

Bagsværd den 25. marts 2025

Beretning for 2024-2025

Indledning

Velkommen til delegeretmødet 2025 i Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe kommune, Lad mig begynde med at præsentere det nuværende forretningsudvalg. Formand Flemming Yssing Hansen, Haspegårdens grundejerforening, næstformand Hans-Christian Gelf-Larsen, Bagsværd grundejerforening, sekretær Kristian Voigt, Stengårdens grundejerforening, kasserer Nina Hanberg, Grønnemosegårds grundejerforening, medlem Jakob Skovgaard Koed, Espegaardens grundejerforening, 1. suppleant Zandra Hauge Hansen, Espegaardens grundejerforening, (flyttet den 1. marts 2025) 2. suppleant Laust Søndergård, Stengårdens grundejerforening,

Vi har siden sidste delegeretmøde den 25/4 2024 holdt 5 forretningsudvalgsmøder, 6/6 2024, 19/9 2024, 27/11 2024, 23/1 2025 og 10/3 2025.

Arbejdet i forretningsudvalget

I vort arbejde fokuserer vi fortsat på sager af generel interesse for grundejerne, som bekæmpelse af trafikstøj fra motorvejene og de kommunale veje, implementering af nye lovgivning om de private fællesveje, som desværre er gået i stå med det nuværende byråd, byudvikling og arkitekturen, undgåelse af fortætnings byggerier, herunder kommunens praksis med at give dispensationer til byggerier, der fører til en fortætning i strid med ønsket om at fremme åbne grønne områder, kommuneplan og lokalplaner, den Grønne omstilling, herunder udbredelse af fjernvarme og solceller.

I den forbindelse opfordres I til at kontakte os med ønsker om områder af generel karakter, som I synes vi kan være med til at ændre eller forbedre, bl.a. gennem kontakter i forvaltningen, blandt myndighederne og blandt byrådets medlemmer.

Hertil kommer, at vi lægger stor vægt på at udarbejde høringssvar til kommunens initiativer for derigennem at være med til at påvirke udviklingen i Gladsaxe. Vore svar lægges ud på vores hjemmeside, hvor I kan se dem. Det er vigtigt for os, at vort arbejde sker i nær kontakt med det politiske system, kommunens forvaltning og relevante myndigheder, idet vi mener, at chancen for at opnå konstruktive og gode løsninger derved maksimeres.

Kommunens dispensationer i byggesager

Vi vil omtale to vigtige klagesager, som Stengårdens Grundejerforening tabte i Nævnenes Hus. Sagerne omhandler kommunens praksis med at give dispensationer i byggesager, som kraftigt afviger fra lokalplanernes bestemmelser hvad angår byggegrænser, kendt som bygningens "fodaftryk".

Tidligere, på delegeretmødet i 2024, diskuterede vi Stengårdens Grundejerforenings forsøg på at beskytte lokalplanens integritet. Det drejede sig om sagerne på Knuds Allé 47 og Stengårds Allé 91, hvor der blev givet omfattende dispensationer til byggerier, der oversteg lokalplanens grænser med henholdsvis 80 % og 100 %. Grundejerforeningen, med støtte fra Sammenslutningen, forsøgte at appellere disse dispensationer, som man mente underminerede områdets planlagte karakter og kunne føre til en uønsket fortætning. Argumentet var baseret på, at en bevarelse af lokalplanens bestemmelser er nødvendig for at sikre en harmonisk og åben bebyggelsesstruktur, der respekterer områdets oprindelige udtryk af hensyn til beboerne.

Imidlertid afviste Nævnenes Hus Stengårdens Grundejerforenings klager, begrundet i det faktum, at byplanvedtægterne, der er forgængerne til de nuværende lokalplaner, ikke har en specificeret formålsparagraf. Uden en tydelig formålsparagraf blev det vanskeligt at påvise, at dispensationerne direkte modsagde planen. Til trods for nederlaget i disse klagesager opstod der en klar erkendelse af behovet for at revidere og opdatere de eksiste-

rende byplanvedtægter til mere præcise lokalplaner, der klart vil definere områdets målsætninger og begrænsninger for bebyggelse.

