt i 1 skifte granitbrosten.

SCT. KNUDSGADE - "Bygaden"
Principsnit og planudsnit
1:50



Fortov med ledelinje Cykelsti Længdeparkering/
plantebed Kørebane Længdeparkering/
plantebed Cykelsti Fortov med ledelinje



TRAFIK, PARKERING, SIKKERHED & TRYGHED

Skt. Knudsgade etableres og skiltes som 40 km/t zone på hele strækningen.

Vejen etableres med en kørebanebredde på 6,0 m. Rummet disponeres med delte stier i begge sider af vejen. For strækningen 'Torvegaden' etableres den delte sti med 1,70 til cyklister og varierende bredde på gangarealet i vejens længde fra min. 1,40 mod vest til 2,50 m mod øst. For strækningen 'Bygaden' etableres den delte sti med 1,70 til cyklister og ca 2,30 m gangareal til fodgængere. Fodgængerarealets bredde holdes konstant i vejens sydside langs hele strækningen. Vejprofilet udformes symmetrisk over vejmidten, dog er gangarealet i den nordlige side af gaden ca 25 cm bredere, da dette giver en bedre disponering i forhold til plantefelterne, som rykkes væk fra eksisterende fjernvarme- og vandrør under belægningen, som bevares.

Der etableres længdeparkering i begge sider af vejen på 2,00 m bredde. Længdeparkeringen afbrydes af beplantede heller med nye træer.

Der etableres to hævede flader på strækningen, der virker som fartdæmpende element. De hævede flader udformes endvidere så skolebørnene får sikrere krydsningsmuligheder.

Den ene hævede flade er placeret ved Bøllingsvej. Der etableres fodgængerfelter over de fire vejgrene i krydset.

Den anden hævede flade placeres ud for kirken og SFO'en. På denne etableres busholdeplads, idet den hævede flade fungerer fartdæmpende og fremmer sikker krydsning for buspassagerer og skoleelever.

Der etableres 'Kys & Kør' pladser til afsætning af skoleelever umiddelbart vest for den hævede flade ved SFO'en. Disse pladser skiltes med tidsbegrænsning, så de er forbeholdt afsætning omkring skolens mødetid. Derved kan de fungere som beboer parkering i øvrige tidsrum.

Langs begge sider af vejen etableres heller med træer. På sydsiden af vejen op mod Dagmarsgade holdes vejen dog fri for træer og parkeringspladser. Dette gøres af trafikikkerhedsmæssige hensyn, så cyklister, biler og busser har mulighed for at erkende hinanden og for at give plads til bussernes svingmanøvre.

Antallet af P-pladser for 'Torvegaden' øges fra 13 P-pladser til 22 P-pladser. For 'Bygaden' ændres antallet af P-pladser fra ca. 56 pladser til 34 pladser, herudover 4 pladser til 'Kys & Kør'.

