GLADSAXE

Svar og spørgsmål fra grundejerne 2026

Indledning

I forbindelse med Byrådets møde med grundejerforeningerne har Gladsaxe Kommune opfordret grundejerforeningerne til at sende spørgsmål til kommunen.
Spørgsmålene har desuden inspireret til de emner, som vi skal høre om og drøfte på mødet.

Vi har samlet alle spørgsmål fra grundejerforeningerne og svarene fra kommunens forvaltninger.
Spørgsmålene er gengivet, som de blev skrevet, og samlet tematisk.
Det betyder, at spørgsmål fra de enkelte foreninger kan være spredt.

Hvis der er yderligere spørgsmål, er I velkomne til at kontakte de forvaltninger, som har medvirket til svar. Kontaktpersoner står bagerst.

Der er i år et enkelt forslag, som ikke har karakter af spørgsmål. Det er sendt til den relevante afdeling og står med i dokumentet her til orientering.

Byudvikling og lokalplaner

Lokalplaner generelt

Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune.

Hvert fjerde år udarbejdes en kommuneplan, senest kommuneplan 2025. Men der kan gå lang tid, helt op til årtier, før deres bestemmelser overføres til lokalplanerne, som er retvisende for beboernes ageren. Det betyder, at gældende regler kan variere fra område til område, afhængig af hvornår lokalplanerne er opdaterede, hvilket er forvirrende for beboerne og derfor ikke hensigtsmæssig.

Et eksempel på konsekvensen af den manglende opdatering af lokalplanerne har vi i en nylig sag fra Stengårdens grundejerforening. I området, der er udlagt som en åben-lav bebyggelse, indeholder lokalplanen en bestemmelse om, at en bygnings ”fodaftryk” højest må være på 1/6 af grundens areal, netop til sikring af områdets karakter.

Til trods herfor gav forvaltningen en dispensation fra 1/6 reglen til næsten det dobbelte ”fodaftryk” af en kommende bygning. Det blev en nabo naturligvis meget fortørnet over og klagede afgørelsen til Gladsaxe kommune, som afviste den, så byggeriet kunne fortsætte.

Den pågældende klagede derpå til Planklagenævnet over kommunens dispensation, som afviste klagen med en begrundelse om, at formålet i lokalplanen ikke var beskrevet tilstrækkelig tydeligt, da der ikke var en decideret formålsparagraf.

Det undrede klageren, da man ikke kunne være i tvivl om formålet med bestemmelsen, selvom den ikke var formuleret i en egentlig formålsparagraf. Det havde der ikke været krav om i sin tid, da lokalplanen blev udarbejdet.

Klageren var ikke tilfreds med den afgørelse og anlagde derpå en sag mod Gladsaxe Kommune og Planklagenævnet ved byretten. Afgørelsen i byretten kom i slutningen af januar 2026, og atter syntes den manglende formålsparagraf at være grundlaget for afvisningen af klagen.

Det var noget overraskende, for kravet om en egentlig formålsparagraf i lokalplaner kom først flere år efter, at den gældende lokalplan blev skrevet, så afgørelsen synes at være baseret på en regel med tilbagevirkende kraft, noget vi heldigvis har været forskånet for siden årene efter den tyske besættelse. Derfor er sagen anket til landsretten for at prøve byrettens kendelse.

Det viser vigtigheden af, at vores lokalplaner hurtigt opdateres, ikke blot som følge af nye bestemmelser i kommunalplanerne, men også om nye krav til deres udformning.

- Så, hvordan har man tænkt sig at gennemføre en sådan hurtig opdatering af både indhold og form af lokalplaner?

Svar fra Byafdelingen

I mange kommuner har man stadig flere af de gamle byplanvedtægter fra før 1977, som blev udarbejdet under den daværende Byplanlov. De indeholder meget få bestemmelser set i forhold til de lokalplaner der udarbejdes i dag, men de er stadig gyldige. I 1977 blev Byplanloven overtaget af Lov om kommuneplanlægning. Den er stadig er gældende i dag, men den er blev opdateret mange siden 1977.

I takt med at lovgrundlaget har ændret sig, har både krav og muligheder også ændret sig. En lokalplan skal være meget mere detaljeret i dag for at blive anerkendt som værende byggeretsgivende, altså at man kan få en byggetilladelse på baggrund af lokalplanen. Selvom de gamle byplanvedtægter er gældende, så er de utidssvarende set med nutidens øjne. Derfor kan Planklagenævnet med rette sige, at formålet i planen er utydeligt. Det falder så tilbage på kommunerne, og i dette tilfælde på Gladsaxe Kommune. Optimalt set burde plangrundlaget altid være opdateret i forhold til de nyeste krav og muligheder, men det er en omstændig og ressourcekrævende proces at udarbejde en lokalplan, og der er mange i køen til at få udarbejdet både nye lokalplaner og fornyelse af eksisterende planer.