For fremtiden er det afgørende, at vi retter fokus mod den kommende Kommuneplan 2025. Sagerne har allerede haft den effekt, at politikerne har taget skridt til at inkludere strengere byggregler i denne plan. Sammenslutningen er fast besluttet på at bidrage aktivt til Kommuneplan 2025, for at sikre, at villakvartererne bevarer deres grønne præg og åbenhed, som den oprindelige 1/6 bebyggelse på grunden lagde op til.

De to dispensationssager har dog medført, at politikere og forvaltning har bragt begrænsninger på byggeretten ind i Kommuneplan 2025. Sammenslutningen vil bidrage til, at Kommuneplan 2025 ender et sted, hvor der er taget hensyn til, at villakvartererne har et grønt præg og åbenhed, som den oprindelige 1/6 bebyggelse på grunden lagde op til.

Vi forventer, at Kommuneplan 2025 vil skabe et solidt grundlag for fremtidige lokalplaner, der beskytter områdets karakter og modstår en ukontrolleret fortætning. Det er vigtigt, at disse planer formuleres med præcise og klare retningslinjer, sådan at den administrative håndhævelse bliver både enkel og konsekvent, og dermed til gavn for alle grundejere i Gladsaxe. Gennem vores fortsatte dialog og input håber vi at få en afgørende indflydelse på at sikre disse værdier i den kommende Kommuneplan og efterfølgende lokalplaner.

Implementering af nye lov om private fællesveje

Det har været skuffende, at der heller ikke i 2024 har været afsat midler i budgettet til at finansiere de administrative udgifter, så man kunne udforme service kontrakter og tilbyde ejerne af de private fællesveje en service ordning, subsidiært en opgradering til kommunale veje. Vi må nok erkende, at der desværre ikke er flertal for en sådan ordning i det siddende byråd, men kan måske håbe på en ændret holdning i det kommende nyvalgte byråd til november.

Øget kapacitet på Motorring 3

Som omtalt på sidste delegeretmøde havde den massive modstand mod udvidelsesplanerne for Motorring 3 bevirket, at forligskredsen bag infrastrukturplan 2021 satte udvidelsesplanerne i bero. Vejdirektoratet blev i stedet for bedt om at undersøge, hvor meget støjdemping man kunne få for de afsatte 351 mio. kr. til udvidelsen. Man regnede med at have en rapport herom sidst på sommeren 2024, men den er tilsyneladende blevet forsinket, da den først forelå i slutningen af 2024.

Den 6/1 2025 forelagde forvaltningen indholdet af rapporten *Motorring 3, Supplerende undersøgelser*, sammenfattende rapport, Oktober 2024, rapport nr. 626, for medlemmerne af Trafik- og Transportudvalget til orientering og politisk drøftelse af, hvordan Gladsaxe Kommune videre skal agere. Man enedes om en ministerhenvendelse om *Vejstøj og M3* til Transportminister Thomas Danielsen, Miljøminister Magnus Heunicke, Minister for byer og landdistrikter Morten Dahlin, Vejdirektoratet og Folketingets transportordførere. En sådan blev udarbejdet af By- og Miljøforvaltningen og godkendt af TTU udvalget på mødet den 3/2 2025, hvorefter henvendelsen blev sendt til modtagerne. Den indeholder ikke specifikke løsninger på støjproblemet men en stærk opfordring til at få gjort noget ved problemet, som er meget alvorligt med den stigende vejtrafik.

Der var afsat 351 mio. kr. i Infrastrukturplan 2035 til inddragelse af nødsporet til kørespor. De forberedende arbejder for anlægsprojektet vedrørende øget kapacitet blev igangsat parallelt med miljøkonsekvens vurderingen. Dele af de afsatte midler er derfor anvendt frem til, at projektet blev sat på pause, hvorfor der for nuværende rester ca. 329 mio. kr. til støjdempende foranstaltninger i stedet for.

