

## 1. Sammenfatning

Sidevejene til Peter Bangs Vej er allerede pressede ift. parkering. Det er vigtigt at bevare parkeringspladser af hensyn til beboerne, samt til detailhandelen, som alle beboere har en interesse i at fastholde.

Der må derfor opfordres til at bevare så mange parkeringspladser som muligt, fx ved at gennemføre forslag B, eller alternativt justere projektforslag A.

Det følgende er en sammenfatning af hørings svaret, som er uddybende beskrevet i vedhæftede bilag (bilaget omfatter også denne sammenfatning).

Der savnes mere uddybende beskrivelse af alle projektforslagene, herunder også A.

Det er vigtigt at parkeringsarealerne udformes, så pladserne kan udnyttes optimalt, både i forhold til placering af de parkerede biler, og ift. ind- og udkørsel, som kan blokere for trafikken.

Overordnet set er Peter Bangs Vej fint forsynet med vejtræer, og det bør ikke være et mål i sig selv at plante flere vejtræer. Det er fint, hvis der kan komme flere grønne områder i terrænniveau, men det bør ikke trumfe andre hensyn. Der er en række konkrete kommentarer til placeringen af vejtræer i vedlagte bilag, blandt andet er der nogle nye placeringer som umiddelbart ikke giver mening, eller skal forklares nærmere.

Der er behov for at sikre gode muligheder for at krydse Peter Bangs Vej for fodgængere og cyklister uden at skulle krydse hele vejen i én omgang.

De nuværende udstigningsarealer tjener deres formål ganske godt, og det bør ikke være noget selvstændigt formål at forøge dem.

Udformningen af busholdepladser i projektforslag bør genbesøges, både ift. placering og pladskrav på kørebanen.

I de tidligere gennemførte klimatilpasningsprojekter i området er det generelt svært for den menige beskuer at observere, om løsningerne faktisk opfylder deres formål.

## Høringsmaterialets udformning

Høringsmaterialet er ikke særligt uddybende.

- Der savnes realistiske illustrationer.
- Materialet beskriver udelukkende den synlige udformning. Der nævnes meget lidt om afløbstekniske forhold (herunder hvor stor en del af regnvandet, der forventes nedsi- vet, hvis noget), eller økonomi. Det er derfor meget svært at vurdere projektet imod andre alternativer, der ikke er beskrevet.
- Løsningsforslagene B og C er meget sparsomt beskrevet, og man får det indtryk, at forvaltningen på forhånd har lagt sig fast på løsning A. Der er fx ikke illustreret, hvordan de ”forringede oversigtsforhold for svingende biler” (løsning B) kommer til udtryk, og det er svært at forholde sig til, hvorfor løsning C vil indebære at alle træer fjernes, og kun erstattes af færre, nye træer.

## 2. Begrønning

Jeg læser forslag A sådan, at alle eksisterende vejtræer fældes, og at der etableres flere nye vejtræer, samt grønne arealer i terræn.

Etablering af vejbede/beplantede nedsivningsarealer vil give et kønnere udtryk. For bemærkninger til vejtræer, se kommentarer i afsnit 2.1 nedenfor.

## 2.1 Vejtræer

Sidevejene til Peter Bangs Vej er kendetegnet ved store og gamle træer. Det gælder især Dalgas Boulevard, Lindevangskirken, Julius Valentinsvej og Flintholm Kirke, men også andre steder er der grønne områder ud til Peter Bangs Vej, fx ved Philip Schous Vej og Glahns Allé.

Ud fra æstetiske hensyn er der overordnet set derfor ikke behov for flere vejtræer. Dette understøttes også af, at der placeres vejtræer foran strækninger, der allerede fremstår grønne, mens andre strækninger får færre vejtræer.

