

1. august 2020

Vejprojekt

for Den Hvide By

Forslag til generalforsamlingen

Vejprojektet indeholder flere dele. Det er bl.a. vejbelægning, parkering, kantstene, rende med brosten langs kantstene (vandrender), legeområder og nye fliser på fortovet.

Bestyrelsen og vejudvalget foreslår, at generalforsamlingen tager beslutning om **en vej- og parkeringsløsning**. Det er punkterne 1, 2, 3 og 4 nedenfor.

Bestyrelsen og vejudvalget foreslår endvidere, at generalforsamlingen drøfter **legeområder og nye fliser på fortovet** med henblik på en eventuel beslutning på en efterfølgende generalforsamling.

Vej- og parkeringsløsning – til beslutning

Bestyrelsen og vejudvalget indstiller, at generalforsamlingen – i den nævnte rækkefølge - tager stillingen til følgende fire forslag for vej- og parkeringsløsning.

1. På Vestre Allé, Nordre Allé og Søndre Allé lægges nyt slidlag/nye bump og kantstene rettes op med genbrug af de nuværende sten i kantstenen.
2. Der etableres ca. 40 cm brede parkeringslommer med brosten på indersiden af de tre veje (Indersiden er den side af de tre veje, der vender ind mod midten af vejenes trekant)
3. Der laves vandrender med brosten op til kantstenen.
4. Bestyrelsen bemyndiges til at indgå aftale med en rådgiver til projektledelse (bl.a. projektering, kontakt til myndigheder, udbudsstyring) samt til byggeledelse og fagtilsyn.

Hvis nr. 2 ikke vedtages, er det bestyrelsens og vejudvalgets opfattelse, at vi så står uden afklaret løsning for parkeringen. Bestyrelsen og vejudvalget vil da efterfølgende fremkomme med forslag til en sådan afklaring og forelægge det for en ny generalforsamling.

Fortov - til drøftelse

5. Generalforsamlingen drøfter, om der ønskes nye fliser på fortovene og herunder, om der skal være en eller to rækker fliser på fortovet på vejenes yderside.

Legeområder – til drøftelse

6. Generalforsamlingen drøfter etablering af legeområder på vejene

Uddybning i notat fra vejudvalget

Vejudvalget har i notatet nedenfor belyst og vurderet en række forhold vedrørende de 6 punkter og kommer i notatet med anbefaling til en vej- og parkeringsløsning.

Du kan på side 6 se overslag over, hvad det koster at gennemføre indholdet i afstemningstema 1, 2 og 3.

Notat fra vejudvalget

Vejudvalget vil med dette notat berette om en række forhold, der er relevante for en beslutning på generalforsamlingen, om hvad der skal ske ved grundejerforeningens tre veje.

Vejudvalget kommer også med en anbefaling til vej- og parkeringsløsning.

Du kan derfor i notatet finde informationer om bl.a.:

- priser
- vurdering af behov for dyr udskiftning af underlaget til vejene (vejkassen)
- overvejelser om parkeringsløsning
- genbrug af kantstene eller nye sten i kantstenen
- vandrende i brosten
- fortovsløsninger
- legeområder

Du får sidst i notatet en beskrivelse af det næsten 10 år lange forløb med diskussioner og beslutninger om vejene og parkering m.m. Dette forløb er i høj grad baggrund for det forslag, som vejudvalget nu anbefaler.

De vej- og parkeringsløsninger, som vejudvalget finder, kan være relevante løsninger koster mellem 3,2 og 4.8 mil. kr.

Arbejdet i 2018 og 2019

Da HOFOR i 2017 trak sig fra deres tilsagn om støtte til et klimavejprojekt, stod grundejerforeningen i en ny situation. Vi havde uanset regnvandsinstallationerne i klimavejprojektet brug for en løsning for vejene og i særdeleshed for parkering. Samtidig var der ønsker om etablering af legeområder og nye fliser på fortovene. Der var også ønske om endnu engang at undersøge, om vi kunne få et klimavejprojekt med HOFOR.

