



Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune

Bagsværd den 15. marts 2023

## Beretning for 2022-2023

### Indledning

Velkommen til delegeretmødet i Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe kommune, 2023.

Lad mig begynde med at præsentere det nuværende forretningsudvalg. Formand Flemming Yssing Hansen, Haspegårdens grundejerforening, næstformand Jakob Skovgaard Koed, Espegaardens grundejerforening, sekretær Kristian Voigt, Stengårdens grundejerforening, kasserer Nina Hanberg, Grønnemosegårds grundejerforening, menigt medlem Hans-Christian Gelf-Larsen, Bagsværd grundejerforening, 1. suppleant Zandra Hauge Hansen, Espegaardens grundejerforening. 2. suppleant er vakant,

Vi har siden sidste delegeretmøde holdt 5 forretningsudvalgsmøder, 31/5 2022, 14/9 2022, 7/11 2022, 18. januar 2023 og et møde en gang i marts. Det har været dejligt at alle møder kunne holdes "fysisk" efter restriktionerne i forbindelse med covid-19 er ophævet.

### Arbejdet i forretningsudvalget

I vort arbejde fokuserer vi fortsat på sager af generel interesse for grundejerne, som trafikstøj fra motorvejene, implementering af nye lovgivning om de private fællesveje, byudvikling og arkitekturen, undgåelse af fortætnings byggerier så en udvikling med åbne grønne områder fremmes, udbredelse af fjernvarme, den Grønne omstilling, som var tema ved sidste delegeretmøde og Trafiksikkerhedsplan 2023 for Gladsaxe kommune, hvor formanden har været med i en følgegruppe til konsulentfirmaet Viatrafik, der har udarbejdet planen.

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.

Som eksempel kan nævnes vor "støjgruppe", der i de seneste ca. tre år har arbejdet med muligheder for at bekæmpe trafikstøjen fra motorvejene igennem kommunen. Gruppen består af medlemmer fra Sammenslutningen, medlemmer af grundejerforeninger, lokale politikere, et Folketingsmedlem, der nu er minister, samt en borger fra Herlev kommune. Gruppen har ikke mødtes så ofte som tidligere dels fordi folketingsmedlemmet nu er skatteminister og har hænderne fulde i ministeriet, men stadigvæk følger med i arbejdet med trafikstøj bekæmpelse, dels fordi vi afventer resultaterne af en stor trafikstøj undersøgelse i kommunen. Rapporten forventes at være klar til juni i år, hvorefter arbejdet går i gang med en ny femårig Trafikstøjhandlingsplan. Det er et arbejde, vi vil følge nøje. Se også afsnittet nedenfor med overskriften **Bekæmpelse af trafikstøj fra motorvejene.**

Et andet eksempel har været arbejdet med lovgivningen om de private fællesveje efter at Ankenævnet erklærede de eksisterende serviceordninger mellem kommune og vejere for ulovlige, så kommunen blev nødt til at opsigte de indgåede aftaler ved udgangen af 2019. Et arbejde der afsluttedes med vedtagelsen af den nye lov for de private fællesveje den 1. maj 2022. Arbejdet har derfor ændret karakter, idet fokus nu er koncentreret omkring implementeringen af den nye lov. Et arbejde der stadig pågår, som det fremgår af afsnittet nedenfor med overskriften **Implementering af nye lov om private fællesveje.**

Det er vigtigt at gøre sig klart at arbejdet med sager, der f. eks. kræver lovgivning, er meget tidskrævende og kræver ofte en langvarig og vedholdende indsats, som vi for eksempel har set med den nye lov om private fællesveje. Til gengæld kan det også være et spændende og udfordrende arbejde.