På grund af de foreslåede nye bestemmelser i Kommuneplan 2025, er det dog planen at opdatere plangrundlaget for alle villakvarterne. Præcis hvordan det gøres er ikke besluttet, men det vil sandsynligvis blive en kombination af to plantyper. Vi forventer at aflyse de eksisterende byplanvedtægter og erstatte dem med en ny lokalplan, som indeholder alle de nødvendige bestemmelser. For lokalplanerne, forventer vi at lave en eller flere temalokalplaner som skal gælde samtidigt med de eksisterende planer bibeholdes. Det betyder, at vi tilføjer eller opdaterer nogle bestemte fælles temaer til de eksisterende planer.

Som udgangspunkt er det hensigten, at alle villaområderne får opdateret deres plangrundlag samtidigt, men der kan være teknikaliteter, der nødvendiggør, at det sker over en kortere periode.

Ny lokalplan

Stengårdens Grundejerforening

Ny lokalplan I referatet fra Trafik- og teknikudvalget af den 5. januar fremgår det, at nye lokalplaner for Gladsaxe forventes at tage minimum 1-2 år efter vedtagelsen af kommuneplanen (som vel godkendes endelig her i 1. halvår 2026). Som bekendt er Stengårdsområdet omfattet af en ikke særlig opdateret byplanvedtægt fra 1952.

- Har kommunen en implementeringsplan for de nye lokalplaner, herunder hvornår de enkelte områder i kommunen kan forvente at arbejdet hermed opstartes?
- Kan I oplyse i hvilket omfang kommunen vil inddrage de lokale grundejerforeninger i dette arbejde?

Svar fra Byafdelingen

Vi er ved at planlægge en inddragelsesproces, som skal forløbe hen over sommeren og efteråret 2026. Startskuddet bliver grundejerforeningsmødet 18. maj, hvor mødet kommer til at handle om kvaliteterne i villakvartererne, og hvordan vi passer på dem. Herefter vil der hen over sommeren og efteråret være forskellige begivenheder, hvor vi går i dialog med borgerne. Vi stiller op til dialog under de forskellige bydeles byfester og vi er til stede på Gladsaxedagen.

Her vil vi igen fokusere på villakvarterernes kvaliteter, og hvad det er vigtigt at sætte fokus på. I løbet af processen vil det også være muligt at deltage i en følgegruppe, hvor deltagerne inviteres til nogle særskilte møder. Vi forventer at kunne sende et forslag til politisk behandling omkring årsskiftet 2026/27, og forhåbentlig har vi vedtaget et nyt plangrundlag omkring sommeren 2027.

Som nævnt i svaret til Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune, , er der ikke taget politisk beslutning om det præcise indhold af planerne, hvilken type eller hvor mange planer der skal udarbejdes, og i hvilken takt de skal udrulles. Det er blandt andet disse spørgsmål, som vi vil tage op i den kommende dialog.

Det er dog planen, at vi som udgangspunkt kigger på alle villaområderne samtidigt, da vores fokus i denne sammenhæng er de fælles træk. Selvom vi kigger på helheden, vil det også blive tydeligt, hvis der er lokale forhold, som skiller sig væsentligt ud, og som derfor skal behandles særskilt.

Lokalplan om hegn og hække

Sammenslutning af grundejerforeninger i Gladsaxe

I den nye kommuneplan er der retningslinjer for hegn og hække mod offentlige veje og stier maksimalt må være 1,5 meter høje og forhaver skal have et grønt præg.
Dette forventes at blive indarbejdet i de kommende tema- eller lokalplaner.

Forhave fremgår ikke af begrebslisten. Dette bør præciseres. Der er grunde hvor hele haven ligger foran huset, for eksempel når huset ligger lagt tilbage på grunden eller på et hjørne. Der må gives mulighed for privatliv

- Hvordan vil kommunen håndhæve disse begrænsninger eller er det blot henstillinger og så er ordvalget forkert?

Svar fra Byafdelingen

Det er rigtigt, at der kan være behov for en præcisering af begrebet forhave. Umiddelbart er det den del, der ligger ud til vejen, og det er ofte den ”ikke primære” del af haven, da huset ofte er placeret forrest på grunden med en større del af haven på bagsiden af huset. Det har dog stor betydning, hvor på grunden huset ligger. I nogle bebyggelser ligger husene bagerst på grunden, og så bliver forhaven den ”primære” have.

I kommuneplanen er der retningslinjer for hegn og hække mod offentlige veje og stier, men begrebet forhave bliver ikke nævnt. Begrebet forhave nævnes i forhold til friarealkravet for åben lav (villa) boligbebyggelse.