Der er i kommissoriet af 10/1 2024 foreslået at arbejde videre med at undersøge 3 mulige initiativer for støjreduktion

1. Mindre forhøjelse af de eksisterende støjskærme på M3
2. Anlæg af støjskærm i midterrabat af M3.
3. Undersøgelse af mulighed for forsøg med drænasfalt på delstrækning af M3.

Det hedder i resuméet til rapporten, at det er sjældent muligt at reducere støjen så Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB overholdes, men tiltagene har til formål at aflaste de mest støjbelastede boliger, der ligger tættest på vejen. For at opnå en tilstrækkelig støjreduktion fra et givet støjskærmstiltag bør der som minimum kunne opnås en støjreducerende effekt på 3 dB, som er en lille men tydelig hørbar ændring. Herudover bør boliger, der er stærkt støjbelastede, opnå en støjreduktion på mindst 5 dB, så støjbelastningen ved boligfacaden reduceres til maksimalt 63 dB, Der siges ikke noget om det gælder ved stueetagen eller en højere etage.

For at kunne forholde sig til hvordan en given støjreduktion i dB opleves, er det fint, at man i denne rapport har inkluderet en lille tabel, Tabel 3, som netop viser det. Noget vi ofte har efterlyst. Den ser således ud:

Dæmpning af støjen med:	Ændringen Opleves som:
1dB	En meget lille ændring
3 dB	En hørbar, men lille ændring
5 dB	En væsentlig og tydelig ændring
10 dB	En halvering af støjen

Kopi af Tabel 3 i rapporten

Her kan det bemærkes, at man skal helt op på en reduktion af støjen med 10 dB for at opleve ændringen som en halvering af støjen.

For de undersøgte tiltag er der udført støjberegninger, hvor den støjreducerende effekt ved de enkelte tiltag er blevet kortlagt og vurderet. Hertil kommer at de konstruktionsmæssige, anlægslogistiske og økonomiske forhold er blevet undersøgt på et overordnet niveau. Det vil kræve gennemførelse af tekniske og miljømæssige vurderinger og analyser, før der kan træffes endelig beslutning af tiltagene.

Resultaterne af undersøgelserne gives i form af en række spændende figurer med beregnede støjniveauer langs M3, der dækker strækningen fra Jægersborgvej i nord til Frederikssundmotorvejen i syd (nær Jyllingevej), der er den mest støjbelastede del af M3 med 140.000 køretøjer i døgnet. Og skitser af de undersøgte løsningsmuligheder.

Derudover er der en række tabeller, hvori man opregner antallet af boliger beliggende i "5 dB brede støjzoner" fra 58 dB til >73 dB. I tabellerne kan man se, hvordan antallet af boliger beliggende i de forskellige "støjzoner" ændrer sig med de støjdæpende tiltag, man har undersøgt i forhold til et referencescenarie år 2040 uden kapacitetsudbygning og med 110 km/t som maksimale hastighed.

En forhøjelse af de eksisterende støjskærme fra 4 meter til 6 meter har ikke nogen tydelig effekt på støjen. Kun 5 % af boligerne opnår en reduktion på 3 – 5 dB og kun 1 % en reduktion på > 5 dB.

Af de undersøgte muligheder synes anlæg med de nuværende skærme på 4 meter og en 6 meter støjskærm i midterrabbatten at have den største effekt, idet 23 % af boligerne opnår en støjreduktion på 3 – 5 dB og 2 % en støjreduktion på > 5 dB. Et stort antal boliger vil stadigvæk have støjværdier, som er væsentlig over Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse. En kombination af en forhøjelse af de eksisterende 4 meter skærme til 6 meter og en 6 meter skærm i midterrabbatten, vil kun have en marginal effekt på ovenstående resultater.