### **Implementering af nye lov om de private fællesveje**

Det var en lettelse ved sidste delegeretmøde at kunne fortælle, at den nye lov om private fællesveje trådte i kraft den 1/5 2022. Det havde været en lang proces, siden Ole Skrald Rasmussen (S), Martin Skou Heidemann (V) og jeg den 7/10 2019 sendte et fælles brev til transportminister Benny Engelbrecht (S), hvori vi anmodede om at få ændret loven, således at det blev lovligt for vejere at indgå servicekontrakter med kommunen om vej- og vinter vedligehold. Vi fik klart opfattelsen af, at mange vejere gerne ville "slippe ud" af ejerskabet, der jo intet er værd, når man ikke kan udøve sin ejendomsret på nogen måde. Da det kunne ske ved at få vejen opklassificeret til en kommunevej, bad vi ligeledes i brevet om at loven blev udformet sådan, at det ville være muligt for kommunen at tilbyde en opklassificering af vejene til kommuneveje.

Efter den nye lovs ikrafttræden rettede vi vort fokus på at få loven implementeret så hurtigt som muligt af hensyn til vejere. Da der ikke var sket noget efter sommerferien, rettede vi den 19. september 2022 en henvendelse til chefen for Trafik- og Mobilitetsafdelingen, Jacob Pryds Winter, hvorunder implementeringen hører. Han kunne oplyse os om, at de ikke ville være klar til at indgå serviceaftaler til vintersæsonen 2022-2023, hvilket jeg meddelte medlemmerne den 23. september 2022.

Der var to årsager til sendrægtigheden:

Den ene var mandskabsmangel i afdelingen, som havde tre ubesatte stillinger, der vist nok nu er reduceret til to ubesatte stillinger.

Den anden var, at man ville gå i gang med både at se på udformningen af service aftaler mellem kommunen og vejere, som kendt fra tidligere, og muligheden for at kunne tilbyde vejere en opklassificering af vejene til kommuneveje.

Sidstnævnte er tilsyneladende inspireret af Lyngby Taarbæk kommune, der allerede på et møde i byrådet den 24. juni 2021 havde besluttet at opklassificere 60,3 km private fællesveje til kommuneveje gældende fra den 1. april 2023. En helt anden målestok end hos Gladsaxe kommune med blot 21,5 km private fællesveje. Der er imidlertid en række komplicerede juridiske forhold ved en opklassificering af vejene, som ændringer i skødet, landinspektørs opmåling af det afgivne areal, som vejen repræsenterer, høring af banker og andre långivere m.m., der skal klares først. Her vil kommunen kunne drage nytte af erfaringerne fra Lyngby Taarbæk kommune.

Således har Lyngby Taarbæk kommune afsat 12,8 mio. kr. i budgettet for 2021-2024 til det juridiske forarbejde i forbindelse med opklassificeringen, og fremadrettet vil der være afsat 13,6 mio. kr. til den årlige drift af de veje, der opklassificeres. En simpel skalering af de nævnte budgetposter i Lyngby Taarbæk kommune efter antallet af kilometer veje, vil det for Gladsaxe kommune svare til 21,5/60,3 ~ 1/3, eller for Gladsaxe kommune ~ 4,3 mio. kr. til det juridiske forarbejde og ~ 4,5 mio. kr. til driften af de opklassificerede veje, hvis alle private fællesveje i Gladsaxe opklassificeres. De resulterende driftsudgifter synes dog at være sat lidt højt i forhold til de tal vi har fundet for 2018 i Gladsaxe. Her opererer TTU med et indtægtsbudget på 844.000 kr., mens det endelige resultat viste sig at være ca. 650.000 kr. Når man tager hensyn til, at af de 21,5 km private fællesveje i Gladsaxe havde de ca. 12

km en serviceaftale med kommunen og de ca. 9,5 km ingen aftale, ville indtægterne for 2018 have været  $650.000 \times 21,5/12 = 1,2$  mio. kr., hvis alle havde en aftale, eller en årlig merudgift på 1,2 mio. kr. for kommunen, hvis alle private fællesveje opklassificeres, en del lavere end de ca. 4,5 mio. kr., som vi når frem til med tallene fra Lyngby-Taarbæk kommune. Årsagen hertil kendes ikke, men må undersøges før en mere realistisk vurdering foreligger. Det skal bemærkes, at der ikke er taget hensyn til inflationen i tallene fra 2018, så vort skøn nok ligger i underkanten af omkostningerne til det juridiske forarbejde og til de kommende udgifter til vedligehold af vejene. Vi kender endnu ikke forvaltningens skøn til udgifterne, som det bliver spændende at se.