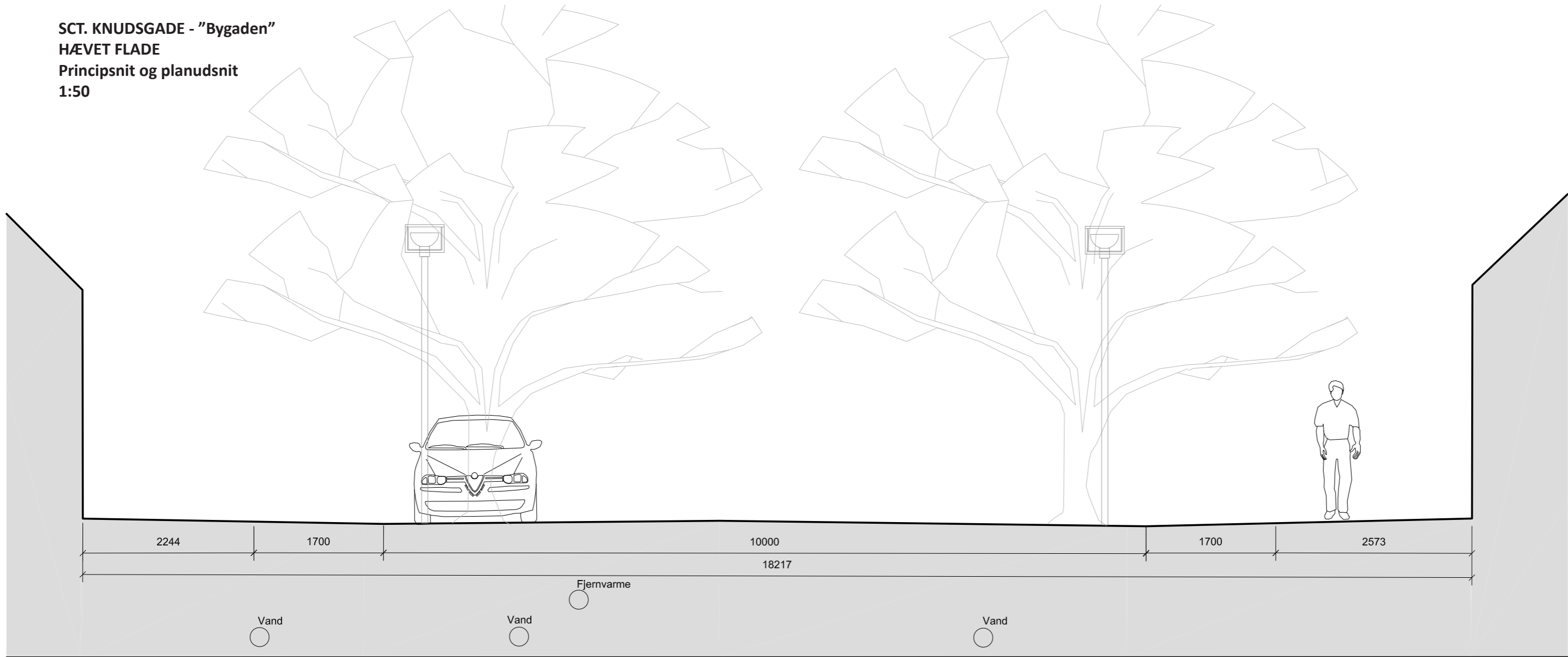
BEPLANTNING

På hele Skt Knudsgade etableres nye gadetræer i rabatter med grus. Det foreslås at der som gadetræer anvendes Quercus palustris (Sumpeg), et større træ til det store brede rum. Træet bliver op til ca. 20 m i