Med en støjskærm i midterrabbatten er det primært boliger, der ligger i en lidt større afstand fra motorvejen, der kan opnå en ændring på mere end 3 dB. Det er således ikke de mest støjbelastede boliger nærmest motorvejen, der får gavn af tiltaget. Det er en interessant observation, og jeg savner en diskussion af årsagen til at det er sådan. For en forståelse heraf er vigtig for, hvordan valg af materiale og udformning af støjskærmene på den mest effektive måde dæmper støjen.

Drænasfalt er et muligt virkemiddel til at reducere vejstøj. Der er ikke megen erfaring hermed i Danmark, da Vejdirektoratet for første gang i august-september 2024 har udlagt drænasfalt over en ca. 6 km strækning på M3 mellem Slotsherrensvej og Holbækmotorvejen i sydgående retning. Men erfaringer fra Holland og Tyskland synes at vise en støjdæpende effekt på 1 - 3 dB. På grund af drænasfalts "åbne" struktur har den en kortere levetid på knap 10 år, mens den traditionelle belægning har en levetid på godt 15 år. Tilmed taber drænasfalten sin lyddæpende effekt med 0,2 - 0,4 dB per år.

I tabel 8 i rapporten findes et overordnet anlægsoverslag for forskellige løsningsforslag. I forkortet form finder vi:

Undersøgte løsninger	Samlet overslag Mio. kr.- pr.- km	Antal km for 329 mio. kr.
4 m støjskærm i midterrabat.	47	6,9
6 m støjskærm i midterrabat	60	5,5
Forhøjelse af sider til 6 m	83	4,0
Kombiløsning (6 m skærm i midterrabat+ forhøjelse af eksisterende skærme)	161	2

Kort udgave af rapportens Tabel 8.

Af tabellen fremgår tydeligt, at de 329 mio. kr. ikke er tilstrækkelig til den ca. 10 km lange strækning, men kun til strækningen fra Frederikssundvej motorvejen til Jægerborg Alle, som også er den mest støjplagede strækning på M3.

Men det er et spørgsmål, om man skal vælge den løsning. Selvom den støjdæmpende effekt er additiv i den logaritmiske dB skala, skal der alligevel mange tiltag til blot at nå 10 dB, som kun betyder en halvering af støjen.

Det hedder i rapporten, at det overordnet vurderes, at der med etablering af en Hamborg skærm kan forventes en markant større støjreducerende effekt. Væsentlig flere boliger vil opnå en støjreduktion med mere end 6 dB. Anlægsudgiften til Hamborg skærmen er da også væsentlig højere og skønnes til at være på 326 mio. kr. pr. km.

Rapporten slutter med at understrege det næsten akutte behov for en udvidelse af M3, der i myldretiden har nået mætningspunktet. Vi er enige i synspunktet, bortset fra at det ikke skal ske ved en kapacitetsudvidelse af M3 men en opretning af skævheden i det Københavnske motorvejsnet ved at anlægge endnu en motorvej mod nord, som vi igennem de senere år har foreslået i vore høringsvar.

Hvad der kommer til at ske videre, ved vi ikke. Forvaltningen har indtil nu sendt et brev til de relevante ministre, hvor man i generelle vendinger peger på nødvendigheden af en dæmpning af støjen i Gladsaxe kommune, uden specifikke bemærkninger til rapporten og dens fremlægning af muligheder.

Udvidelse af Ring 4 Nord mellem Ballerup C og Hillerød motorvejen.

Som omtalt på sidste delegeretmøde besluttedes det i november 2023 at se på udvidelsen sammen med mulighederne for at etablere en BRT (Bus Rapid Transportation) forbindelse på Ring 4. Man forventede at være klar med en rapport sidst i 2024 eller begyndelsen af 2025, men indtil nu har vi ikke modtaget en rapport fra vejdirektoratet.

Grundejernernes møde med byrådet 2024

Det årlige møde fandt sted den 13. maj 2024 kl. 18-21. Jakob, Zandra, Hans-Christian Nina, Kristian og Flemming deltog i mødet som repræsentanter fra Sammenslutningen. Programmet for aftenen var:

18:00 Velkomstdrink og stående forret uden for kantinen i kælderen.