Planen for den kommende tid er nu, at forvaltningen udarbejder detaljer om mulighederne for at indgå service aftaler, som vi kender, og for tilbud om at opklassificere de private fællesveje. Mulighederne forelægges dernæst politikerne, som må tage stilling til hvilken af dem forvaltningen skal arbejde videre med. Desværre er tidshorizonten meget usikker; vi vil derfor presse på for at få en afgørelse så hurtigt som muligt og vil jævnlig holde kontakt med forvaltningen for at følge udviklingen i arbejdet.

### **Øget kapacitet på Motorring 3**

Den 23. maj 2022 inviterede Vejdirektoratet til Borgermøde i Gladsaxe om Vejdirektoratets projekt om en "Øget kapacitet på Motorring 3." Flemming deltog i mødet sammen med bl.a. borgmesteren, Trine Græse, og fulgte opfordringen fra Vejdirektoratet om at komme med kommentarer til projektet. Det skete med notatet *Kommentarer til Idé- og forslagsfasen for projektet "Øget kapacitet på Motorring 3"* fra Sammenslutningen den 7. juni 2022, som kan findes på Sammenslutningens hjemmeside.

Projektet har været undervejs igennem en længere periode fra den første rapport i 2016 (Vejdirektoratets rapport nr. 550) efterfulgt af endnu en rapport i 2019 (Vejdirektoratets rapport nr. 608) afsluttende med en endelig rapport i forbindelse med Infrastrukturplan 2035 fra juni 2021.

Oprindeligt gik arbejdet ud på at komme med en løsning af trængselsproblemerne på Motorring 3 (M3), men blev med infrastrukturplanen i 2021 udvidet til også at omfatte en dybdegående undersøgelse af trafikstøjproblemerne fra M3, ikke alene som følge af den foreslåede kapacitetsudvidelse, men om støjproblemerne i det hele taget, bl.a. som følge af et stærkt ønske fra mange sider i Gladsaxe kommune.

I korthed går Vejdirektoratets plan ud på at øge kapaciteten på M3 ved at inddrage nødsporet som kørebane, og da det er smallere end de nuværende kørebaneer, må de fire kørebaneer i hver retning gøres smallere end de er i dag. Det er bekymrende i en tid, hvor folk i stigende grad køber større og bredere personbiler af SUV typen til fordel for de mindre biler. Når kørebaneerne bliver smallere øges risikoen for kollisioner og især på den nordlige del af M3 igennem vort område, bliver kørebaneen på det omdannede nødspors plads ikke "sammenhængende" på grund af de mange til- og frakørsler. Det og køerne ved afkørsler kommer til at betyde mange vognbaneskift, som øger risikoen for kollisioner. Et problem Vejdirektoratet er opmærksom på, og ifølge projektleder Jette Buchs præsentationen på Borgermødet søges det løst ved brug af "landevejs" afstribning til regulering af vognbane skiftene og brug af "intelligent" anvisning af kørebaneer. På den sydlige del af M3 er der bedre plads, således at nødsporet kan bevares selv ved en udvidelse med endnu en kørebane, hvilket giver en bedre trafiksikkerhed.

Samtidig hermed foreslås en nedsættelse af hastigheden til 90 km/t af sikkerhedsmæssige grunde. Til sikring af at trafikanterne overholder hastighedsgrænsen foreslås desuden forsøg med "støjstærkasser", der måler hastigheden og udskriver fartbøder ved overskridelser. Det blev ikke klart på mødet hvor stor kapacitetsudvidelsen bliver i forhold til den eksisterende trafik. Den øgede kapacitet vil føre til stigende støj, mens den reducerede hastighed vil føre til en reduktion af støjen. Vi må vente indtil VVM rapporten er færdig medio 2023, hvor vi både vil få konsekvens beregninger af støjniveauet som følge af kapacitetsudvidelsen, og en dybdegående analyse af støjniveauet i det hele taget.

