

2. maj 2021

# Vejprojekt for Den Hvide By Parkering m.m.



## Forslag til generalforsamlingen

På forrige generalforsamling blev det besluttet at forny vejbelægningen og rette kantstene op. Der var også stillet forslag om p-indrykninger (p-lommer) med brosten og vandrender ligeledes med brosten. Beslutningen om p-indrykninger og vandrender blev udskudt til denne generalforsamling.

Du kan i vejudvalgets baggrundsnotat finde information om p-indrykninger, vandrender m.m. Udformning af p-indrykninger og vandrender skal følge de retningslinjer, der er angivet i vejudvalgets baggrundsnotat. Vejudvalgets notat finder du fra side 5.

Vejudvalget har arbejdet videre med p-indrykningerne som model for parkeringsløsningen. Bestyrelsen og vejudvalget fremlægger to variationer i den model. Forskellen er alene antallet af p-indrykninger.

## Forslag til strækninger med p-indrykninger



<b>P pladser på vej</b>	antal	antal
P-indrykninger [grøn – fuld linje]	35-42	32
P ved kantsten [orange - stiplede]	80-94	80-94
I alt p-pladser	115-140	104-126

<b>Pris</b>	kr.	kr.
P-indrykninger	798.000	608.000
Ny vejbelægning	2.437.000	2.437.000
Totalpris	3.235.000	3.045.000

Du kan se mere om vurderingen af antal af mulige p-indrykninger og p-pladser ved kantsten på side 9-12. Priserne er med fire rækker brosten i p-indrykningerne.

Der skal derfor stemmes om:

- Gennemførelse af p-løsning med model A
- Gennemførelse af p-løsning med model B

Hvis ingen af modellerne får flertal, skal der udarbejdes en anden model for parkering. Den skal da forelægges på en ny generalforsamling.

## Forslag til vandrender

- Der etableres vandrender op til kantstenene på alle vejstrækninger og i begge sider af vejene. Prisen herfor er skønnet til 1.650.000 kr.

## Anbefalinger

Bestyrelsen og Vejudvalget anbefaler, at parkeringsløsningen gennemføres med p-indrykninger (model A/model B), og at der ikke laves vandrender.

# Baggrundsnotat fra vejudvalget

---

Der er flere grundlæggende grunde til, at vi skal have gjort noget ved vores tre veje i Den Hvide By.

Vejbelægningen er slidt, og den skal rettes op. Grundejerforeningen har af kommunen fået et påbud om ny belægning på vejene. Det er tilgodeset med beslutningen herfor på generalforsamlingen den 7. september 2020. Kommunen har indtil videre accepteret at afvente vores beslutningsproces.

Vores veje er ikke brede nok til, at store biler – renovationsvogne, brandbiler m.m. – kan køre igennem de tre veje, når der holder biler ind til kantstenen på begge sider af vejen. Vi har gennem årene fundet nogle enkle løsninger på parkeringsudfordringerne med ensidig parkering på nogle strækninger, men har ikke lavet en samlet løsning.

Hertil kommer nye behov, som vi skal forholde os til, såsom ladestandere.

Vi har et kvarter med en værdifuld æstetisk karakter med vejtræer, fortove med grønne rabatter og huse med markante udtryk. Når vi ændrer i kvarteret, er det derfor vigtigt at have øje for, at disse kvaliteter bevares eller styrkes.

**Betegnelse: p-lommer <> p-indrykninger**

Vi har indtil nu brugt betegnelsen p-lommer for de indrykninger til parkering ind over kantstenen, der forslås. Det vil vi fremover kalde p-indrykninger. Det skyldes, at det kun er en indrykning med en kantsten og 4 rækker brosten (60 cm). Betegnelsen p-lommer har fået nogen til umiddelbart at se det som en dybere indrykning.

## Beslutninger og baggrund – og den kommende generalforsamling

---

**Generalforsamlingsbeslutninger**

På generalforsamlingen den 7. september 2020 behandlede generalforsamlingen en række forslag om veje. Der var forslag om en ny belægning og genopretning af kantstenene, om en løsning på parkeringsudfordringer med p-indrykninger og vandrender i brosten langs kantstenene.