højden, med en lysåben karakter i forhold til de eksisterende lindetræer. Træerne får endvidere meget karakteristiske høstfarver.

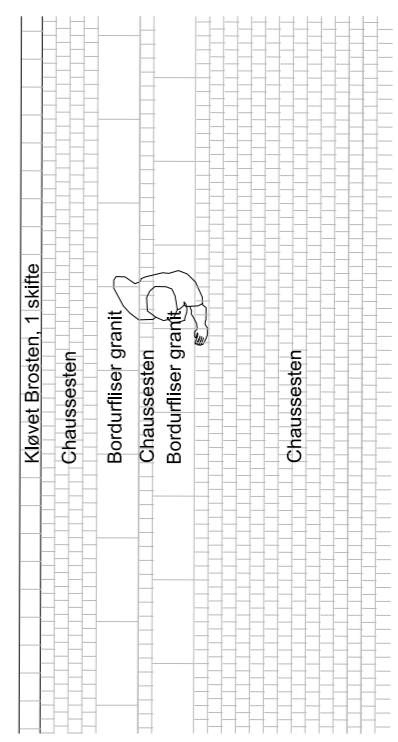
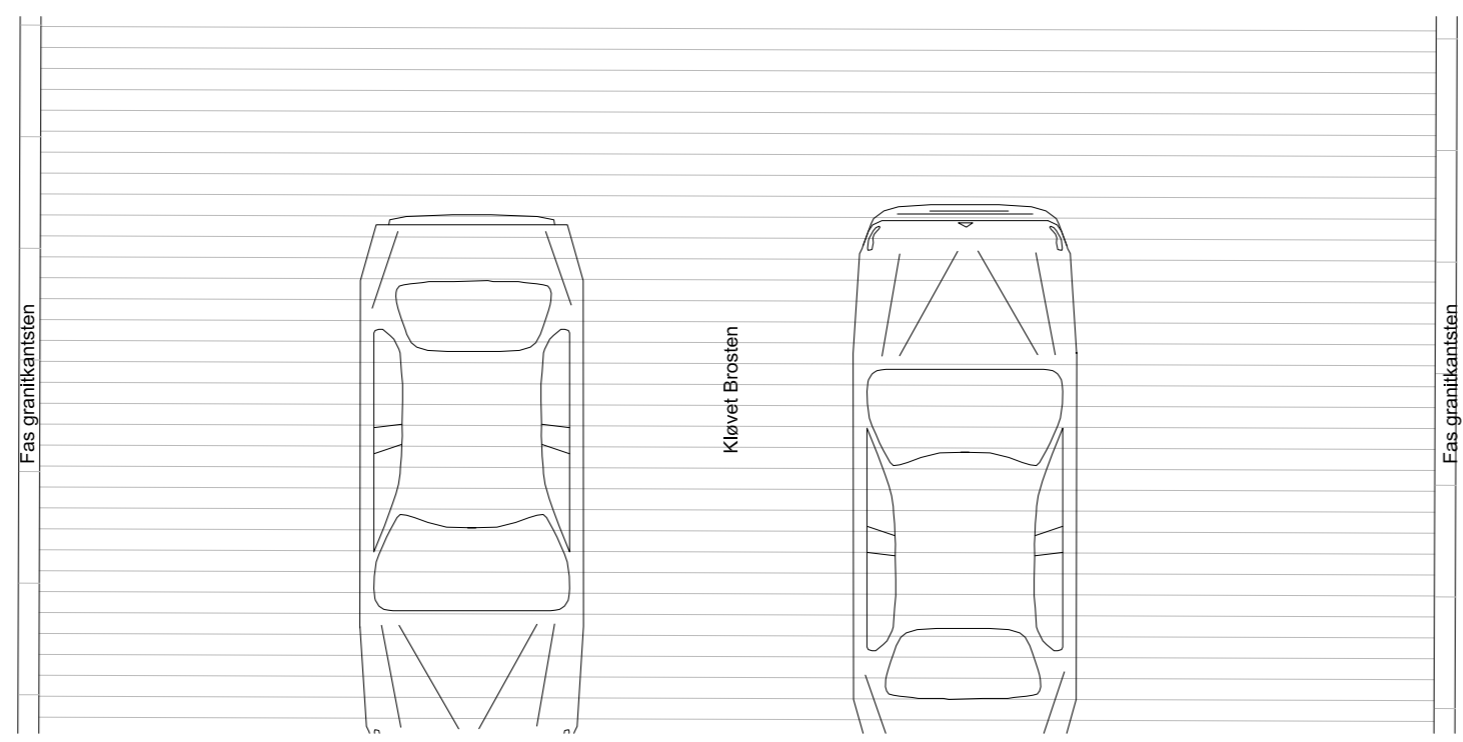
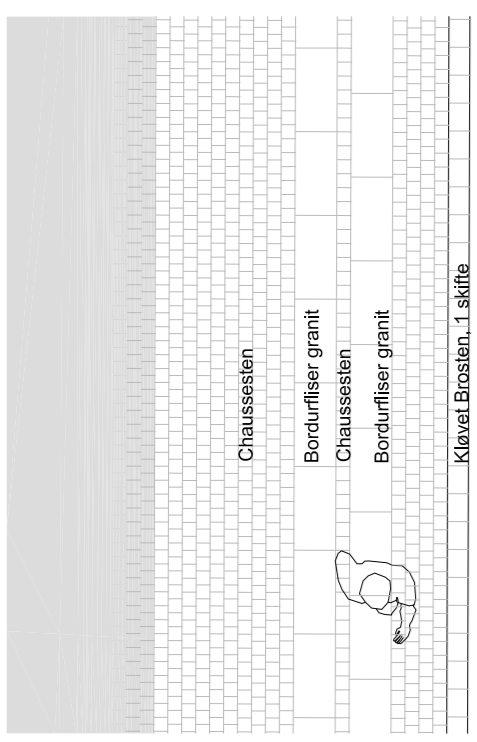
BELYSNING