Ved eliminering af nødsporet, som ellers synes at være en vigtig del af motorvejene i resten af landet, opstår spørgsmålet om hvad man skal gøre med et køretøj, der får motorstop. Hvor kan man

skubbe det hen, så det ikke generer trafikken? Et andet problem er at redningskøretøjer og politi kan få vanskeligheder med at nå frem til et ulykkessted, da de ikke længere kan køre i nødsporet. I sin yderste konsekvens kan det føre til endnu længere kødannelser end i dag i strid med intentionen med den foreslåede løsning. På en strækning med et stort hospital som Herlev hospital kan man være meget bekymret for, om ambulancer under udrykning kan komme frem i tide. På mødet med Vejdirektoratet blev man oplyst om, at den type problemer ikke ville komme til at opstå, uden at der blev givet detaljer om hvordan det kunne undgås.

Vores umiddelbare reaktion på planen om en udvidelse af kapaciteten på M3 ved at inddrage nødsporet som kørebane er, at det har karakter af at være en midlertidig nødløsning af en varighed på nogle få år, hvorefter man står i samme situation som i dag, ikke mindst på grund af den store trafikstigning, man regner med. Og hvad så? Det fik vi ikke rigtig noget svar på.

Vi deler således kommunens holdning til projektet og kritikken af, at der ikke er afsat midler til en effektiv afhjælpning af de meget alvorlige trafikstøjproblemer i hele kommunen, ikke mindst fra de to motorveje, M3 og Hillerød motorvejen der skærer igennem tætbebyggede områder i kommunen. Vel at mærke tætbebyggede områder, der eksisterede **før** man ved ekspropriationer i sin tid, anlagde motorvejen midt igennem boligområderne. Tidligere støjmålinger har allerede dokumenteret støjproblemerne i kommunen, og det er fint med endnu en undersøgelse, men så længe de ikke følges op af konkrete og effektive løsninger, er de ikke til glæde for kommunens mange borgere, der lever under trafikstøjforhold, som af Miljøstyrelsen anføres som værende sundhedsskadelige.

Den mest oplagte løsning på trængselsproblemerne ville være anlæggelse af en Motorring 5 til hvilken der stadigvæk eksisterer areal reservationer, Men den løsning synes ikke politisk mulig nu, og formodentlig i en lang fremtid, så opgaven er i øjeblikket at finde en "mellemløsning" på trængselsproblemet, der er tilstrækkelig langsigtet og perspektivrig. Forslag til en sådan kommer vi med i den omtalte note til Vejdirektoratet. Den er baseret på den enkle observation, at der er **fem** motorvejsindgange for al transit trafik fra syd, øst og vest, der skal igennem det Københavnske motorvejsnet for at komme nordpå, og kun én udgang, nemlig M3. Det peger på en ret oplagt løsning, nemlig skabelsen af endnu en udgang mod nord. I vort notat har vi et forslag til, hvordan det kan gøres, en løsning som både kan mindske trængselsproblemet på M3 og trafikstøjen.

Desværre synes vi ikke, at Vejdirektoratets planer til løsning af trafikproblemerne lever op til de udfordringer, som vi anser for at være væsentlige. Der er nu brugt så mange ressourcer på planlægningen, at løsningen næppe står til at ændre på nuværende tidspunkt, selvom det ville være ønskeligt.

Den 10. februar 2023 modtog vi sammen med alle andre, der havde indsendt forslag og bemærkninger til den igangværende miljøkonsekvensvurdering af en kapacitetsforøgelse for trafikken på Motorring 3, en mail fra Vejdirektoratet med samtlige 142 høringssvar og direktoratets kommentarer hertil. Det er et omfattende materiale, som nu er tilgængelig via projektets hjemmeside: *Øget kapacitet på Motorring 3*. Det indeholder et sammenfattende notat på 27 sider, hvor høringssvarene er resumeret under forskellige hovedemner, og hvor Vejdirektoratets bemærkninger er anført i tilknytning dertil. Sammenslutningens bidrag omtales på side 5 og 12 i notatet.