18:20 Borgmester Trine Græses åbningstale i byrådssalen.

18:25. Letbanen i Gladsaxe: Når letbanen åbner og nuværende trafikaleudfordringer. /Ved Hovedstadens Letbane og afdelingschef for Trafik og Mobilitet, Jacob Pryds Winkel

19:00 Middag

Natur og biodiversitet i vores kommune. / Ved Biolog Ayla Nurkan Gretoft

Kaffe, the og kage

20:30 Farvel og tak for i aften. /Ved borgmester Trine Græse.

Til mødet havde vi og andre grundejerforeninger indsendt en række spørgsmål til forvaltningen, som blev besvaret skriftligt og udsendt før mødet. Følg linket på hjemmesiden www.gladsaxe.dk/grundejerforeningsmoede for mere information.

Bekæmpelse af trafikstøj

Heller ikke i år har vi set støjdæmpende tiltag på den del af Motorring 3 og Hillerød motorvejen, der går gennem kommunen.

Derimod er man i gang med at opsætte en "traditionel" 6 meter høj støjskærm på den østlige side af en ca. 2 km lang strækning af Motorring 3 i Rødovre. Det bliver interessant at høre om virkningen heraf, som jeg tror vil være ret beskeden.

Endelig er det besluttet at opsætte støjskærme i Gentofte kommune langs Helsingør motorvejen (Lyngby vejen). Og det er især interessant, fordi man for første gang i Danmark anvender de såkaldte "Hamborg skærme", som er mere effektive end de traditionelle skærme. De er 6 meter høje med et to meter højt udhæng, der hæl-der tre meter ind over vejen. Beregninger og erfaringer fra Hamborg har vist, at de er væsentlig mere effektive takket være udhænget. Vi har i flere år foreslået pilotprojekter med "Hamborg skærme" i vort område, men hidtil uden held.

"Hamborg skærmene" opsættes mellem Resedavej og Teglværksbakken i Gentofte, en strækning på ca. 750 meter. Og det bekymrer mig, da jeg er bange for, at man ikke vil få den fulde effekt af skærmen, fordi strækningen er for kort, så resultatet vil blive stærkt påvirket af randeffekter.

Mulighedsstudie for overdækning af motorveje

Den 10/3 2025 offentliggjorte Vejdirektoratet deres rapport om et *Mulighedsstudie for overdækning af motorveje*. Da der ikke var meget erfaring med overdækning af motorveje i Danmark til dæmpning af trafikstøjen, nedsatte Vejdirektoratet en arbejdsgruppe i december 2022 til at gennemføre et mulighedsstudie med overdækning af motorveje. Arbejdet skulle gennemføre i perioden 2022 – 2024 med en rapport i slutningen af 2024 eller begyndelsen af 2025.

Der er tale om et omfattende materiale bestående af en Resumérapport, der samler de vigtigste indsigter fra mulighedsstudiet. Udover denne rapport består materialet af et case katalog, generiske notater fra otte fagområder samt to tekniske rapporter for de to valgte analysestrækninger, Køge Bugt Motorvejen omkring Brøndby, Vallensbæk og Ishøj samt den Fynske Motorvej omkring Nyborg. Tilmed indeholder materialet en beskrivelse af 10 udenlandske cases. De generiske notater og to tekniske rapporter er primært målrettet fagpersoner, således at vi i det følgende kun vil fremhæve vigtige konklusioner fra Resumérapporten. Interesserede kan finde hele materialet på Vejdirektoratets hjemmeside, www.vejdirektoratet.dk/tema/naar-trafikken-stoejer#2.