Eksisterende belysning nedtages og genopsættes på nye placeringer tilpasset de nye profiler. Der er i projektet indeholdt etablering af nye trækrør og nye kabler samt udskiftning af lyskilder og fatninger til LED teknik. Der er ikke foretaget målinger på antal armaturer, hvorfor overslag vil være med forbehold for belysningsklasse og antal af armaturer.

SCT. KNUDSGADE - "Bygaden"
 HÆVET FLADE
 Principsnit og planudsnit
 1:50



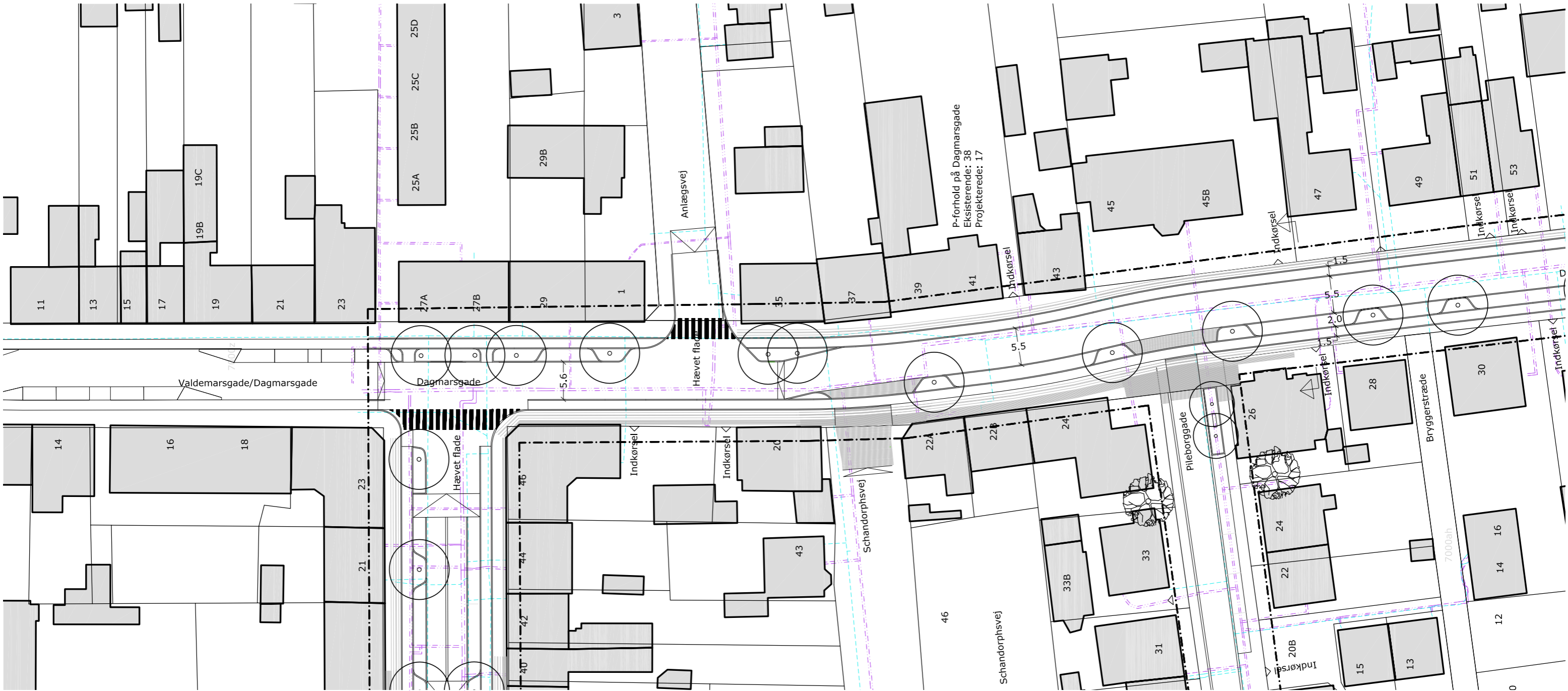
Fortov med ledelinje Cykelsti Busstop Kørebane Busstop Cykelsti Fortov med ledelinje



DAGMARSGADE



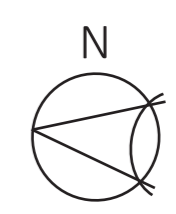
DAGMARSGADE 1:500



DAGMARSGADE 1:500
 Med eksisterende ledningsforhold



58B
39K



DAGMARSGADE1:500
Med eksisterende ledningsforhold

DAGMARSGADE

ARKITEKTUR & BYMILJØ

Gaderummet defineres af 1-2-plans byhuse i varierende arkitektur og udtryk. Byhuse der er placeret i skel og ejendomme tilbagetrukket fra vejen med private forarealer er omtrentligt ligeligt fordelt. Gaderummet er således varierende i skala og udtryk og i forhold til den rumlige afgrænsning af profilet.

Det foreslås at der etableres heller med markante træplantninger gentagelsesvist igennem strækningen for at bryde den lange strækning visuelt, rumligt og trafikikkerhedsmæssigt. Træplantningerne medvirker til at kørebane forskydes med 2 m ved hver træplantning.

I begge sider etableres delte stier. Disse to funktionsflader er adskilt af et skifte kløvet brosten, og i gazonen er indlagt et skifte kløvede chaussese sten som ledelinje. Den delte sti afsluttes mod længdeparkeringen af en fas granitkantsten med lysning.

Endvidere længdeparkering skiftevis i øst- og vestsiden af gaden samt kørebane.