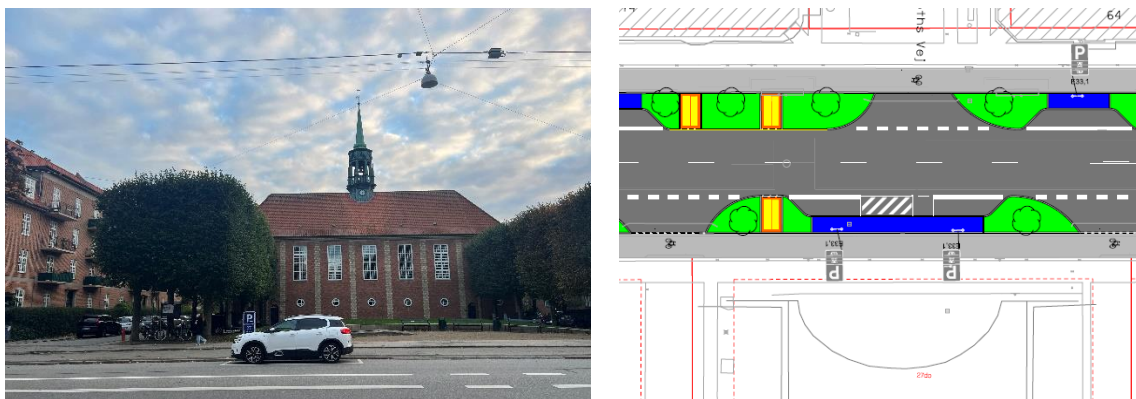
Projektforslaget beskriver ikke, hvilken type træer der tænkes plantet, og hvad der kan forventes af følger ift. grønnere udtryk, nedfald af div. materiale og ikke mindst klistrede lusekskrementer, som på Dalgas Boulevard.

Mange af de nuværende træer har opnået en god størrelse, og det bør vurderes, om ikke alle er bedst tjent med at bevare disse.

Nedenfor er der kommenteret på konkrete placeringer.

### 2.1.1 Lindevang Kirke

Foran Lindevang Kirke er der foreslået to nye vejtræer lige foran de eksisterende træerækker. Det er svært at se, at dette skulle være en smart måde at benytte pladsen og midlerne på. Samtidig er det svært at tage stilling til, om det landskabsmæssigt/arkitektonisk er en klog placering (se Figur 1).



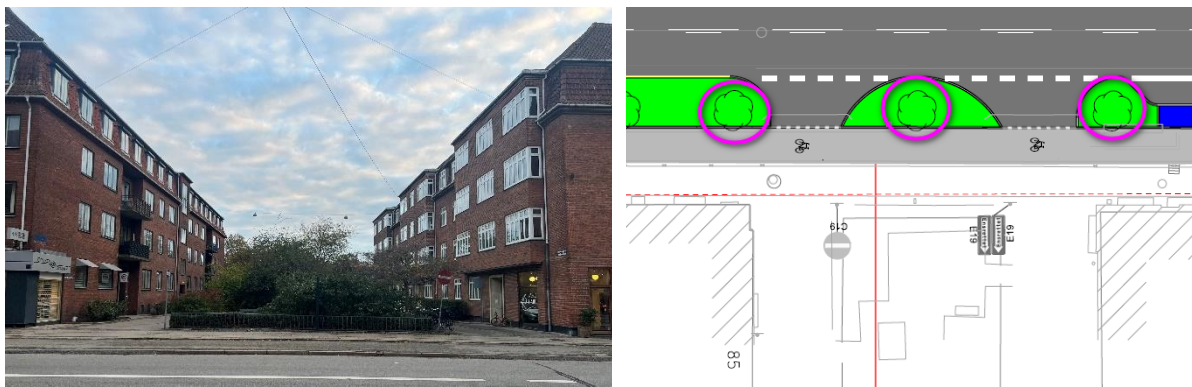
Figur 1: Lindevang Kirke og pladsen foran, set fra nordsiden af Peter Bangs Vej.

### 2.1.2 Peter Bangs Vej 74 / H. Schneekloths Vej

Mellem nr. 74 og H. Schneekloths Vej er der i forslag A placeret tre træer ved siden af hinanden. Umiddelbart ville to træer være nok.

