

**Notat****Allerød Kommune**  
**Cykelstier på Amtsvej**  
Indledende skitsering

Projekt nr.: 10408647

Udarbejdet af ACH/GSS

Kontrolleret af USS


Godkendt af ACH

**Indhold**

---

<b>1</b>	<b>Indledning</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Projektet</b>	<b>2</b>
2.1	Grundlæggende forudsætninger	2
2.2	Forslag 1 – kombination af fællessti og delt sti	3
2.3	Forslag 2 – delt sti i begge vejsider	3
<b>3</b>	<b>Sammenligning af forslag</b>	<b>4</b>

---



# 1 Indledning

Allerød Kommune har igangsat skitseprojekt for etablering af cykelstifaciliteter på Amtsvej mellem Frederiksborgvej og Allerød Stationsvej.

Vejstrækningen består i dag af to kørebaner med fortov i hver side. Vejen udgør en vigtig forbindelse i Lillerød, både som nerve i den lokale trafik med adgang til de store p-arealer i Lillerød bymidte, og som forbindelsesvej til det overordnede vejnet Nymøllevej og Kongevejen. Vejen betjener bustrafik.

Vejen omkranses af boliger langs dens sydlige side, og primært udadvendte faciliteter som p-arealer, Mungo Park, tankstation langs den nordlige side.

I nærværende notat præsenteres resultaterne af den indledende skitsering, herunder særlige opmærksomhedspunkter, som skal afklares inden opstart af den efterfølgende projektering.

# 2 Projektet

Der er skitseret på to forslag for omprofilering:

- 1) Kørebanearealet indsnævres, og der etableres en delt sti i den nordlige side (mod Mungo Park) og en smallere fællessti i sydlig side (mod boligerne).
- 2) Kørebanearealet indsnævres, og der etableres delte stier i begge sider af vejen.

I begge tilfælde føres stifaciliteterne på en minimumsbredde af hensyn til mindst mulig ekspropriation.

Skitseringen er udført på baggrund af tilgængeligt kortgrundlag samt besigtigelse. Opmålinger er igangsat, men resultaterne heraf afventes stadig. Skitseringen er derfor behæftet med en vis usikkerhed ift. det præcise omfang af arealerhvervelse.

## 2.1 Grundlæggende forudsætninger

Der er forskellige vejledende breddekrav til de to stityper.<sup>1</sup>

- Fællessti bør være 2,25 m bred, minimum 1,8 m.
- Ved delte stier bør cykelstien være 2,0 m, minimum 1,5 m. Hertil skal lægges fortovsarealet på absolut minimum 1,0 m. Dvs. en samlet bredde på 3,0 m, absolut minimum 2,5 m. I denne sammenhæng er de 2,5 fastholdt.

Bredden på kørebanearealet skal være 6,5 m, som er den absolutte minimumsbredde på veje med busdrift, som er tilfældet her.

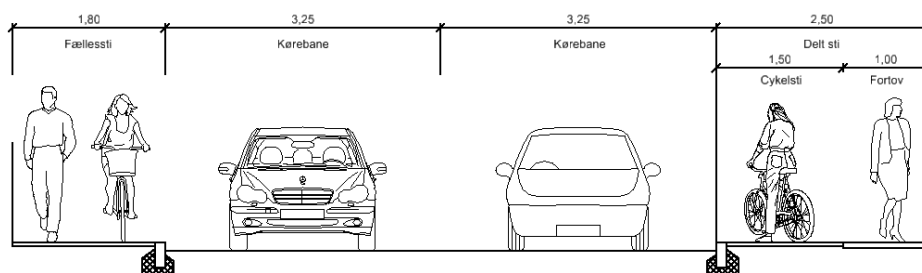
Det forudsættes, at der etableres en hastighedsbegrænsning på 40 km/t. Det eksisterende fodgængerfelt ca. midt på strækningen overfor Torvestræde bibeholdes, men suppleres med en hævet flade, tilpasset bustrafik.

---

<sup>1</sup> Byernes Trafikarealer - Tværprofiler

## 2.2 Forslag 1 – kombination af fællessti og delt sti

I dette forslag er skitseret en fællessti i vejens sydlige side og en delt sti i vejens nordlige side. Den samlede bredde af tværprofilet på 10,8 m, fordelt på følgende:



Figur 1 Principtværsnit med fællessti og delt sti

I denne løsning kan den eksisterende kantstenslinje i den sydlige kant opretholdes, så kun den nordlige kantstenslinje flyttes. Af særlige opmærksomhedspunkter i dette scenarie skal nævnes:

Nordlig side:

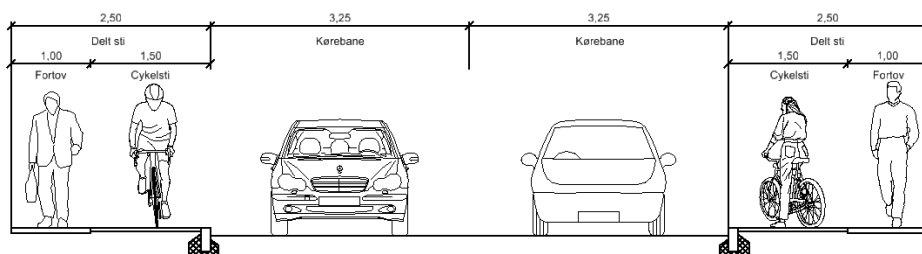
- En del af belysning langs den nordlige side skal rykkes, inkl. diverse el-skabe.
- Af hensyn til tilslutningen til eksisterende forhold i rundkørslen til Frederiksborgvej er det nødvendigt at inddrage et areal i den nordlige side på ca. 30 m<sup>2</sup>.
- Helle i rundkørslen ved Frederiksborgvej skal forskydes en smule mod nord for at indpasse den bredere sti.
- Eksisterende private p-pladsareal langs Amtsvej nr. 2 reduceres få cm. Der er stadig tilstrækkeligt med plads til at kunne foretage vinkelret parkering, men af hensyn til trafiksikkerheden er afvikling af bakkende trafik ud på vejen uhenigtsmæssig. Dette forhold bør afklares i næste fase.
- Adgangsforholdene til ejendomsmægleren i nr. 2 skal afklares nærmere, idet den nye sti kommer til at gå tæt forbi den eksisterende glaskarnap.
- Nedløbsbrønde skal flyttes til ny kantstensplacering.

Sydlig side:

- Det skal undersøges om opkørsel fra kælderen ved nybyggeriet kan ske forsvareligt. Opkørslen ligger i en indvendig kurve, som begrænser oversigtsforholdene betydeligt.

## 2.3 Forslag 2 – delt sti i begge vejsider

I dette forslag er skitseret 2,5 m brede delte stier i begge sider. Den samlede bredde af tværprofilet er på 11,5 m, fordelt på følgende:



Figur 2 Principtværsnit med delt sti i begge sider

I denne løsning er det nødvendigt at rykke begge kantstenslinjer, med deraf følgende øgede anlægsomkostninger sammenlignet med forslag 1. Af særlige opmærksomhedspunkter i dette forslag skal nævnes:

Nordlig side:

- Al belysning langs den nordlige side skal rykkes, inkl. diverse el-skabe.
- Af hensyn til tilslutningen til eksisterende forhold i rundkørslen til Frederiksborgvej er det nødvendigt at inddrage et areal i den nordlige side på ca. 35 m<sup>2</sup>. Det er derudover nødvendigt at ekspropriere ca. 70 m<sup>2</sup> langs den nordlige side, for at skabe plads til stuevidelserne.
- Helle i rundkørslen ved Frederiksborgvej skal forskydes en smule mod nord for at indpasse den bredere sti.
- Eksisterende private p-pladsareal langs Amtsvej nr. 2 reduceres med ca. 0,5 m. Dette medfører, at det samlede p-areal bliver ca. 4,5 m mellem facade og "bagkant delt sti". Det bliver således ikke muligt at kunne opretholde vinkelret parkering ud for ejendommen. Dette bør afklares i næste fase.
- Adgangsforholdene til ejendomsmægleren i nr. 2 skal ændres, idet det er nødvendigt at fjerne den eksisterende glaskarnap.
- Eksisterende trapper til private i Amtsvej nr. 12 skal formentlig afkortes.
- Nedløbsbrønde skal flyttes til ny kantstensplacering.

Sydlig side:

- Det skal undersøges om opkørsel fra kælderen ved nybyggeriet kan ske forsvareligt. Opkørslen ligger i en indvendig kurve, som begrænser oversigtsforholdene betydeligt.
- Eksisterende private parkeringspladser ved Amtsvej 13 reduceres med ca. 0,15-0,20 m. Herved bliver længde af p-arealet mellem facade og "bagkant delt sti" absolut minimum ift. vejreglernes anbefalinger. Dette bør afklares i næste fase, hvorvidt det er muligt at opretholde den vinkelrette parkering her, ikke mindst under hensyn til trafikikkerheden med afvikling af bakkende trafik udover en delt sti..
- Nedløbsbrønde skal flyttes til ny kantstensplacering.


### 3 Sammenligning af forslag

I begge forslag forbedres forholdene for de lette trafikanter betydeligt. Begge forslag vil resultere i cykelstifaciliteter, som er adskilt fra biltrafikken med kantsten, med deraf øget tryghed til følge.

I forslag 1, med kombinationen af stityper, kan tværprofilen stort set holdes inden for eksisterende vejskel, dog med undtagelse af arealinddragelse i rundkørslen mod Frederiksborgvej. Den eksisterende sydlige kantstenskant og afvanding kan opretholdes, hvilket reducerer anlægsøkonomien.

I forslag 2, hvor der etableres delt sti i begge vejsider, bliver det samlede tværprofil bredere, og omfanget af arealinddragelse deraf følgende større, især i den nordlige side. Begge kantstenslinjer skal flyttes, inkl. nedløbsbrønde og afvanding, hvilket vil øge anlægsøkonomien. Til gengæld vil delt sti i begge sider medføre større kvalitet og tryghed for både cyklende og gående, sammenlignet med en fællessti-løsning, hvor det kræver mere af brugerne at placere sig "korrekt" på stien.

Det skal understreges, at skitseringen er gennemført på et ikke-indmålt grundlag, hvilket kan medføre korrektioner efterfølgende.



Det skal ligeledes bemærkes, at det i forslag 1, hvor der foreslås en fællessti i sydlig side, kan blive vanskeligt at opfylde tilgængelighedskrav, idet etablering af ledelinje i sagens natur ikke følger et naturligt belægningsselement.