Det blev besluttet, at vi skal have en ny vejbelægning og genopretning af kantstenene. I den beslutning lå også, at vi ikke laver ny vejkasse (nyt bærelag til asfalten). Det blev også besluttet, at bestyrelsen kan indgå aftale om styringen af processen med et konsulentfirma.

Forslag med indrykket parkering i p-indrykninger og vandrender blev udskudt til næste generalforsamling.

I oplægget til generalforsamlingen blev muligheden for nye fortov, legeområder og regnbede også fremlagt. Da kun meget få ytrede interesse herfor, er det taget som udtryk for, at det ikke skal indarbejdes i det nye forslag til generalforsamlingen.

De forslag, der er vedtaget eller afventer beslutning, er følgende og er vurderet til at koste:

	Status	kr.
Ny vejbelægning, rådgivning og kloakinspektion	Vedtaget	2.437.000
P-indrykninger (pris for fuld dækning med p-indrykninger)	Til beslutning	690.000
Vandreder med kantsten	Til beslutning	1.650.000

Der blev på generalforsamlingen lavet vejledende afstemninger om p-indrykninger og vandrender. Det gav følgende stemmetal:

P-indrykninger		Vandreder med brosten	
16	For p-indrykninger på alle strækninger	18	For vandrender i brosten
17	For p-indrykninger på nogle strækninger	31	Imod vandrender i brosten
20	Imod p-indrykninger		

Der var på generalforsamlingen den 7. september 2020 ønske om at få mere fylldig information om, hvad finansieringen vil betyde for foreningens økonomi og hvidteordningen.

## Den kommende generalforsamling

Den kommende generalforsamling har derfor til opgave at tage de sidste beslutninger, så arbejdet med vejen kan sættes i gang. Der mangler først og fremmest stillingtagen til en løsning for parkeringsudfordringerne og til, om der skal etableres vandrender i brosten. Der udestår også en stillingtagen til ladestandere, - om vi skal have dem, og i givet fald hvordan vi skal have adgang til ladestandere.

Vejudvalget vil i dette baggrundsnotat behandle emner, som er relevante i forhold til de beslutninger, der skal tages.

## Vurderinger

Vejudvalget har nedenfor behandlet en række af de forhold, der er relevante.

Det er med den baggrund vejudvalgets vurdering:

- at der er behov for nu at etablere p-indrykninger på hele indersiden af Vestre Allé og på indersiden af Søndre Allé på strækningen mellem Valby Langgade og Nordre Allé)
  - Vejudvalget vurderer dog, trafikken afvikles bedst uden p-indrykninger på Vestre Allé og Søndre Allé på strækningerne fra Valby Langgade og til Nordre Allé
- at der er brug for p-indrykninger på indersiden af Nordre Allé
- at der er mindre behov for p-indrykninger på Søndre Allé syd for Nordre Allé (efter Nordre Allé, når man kommer fra Valby Langgade).
- at der bør etableres et mindre antal ladestandere, og at der derfor nu bør indregnes p-plads arealer til dem.
- at p-indrykninger og vandrender skal gennemføres, så alle træer fortsat kan trives.
- At udgifterne til vandrender overstiger værdien af vandrender.

## P-behov og P-løsninger

### Parkeringer i dag

Vi kan alle ved vores gang i kvarteret iagttage parkeringsbelægningen. En sådan iagttagelse viser, at parkeringsbelastningen ved kantstenene er meget svingende over dagen og ugen, og at den er forskellig på de tre veje. Det bekræftes af to parkeringstællinger i henholdsvis 2016 og 2020.

Der er til beboere, der bor ved de tre veje, udstedt i alt 91 p-licenser (september 2020). Beboerne ud til Valby Langgade havde på optællingstidspunktet 25 licenser. Disse licenser indgår ikke i tabellerne nedenfor. Beboerne på Valby Langgade kan imidlertid også parkere på de tre veje.

Der er på *ydersiden* af vejene i Trekanten plads til i alt 126 parkeringspladser inkl. parkering i indkørsler på egen grund. Der er regnet med, at hver p-plads ved kantstenen skal have 6 meter inkl. manøvrerum.