### 2.1.3 Grønt areal mellem matr. nr. 27ed og 27eb

Ved skellet mellem matr. nr. 27ed og 27eb, er der et grønt areal. Det fremstår overflødigt at plante tre træer foran. Kommunen kunne evt. indgå i dialog med grundejer om at plante et træ på det grønne areal.



Figur 2: Lindevang Kirke og pladsen foran, set fra nordsiden af Peter Bangs Vej.

### 3. Trafikale forhold

#### 3.1 Passage af Peter Bangs Vej

Peter Bangs Vej er i dag kendetegnet ved et afmærket område midt på vejen, således at man som fodgænger eller cyklist kan passere vejen de fleste steder uden at vente på fri bane i begge retninger (se Figur 3).



Figur 3: Eksempel på markeringer midt på vejen.

At dømme på de fremlagte tegninger, vil dette område forsvinde, hvilket vil gøre passage mere besværlig. Den nuværende løsning er ganske funktionel.

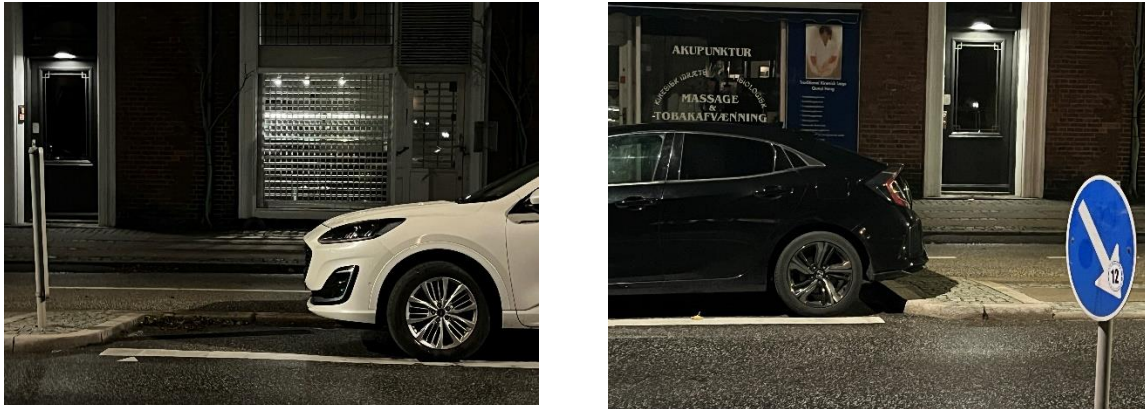
Der er enkelte steder etableret egentlig midterheller. Så vidt jeg forstår tegningen vil midterhellen ud for Peter Bang Vej 76 blive fjernet. Især kombineret med den foreslåede enkeltafstrikning, vil dette være et skidt tiltag.

#### 3.2 Parkering

Parkeringen på sidevejene til Peter Bangs Vej er allerede i dag presset. En reduktion i antallet af parkeringspladser vil medføre at sidevejene bliver yderligt presset. Der opfordres derfor til at man bevarer så mange parkeringspladser som muligt.

Hvis midter”rabatten” fjernes vil det betyde forøget kødannelse når bilister parallelparkerer. Af denne grund bør det være en prioritet at holde friholde et fleksibelt areal midt på vejen.

I forhold til afslutningen af parkeringsstriberne bør der lægges vægt på en udformning, så bilerne kan køre helt til kantstenen uden at risikere skade på bilen, således at parkeringspladserne udnyttes bedst muligt.



Figur 4: Eksempel på afslutninger af parkeringsstriber, hvor der er mulighed for at køre helt til kantstenen (især på eksemplet til højre). På billedet til venstre har bilisten ikke udnyttet denne mulighed.

Parkeringsstriber med plads til 3-4 biler, bør markeres med tværgående striber så pladsen ikke spildes.

### 3.3 Udstigningsarealer

Mellem vejbanen og cykelstien er der allerede i dag et udstigningsareal. Et bredere udstigningsareal vil ikke i sig selv gøre skade, men vægtet mod andre pladshensyn opfordres det til at nedprioritere denne parameter ifm. udformningen af designet.

Jeg har aldrig selv oplevet nogle farlige eller utrygge situationer på Peter Bangs Vej ift. åbnede bildøre.