Som ventet forholder de sig ikke til vort forslag om en alternativ "mellem" løsning på trængselsproblemet, idet det ifølge Vejdirektoratet ligger udenfor kommissoriet for arbejdet. Uanset det, finder vi det vigtigt ikke blot at komme med kritik, men også, efter en nærmere analyse af problemstillingen, at komme med forslag til andre løsninger, hvis det er muligt. Nu har vi i hvert fald sørget for at gøre ideen kendt rundt omkring, og måske kan den tjene til inspiration, når den valgte løsning viser at være utilstrækkelig, noget der efter vores forudsigtelse vil ske om få år.

#### **Bus Rapid Transit (BRT) i Ring 4 korridor og udvidelse af Ring 4**

Den 15. februar 2023 modtog vi i S sammenslutningen en mail fra en ad hoc nedsat gruppe på tre beboere omkring udvidelsen af Ring 4 med et "bekymringsbrev" vedhæftet, hvor man bad os om at være medunderskrivere på brevet. Det har vi sagt ja til, idet vi deler opfattelserne, der anføres i brevet.

Frem for alt vil man undgå, at der etableres en motorvej på stykket af Ring 4, der forbinder "chokolade" krydset i Ballerup med Hillerød motorvejen i Gladsaxe. Det ville være en katastrofe!

Pudsigt nok opererer vi i vores "mellem" løsning af trængselsproblemet også med en forbindelsesvej mellem Frederikssund motorvejen og Hillerød motorvejen men på en anden måde, der ikke vil komme til at genere beboerne i området.

Et politisk flertal i Folketinget vedtog i 2021, at Ring 4 skal udvides. I udvidelsen er der to forskellige projekter i spil. Det ene er en udvidelse fra 2 til 4 sporet byvej. Det andet er etablering af 2 spor til BRT busser (hurtigbusser med egne baner) sammen med enten 2 eller 4 kørebaner. De nærmere miljøkonsekvensundersøgelser skal i år afklare om Ring 4 skal udvides til 4 eller 6 spor.

I forbindelse med idé- og forslagsfasen bliver der afholdt fire borgermøder i de fire berørte kommuner, Herlev, Ballerup, Furesø og Gladsaxe. Hans-Christian, Jakob og Flemming deltog i borgermødet i Gladsaxe kommune den 1. marts 2023. Vi er i en meget begyndende fase af arbejdet. Selve linjeføringen var kun skitseret som en tyk fed rød "kurve" på et kort. Det er planen at BRT banen skal løbe mellem Lyngby og Ishøj med den lille komplikation at Lyngby kommune vil ikke have en BRT bane til kommunen. Det kan ikke undre, for der vil simpelt hen ikke være plads efter alt det halløj med letbanen gennem kommunen. Hvordan det spørgsmål løses vides ikke i øjeblikket. Tidsplanen for projektet er: **Primo 2023**: Opstart og indledende idéfase, borgermøde, mulighed for at indsende idéer og forslag, **Forår 2023 – vinter 2023**: Arbejdet med kortlægning, undersøgelser, beregninger og vurderinger gennemføres, **Forår 2024**: Offentliggørelse af undersøgelsens resultater. Afsluttende høringsperiode, borgermøde, mulighed for at indsende hørings svar, **Sensommer 2024**: Vejdirektoratets høringsnotat og indstilling (anbefaling) fremsendes til transportministeren.

Nærmere oplysninger samt link til høringsportalen findes på projektets hjemmeside: [vejdirektoratet.dk/BRT 400S](http://vejdirektoratet.dk/BRT_400S). Vi skal nu i gang med at udarbejde kommentarer, idéer og forslag til idefasen. Frist den 31. marts.

### **Grundejernes møde med byrådet 2022**

Efter coronaen genoptog man i 2022 traditionen med at invitere grundejerne til møde med byrådet den 17. maj 2022 fra kl. 18:00-21:00.

Efter en velkomst ved borgmesteren med efterfølgende middag kl. 18:00-19:00 mødtes alle i byrådsalen, hvor der i tidrummet kl. 19:00-19:45 blev givet tre oplæg i plenum om:

- Trafikstøj og Realdanias rapport herom med titlen *Fremtidens forstad uden støj fra motorveje*.
- Fjernvarme generelt og i Gladsaxe.
- Vestforbrænding og Gladsaxe Gentsøfte fjernvarme.