#### *Parkeringspladser og p-licenser*

	VA	NA	SA	Alle
P-pladser i alt (6m/plads)	43	29	54	126
Licenser/ parkeringsbehov	36	24	31	91
<i>Difference</i>	<i>9</i>	<i>5</i>	<i>23</i>	<i>35</i>

De angivne p-licenser omfatter kun licenser til beboere på Vestre Allé, Nordre Allé og Søndre Allé. Licenser til beboere på Valby Langgade er ikke talt med. P-licenserne er pr september 2020.

For de tre veje er der stor forskel på differencen mellem antal p-pladser og antal p-licenser. På Vestre Allé og Nordre Allé er differencen betydeligt mindre end på Søndre Allé.

Opgørelsen af mulige p-pladser dækker ikke til fulde den måde, vi kan parkere i dag, idet mulige p-pladser er talt som mulige p-pladser på ydersiden af vejene.

På Nordre Allé parkeres der skiftevis på yder- og indersiden. På Søndre Allé parkeres der nord for Nordre Allé (mellem Nordre Allé og Valby Langgade) kun på indersiden.

På Vestre Allé parkeres der i praksis også på indersiden (i rabatten) syd for Nordre Allé (mellem Nordre Allé og Søndre Allé). De er ikke talt med som nuværende p-pladser. Der er derfor i praksis ca. 15 flere parkeringspladser i brug på Vestre Allé end angivet i tabellen nedenfor.

Vejudvalget har i september 2020 talt parkerede biler. Resultatet fremgår af tabellen nedenfor. I tallene indgår parkeringspladser i egne indkørsler og parkerede biler i egne indkørsler. Tallet i tabellen, der angiver ledige p-pladser i gennemsnit, kan derfor indeholde ledige p-pladser i en indkørsel, som kun er ledig for beboeren i huset til indkørslen.

#### *Antal parkerede biler i forhold til antal parkeringspladser (sept. 2020)*

	VA	NA	SA	I alt
Mulige P-pladser ved kantsten på ydersiden af vejene	33	26	35	94
P-pladser i egen indkørsel	10	3	19	32
P-pladser i alt	43	29	54	126
Gennemsnit parkerede biler	33	20	23	76
Ledige p-pladser i gennemsnit	10	9	31	
Ledige p-pladser i gennemsnit (pct.)	23%	31%	58%	

26 tællinger

P-pladser i egne indkørsler udgør 23 pct., 10 pct. og 35 pct. af p-pladserne på henholdsvis VA, NA og SA.

Der er regnet med 6 meter til hver parkering langs kantstenen. I praksis bruges der ofte 7 meter til hver parkering. Med 7 meter er der i kantstensparkeringen på VA, NA og SA henholdsvis 28, 22 og 30 pladser. Det er henholdsvis 5, 4 og 5 pladser mindre end med 6 meter til hver parkering.

Vejudvalget har også tidligere talt parkerede biler (2016). Der blev da kun talt parkerede biler ved kantsten og ikke biler i egen indkørsel. Tallene giver samme billede af fordelingen på de tre veje. Med klart flere biler på Vestre Allé og samtidig større belastning på Vestre Allé, når der er maksimal-parkering. Det sidste afspejler sandsynligvis parkering fra besøgene til caféen og butikker på Valby Langgade.

*Parkerede biler ved kantsten (januar-marts 2016)*

	VA	NA	SA	I alt
Gennemsnit parkerede biler	29	17	20	65
Maksimum parkerede biler	48	24	29	96
Maks højere end gennemsnit	65%	41%	45%	47%

66 tællinger

Da tællingen fra 2020 inkluderer parkering i indkørsler, er de to tællinger ikke umiddelbart sammenlignelige. Ugedag og tidspunkt på dagen for tællingerne har betydning og er ikke ens fordelt i de to tællinger. Tællingen fra 2016 inkluderer ikke virkningen af parkeringsordningen. Tællingen fra 2020 er gennemført, mens der har været corona-restriktioner.

## Parkeringsbehov fremover

Mange forhold kan have betydning for de fremtidige behov for parkering i Trekanten. Bilejerskabet er vokset i hele landet og mindre i København, men dog vokset med 30 pct siden 2000. Elbiler og de forskellige måder at have delebiler på kan påvirke behovet og antallet af biler pr. husstand. Det betyder, at der er meget store usikkerheder i skøn over det fremtidige p-behov.

