

Til  
**Ringsted Kommune**

Dokumenttype  
**Teknisk Notat**

Dato  
**Februar, 2016**

# **RINGSTED – AHORN ALLÉ OG BENGERDS ALLÉ PROJEKTFORSLAG**

Revision **0**  
Dato **2016-02-22**  
Udarbejdet af **JRO**  
Kontrolleret af **JV**  
Godkendt af **JRO**  
Beskrivelse **RINGSTED – AHORN ALLÉ OG BENGERDS ALLÉ -  
Projektforslag**

Ref. 1100019557

## INDHOLD

<b>1.</b>	<b>INDLEDNING</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>VEJ</b>	<b>3</b>
2.1	Projektet	3
2.2	Ahorn Allé	4
2.2.1	Kryds 1	4
2.2.2	Kryds 2	6
2.2.3	Materialevalg	7
2.2.4	Hastighedsbegrænsning	7
2.2.5	Belysning	7
2.2.6	Busstoppesteder	7
2.2.7	Afvanding	8
2.2.8	Samlet	8
2.3	Ahorns Allé	8
2.3.1	Parkeringspladser	8
2.3.2	Hastighed	9
2.4	Bengerds Allé	9
2.4.1	Vejjustering mellem Ahorn Allé og Bengerds Allé	9
2.4.2	Forbindelse fra kørebane til stier	9
2.4.3	Busstoppesteder	9
2.4.4	Belysning	9
<b>3.</b>	<b>ØKONOMI</b>	<b>10</b>
3.1	Vej	10
3.1.1	Forbehold	10
3.1.2	Bemærkning	10
<b>4.</b>	<b>SÆRLIGE FORHOLD.</b>	<b>10</b>
4.1	Ny busgade og holdested	10

## BILAG

### Projekttegninger jf. tegningsliste

## 1. INDLEDNING

På baggrund af beskrivelsen i "Trafikplan for Ringsted Syd" stamblad nr. 02 og 09, er der udarbejdet et projektforslag for anlæg af bedre forhold for alle trafikanter langs dele af Ahorn Allé og Bengers Allé. Justeringerne af krydsindretninger sker dels ud fra et ønske om bedre trafikikkerhed, men også fordi der skal ske en omlægning af en busrute.

Rambøll har tidligere udarbejdet dispositionsforslag for de berørte områder. På møder mellem bygherre og Rambøll er der valgt de løsninger, der ligger til grund for projektforslaget. Projektforslaget er vist på vedlagte tegninger, samt beskrevet i dette notat.