For åben lav boliger (villaer) står der, at forhaver overvejende skal fremstå som beplantet grøn have, og at der kan dispenseres til småbygninger over byggelinjen, hvis det ikke bryder med den grønne karakter. I denne sammenhæng har det faktisk ikke betydning om forhaven er den primære del af haven.

Indholdet af det nye plangrundlag for villaområderne ikke fastlagt endnu. Hvis kommuneplanens bestemmelser om hegn og hække kommer til at indgå, så kan det være, at vi også skal se på typerne af ”forhaver”.

Lokalplan om bebyggelsesprocenter

Stengårdens Grundejerforening

Strammere dispensationspraksis. Kommunen har netop besluttet, at der anlægges en mere restriktiv administrativ praksis for dispensationer fra de bebyggelsesprocenter og bebyggede arealer, der er fastsat i lokalplanerne for åben-lav-områder. Det hilser foreningen meget velkommen og ser frem til en ny lokalplan for vores område. Vi kunne dog godt tænke os at kommunen mere konkret beskrev, hvad denne ændrede praksis kommer til at betyde frem til en ny lokalplan foreligger.

- Hvordan vil det blive udmøntet - gerne med eksempler på, hvad kommunen førhen var indstillet på at give dispensation til, og hvad der efter den nye praksis forventelig ikke gives dispensation til?

Svar fra Byggesag

På Trafik- og Teknikudvalget 5. januar 2026 besluttede udvalget, at forvaltningen skulle have en mere restriktiv praksis ved behandling af ansøgninger om dispensation fra bebyggelsesprocent og bebygget areal i åben-lav områder i kommunen.

Der har tidligere været en lempelig praksis hvor der er i mange tilfælde er dispenseret til mellem ca. 25 og 30 procent.

Det er ikke muligt at sige præcis hvordan en ny praksis bliver. Sagsbehandlingen bygger på konkrete vurderinger i de enkelte sager, i forhold til hvor meget der kan dispenseres til. I de konkrete sager vurderes ansøgninger for eksempel i forhold til skyggegener for naboer, områdets karakter, og andet.

Udvalget har bedt om at ansøgninger om dispensation i en periode fremadrettet drøftes på Trafik- og Teknikudvalget inden der træffes en afgørelse. Formålet er at udvalget følger hvordan den nye praksis kan udmøntes i forhold til de konkrete ansøgninger, der kommer ind.

Private fællesveje

Driftsoverenskomst med private fællesveje

Ærtekrogen

Kommunen opsagde driftsoverenskomsterne mellem kommunen og grundejerforeningerne 31.12.2019.

I nogle kommuner kan grundejere indgået en serviceaftale med kommunen om, at kommunen helt eller delvis står for istandsættelsen og vedligeholdelsen af vejen for grundejernes regning.
Flere kommuner tilbyder en serviceordning, hvor kommunen mod et fast årligt beløb står for snerydning og glatførebekæmpelse på vejen.
Kommunen kan sagtens indgå juridiske delaftaler med de berørte grundejere.

Her i kommunen har vi ca. 12 km. private fællesveje.
Det tidligere byråd har tidligere udtalt, at det er en politisk beslutning.

- Ærtekrogens Grundejerforening vil derfor gerne spørge om kommunen er villig til at indgå en ny driftsoverenskomst med de private fællesveje?

Svar fra Trafik og Mobilitet

Tidligere har der været driftsaftaler med private fællesveje i Gladsaxe, men de ophørte i 2020, fordi det viste sig, at de ikke var lovlige. Efterfølgende er der foretaget lovændringer på området, men der er stadig ikke er lovhjemmel til den type aftaler, som blev opsagt.

Det er blevet muligt at indgå en anden type aftale, men det er forbundet med meget administration og vil koste mange penge at indføre. De nye regler er indrettet på en måde, hvor der skal bruges mange ressourcer på at både at indgå aftalerne og drifte dem. Det vil blandt andet kræve en gennemgang af alle de matrikulære forhold, og der skal udarbejdes aftaler med de enkelte vejlaug og grundejere. Der skal fra kommunens side føres en detaljeret tidsregistrering for hver enkelt vej. Dernæst skal der udsendes opkrævninger for arbejdet baseret på de faktiske udgifter.

En eventuel beslutning om at give mulighed for indgåelse af driftsaftaler med private fællesveje har et sådant omfang, at det har væsentlig betydning for kommunen både økonomisk og ressourcemæssigt. Derfor er det en opgave, som vil skulle prioriteres politisk, når der indgås aftaler om kommunens budget. Budgettet forhandles hvert år i september af byrådets partier.

Det forventes, at emnet bliver drøftet på et Trafik- og Teknikudvalgsmøde i løbet af 2026.