Der vil sandsynligvis blive behov for at have ladestandere i kvarteret. (Se side 15). Den parkeringsløsning, der vælges, skal derfor kunne tilgodese det behov.

Den afstand, som vi ønsker fra bolig til parkeringen af bilen, har også betydning for behovet. Det er for bilejere en kvalitet at kunne parkere forholdsvis tæt ved boligen. Ønsker vi, at det skal være muligt at parkere forholdsvis tæt ved boligen, vil parkering på f.eks. ledige pladser på den sydlige del af Søndre Alle ikke være attraktiv for beboere i den nordvestlige del af Trekanten. Bliver parkeringstæthed stor, kan det medføre, at det bliver attraktivt for ejere at lave egne indkørsler.



## Ladestandere

Det kan være relevant at begynde med en ladestander med to udtag.

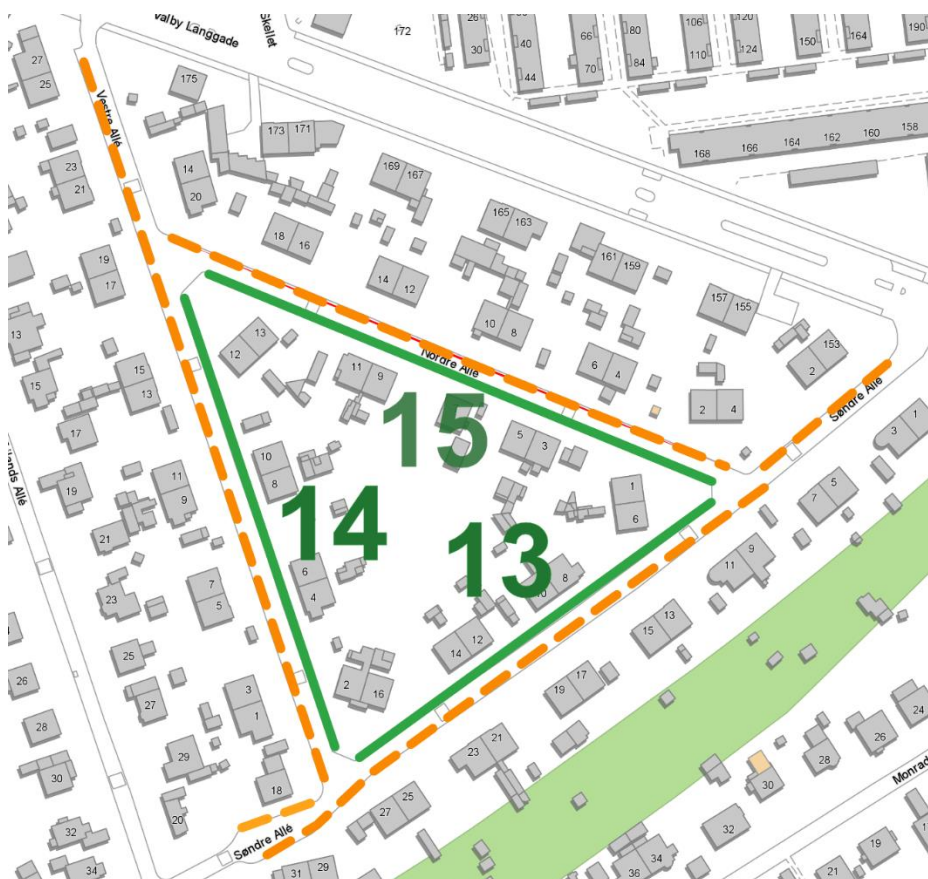
Da vi forventer, at der vil blive brug for ladestandere, skal den p-løsning, der nu vælges helst kunne imødekomme behovet for pladser til biler, der skal lades op, fra de fælles ladestandere, vi skal have.

Det er vanskeligt at vurdere, hvad behovet med tiden vil blive. Der bliver dog nok ikke brug for mere end 6 ladestandere med hver to udtag. Det vil sandsynligvis være fornuftigt at placere den første ladestander på Nordre Alle, da det for mange vil være en placering, der giver kortest afstand.

Ladestandere kan etableres efter vejen er renoveret. Beslutning herom kan derfor tages senere. Se bilag 1 om ladestandere nedenfor (side 15).