## 2. VEJ

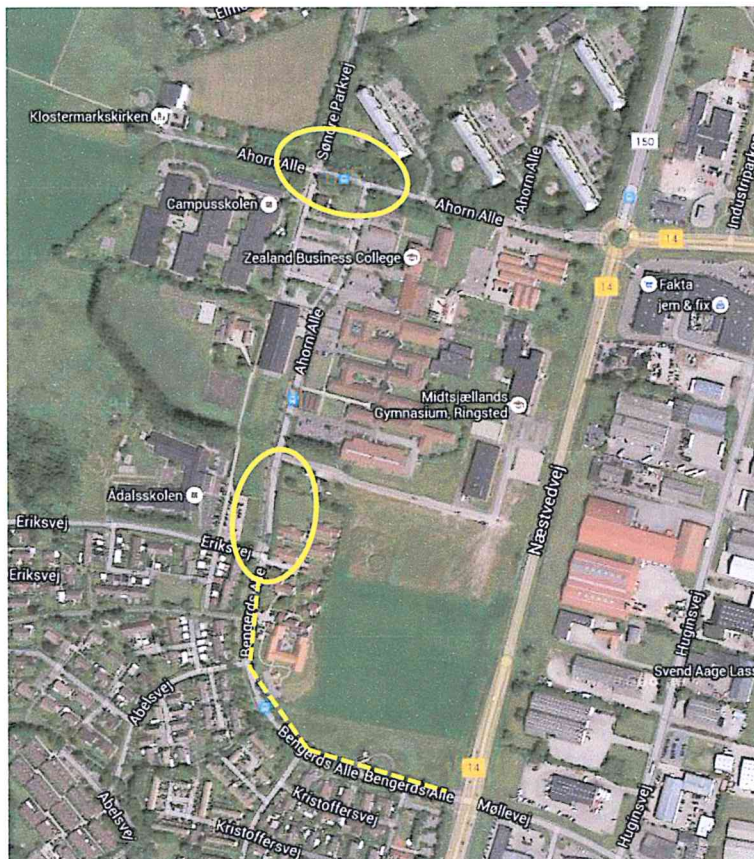
### 2.1 Projektet

Projektet omfatter vejombygninger på følgende 2 veje i Ringsted:

- Dele af Ahorn Allé og den sydlige del af Sønder Parkvej
- Bengers Allé og sydlige del af Ahorn Allé.

Der er generelt tale om tiltag til fremme af øget trafikikkerhed og fremkommelighed, særligt for de lette trafikanter.

Samtidig er dele af projektet knyttet til en omlægning af busruten og dermed flytning af busstoppesteder.



Oversigtskort – med gult markeret de steder der skal ske justering

## 2.2 Ahorn Allé

Der skal justeres i 2 kryds for så vidt angår den øst-vestgående del af Ahorn Allé. I det følgende er *Kryds 1*, F-krydset mellem Søndre Parkvej og Ahorn Allé og *kryds 2* er T-krydset mellem Ahorn Allé og Ahorn Allé. Begge er markeret på oversigtskort med en cirkel.

### 2.2.1 Kryds 1

Krydset er i dag et prioriteret T-kryds, med stiforbindelse i det fjerde ben og en form for knæk-ket prioritet mellem det nordlige ben og det østlige ben.

Det vurderes som lidt vanskeligt for trafikanterne at aflæse vigepligten i dagens kryds, men da det hovedsageligt er stedkendte trafikanter der benytter vejen, er der tilsyneladende ikke de store problemer med sikkerheden. Der er i øvrigt i dag et fritliggende fodgænger felt over Ahorn Allé lige øst for selve krydszonen.

Krydset skal nu ombygges således at det bliver et prioriteret F-kryds. Det nye fjerde ben (det sydlige) skal benyttes alene af busruten til et kommende (planlagt) stoppested på P-pladsen, samt de lette trafikanter. Indtil det nye busstoppe anlægges på P-pladsen syd for varmecentralen bibeholdes de to nuværende stoppesteder mellem de to kryds.

#### **Forudsætningen for designforslaget er følgende:**

Der etableres enkeltrettede cykelstier i begge sider af det sydlige ben. Når det kommende busstoppested er anlagt vil det kun være tilladt for busser at kører ind og ud fra dette ben samt for ærindekørsel, men øvrig motoriseret trafik vil blive forbudt. Indtil busstoppested anlægges, opstilles en spærrebom med baggrundsafmærkning O45 el.lign. for at forhindre unødige indkørende bilkørsel.

Det vestlige ben er uændret (vejadgangen til kirken) og det østlige ben er uændret (fortov og cykelsti i nordsiden, fællesti i sydsiden).

#### Det nordlige ben ændres på følgende måde:

På grund af de ændrede forhold når busstoppe stedet flyttes til syd for varmecentralen, foreslås det at de første 50 meter af Søndre Parkvej (frem mod krydset) ændres fra ét-sporet strækning med vigelommer, til 2 sporet strækning. (Afmærkningen fra 2 spor til 1 spor med vigelommer skal afklares i detailfasen).