Der var ikke mulighed for at stille spørgsmål og få svar i plenum. Den mulighed var i stedet flyttet ud til 7 temastationer i Rådhusets forhal med følgende temaer:

1. Fjernvarme i Vestforbrændings område.
2. Fjernvarme i Gladsaxe Gentsøfte fjernvarmes område.
3. Energireovering.
4. Trafikstøj.
5. Separation af spildevand.
6. El-ladestander.
7. Ukrainere i Gladsaxe med udveksling af ideer, tilbud og behov.

Der var kaffe og kage og en livlig diskussion ved stationerne. Mødet afsluttedes kl. 21:00.

Grundejernes skriftlige spørgsmål og kommunens svar herpå kan findes på kommunens hjemmeside [www.gladsaxe.dk](http://www.gladsaxe.dk) eller på Sammenslutningens hjemmeside [www.grfsamgladsaxe.dk](http://www.grfsamgladsaxe.dk)

### **Bekæmpelse af trafikstøj fra motorvejene.**

Den 6. december 2022 havde Vejdirektoratet (VD) inviteret til en fagkonference om overdækning af motorveje, hvor Flemming, Hans-Christian og Jakob deltog. VD arbejder med at forebygge og begrænse støjgener og ser løbende på nye og bedre metoder til bekæmpelse af vejstøj. Overdækning af motorveje bliver i den sammenhæng nævnt som en mulig løsningsmodel. Da danske erfaringer med overbygning af motorveje er begrænsede, gennemfører VD et mulighedsstudie i perioden 2022-2024. Mulighedsstudiet skal dels skabe overblik over viden fra eksisterende overdækningsprojekter og -undersøgelser og dels generere nye indsigter til den danske vejsektor.

Konferencen med titlen *Kick-off konference på mulighedsstudie om overdækning af motorveje* markerer den officielle start på mulighedsstudiet og vil dels give et indblik i planerne for mulighedsstudiet og dels indeholde faglige indlæg, der medvirker til at skabe et overblik over eksisterende viden og erfaringer. Under en plenudrøftelse var der mulighed for at bidrage med egen viden om overdækningsprojekter og kvalificere indholdet af mulighedsstudiet.

Mødet var velbesøgt med skønsmæssigt 50+ deltagere og for at give et indtryk af indholdet er de 6 præsentationer, som Flemming fik tilsendt, følgende:

1. Velkomst v. Rasmus Larsen, VD, formand for projektgruppen
2. Erfaringer fra *Fremtidens forstad uden støj fra motorveje* v. Thomas Knudsø Damm, Cowi, og Arne Cermak Nielsen, Urban Power.
3. Konstruktioner ved let overdækning v. Per Skov, Cowi.
4. Konstruktioner ved overdækning med ny arealanvendelse v. Simon Mathias Gren, Rambøll.
5. Erfaringer med lette overdækninger med energiproduktion v. Einer Thór Ingólfsson, KI Rådgivende Ingeniører og Mads Lützen, Lützen Arkitekter.
6. Erfaringer fra overdækningsprojekter i Hamborg v. Martin Steinkühler, Deges.

Under plenum, der varede en time, var der en række kommentarer og spørgsmål, og ved slutningen blev det understreget, at man var meget velkommen til at komme med input til projektgruppen. Det har Flemming benyttet sig af den 16. december 2022 ved at komme med en ide til, hvordan man kan reducere betydningen af randeffekter ved overdækninger, der f.eks. gør, at man med en 2 km lang overdækning kun får et område med laveste støjniveau omkring midten på ca. 42 % af længden af overdækningen takket være randeffekter for enderne af den. Ideen er beskrevet i en lille note *Om randeffekter i støjdemping ved ind- og udgang af et overdækket område*. Projektgruppen sendte en kvittering for modtagelsen med en bemærkning om, at noten tages med i det videre arbejde med mulighedsstudiet. Det belyser således mulighederne, uden anvisning af specifikke steder, hvor overdækning kan anvendes. Det må ske ved en anden proces.