I 2018 fik vejudvalget udarbejdet specifikationer til forskellige løsninger til brug til vurdering af priser for forskellige løsninger. Det var imidlertid svært at få prisoverslag fra mulige entreprenører, og dem vi fik var måske ikke gode nok. Det var derfor først, da generalforsamlingen i 2019 bevilgede penge til at få lavet et prisoverslag, at vi fik priser, som var egnet til en vurdering af forskellige løsninger.

Vejudvalget har i 2019 indhentet tilbud fra to ingeniørfirmaer på et prisoverslag og på projektering-udbudsstyring-byggeledelse og tilsyn. Der er derefter indgået aftale med ingeniørfirmaet Sweco om prisoverslag.

Sweco har på baggrund af specifikationer fra vejudvalget lavet prisoverslag over forskellig alternative løsninger.

Vejudvalget og bestyrelsen har holdt et møde med HOFOR om muligheder for, at vi kan indgå i et klimaprojekt nu. HOFOR fortalte, at vi måske kunne komme med i et projekt, men kunne ikke sige noget om hvornår. Det var mest sandsynligt først om et par år. De fortalte også, at det nu var fast politik, at regnbede skulle etableres på vejarealet og ikke måtte lægges i rabatten.

På baggrund af Sweco's overslagspriser og HOFOR's udmelding har vejudvalget i dialog med bestyrelsen lavet nedenstående vurdering og indstilling.

Elementer til løsningerne

I vejudvalgets arbejde er der indgået en række elementer. Det er følgende elementer:

- Ny vejkasse (se side 7)
- P-lommer
- Vandrender i til regnvand langs kantstenene
- Ny eller genopretning af kantsten
- Nyt fortov
- Legeområder
- Regnbede

Disse elementer kan sættes sammen i forskellige kombinationer til alternative løsninger. Det har vejudvalget gjort og er nået frem at anbefale nogle af alternativer og fravælge andre – samt også at tilvælge nogle elementer og fravælge andre.

Sweco har beregnet udgifter for en række alternative løsninger, hvor disse elementer – undtagen regnbede - indgår i forskellige kombinationer.

Vejudvalget er nået frem til at anbefale nedenstående forslag til vej- og parkeringsløsning. Efter beskrivelsen af den kan du læse om de elementer og alternativer, som vejudvalget vurderer til fravalg. Det er især vigtigt, at du læser om fravalg af vejkasse.

Forslag – til vej- og parkeringsløsning

Vejudvalget foreslår, at der gennemføres en renovering af de tre veje med følgende:

- Nye belægning med bump
- P-lommer i den side af vejene, der vender ind mod midten af vejenes trekant (indersiden af vejene). P-lommerne får en belægning med 4 rækker brosten.
- Vandrender med brosten og kantsten med brug af sten fra den nuværende kantsten.

Løsningen for vej- og parkering kan udbygges med nyt fortov og legeområder.

Overslagspriser, proces og endelige priser

Priserne, der er angivet nedenfor, er overslagspriser. Når grundejerforeningen har besluttet sig for en løsning, skal den projekteres m.m. Til det skal vi engagere et ingeniørfirma som rådgiver. Det skal så stå for projekteringen (opmåle, undersøge forholdene nærmere, angive konkrete løsninger til de enkelte dele m.m.). Dernæst skal projektet sendes i udbud. Det skal rådgiver stå for. Når projektet har været i udbud, har vi den endelige pris.

Når arbejdet skal udføres, vil rådgiver stå for byggeledelse og fagtilsyn.

Inden der indgås aftale om gennemførelse af en vej- og parkeringsløsning, bør det konkrete projekt godkendes på en generalforsamling. Det kan sandsynligvis bedst sker før eller efter udbuddet.

Ny belægning med bump

Vejenes belægning er meget dårlig. Der kommer hele tiden nye huller i belægningen. Hvis vi ikke gør noget ved belægningen, risikerer vi at få et påbud fra kommunen. Det er derfor uomgængeligt, at der skal lægges et nyt slidlag.

Parkering

P-lommer med 4 rækker sten vil sammen med en sænket kantsten på indersiden af vejene give tilstrækkelig fri kørebane, når der holder biler parkeret på begge sider af vejen.

Denne løsning med parkering vil give det maksimale antal parkeringspladser og vil samtidig være en løsning, der passer godt ind i kvarterets karakter.