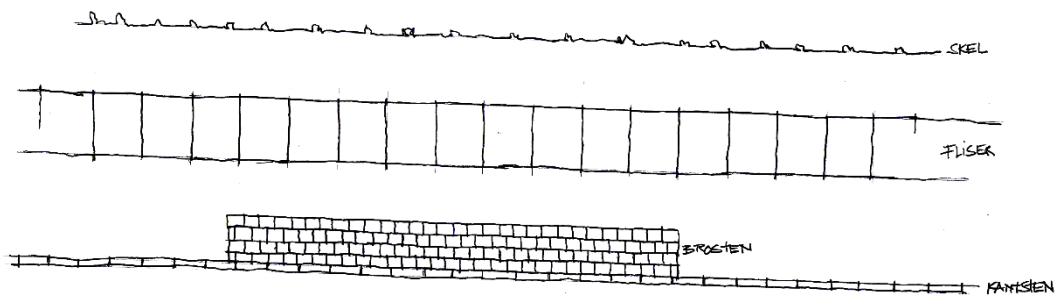
## P-løsninger

De p-løsninger, vi skal finde, skal tilgodesee, at store biler kan passere. Det kan ske ved, at man enten kun parkerer i den ene side (eventuelt skiftevis på indersiden og ydersiden), eller ved at have kantstens parkering på vejenes ydersider samt indrykket parkering på indersiden af vejene.



Grøn/fuld optrukken er p-indrykninger og Orange/stiplet er kantstensparkering

Den indrykkede parkering vil være med 4 rækker brosten, der ligger ca. 60 cm ind i rabatten. Vi kalder dem i dette notat for p-indrykninger, selvom de mere har karakter af nogle bånd, der går langs vejen.



Tegning 1 6 meter p-indrykning med 4 rækker brosten (60 cm)

Afstanden fra indersiden af kantstenene til indersiden af træerne (ind mod fortovet) svinger en del. For mange af træerne er den omkring 60 cm. Den er sjældent meget under 60 cm. For de store træer er den typisk omkring 80 cm. Med en p-indrykning med 4 rækker sten vil de inderste sten derfor i mange tilfælde flugte med indersiden af træerne.

Skiftevis parkering giver det samme antal parkeringspladser, som vi lovligt har i dag. Vi skal derfor etablere p-indrykninger på indersiden af vejene, hvis vi vil have flere p-pladser. P-indrykningerne kan kun fornuftigt placeres på indersiden af vejene, idet der er lygtepæle på ydersiden og ikke på indersiden.

Der er ikke foreslået p-indrykninger på Vestre Allé og Søndre Allé på strækningerne fra Valby Langgade til Nordre Allé. Der ændres derfor ikke på p-forholdene der. Vi vil fortsat have kantstenparkering i den ene side og parkeringsforbud i den anden side.

P-indrykninger forudsætter godkendelse fra kommunen. Det har indtil videre ikke været muligt at få en forhåndsgodkendelse til p-indrykninger fra Københavns Kommune. Vejudvalget er i dialog med kommunen.

På kortet er angivet et skøn over mulige p-indrykninger. Der er regnet med mindst 1 meter til træerne.

#### Mulige p-pladser med p-indrykninger

	VA	NA	SA	I alt
P-pladser i egen indkørsel (nuværende, der bruges)	10	3	19	32
Mulige p-pladser i kantstensparkering (6 m pr bil)	33	26	35	94
<i>I alt på yderside og i egen indkørsel</i>	43	29	54	126
<b>Mulige p-indrykninger</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>13</b>	<b>42</b>
<i>Maksimalt antal p-pladser</i>	57	44	67	168

I mulige p-indrykninger er der ikke regnet med p-indrykninger på VA og SA på strækningerne fra Valby Langgade og til Nordre Allé

Der er forudsat, at hver bil skal have 5 meter, at der skal være 1 meter til manøvre og at der skal være mindst 1 meter til hvert træ. De fleste af de steder, hvor der kun kan være en bil mellem træer, vil der som regel være mere end 1 meter fra p-indrykningen til træerne.