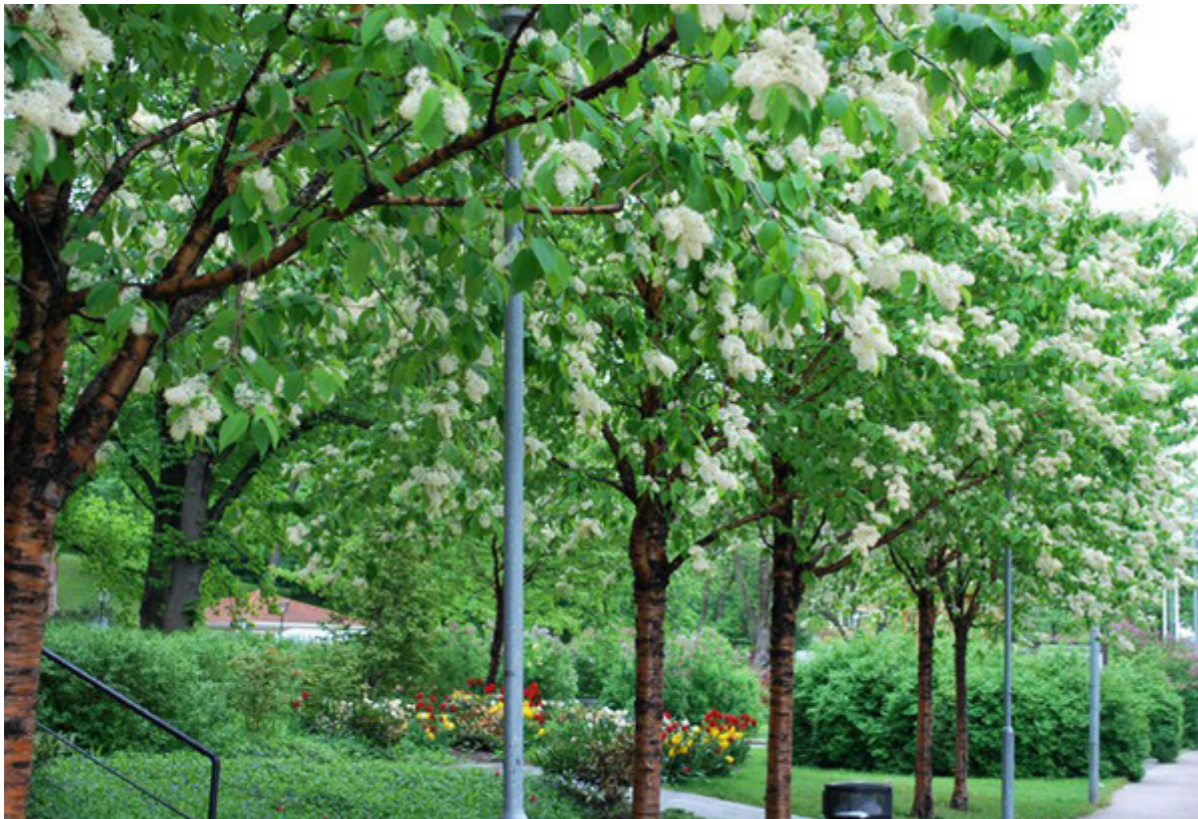
Gangareal etableres med 3 rk. 35x35 cm betonfliser inkl. 1 rk. kløvet granitchaussesten i mørk farvenuance, som ledelinje. Mod skel opfyldes med chaussese sten i granit i varierende antal rækker. Cykelbane anlægges i niveau i asfalt. Mod kørebane etableres fas granitkantsten.

Længdeparkering og kørebane samt vandrende på tværs af delt sti, etableres i materialer som på Skt Knudsgade.

Dog er der på Dagmarsgade ikke etableret 2 rk. brosten som adskillelse i vejens centerlinje.

Heller udlægges i muld og det foreslås at der etableres stauedeplantninger med robuste og hårdføre stauder.

Eksisterende belysning og skiltning genplaceres i bagkant af gangareal, ind mod sokkel.



TRAFIK, PARKERING, SIKKERHED & TRYGHED

Dagmarsgade etableres og skiltes som 30 km/t zone mellem Skt. Knudsgade og Køgevej. Rummet disponeres således med delte stier i begge sider på min. 3,00 m fordelt på 1,50 til cyklister og minimum 1,30 m gangareal til fodgængere. Kørebane etableres med en bredde på 5,50 m og længdeparkering på 2,00 m. Længdeparkeringen placeres skiftevis i hver side af vejen og afgrænses med beplantede heller, der giver en fartdæmpende forskydning af kørebanen svarende til 30 km/t som vejledende hastighed.

Delt sti føres ubrudt på tværs af tilslutning fra sideveje og overkørsler til private matrikler. Derved prioriteres cyklister og fodgængere samtidig med at biler fra sideveje fartdæmpes. I krydset ved Hyldegårdsvej og ved Anlægsvej – Skt. Knudsgade anlægges fartdæmpende hævede flader.

På den hævede flade ved Anlægsvej/Skt. Knudsgade etableres fodgængerfelter over Anlægsvej og Skt. Knudsgade. Ramperne på Anlægsvej og Skt. Knudsgade er 3,5 meter lange for at sikre komfort for chauffør og passagerer, da der her kører busser i rute. Ramperne på Dagmarsgade og Valdemarsgade er 1 meter lange. Krydset etableres så én 12 m bus kan passere S-kurven (som ved dagens situation, hvor to busser ikke kan passere hinanden på samme tid).

På den hævede flade ved Hyldegårdsvej er krydset udformet så en lastvogn kan manøvrere gennem krydset.

Fra Irmas parkeringsplads er der udkørsel forbudt, hvorfor der ikke vil være tung trafik ved indkørslen fra Dagmarsgade til denne.