Parkeringsbehovet er de sidste år vokset, og nuværende parkeringstrækninger er ofte godt fyldt op. På Vestre Allé er der ofte tæt på at være fyldt op med parkerede biler, selvom der på det meste af vejen parkeres i begge side. Nordre Allé med parkering i kun en side af vejen er også ofte tæt på at være fyldt op.

Det er muligt, at en kommende ordning med beboerparkering i Trekanten, kan medføre færre parkerede biler. Vi ved det ikke og slet ikke hvor meget. Det er kun fungeret i kort tid. Nogle vurderer at det har givet færre parkerede biler på Søndre Allé og nogle vurderer at det er uændret på Vestre Allé. Vi ved heller ikke, hvordan parkeringsbehov i almindelighed vil vokse – og slet ikke et eller to årtier frem.

Vi skal derfor tage en beslutning med usikkerhed om det fremtidige behov for parkeringspladser. Det er vejudvalgets vurdering, at vi ved at maksimere det mulige antal parkeringspladser, 'forsikrer' os, så vi har gjort hvad vi kunne, hvis parkeringsbehovet vokser. Det kan vi gøre ved en parkeringsløsning med p-lommer på indersiden af vejen.

Alternativet vil være en løsning med parkering i kun en side af vejen i hele kvarteret. Det vil allerede i dag være en løsning, der ikke dækker parkeringsbehovet på Vestre Allé. Som nævnt ved vi ikke, om den nye parkeringsordning afgørende vil mindske behovet. Vi ved heller ikke om parkeringsbehovet generelt vil stige og i så fald hvor meget.

Vi kunne også køre videre med parkering ind i græsrabatten. Det vil ødelægge den grønne rabat og efterlade kvarteret med et sjusket udseende.

Kantstene

Kantstenen er mange steder nedsunken så meget, at den flugter med nuværende asfaltbelægning. Når der lægges nyt slidlag, vil asfalt derfor nogle steder komme til at ligge højere end kantstenene. Det er derfor uomgængeligt, at kantstenene skal rettes op. Hertil kommer, at det vil give en visuel forbedring.

De sten, vi har som kantstene, har en rødlig nuance og er 'runde' i kanterne. Nye sten er normalt mere grå og kantede. Vejudvalget finder, at de nuværende sten vil passe bedre til kvarteret end nye.

Vandrende

Vandrenden er med som et æstetisk element i løsningen. Vejudvalget vurderer, at det vil højne det visuelle indtryk, når man færdes i kvarteret. Vejudvalget finder, at vandrenderne passer godt til husene og kvarterets karakter. De vil endvidere fungere godt sammen med p-lommerne.

Vandreder vil give hurtigere vandstrøm til ristene. De vil også styrke kantstenen.

Priser

Alle tal er overslag. De indeholder 30 pct. til uforudsete udgifter og er tillagt 10 pct. til udgifter til etablering af byggeplads, færdselsregulerende foranstaltninger o.l.

Alle tallene i overslaget angives med en præcision, der langt overstiger overslagets reelle præcision. Der er en del usikkerhed forbundet med et overslag.

Kloakinspektionen er taget med, da det kan være fornuftigt at ordne kloakken eller dele af den hvis den trænger til det, inden der lægges nyt slidlag på vejene. Vejudvalget har ikke nogen formodning om, at der er skader på kloakken, der skal udbedres.

Du kan nedenfor se hvilke udgifter der indgår i en løsning med slidlag/bump, p-lommer, kantsten og med og uden vandrender.

Priser		Priser (uden vandrender)	
Slidlag og bump	1.219.000	Slidlag og bump	1.219.000
Vandreder og kantsten	2.419.000	Kantsten	844.000
P-lommer	769.000	P-lommer	769.000
Rådgivning o.l.	324.000	Rådgivning o.l.	324.000
Kloakinspektion	50.000	Kloakinspektion	50.000
I alt	4.781.000	I alt	3.206.000
Priserne er inkl. moms.		Priserne er inkl. moms.	