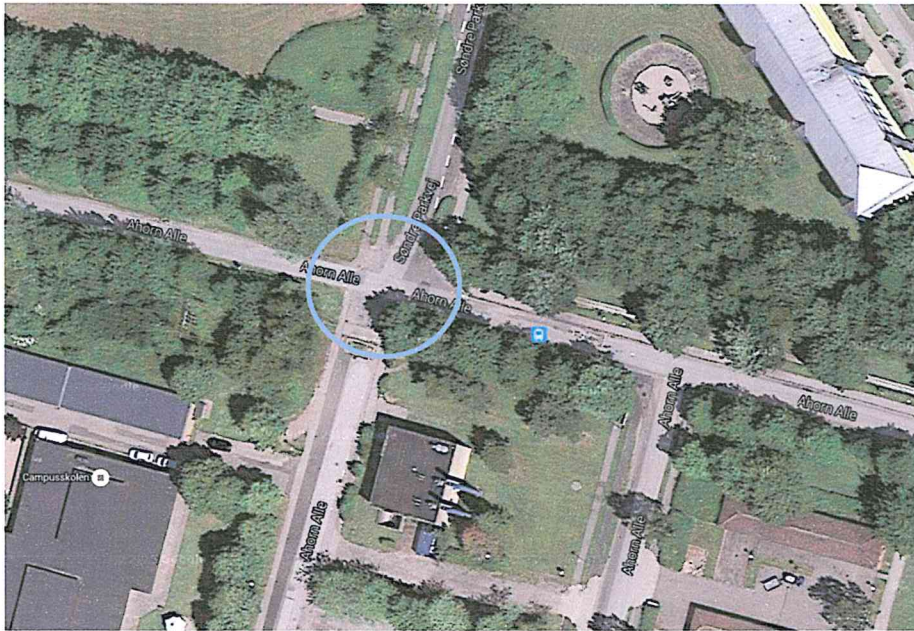
Ved at ombygge krydset på den beskrevne måde, sikres der plads til de forskellige manøvrer for svingende busser og bilisterne kan placere sig logisk.

Det vil fortsat være sådan, at bilister fra nord hovedsageligt skal foretage venstresving (dog højresving hvis man skal til kirken) og bilister fra øst hovedsageligt skal foretage højresving (dog ligud kørsel hvis man skal til kirken). Prioriteten forslås i nord-syd retningen og vigepligt i øst-vest retningen. Der skal sikres god oversigt fra det østlige bens vigelinje og mod syd, så cyklister herfra erkendes.

Samlet set vurderes krydsdesignet som det kompromis, der giver den sikreste trafikafvikling som tager hensyn til den nuværende busrute med stoppesteder på Ahorn Allé og i fremtiden når bustoppestedet flyttes til P-pladsen syd for varmecentralen. Det vil i langt de fleste tilfælde være stedkendte trafikanter, der benytter krydset og dermed vil de hurtigt lære at bruge det korrekt.

Det eksisterende fodgængerfelt på tværs af Ahorn Allé, øst for krydszonen flyttes midlertidigt til krydset Ahorn Allé/Ahorn Allé (se kryds 2).

I krydszonen er anvendt køremåde B, men det er sikret at en 13,7 meter bus fra Sdr. Parkvej kørende mod syd kan svinge til venstre med et ventende køretøj bag vigelinjen på Ahorn Allé.



Kryds 1 Ahorn Allé/Søndre Parkvej



Krydsområdet set fra det vestlige ben (kirken).



Krydsområdet set fra det østlige ben



Set mod øst



Set mod syd (hvor busgaden skal etableres)