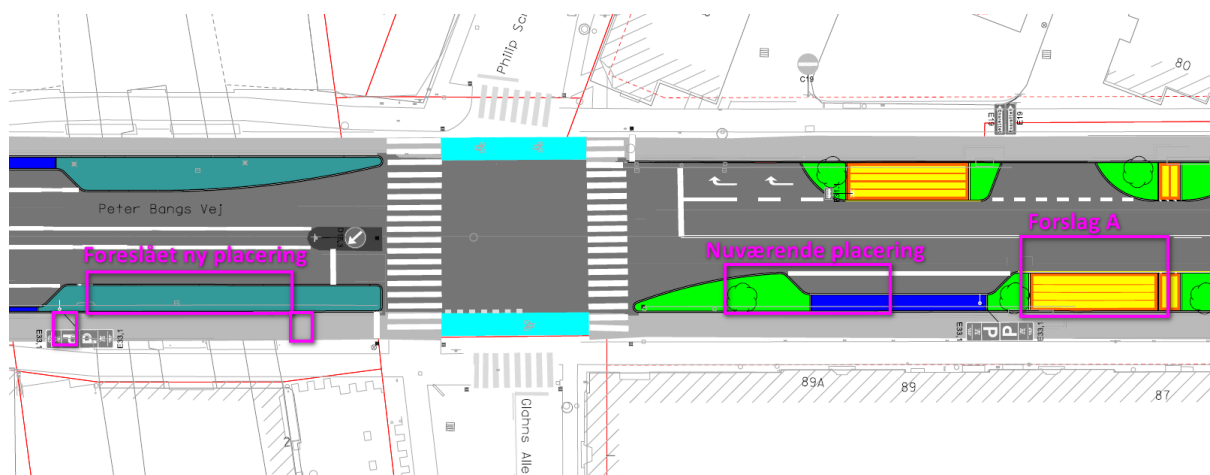
### 3.4 Busholdepladser

Busholdepladserne synes udformet således, at bussen spærrer for hele vognbanen. Af hensyn til trafikafviklingen bør der findes en løsning, så bilerne kan køre forbi. Alternativt kan busholdepladsen trækkes lidt ind, så bagvedkørende biler bedre kan orientere sig før en forbi kørsel.

I forslag A er busholdepladserne trukket væk fra krydsene. Busholdepladserne bør i videst muligt omfang holdes nær ved de krydsende hovedfærdselsårer, også selv om det betyder at et læskur er længere væk, eller ikke kan etableres.

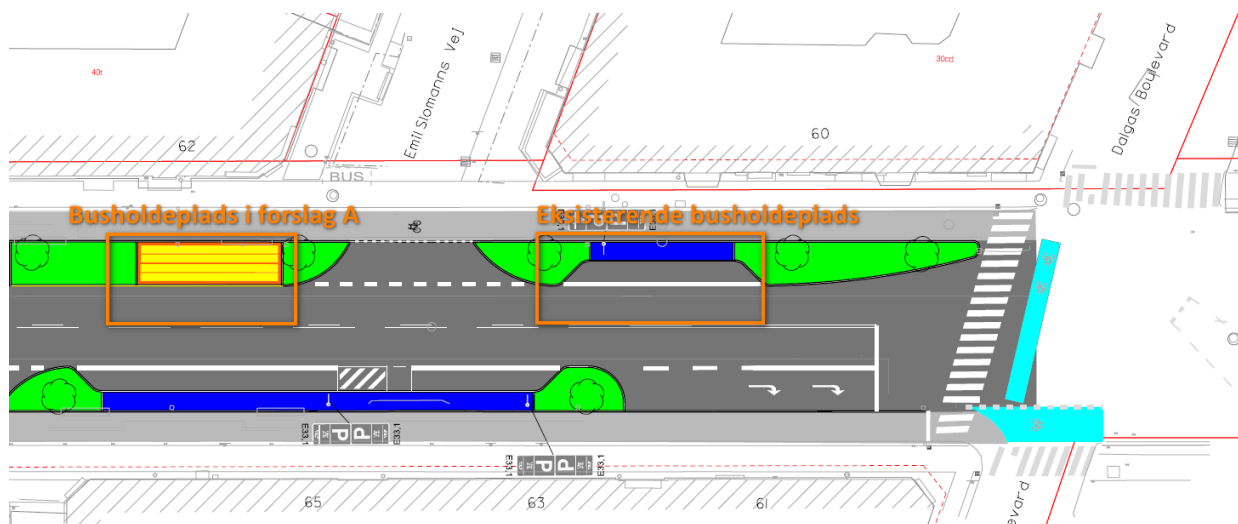
Mest udtalt er det ved Peter Bangs Vej Station, hvor busholdepladsen på den sydlige del af vejen er rykket længere væk fra stationen.