Overslagspriserne for de tre første dele, der foreslås stemt (side 2) om:

		Pris	Akkumuleret pris
Afstemning 1	Slidlag, bump og kantstensopretning	2.437.000	2.437.000
Afstemning 2	Parkeringslommer	769.000	3.206.000
Afstemning 3	Vandreder	1.575.000	4.781.000

I prisen for slidlag, bump og kantstensopretning indgår også udgifter til projektering, byggeledelse, tilsyn og kloakinspektion (374.000 kr.).

Den akkumulerede pris dækker den samlede pris for det, der stemmes inkl. udgiften gennemførelse af indholdet i de foregående afstemninger.

For afstemning 2 er det prisen for slidlag, bump, kantstensopretning og parkeringslommer.

For afstemning 3 er det prisen for slidlag, bump, kantstensopretning, parkeringslommer og vandrender.

Elementer og alternativer, der er fravalgt

Vejudvalget har valgt at fravælge følgende elementer til at være en del af vej- og parkeringsløsningen:

- ny vejkasse
- kantsten med nye sten
- regnbede.

Alternativer, som indeholder disse elementer, er derfor fravalgt til en anbefalet løsning.

Vejudvalget har endvidere fravalgt yderligere to alternativer.

Disse fravalg beskrives og begrundes nedenfor.

Ny vejkasse

En vejkasse er det underlag, som en asfaltbelægning hviler på. Det er til veje som vores forskellige lag grus m.m. på i alt 55 cm. Når den udføres efter vejdirektoratets forskrifter, vil en entreprenør normalt give 5 års garanti på vejbelægningen. Det forventes, at en belægning på en ny vejkasse kan holde i minimum 20 år.

Hvis der ikke laves ny vejkasse, skal det nuværende underlag fungere som vejkasse. Hvis en entreprenør vurderer, at vores underlag ikke har tilstrækkelig bæreevne, vil entreprenøren kunne tage forbehold for belægningens holdbarhed. Hvis den vurderes at have tilstrækkelig bæreevne, vil vi kunne få 5 års garanti for belægningen. Det er dog lidet sandsynligt, at en entreprenør vil give garanti for belægningen på vores nuværende vejkasse, idet han ikke vil have tilstrækkelig viden om den.

En ny vejkasse er dyr. Den koster til vores veje 5,5-6 mil. kr. Det er mange penge. Det er også mange penge i forhold til prisen for det andet, der skal laves. Løsninger uden ny vejkasse koster mellem 3 og 5 mil. kr. afhængig af den konkrete løsning.

Vejudvalget har derfor vurderet en løsning med genbrug af den eksisterende vejkasse.

Hvis vi vælger ikke at lave en ny vejkasse, kan vi risikere at skulle lægge ny belægning på oftere end med en ny vejkasse. En ny belægning koster lidt over 1 mil. kr. Den vejkasse, vi har består af 20-30 cm grus, som hviler på hårdt moræneler. Vi kan i vejudvalget ikke vurdere dens bæreevne. Den har imidlertid fungeret i mange år og har sandsynligvis sat sig. Den nuværende vejbelægning er ca. 30 år gammel. Den er slidt nu, men den har i mange år fungeret ovenpå den nuværende vejkasse.

Hvis der skal laves en ny vejkasse, skal der graves ned, hvor træerne har rødder. Det kan skade træerne. Vi kan risikere, at mange af træerne går ud.

Vejudvalget vurderer på den baggrund, at der ikke skal laves ny vejkasse.

Risikoen ved ikke at lave en ny vejkasse er, at vi oftere skal lægge ny belægning. Vi ved ikke hvor ofte. Holder belægningen i 10 år er det en klart økonomisk fornuftigt ikke at lave en ny vejkasse. Holder den færre år, vil vi kunne lave ca. 5 nye belægninger for det som en ny vejkasse koster. Hertil kommer at etablering af en ny vejkasse kan skade vores træer, så nogle vil skulle erstattes af nye træer.

Løsninger med ny vejkasse er derfor fravalgt.

Ikke nye sten til kantstenen

Stenene i den kantsten. vi har, har en farve og form, som vejudvalget synes passer godt til kvarteret og bedre end de mere firkantede og grå sten vi vil få, hvis der skal være nye sten.

Løsninger med nye sten vil koste mellem 0,6 mil. kr. mere end med genbrug af nuværende kantsten.

Vejudvalget har derfor fravalgt løsninger med nye sten til kantstenen.