Der etableres længdeparkering skiftevis i øst- og vestside af gaden. Placeringen af længdeparkeringen er tilpasset i forhold til optimering af antal P-pladser. Forskydningen af kørebanen, i forhold til placeringen af længdeparkering, markeres af heller med træplantninger med fartdæmpende effekt. Placeringen af hellerne er placeret så træer og kørebaneforskydning giver en forholdsvis ensartet rytme på vejstrækningen.

Som konsekvens af de delte stier i begge retninger samt etablering af gadetræer, reduceres antallet af P-pladser fra omtrentligt 38 pladser til 17 pladser.

Ved Køgevej etableres et fodgængerfelt på tværs af Dagmarsgade. Umiddelbart efter fodgængerfeltet på Dagmarsgade ledes cyklister op på cykelstien via ramper. Ramperne er 2 meter lange.

BEPLANTNING

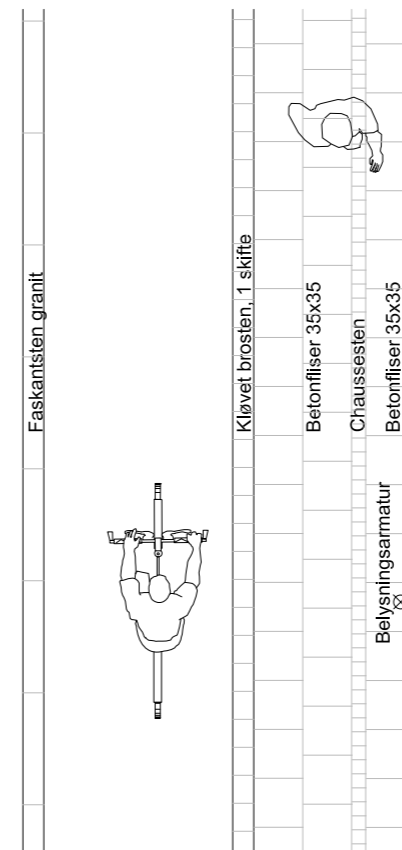
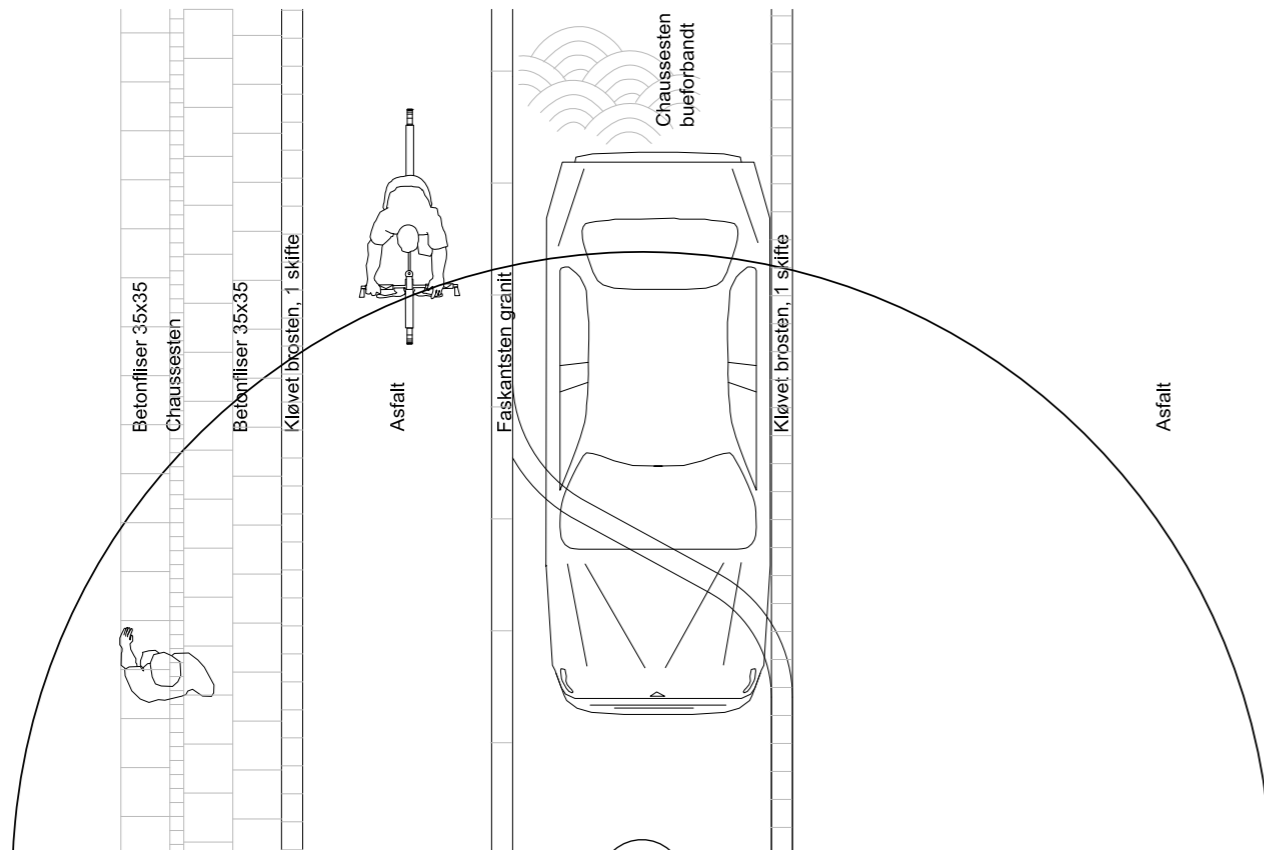
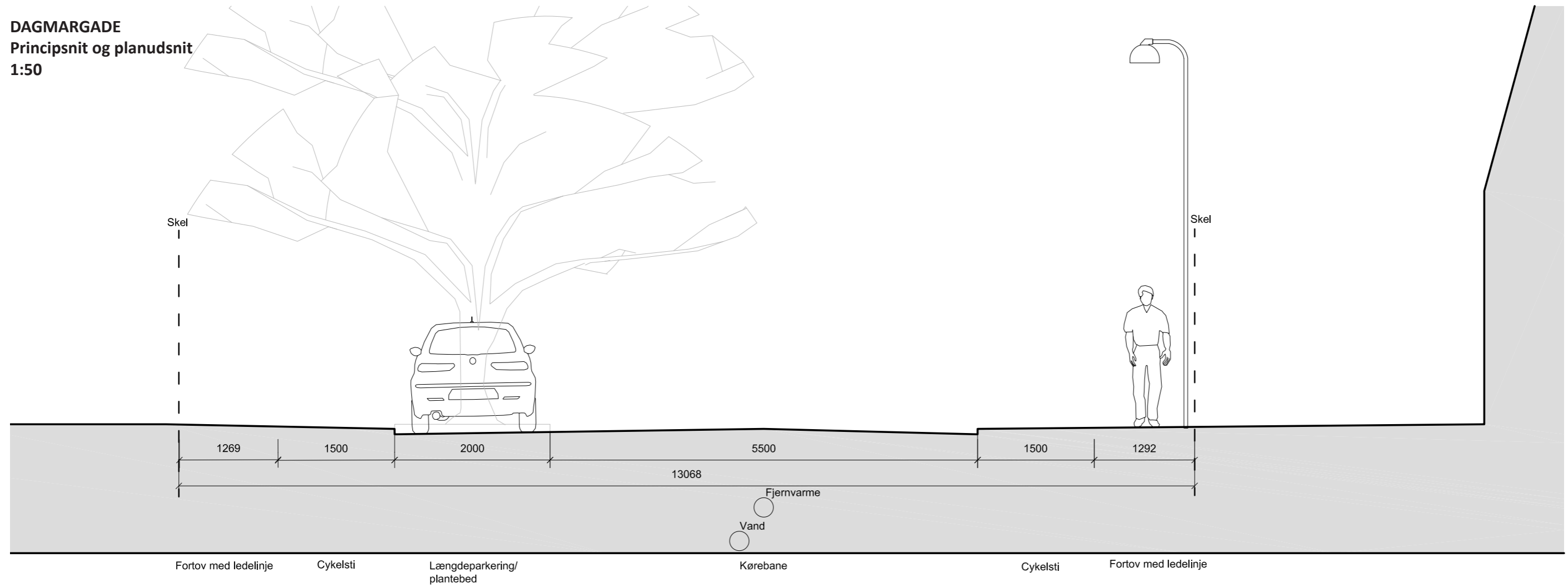
De eksisterende to gadetræer i chikaneanlægget ved Anlægsvej bevares, da træerne vurderes egnede til bevaring.