Resumérapporten omfatter detaljerede analyser af udformning såvel som økonomi ved følgende typer overdækninger:

- **Lette overdækninger.** Den type overdækning kaldes "lette", da de typisk gennemføres i materialer, der ikke muliggør bebyggelse eller passager ovenpå overdækningen. Det primære formål er her at reducere støjen. De kan dog også beklædes med solpaneler til energi produktion. Økonomisk er bidraget fra solpaneler til dækning af omkostningerne ved etableringen af overdækningen dog marginalt og i praksis næsten uden betydning.
- **Tunge overdækninger.** Den type overdækning bliver typisk anvendt på steder, hvor der udover støj-dæmpningen også er et ønske om at reducere barrierevirkning ved at skabe sammenhæng på tværs af motorvejen og give mulighed for en ny arealanvendelse. I disse projekter vil samspillet med den omgivende by struktur være helt afgørende og vil typisk kræve udarbejdelse af en samlet udviklingsplan for områderne. Man skelner mellem en overdækning, som kan bære et område til rekreative formål og én som kan bære bygninger med op til seks etager. Sidstnævnte type er væsentlig dyrere end førstnævnte type og begge er meget dyrere end en let overdækning, som vi skal se.
- **Hamborgskærme og delvise overdækninger.** De består af høje skærme, ofte 8 – 9 meter med udhæng ind over motorvejen i begge sider af vejen og kan suppleres med en skærm i midterrabatten med udhæng til begge sider, som en y – formet skærm. Det viser sig at øge effektiviteten af den simple Hamborg skærm, der kun har skærme i vejsiderne. Fælles for Hamborg skærme og delvise overdækninger er, at de har en åben konstruktion, således at der vil være naturlig udluftning blot åbningen er 15 % af overdækningens areal, og man derved undgår at skulle etablere kostbare udluftnings systemer og leve op til de strikse sikkerhedskrav og udluftningskrav for tunneller ved en fuld overdækning. Endelig viser det sig, at de er næsten lige så effektive som en let overdækning og billigere at etablere. Deres større effektivitet skyldes udhænget ind over kørebanen, idet støjen bliver reflekteret tilbage mod vejba-nen, hvilket også gør dem effektive ved de øvre etager i etageejendomme, noget som de enkle skær-me, der er i brug i dag, ikke er.

Lad os i det følgende give et kortfattet resumé af nogle af de væsentligste konklusioner af mulighedsstudiet:

Generelt

Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune

Flemming Yssing Hansen
Hjortevænget 47
2880 Bagsværd

Tlf. 60 93 19 51
www.grfsamgladsaxe.dk
grfsamgladsaxe@gmail.com

Tunge overdækninger kan have en markant støjreducerende effekt, men er en omkostningstung løsning, og vil derfor kun være relevant de steder, hvor man udover støjensynet også ønsker at udnytte ellers støjplagede arealer til byudvikling, skabe ny rekreativ anvendelse på overfladen eller skabe bedre sammenhæng på tværs af motorvejen. Det kræver markante méromkostninger at forberede konstruktionen til at muliggøre byggeri på f.eks. op til 6 etager ovenpå overdækningen.

Hvis en overdækning overvejes alene af støjensyn, peger mulighedsstudiet på, at Hamborgskærme eller tilsvarende delvist åbne overdækninger vil være en mere omkostningseffektiv løsning end lette overdækninger, der er dyrere og lang mere komplicerede i forhold til sikkerhed og ventilation.

Erfaringer fra udenlandske cases viser, at der kan gå flere årtier fra idéfase til færdigt anlæg af tunge overdækninger.

Støjeffekter

Mulighedsstudiets generelle støjundersøgelser indikerer, at længden af en overdækning skal være mindst 2 km for at reducere støjniveauet til under 58 dB (Miljøstyrelsens sundhedsgrense) for områder langs en 1 km lang motorvejsstrækning. Hvis målet derimod er et roligt bymiljø med et støjniveau under 53 dB (WHO's sundhedsgrense), hvor motorvejens støj knapt bemærkes, kræves en overdækning på ca. 3 km.

Disse konklusioner fremgår af støjberegningerne i rapportens Fig. 6.1 og ligner resultatet af støjberegningerne i rapporten *Fremtidens forstad uden støj fra motorveje* fra 2022 på side 9 udarbejdet af bl.a. COWI på foranledning af Gladsaxe og Furesø kommune, med støtte fra Realdania og med samme konklusion som i nærværende rapport.