Set mod nord



Set fra det nordlige ben

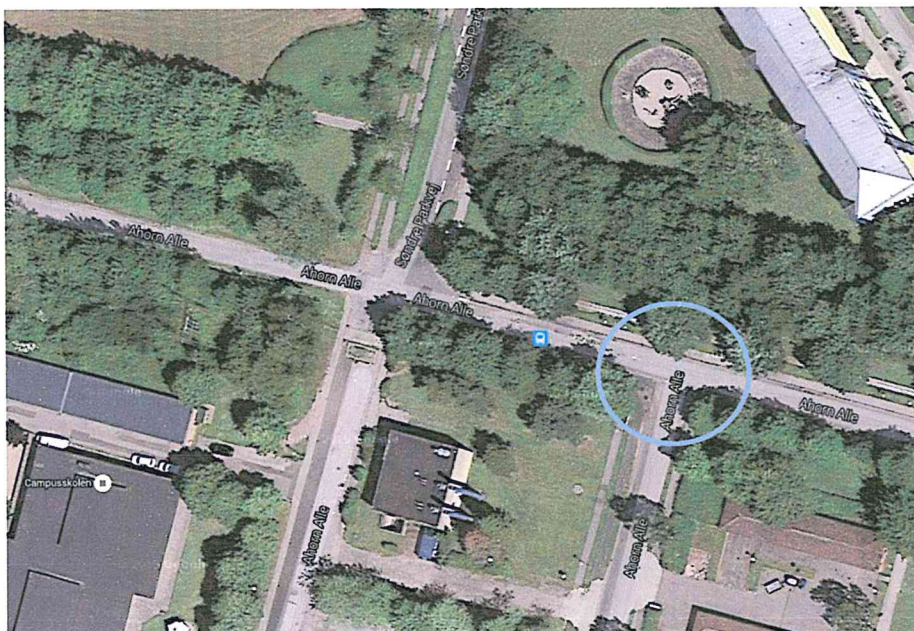
### 2.2.2 Kryds 2

Dette T-kryds ændres alene ved at der etableres en hævede flade i den prioriterede retning (øst-vest gående), således at bilister vil skulle op på den hævede flade via en rampe, som udformes i lighed med et halvt bump. Rampen designes til den skilte hastighed, som vi foreslår, bliver 30 km/t (blå zonetavle). Fra det tredje ben, der har vigepligt, etableres kørebanen så den føres op på den hævede flade uden dissideret rampe. Da bilisterne (og i øvrigt alle trafikanterne herfra), har vigepligt, er det ikke nødvendigt at etablere en hastighedsdæmpende funktion i dette ben.

Stiforbindelserne på tværs af den hævede flade bliver nemmere, da der alene er en lysning mellem kørebane og fællestier på et par centimeter, dvs. næsten i niveau.

Det eksisterende fodgængerfelt på tværs af Ahorn Allé, øst for krydszonen flyttes midlertidigt til krydset Ahorn Allé/Ahorn Allé for at sikre krydsende forgængere/buspassagerer. Når det nye bustoppested er blevet anlagt, kan fodgængerfeltet nedlægges.

Fordelen ved den hævede flade er at bilisterne skal sænke farten før krydszonen og det bliver dermed nemmere at krydse vejen for de lette trafikanter. Lavere hastighed generelt reducerer ligeledes skadesgraden i tilfælde af uheld.



## Kryds 2 Ahorn Allé/Ahorn Allé



Set fra krydszonen og mod syd



Set fra krydszonen og mod øst



Set fra krydszonen mod vest



Set mod nord (op mod T-krydset)

### 2.2.3 Materialevalg

Det forslås at der benyttes materialer som allerede findes i området. Særligt kan det nævnes at der i Kryds 1 kan benyttes granitbrosten som kantbegrænsning flere steder, da det vil være nemmere at udføre de slyngede kantstens forløb og tilpasninger til de eksisterende trafikarealer med brosten.

### 2.2.4 Hastighedsbegrænsning

Ahorn Allé forslås skiltet med blå 30 km/t zonetavle øst for den nye hævede flade (i dag er den opsat vest for dette punkt).

### 2.2.5 Belysning

Den eksisterende vejbelysning, der i dag er opsat bevares hvor den findes i dag.

### 2.2.6 Busstoppesteder

Der er i dag 2 busstoppesteder på strækningen øst-vest (mellem kryds 1 og kryds 2) og 2 på strækningen nord-syd (ved Ahorn Hallen). Disse skal på sigt nedlægges og der skal i stedet etableres en helt ny busholdeplads (superstoppested) i området mellem Ahorn Allé øst-vest og Ahorn Allé nord-syd (på dele af de vestlige p-arealer ved Campusskolen). Krydsudformningen for kryds 1 er udformet således at etablering af de ændre tilkørselsforholde ved det nye stoppested kan lade sig gøre uden store vejgeometriske ændringer. Den nordlige ind- og udkørsel skal ske i det

nye F-kryds (kryds 1), den sydlige ind- og udkørsel er ikke endeligt placeret, men vil blive tilsluttet Ahorn Allé et sted i mellem Ahorn Hallen og Ringsted Forsynings fjernvarme anlæg.