Nye træer etableres i hellerne, 1-2 stk pr helle. Beplantningen gentages igennem hele strækningen pr. 12-40 meter. Træplantningerne vil fremstå som markante gadeplantninger i det store gaderum og i sammenhæng med eksisterende beplantning i de tilstødende private haver.

Det foreslås at der som gadetræer anvendes Gleditsia Triacanthos 'Skyline' (Tretorn), et lysåbent opretvoksende træ med regelmæssig grenstruktur og med guldgule høstfarver. Træet bliver op til 10-15 som vil være passende til gaderummets skala med private forarealer.

Hellerne tilplantes med hårdføre stauder som eksempelvis storkenæb, der vil kunne dække hellerne og som er forholdsvis lidt driftskrævende.

DAGMARGADE
Principsnit og planudsnit
1:50





PILEBORGGADE 1:500





PILEBORGGADE 1:500
Med eksisterende ledningsforhold



PILEBORGGADE

ARKITEKTUR & BYMILJØ

Pileborggade etableres som en sammenhængende hævet flade, med udtryk som et fodgængerareal, men hvor kørsel er tilladt. Generelt for Pileborggade gælder at gaden har en lille skala dels med lave byhuse med facader i skal dels i mindre grad af murermestervillaer med mindre forhaver mod vejrummet.

Den sammenhængende flade udlægges med brosten i granit, med en farve og typesammensætning som overfladerne på torvet. Overflademæssigt anvendes to forskellige teksturer hhv savet og jetbrændt sten og kløvede.

De savede og jetbrændte tilgodeser gående og cyklister og udlægges i hele profilet med undtagelse af en bord langs skel mod facader samt som parkeringsfelter.

Den kløvede bord understreger således overgangen ligesom fladen kan tilpasses trappesten m.m. langs facaderne. De kløvede brosten vil ligeledes understrege funktionaliteten af Parkeringsfelterne og i en fin teksturnuance markere P-båsene.

Profilet af vejen udformes som et V-profil med etablering af en vandrende i cortenstål i vejens dybeste punkt. I modsatte side mod nord etableres en ledelinje ligeledes i cortenstål.

Eksisterende belysning og skiltning flyttes mod facader

Eksisterende belysning og skiltning fastholdes placering i forkant af fortov.

TRAFIK, PARKERING, SIKKERHED & TRYGHED

Pileborggade ensrettes i hele dens længde mod vest (fra Dagmarsgade til Skt. Hansgade). Herved kan vejens smalle profil i højere grad anvendes til blandet bil- og cykeltrafik med mulighed for kantstensparkering, uden af cyklisterne 'klemmes'.

Strædet etableres som en sammenhængende flade som gågade med kørsel tilladt og skiltes som 15 km/t zone. Kørebanebredde er 3,00 m inkl. vandrende på 0,30 m. Der etableres længdeparkering på 2,00 m bredde i hele delstrækningens længde, dog ikke ved indkørsler. Ganglinjer etableres med 1,50 m og 1,00 m (hhv. syd- og nordsiden). Profilet udvider sig mod Dagmarsgade hvor kørebanebredder og gangzoner begge udvides. Den sammenhængende belægning med vandrender virker erfaringsmæssigt visuelt fartdæmpende, hvilket understøtter intentionen om at fredeliggøre gaden og øge trafiksikkerhed og tryghed.

Ved etablering af gågade med kørsel tilladt, sænkes hastigheden og de bløde trafikanter tilgodeses hermed. Hele gulvet i profilet er sammenhængende og i niveau, hvormed de gående i højere grad kan færdes i hele profilet og ikke som i dag på smalle fortove tæt op ad facaderne.

Antallet af P-pladser på Pileborggade fastholdes som eksisterende forhold, dog reduceres med ca. 2 pladser til fordel for plantning af gadetræer.

BEPLANTNING

Der etableres ved indkørsel til området samt ved stien gadetræsplantninger bestående af grusflader afgrænset af brede granitkantsten som bordursten. Plantefelter etableres med hhv. 3 og 2 træer, evt. med etablering af siddemuligheder i form af bænke eller siddeplinte mellem træerne.

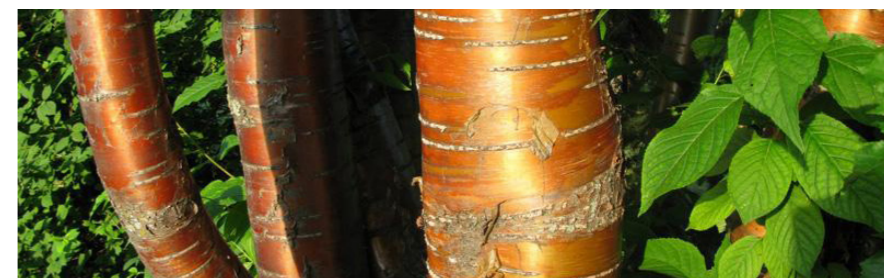
Træer bør grundet skalaerne i byrummet være små til mellemstore. Det foreslås at hver træplantning etableres med tre forskellige træer som eksempelvis: Prunus Padus (alm. Hæg), 8-10 m højt træ med karakterfuld blomstring og efterårsfarve. Prunus Avium (fuglekirsebær, uden frugt), 8-10 m højt træ med karakterfuld blomstring, og Prunus Mackii (mandshurisk kirsebær), 8-10 m højt træ med karakterfuld blomstring.



Eksisterende bordurstensbånd ved torvet som genbruges i Strædet



Prunus avium i blomstring i foråret



Prunus maackii med sin opsigtsvækkende, gyldne bark der også giver noget at se på i vintermånederne

PILEBORGGADE - "GADEN"
Principsnit og planudsnit
1:50