Derfor bekymrer det mig, at en kommende opsætning af den første Hamborg skærm i Danmark langs Lyngbyvejen i Gentofte kommune langs blot 900 meter af vejen ikke vil vise sin fulde effekt på grund af randeffekterne fra mundingene af overdækningen.

Årsagen til den begrænsede effekt langs overdækningen er, at støjen ikke kun udbreder sig til siderne af en motorvej men også i vejens længderetning. Herved "smyger" noget af støjen sig omkring inder- og ydersiden af overdækningen, hvor støjen på ydersiden forårsager et forhøjet støjniveau på ydersiden af overdækning og dermed er med til at begrænse virkningen af den lette overdækning.

Vi har foreslået Vejdirektoratet at lave en støjsimulering, hvor man forsyner ind- og udgange til det overdækkede område med en "krave" vinkelret på vejens længderetning for at reflektere den frem- og tilbagegående støj væk fra ind- og udgang af området med den lette overdækning og dermed forlænge størrelsen af det område, hvor man ønsker at dæmpe støjen.

Til gengæld har Vejdirektoratets mulighedsstudie vist, at der kan opnås en større støjreduktion på de to analysestrækninger, hvis overdækningen forlænges med Hamborgskærme i begge retninger omkring overdækningens munding. I Hamborg har man også fundet en stor effekt ved at forlænge en overdækning med Hamborgskærme omkring overdækningens munding. Det har særlig betydning, hvis der er støjfølsomme boliger i området omkring overdækningens munding. Det kan imidlertid være en væsentlig dyrere metode end vores forslag til at forlænge effekten langs den overdækkede strækning.

Anlægsøkonomi

Rapporten har et skøn over anlægsomkostningerne for mulighedsstudiets to analysestrækninger. Anlægsudgifterne er forbundet med usikkerhed, da der ikke er gennemført en mere detaljeret skitseprojektering og miljøkonsekvensvurdering

For en let overdækning skønnes anlægsprisen til at være 1,0 – 1,3 mia. kr./km,

For en tung overdækning som muliggør rekreativt areal og let byggeri til at være 1,8 – 2,5 mia. kr./km.

For en tung overdækning som muliggør tungt byggeri (op til 6 etager) til at være 3,3 mia. kr./km.

Jeg kan ikke finde en anlægspris for Hamborgskærme som et omkostningseffektivt alternativ til en let overdækning. Men jeg noterede mig i samtale med en af forfatterne af COWI rapporten i 2022, at man skønnede anlægsprisen for en Hamborgskærm til 100 mio. kr./km og som denne rapport 1 – 2 mia. kr./km for en let overdækning. Derfor vil en Hamborg skærm altså være ca. 100 gange billigere end en let overdækning med næsten den samme dæmpning af støjen og klart den billigste løsning.

Information om rentetilskrivning på den indefrosne stigning i grundskylden

Til opfølgning af noten den 19. januar 2024 om indefrysningen af stigningen i grundskylden sendte vi den 20. september 2024 en note til medlemmerne med information om rentetilskrivningen på den indefrosne grundskyld.

Deltagelse i Det Grønne Råd

Efter en tidligere anbefaling fra Kommunernes Landsforening, har også Gladsaxe Kommune for en del år siden oprettet et Grønt Råd.

Formålet med Rådet er, at sikre en god dialog mellem Byrådet og lokale organisationer og foreninger, med henblik på at komme med anbefalinger til kommunens planer og indsatser indenfor klima, natur, miljø, energi og bæredygtighed.

Vi har i flere år deltaget i arbejdet i kommunens **Grønne Råd** og aktuelt er vi repræsenteret ved vores forretningsudvalgsmedlemmer Nina Hanberg og Hans-Chr. Gelf-Larsen.