#### 2.2.7 Afvanding

Omkring den hævede flade, forventes at eksisterende brønde skal øges i højden og at der skal suppleres med yderligere vejbrønde omkring ramperne.

Det er en forudsætning at nye brønde kan tilsluttes det eksisterende kloaksystem.

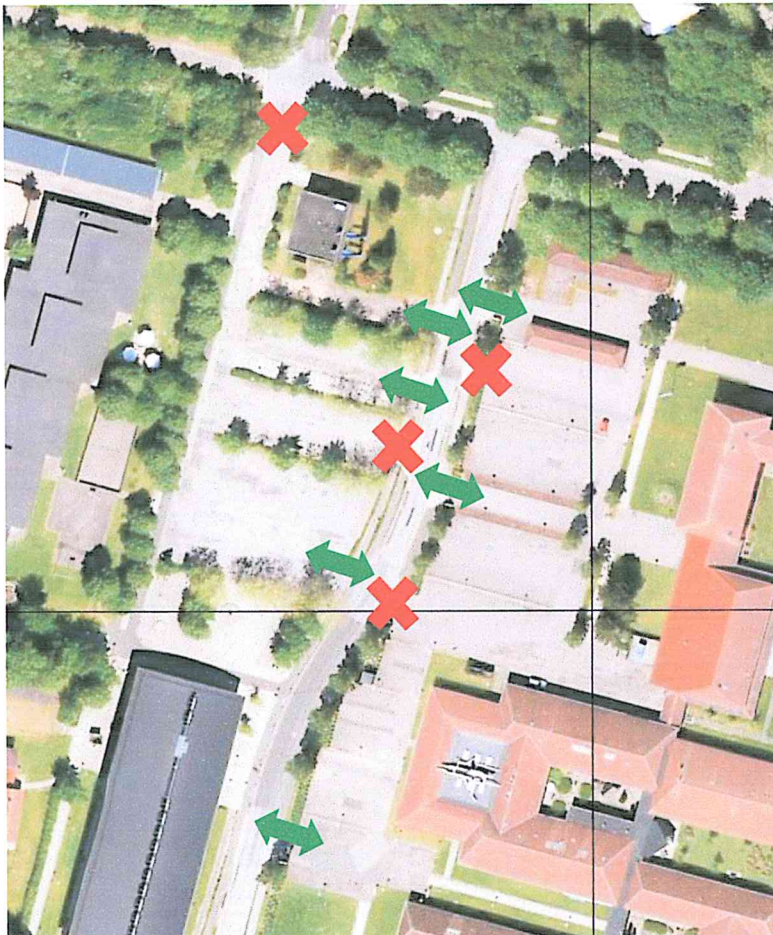
#### 2.2.8 Samlet

Projektet forbedrer trafiksikkerheden for de lette trafikanter og bilisterne i øvrigt, dels ved at etablere den hastighedsdæmpende hævede flade i kryds 2 og dels ved at få indrettet kryds 1, så det er nemmere at aflæse vigepligtsforholdene, samtidig med at der sikres en fornuftig sammenhæng til den nye busgade.

### 2.3 Ahorns Allé

#### 2.3.1 Parkeringspladser

På begge sider af Ahorns Allé er der i dag parkeringspladser til henholdsvis Hallen og til Campus-skolerne. **Antallet af indkørsler i vest-siden til P-pladserne ved Hallen er i dag på 3 stk. og foreslås reduceret til 2 indkørsler. I østsiden til Campusområdet er der i dag 5 indkørsler til P-pladserne, som foreslås reduceret til 3 indkørsler.**



Antallet af indkørsler til P-pladserne på begge sider af Ahorns Allé foreslås reduceret fra 9 indkørsler til 6 indkørsler.

Endelig beslutning om hvilke adgange der kan/bør lukkes, skal ses i sammenhæng med den mulige etablering af superstoppestedet.

### 2.3.2 Hastighed

Hastigheden i hele området syd af Ahorn Allé er på 30 km/t, hvor de mange p-pladser ved skolerne er at finde. Det forslås at hastighedsgrænsen ophæves lige syd for sidevejen der fører op til Bengerdts Hallen og Gymnasiet. Det bliver dermed et større område med denne anbefalede hastighed.