Det endelige antal kan først fastlægges i forbindelse med anlægsarbejderne, idet det forudsætter konkret kendskab til, om der er rødder i det areal, der planlægges til p-indrykning, og hvor dybt eventuelle rødder går. Det er derfor muligt, at det antal p-indrykninger, der kan etableres, bliver mindre. Om træerne og p-indrykningerne læs mere på side 13.

De steder, hvor der med disse forudsætninger kan være 2 biler, vil p-indrykningen ofte ligge kun lidt mere end 1 meter fra træerne. Det er derfor muligt, at netop nogle af disse p-indrykninger kommer for tæt på træernes rødder. Hvis der disse steder kun kan være p-indrykninger med én bil i stedet for to biler mellem træerne, vil det give færre p-indrykninger. Det lavere antal fremgår af tabellen nedenfor.

**Mulige p-pladser med p-indrykninger – hvis der kun kan være plads til én bil mellem træerne**

	VA	NA	SA	I alt
P-pladser i egen indkørsel (nuværende, der bruges)	10	3	19	32
Mulige p-pladser på i kantstensparkering (6 m pr bil)	33	26	35	94
<i>I alt på yderside og i egen indkørsel</i>	<i>43</i>	<i>29</i>	<i>54</i>	<i>126</i>
<b>Mulige p-indrykninger</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>33</b>
<i>Maksimalt antal p-pladser</i>	<i>53</i>	<i>41</i>	<i>65</i>	<i>159</i>

I mulige p-indrykninger er der ikke regnet med p-indrykninger på VA og SA på strækningerne fra Valby Langgade og til Nordre Allé

P-indrykninger er vurderet til at koste ca. 19.000 kr. pr. p-indrykning på 6 m. Priser for p-indrykninger i de to modeller fremgår af tabellen nedenfor.

**Udgifter til p-indrykninger for to modeller**



<b>P pladser på vej</b>	antal	antal
P-indrykninger [grøn – fuld linje]	35-42	32
P ved kantsten [orange – stiplet]	80-94	80-94
<b>I alt p-pladser</b>	<b>115-140</b>	<b>104-126</b>
<b>Pris</b>	<b>kr.</b>	<b>kr.</b>
P-indrykninger	798.000	608.000
Ny vejbelægning	2.437.000	2.437.000
<b>Totalpris</b>	<b>3.235.000</b>	<b>3.045.000</b>

Spændet i antallet af p-indrykninger i model A afspejler, at vi ikke ved, hvor tæt på de konkrete træer vi kan lave p-indrykningerne. Det kan først afgøres under anlægsarbejdet. I model B er det mest sandsynligt, at alle p-indrykninger kan gennemføres. Kan antallet i model B på en af vejene ikke gennemføres for et antal p-indrykninger, bliver de så vidt muligt flyttet over til en af de andre veje (primært Vestre Allé).

Spændet i p-pladser ved kantsten afspejler antallet ved henholdsvis 7 og 6 meter til hver bil i gennemsnit. I de angivne priser er det forudsat, at der kan være p-indrykninger svarende til det største antal p-indrykninger.

I vurdering af hvor mange p-indrykninger, der skal etableres, kan der indgå flere typer overvejelser, der kan trække i forskellige retninger. Vi nævner nogle nedenfor.

- Der er mest pres på parkering udefra op mod Valby Langgade. Derfor vil det være fornuftigt at lave p-indrykninger på Vestre Allé og Søndre Allé op mod Valby Langgade (nord for Nordre Allé).
- Der er i praksis så megen parkering på Vestre Alle, at det nok ikke vil kunne fungere ok med kun parkering i den ene side. Der parkeres allerede i dag ind over rabatten på indersiden af vejen. Derfor vil det være fornuftigt at lave p-indrykninger på indersiden af vejen.
- På Nordre Allé er parkeringspladserne med den skiftevis parkering ofte tæt på at være fyldt op. Det er derfor relevant at overveje p-indrykninger på indersiden
- På Søndre Allé syd for Nordre Allé er der normalt få parkeringer ved kantsten. Det kan derfor være relevant at lave færre p-indrykninger på denne strækning.
- Vi skal tage højde for, at der skal være plads til ladestandere, og de skal kunne placeres på alle tre veje og nok med en overvægt der, hvor der er mest parkering på vejene.
- Når vi nu er i gang, kan vi lige så godt lave p-indrykninger, hvor det er muligt.
- Vi kan nøjes med at etablere p-indrykninger, hvor vi er sikker på, at der er brug for dem. Skulle der blive brug for dem, kan vi altid få lavet ekstra.
- Vil bilerne, når de parkerer i p-indrykningerne, ofte komme for tæt på træer eller vil bilerne i en p-indrykning med f.eks. en meters afstand være til fare for at berøre træerne – eller vil de ikke?
- P-indrykningerne passer godt ind i kvarteret. Vi behøver af den grund derfor ikke at være tilbageholdende med at placere dem. De vil kun tage 60 cm af græsrabatten. Vi vil derfor stadig have en grøn rabat.
- Det passer bedre til kvarteret med grønne græsrabatter. Vi skal derfor minimere p--indrykninger.