Regnbede og klimavejprojekt

Regnbede er ikke taget med i det fremlagte forslag. Det er for det første helt uklart, hvornår vi kunne komme med i et klimavejprojekt. For det andet kræver kommunen nu, at regnbede skal ligge i vejen. En løsning med regnbede i vejen vil derfor optage plads, hvor der kunne være parkeringspladser. Vi har altid forudsat, at eventuelle regnbede skulle ligge i rabatten, så de ikke optog plads, der kunne bruges til parkering.

Alternativ: Alene ny vejbelægning

Ny belægning (slidlag) alene vil koste cirka 1,2 mil. kr. Den vil løse det akutte behov, vi har med en dårlig belægning, som vi skal gøre noget ved. Den ringe stand kan medføre et påbud fra kommunen.

Den vil flere steder medføre en asfalt, der ligger højere end kantstenene og efterlade kvarteret med en nedsunken og nogen steder reelt ikke fungerende kantsten. Den vil efter vejudvalgets vurdering efterlade os uden mulighed for en ordentlig løsning på vores parkeringsudfordringer.

Alternativ: Alene ny vejbelægning og opretning af kantstene

Det vil koste ca. 2,3 mil. kr. at få lagt ny belægning (slidlag) og rettet kantstenen op.

Den vil efter vejudvalgets vurdering efterlade os uden mulighed for en ordentlig løsning på vores parkeringsudfordringer. For at sikre nok kørebane til store biler kan det blive nødvendigt med parkering kun i en side af vejen. Det kan medføre, at behovet for parkeringspladser ikke kan dækkes. Løsningen kan også medføre, at biler må parkere op i rabatten, og dermed med en rabat uden græs.

Nye fortove

Vejudvalget har undersøgt 2 modeller for nyt fortov. I begge tilfælde udskiftes eksisterende fliser med nye fliser.

I model 1 lægges de nye fliser som i dag

I model 2 lægges der to rækker fliser i fortovet på ydersiden af vejene. Fliserne lægges så langsiden af fliserne følger vejen, modsat i dag, hvor det er den korte side, der følger vejen. På fortovet på indersiden af vejene lægges fliserne som i dag.

Model 1 koster 531.250 kr. og model 2 koster 750.000 kr.

Nye fortove kan laves senere og uafhængigt af projektet for vejen og parkeringen.

De to rækker fliser (i model 2) gør det muligt, at man kan gå to ved siden af hinanden på fortovet. Med model 2 vil fortovet på ydersiden være meget præget af de lysegrå fliser og

fortovet vil fremtræde markant mindre grøn. Model 1 med en række fliser passer måske æstetisk bedre til kvarteret karakter og til de historiske træk kvarterets bygninger har.

Vejudvalget anbefaler model 1 med kun en række fliser (som vi har det i dag). Med to rækker fliser på ydersiden vil den grå fliseflade efter vejudvalgets vurdering blive meget dominerende i gadebillede og om ikke ødelægge, så mindske den grønne gadeprofil betydeligt.

Vejudvalget indstiller, at vi tager stilling til nye fliser senere. Hvis vi ønsker det gennemført sammen med vej- og parkeringsløsningen, kan vi tage stilling, når vi skal tage stilling til den projekterede løsning for vej- og parkering.

Legeområder

Fire områder er set som mulige legeområder. Det er:

- Et areal på midt på Nordre Allé.
- Krydset ved Vestre Allé og Nordre Allé
- Krydset ved Søndre Allé og Nordre Allé
- Søndre Allé på mellem Vestre Allé og Frilands Allé hen til der hvor vejen indsnævres

Legeområder i de to kryds vil kræve en særlig udformning, så det kan være et sikkert område at lege på. Vejudvalget finder, at de to andre områder er bedre egnet til legeområder.

Etablering af alle 4 legeområder er vurderet til en udgift på 512.000 kr. for at få etableret hævede overflader til fire legeområder.

Vejudvalget finder, at en beslutning om etablering af legeområder kræver nogle konkrete forslag til deres udformning. Det har vi ikke. Hvis der er ønske om at arbejde videre med legeområder, kan det bedst indgå i arbejdet med projektering af vej- og parkeringsløsningen. Beslutning om legeområder skal tages i forbindelse med stillingtagen til den projekterede løsning for vej- og parkering.