## 2.4 Bengerdts Allé

### 2.4.1 Vejjustering mellem Ahorn Allé og Bengerdts Allé

På grund af den uheldige tracéring og lidt uskøn visuel sammenbygning af disse to veje lige nord for Eriksvej, er der udarbejdet et forslag til hvordan sammenbygningen justeres, så vejforløbet bliver pænere. Her er altså tale om at Kommunen ønsker forskønnelse af et eksisterende vejforløb og at få kantsten i østsiden af kørebane.

Ud over at kørebane og dens kanter justeres, kan det overvejes også at omlægge dele af den østlige fællessti, så den forløber parallelt med kørebane. Det er dog ikke med i dette forslag.

Herudover forslås det at fjerne belægningen, der ligner et højresvingsspor lige nord for Eriksvej og erstatte med græsabat. Og desuden brolægge den del af overkørslen der i dag er asfalteret.

Indkørsel til 30 km/t zonen bør ske syd for sidevejen der fører til Bengerdts Hallen og Gymnasiet.

### 2.4.2 Forbindelse fra kørebane til stier

Der mangler stiforbindelser gennem den grønne rabat mellem fra Bengerdts Allé og den østlige fællessti. Disse etableres med en asfaltbelægning og der etableres asfaltrammer mellem sti og kørebane. Placeringen af disse forbindelser skal være overfor de eksisterende vestliggende sideveje. Der er også et par steder hvor der mangler forbindelse fra de vestliggende stier gennem rabat til mål i østsiden.

### 2.4.3 Busstoppesteder

De eksisterende busstoppesteder langs Bengerdts Allé bevares.

### 2.4.4 Belysning

Eksisterende belysning bevares som i dag.

### 3. ØKONOMI

#### 3.1 Vej

Emne	Beløb
<b>Kryds 1</b> ekskl. evt. justering af belysning og slidlag i krydszonen	210.000 kr.
<b>Kryds 2</b> ekskl. evt. justering af belysning	145.000 kr.
<b>Vejjustering</b> ekskl. nyt slidlag	260.000 kr.
<b>Nye forbindelser gennem græsrabat</b>	70.000 kr.
<b>Lukning af 3 adgang til p-pladser</b>	90.000 kr.
Uforudsigelige udgifter (20 %)	155.000 kr.
<b>Samlet anlægsudgifter (ekskl. moms)</b>	<b>910.000 kr.</b>

##### 3.1.1 Forbehold

Uden for overslag er bortkørsel af forurenede jord, evt. grundvandssænkning, omlægning af eksisterende kabler og ledninger, byggeplads, beplantning, trafikforanstaltninger ved arbejdets udførelse. Prisen er eksklusiv aftaler på privat areal, herunder udgifter til landinspektør for arealerhvervelse/mageskifte for kommunale jorde. Prisen er ekskl. moms og udbudsprojektering, tilsyn og byggeledelse.

##### 3.1.2 Bemærkning

Til de samlede anlægspriser er der beregnet et tillæg på 20 % til uforudsete udgifter.

### 4. SÆRLIGE FORHOLD.

#### 4.1 Ny busgade og holdested

Ringsted Kommune ønsker at etablere et nyt superstoppested i campusområdet. Placeringen af dette er ikke endeligt fastlagt, men konsekvensen er at flere busruter skal omlægges.

Forslag til yderligere hastighedsdæmpende foranstaltninger på Ahorn Allé mellem T-krydset i nord og den eksisterende hævede flade ved Ahorn Hallen, kan ikke stilles før designet af det nye superstoppested er færdiggjort.

Det vurderes, at forslagene til skiltning med blå 30 km/t zone tavler i området (se kap. 2), vil have en nogen effekt også uden yderligere fysiske hastighedsdæmpere.

---

**PROJEKTTEGNINGER JF. TEGNINGSLISTE**

Tegningsliste

Nummer	Titel	Mål	Rev
1001	Oversigtsplan	1:1.000	
4008	Situationsplan	1:250	
4009	Situationsplan	1:250	
4010	Situationsplan	1:250	