## Vandreder

---

Vandreder er 4 rækker brosten, der ligger i hvor rendestenen nu ligger, og med en kantsten mellem renden og rabatten.

Vandreder vil være et æstetisk element i kvarteret. Det kan vurderes på forskellige måde. Nogen mener, at den vil passe godt til kvarterets karakter, andre igen mener, at den ikke passer, og at det er bedre blot med en kantsten.

Da der er fuger med jord mellem brostenene, kan der samles jord, hvor der kan gro noget grønt. Det er dog usikkert, hvor meget og hvor meget rensning det vil kræve.

Vandreder med kantsten er vurderet til at koste 1.650.000 kr.

## Påvirkning af kvarterets karakter

---

Den Hvide By er med de karakteristiske huse, hvis karakter vi passer på gennem den bevarende lokalplan. Vi passer husenes facader med vores hvidteordning. Vi har veje med vejtræer, hvoraf mange endda er gamle træer. Det er noget, de fleste af os værdsætter, og det er noget, vi skal være opmærksomme på, når vi ændrer i kvarteret.

Den nye asfaltbelægning og opretning af kantstenen ændrer ikke på kvarterets karakter. Det kommer blot til at se mere 'ordentlig' ud.

Vandreder og p-indrykninger er nye elementer i kvarteret. Det er derfor relevant at vurdere, hvordan de påvirker områdets karakter. En sådan vurdering er i hovedsagen subjektiv, og dermed en vurdering, vi alle hver især må gøre.

Vandrederne er først og fremmest foreslået, fordi nogen finder, at de vil passe godt ind i områdets karakter. Andre synes ikke, de passer og at det passer bedre med blot kantstene.

P-indrykningerne har en funktionel begrundelse – at give plads til parkering. Der kunne være valgt andre løsninger. Når denne er valgt, er det, fordi den for nogle er en skånsom løsning, da den fysisk ikke fylder meget. Med brostenene passer den for nogle godt ind i områdets karakter. Andre kan prioritere kvarterets grønne look og ser nogle brostensforløb som et indgreb i det.

P-indrykninger er 60 cm brede brostensforløb på indersiden af kantstenen. Der vil være steder uden p-indrykninger (pga. træer og indkørsler). P-indrykningerne vil typisk være 6-11 meter lange. Da rabatten indtil fliserne er ca. 140 cm, vil der være ca. 80 cm med græs eller grus mellem brostenene i indrykningen og fliserne.

### Vejtræerne

Da vi har som forudsætning, at vi vil bevare vores vejtræer, er det vigtigt, at p-indrykninger og vandreder udføres, så de ikke skader træerne. Hensynet til træerne var en af begrundelserne for ikke at få lavet en ny vejkasse (nyt bærelag til vejbanen). Det ville have medført, at vi ville skulle have skiftet jord, hvor der er træerødder.

Der, hvor vi vil placere p-indrykningerne, kan de komme i berøring med rødderne. Det er derfor afgørende, at p-indrykningerne laves, så de ikke skader træerne på nogen væsentlig måde.

P-indrykningernes udformning bidrager til, at de kan placeres, så de ikke skader træerne. De går som udgangspunkt kun ca. 15 cm ned i jorden og dermed ikke længere ned end kantstene. Det belægger kun 60 cm ind i rabatten. Der vil derfor være en stor urørt rabat for de rødder, der ligger i rabatten.