Note om anbefalinger og vurderinger

Når der står, at vejudvalget anbefaler eller vurderer, er det nogle gange udtryk for, at et flertal i vejudvalget anbefaler/vurderer. Andre gange er det udtryk for, at et enigt vejudvalg anbefaler/vurderer.

Bilag

Det lange forløb

Vejprojektet har haft et meget langt forløb i grundejerforening. Du får her nedenfor en kort opsummering af forløbet.

På generalforsamlingen i 2011 blev vores parkering og passage for store biler drøftet. Når der var parkeret biler på begge sider af vejene, var den fri kørebane ofte så snæver, at de store biler – som bilerne til renovation og brandbiler – kun vanskeligt kunne komme igennem. Hvis to biler over for hinanden ikke holdt pænt ind til kantstenene, var der ikke passage for store biler. Vi opfyldte heller ikke det krav, som bl.a. brandvæsenet havde til fri passage.

Der blev derfor nedsat et parkeringsudvalg(1). Det kom med et forslag til generalforsamlingen i 2012. Generalforsamlingen besluttede, at det kun skulle være tilladt at parkere i den ene side af vejen. Det viste sig efterfølgende, at der ikke kunne være så mange p-pladser som forudsat i beslutningen.

En nyt parkeringsudvalg(2) arbejdede derfor videre med opgaven. På en ekstraordinær generalforsamling i juni 2014 fremsatte bestyrelsen to forslag. Det ene med parkering kun i den ene side af vejene og det andet med parkering lidt ind over rabatten i den ene side af vejene. Forslaget om kun parkering i den ene side blev vedtaget, men med den tilføjelse, at man skulle tage fat der, hvor problemet var størst. Efterfølgende blev der lavet parkering i kun den ene vejside på Nordre Allé samt på den første strækning Vestre Allé og Nordre Allé (fra Valby Langgade og frem til Nordre Allé).

På generalforsamlingen i 2015 blev det besluttet, at der igen skulle nedsættes et parkeringsudvalg(3), der skulle arbejde videre med parkeringsløsninger. Efter sommeren 2015 fik grundejerforeningen et tilbud fra HOFOR om at være med i et klimavejprojekt. Opgaven for udvalget blev nu udvidet. Det handlede nu ikke kun om parkering, men om udformningen af vejene og de funktioner, vejene skulle have. Parkeringsudvalget blev derfor til vejudvalget.

Grundejerforeningen skulle indlevere et skitseprojekt inden årets udgang. Det gjorde vi. Vores projekt blev afvist, bl.a. fordi det konsulentfirma, som HOFOR havde anvist, ikke havde løst opgaven godt nok. Samtidig kunne HOFOR ikke stå inde for den finansiering, de havde lovet.

I slutningen af 2016 viste det sig, at vi kunne komme med i klimavejprojektet alligevel. Vi skulle da sammen med ingeniørfirmaet Sweco lavet et projektforslag, som HOFOR så ville sende til os som et tilbud. I den proces kom der ønsker fra kvarteret om bl.a. legeområder m.m. Det blev til et projekt med en løsning med regnbede, p-lommer til parkering og med vandrender.

HOFOR fremsendte projektet til grundejerforeningen. Det blev behandlet på en ekstraordinær generalforsamling i august 2017 og vedtaget med stor tilslutning på generalforsamlingen. Umiddelbart derefter meddelte HOFOR, at de ikke ville støtte det projekt, som de

forinden havde fremsendt til os. For at kompensere for deres fejltrin kom de i efteråret 2017 med et ekstra tilbud om finansiering, som de nogle måneder senere trak tilbage.

På den baggrund besluttede generalforsamlingen i 2018, at vejudvalget skulle arbejde på en samlet løsning for vores veje, som grundejerforeningen skulle stå for. Vejudvalget skulle også afklare, om vi fortsat kunne få et klimavejprojekt og hvilket indhold det kunne få. På generalforsamlingen i 2019 blev der bevilget op til 50.000 kr. til at få lavet et prisoverslag for de modeller, vejudvalget arbejdede med.