I midten af 2023 ventes resultatet af den store trafikstøjundersøgelse fra motorveje om kommuneveje, som vil komme til at danne basis for en ny femårig støjhandlingsplan.

### **Borgermøde om Trafiksikkerhedsplan 2023**

Nina, Kristian og Flemming deltog i borgermødet den 5. januar 2023, kl. 19-21, om trafiksikkerhedsplan 2023, der er i høring fra den 8. december 2022 til den 29. januar 2023. På mødet gennemgik Jacob Pryds Winkel og en repræsentant fra konsulentfirmaet Viatrafik, der har udarbejdet rapporten, i store træk planen.

Efter præsentationen var der en livlig debat om planen styret af næstformanden for TTU, Signe Ejersbo (F). Diskussionen var delt op i to dele. I første halvdel i plenum gjaldt det generelle spørgsmål, mens der i sidste halvdel var mulighed for at komme ind på mere lokale emner, idet der var oprettet fire "stationer" med repræsentanter fra forvaltningen, hvor man kunne diskutere mere lokale spørgsmål til planen.

Til slut opfordredes tilhørende til at indsende hørings svar med kommentarer og forslag inden den 29. januar 2023,

### **Deltagelse i det grønne råd**

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.

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 og bæredygtighed..

Rådet er sammensat af 7 byrådsmedlemmer, hvoraf en skal være formand i Rådet. Endvidere sidder der to borgere med interesse omkring 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 er udpeget til at sende to medlemmer. Alle medlemmerne sidder i fire år svarende til den kommunale valgperiode.

Der afholdes normalt et møde i hvert kvartal på Rådhuset. Det sker i tæt samarbejde med forvaltningen, der organiserer møderne. Nogle af møderne er arrangeret som besigtigelsesekskursioner. 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. Referaterne kan læses på kommunens hjemmeside.

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: \* Status for Bagsværd Sø \*.\* Strategi for biodiversitet \*.\* Orientering om høslæt \*.\* PFAS situationen \*.\* Status for den grønne omstilling \*.\* Medlemsforslag om oprettelse af et brugerråd for Bagsværd Sø \*.\* Gladsaxestrategien \*.\* Orientering om fjernvarme \*.\* Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse \*.\* Orientering om status for affaldshåndtering \*.\* Trafik – og mobilitetsplanerne \*.\* Orientering om hørings svarene omkring plejeplanerne for radiomarken \*.\* Planerne for værn af de rødlistede arter \*.

\* Vi var på besigtigelsestur til Bagsværd Vandværk, og derfra videre til Smør – og Fedtmosen \*.

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 periode har vi indsendt tre hørings svar, som kan ses på vores hjemmeside:

27. juli 2022 indsendte vi hørings svar til *Gladsaxestrategien 2022-2026*, der omhandler udviklingsplaner for kommunen i en fire års periode.

6. december 2022 indsendte vi hørings svar til *Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse 2023-2026* som omhandler beskyttelsen af vores grundvand, så vi sikkert kan drikke vandet direkte fra hanen uden at det skal gennemgå en renselse, som påvirker vandets svag. Det ser heldigvis ud til, at vore borer ikke er forurenede med PFAS stoffer over grænseværdien.

29. januar 2023 indsendte vi hørings svar til *Gladsaxe Trafiksikkerhedsplan 2023*, hvor vi kom med generelle kommentarer og forslag, mens vi overlader lokale specifikke kommentarer til de lokale grundejerforeninger.

### **Afslutning**

Vores håb om at implementeringen af den nye lov om private fællesveje ville ske i løbet af 2022 blev desværre ikke opfyldt i 2022, så vi vil fortsætte med at presse på for, at det kommer til at ske i 2023.

Trafikstøjproblemet blev heller ikke løst i år, men her må man indstille sig på en langvarig proces, da der vil være tale om meget kostbare investeringer. Man kan godt blive lidt mistrøstig over tempoet i udviklingen, men det går langsom fremad, og der er ikke andet at gøre end at presse på for, at der kommer til at ske noget.

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