Der er størst risiko for, at p-indrykningen kommer i berøring med rødderne tæt ved træstammen.

Det er ikke muligt med standardtal at afgøre, hvor tæt p-indrykningen kan anlægges op mod træstammen. Det skal afgøres konkret ved at fjerne jord, hvor der planlægges p-indrykninger. Det gøres bedst i forbindelse med anlægsarbejdet. Det kan derfor medføre, at nogle planlagte p-indrykninger ikke kan etableres. Det kan i andre tilfælde give mulighed for, at p-indrykningen kan blive længere end forudsat.

Beskyttelsen af træerne kan styrkes ved at:

- bruge brolæggergrus som underlag
- bruge entreprenør, der har kendskab til træer og belægning
- konkret at undersøge hvor rødderne ligger, og ud fra de informationer afgøre hvor lang p-indrykningen kan være.

Vi regner med, at vi først konkret kan vurdere, hvor mange p-indrykninger, der kan laves, når arbejderne skal laves. Vi skal grave renden, som brostenene skal ligge i, for at kunne afgøre det. Det kan betyde, at der nogle steder bliver færre p-indrykninger, men ikke nødvendigvis. Det er også muligt, at det nogle steder giver mulighed for en plads mere. Vejudvalget forventer imidlertid, at der kan laves tæt ved det estimerede antal p-indrykninger.

## Vandreder

Rødder, hvor vandreder skal etableres, vil normalt ligge under undersiden af kantstenene. Kantstene er mellem 20 og 25 cm høje og har en lysning (kantstenens højde over asfalten) som normalt ikke er over 5 cm. Der vil derfor normalt være plads til en normal brosten på med 15 cm's højde. Hvis der er mindre plads, kan stenen afhugges.

Der bør bruges brolæggergrus under stenene.

# Bilag

---

## Bilag 1 Note om ladestandere

---

Udbredelsen af elektriske biler ventes at stige markant de kommende år. Vejudvalget har derfor undersøgt mulighederne for at opsætte ladestandere.

Vejudvalget har i den forbindelse rådført sig med GodEnergi, der er blandt de førende indenfor installation af ladestandere.

Ladestandere behøver ikke at blive etableret samtidig med vejrenoveringen. Det forholdsvis begrænsede gravearbejde, der skal udføres i fortovet, kan ske, når behovet er opstået.

Ladestanderne skal stå ud til kantstenen, som det kendes fra et parkometer. For at minimere gravearbejdet anbefales det, at de sættes i nærheden af et el-skab. På NA og VA vil det sige på ydersiden af trekanten. På SA står elskabene på indersiden. Hver stander har to udtag, så de kan lade to biler.

Et forsigtigt skøn er, at en ladeplads (en såkaldt AC-lader på 22 kW) koster ca. 50.000 kr. inkl. moms. Her tegner tilslutningsbidraget til elnettet sig for omkring halvdelen. Et godt udgangspunkt kunne være at etablere seks ladepladser (tre ladestandere med hver to udtag) fordelt rundt i Trekanten.

Foreningens størrelse og ladebehov gør, at det næppe er interessant for større operatører at investere i ladeinfrastruktur i Trekanten. Derfor vurderer GodEnergi, at en løsning, hvor foreningen selv står for installation og drift, vil være den bedste for os. Det har også den fordel, at foreningen selv vil kunne bestemme vilkår og ladepriser m.m. Typisk vil man hyre en operatør, som står for kontering, service og daglig drift af ladestanderne m.m.

Vejudvalget har kontaktet Spirii, som er en landsdækkende operatør, med henblik på at få et forslag til løsning. Spirii er dog ikke vendt tilbage på vores henvendelse.

## Bilag 2

### 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-indrykninger 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.

Generalforsamlingen i 2020 blev udskudt fra marts til september på grund af corona-restriktioner. På denne generalforsamling blev det vedtaget at lægge en ny vejbelægning uden at lave en ny vejkasse samt at rette kantstenene op. Beslutning om p-indrykninger og vandrender, som der var lagt op til, blev udskudt. Der var lagt op til tilkendegivelser om, hvorvidt vi skulle arbejde videre med legearealer og nye fortove. Kun meget få ytrede ønske herom.