Rådet er sammensat af 7 byrådsmedlemmer, hvoraf én skal være formand for Rådet. Endvidere sidder der to borgere med interesse for Rådets arbejde. Disse udpeges af Byrådet. Kommunen udpeger herudover nogle lokale organisationer eller foreninger, der skal sende eet eller to medlemmer – i alt 12 stk. - til Det Grønne Råd. Sammenslutningen af Grundejerforeninger i Gladsaxe kommune er udpeget til at sende to medlemmer. Alle 25 medlemmerne sidder i fire år svarende til den kommunale valgperiode.

Der afholdes normalt et møde i hvert kvartal på Rådhuset samt en besigtigelsesekskursion. Det sker i tæt samarbejde med forvaltningen, der organiserer møderne. De sidste år har politikerne ikke deltaget i 2 af møderne for at spare deres tid generelt. Rådets næstformand organiserer disse møder. Ved en del møder er der indlæg fra eksterne specialister.

Der er altid livlig debat på møderne, der i øvrigt refereres af en sekretær fra forvaltningen, og referaterne kan læses på kommunens hjemmeside under: Referater: " Det Grønne Råd".

Emner på møderne er foreslået af Rådets formand eller forvaltningen, men ofte er der også forslag fra de ordinære medlemmer i det Grønne Råd..

Rådet har i årets løb arbejdet med emner som f.eks.:

- Rensningen af den forurenede jord ved Bagsværd Fort.
- Orientering om lokalplan 256, med fokus på fældning og beplantning af træer i skoven nord for Mørkhøjgård, samt cykeltrafikafviklingen i området
- Ny handleplan for Grøn Omstilling
- Et katalog over potentielle genopretningsprojekter for natur og biodiversitet i kommunen
- Orientering og drøftelse omkring informationstavler i vore naturområder.
- Præsentation af Christian Bach Sørensen, der er den nye Grøn Guide i kommunen
- Plan for et katalog over genopretningsprojekter af natur.
- Status over kommunens CO₂ regnskab.
- Orientering om Kommuneplan 2025.03.19.
- Orientering om bestemmelserne i byplanloven om by natur.
- Status for Genbrugsstationen.
- Foredrag om " Vild med vilje"
- Den kommende Separatkloakering og risikoen for forurening af åbne afløbsledninger.
- Orientering om to større plejeplaner.
- Orientering om Radiomarkens store renovering.
- BESIGTIGELSE : Cykeltur til det renoverede Magletorv og det nye parkanlæg " Byens Arena" på parkeringspladsen foran Høje Gladsaxe og tur i Høje Gladsaxe Park.

Mange andre lignende emner af lokal relevans har også været debatteret, og Sammenslutningens to ovennævnte medlemmer er meget aktive omkring fremmøde og debatdeltagelse, og refererer efterfølgende fra møderne til vores forretningsudvalg.

Høringer

I indeværende år har der kun været én høring.

April 2024 indsendte vi Høringssvar til Udkast til Støjhandlingsplan for trafikstøj 2024 -2029.

Den endelige version af Kommuneplan 2025 er til høring fra den 5. marts – 30. april 2025. Vi agter at sende høringssvar fra Sammenslutningen.

Afslutning

Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune

Flemming Yssing Hansen
Hjortevænget 47
2880 Bagsværd

Tlf. 60 93 19 51
www.grfsamgladsaxe.dk
grfsamgladsaxe@gmail.com

Jeg vil benytte lejligheden til at takke medlemmerne af forretningsudvalget for et godt og konstruktivt samarbejde i det forgangne år og ser frem til endnu et spændende år. Jeg vil også sige tak for et godt samarbejde med foreningens revisorer.

Til slut vil jeg takke medlemmerne for et godt samarbejde, som vi håber styrkes i det kommende år, hvor vi også meget gerne ser jer mere inddraget i Sammenslutningens arbejde, herunder gør os opmærksom på forhold, som I finder vigtige og som Sammenslutningen kan arbejde for.

Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe kommune
P.b.v

Flemming Yssing Hansen, formand