Under jernbanebroen er der i forslag A vist en sidehelle. Det bør undersøges, om busholdepladsen kan placeres under jernbanebroen, da dette vil give bedre adgang til stationen (se Figur 5).



Figur 5: Forslag til placering af sydlig busholdeplads ved Peter Bangs Vej Station. Som overgang over cykelstien kan fodgængerfeltet benyttes, og der kan etableres en ekstra overgang vest for broen.

Ved Dalgas Boulevard og Jes Jessens Vej er busholdepladserne også flyttet væk fra den tværgående vej. Her bør den gamle placering søges fastholdt (skitse for Dalgas Boulevard på Figur 6).

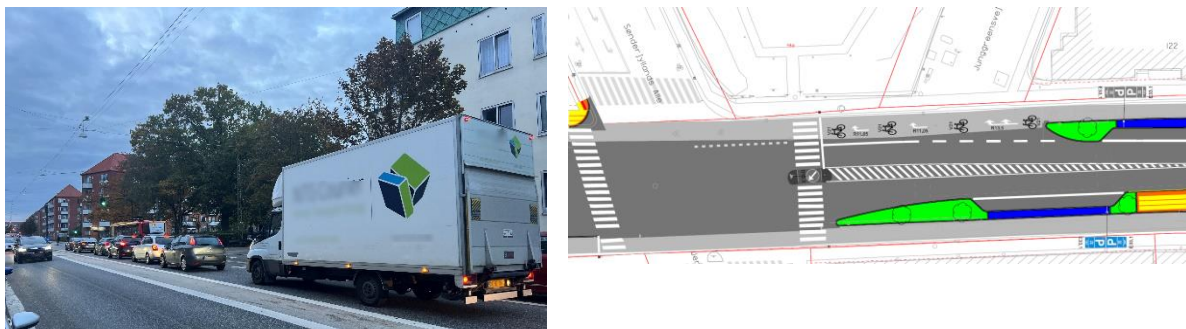


Figur 6: Busholdeplads ved Dalgas Boulevard.

### 3.5 Højresving med Sønderjyllands Allé

Der er i dag ofte ”kø” til at komme ind i højresvingbanen til Sønderjyllands Allé.

Det er derfor positivt, hvis højresvingbanen ved Sønderjyllands Allé ikke forkortes. Om muligt bør den gøres længere. Samtidig er det vigtigt at der ikke spærres overblikket ift. cyklist.



Figur 7: Ved "myldre"tid er der kø til at komme ind på højresvingsbanen til Sønderjyllands Allé.

#### 4. Afløbstekniske forhold

Det fremgår ikke umiddelbart, hvor ofte vejbedene skal aftage vand, så det kan observeres for forbipasserende. Jeg har – når det har været muligt – forsøgt at observere LAR-anlæggene i Lindevangsparken og ved Sløjfen. Her har jeg aldrig været hjemme til at kunne observere vand i mængder, der faciliterede bare en soppetur.

Ved de nye LAR-anlæg på Peter Bangs Vej øst for Dalgas Boulevard har jeg ved en enkelt lejlighed set løbe en smule vand løbe til fra vejbanen

Uden at have kendskab til de tekniske detaljer, må der derfor opfordres til at der evalueres på de LAR-anlæg, der allerede er etableret.