Hjemtagning af private fællesveje

Søborghaves Grundejerforening

Vi oplever, at den besparelse kommunen opnår ved at udlægge en række veje som private fællesveje, er relativt lille set i forhold til de betydelige gener, det skaber for de berørte beboere og grundejerforeninger. Dette gælder både i forhold til snerydning, løbende vedligehold af vejen, etablering og drift af vejlaug samt opsparing til fremtidig udskiftning af asfalt.

Vi ønsker derfor kommunens vurdering af, om sådanne veje med fordel kan hjemtages igen for at sikre en mere hensigtsmæssig og retfærdig fordeling af ansvar og omkostninger.

- Hvordan forholder kommunen sig til muligheden for at hjemtage private fællesveje?

Svar fra Trafik og Mobilitet

Gladsaxe Kommune har ikke i nyere tid ændret status på veje fra kommunale veje til private fællesveje.

By- og Miljøforvaltningen har gennemgået de private fællesveje og vurderer ikke, at de nuværende private fællesveje skal hjemtages, da der er tale om mindre veje hvoraf mange er blinde og nogle ligger i lukkede områder. Den trafikale belastning er derfor lokal, og vejene indgår ikke i det overordnede vejnet. Hovedparten af færdslen på vejene er genereret i forhold til at betjene de ejendomme, som ligger langs vejene.

I Gladsaxe Kommune oprettes private fællesveje kun i begrænset omfang og typisk i forbindelse med udvikling af nye områder eller ændringer i eksisterende bebyggelser. Det sker ofte, når en større grund deles op i flere mindre grunde. I den situation etableres en privat fællesvej for at sikre, at de nye ejendomme har adgang.

I forhold til mulighed for driftsaftaler se svaret ovenfor.

Parkering på private fællesveje

Søborghaves Grundejerforening

En stor del af vores vejnet består af private fællesveje, som vi grundejere selv finansierer drift og vedligehold af.

Over det seneste års tid har vi oplevet en markant stigning i antallet af biler, der parkerer på vores veje i dagtimerne. Der tegner sig et tydeligt mønster af, hvor mange af disse biler der tilhører ansatte fra Rådhuset og PET.

Som vi ser det, skyldes denne udvikling primært, at kommunen gennem de seneste parkeringsreguleringer har gjort det vanskeligere for egne medarbejdere at finde parkeringspladser ved Rådhuset. Indførelsen af tidsbegrænset parkering samt reduktionen af offentlige parkeringsområder har medført, at medarbejdere søger ud i de omkringliggende kvarterer – og her ligger vores veje desværre tættest på. Resultatet er, at vores private fællesveje i stigende grad bliver brugt som langtidsparkering.

Denne situation skaber flere udfordringer for vores beboere:

Den øgede trafik og parkering forårsager et betydeligt ekstra slid på vores private fællesveje, som vi alene skal finansiere vedligeholdelsen af.
Beboerne oplever i dagtimerne, at de ikke længere selv kan finde parkeringspladser, fordi de optages af medarbejdere fra arbejdspladser i området, som parkerer her hele dagen.

Det opleves som urimeligt, at grundejerne både skal bære en økonomisk byrde og en daglig gene, som er en direkte følge af kommunens egne parkeringsrestriktioner og manglende kapacitet til egne medarbejdere.

På denne baggrund vil vi gerne anmode om kommunens vurdering af følgende:

1. Hvilke tiltag kan kommunen iværksætte for at afhjælpe den nuværende parkeringssituation i vores område?
2. Hvilke muligheder for at skabe flere eller bedre parkeringsløsninger for ansatte ved Rådhuset og PET, så presset på de omkringliggende private fællesveje mindskes?
3. Har kommunen planer om at revurdere den nuværende parkeringsregulering, så private veje ikke fortsat belastes af kommunens egne strukturelle parkeringsudfordringer?
4. Hvordan kan vi i samarbejde finde en løsning, der sikrer, at vores veje ikke bruges som langtidsparkering, og at vores beboere kan parkere nær deres eget hjem?

Svar fra Trafik og Mobilitet

Gladsaxe Kommune som Vejmyndighed regulerer parkeringen på de strækninger, hvor der er problemer med trafiksikkerheden og fremkommeligheden. Der opsættes parkeringsforbud eller standsningsforbud, hvis Vejmyndigheden vurderer, at der er behov for disse tiltag. Offentlige veje er til brug for alle, og reguleringen af disse sker under alment hensyn med udgangspunkt i blandt andet trafiksikkerhed. Vejmyndigheden vurderer løbende de eksisterende parkeringsreguleringer på baggrund af konkrete henvendelser.

Der er midlertidige afspærringer af parkeringspladser ved Rådhuset, både ved Kildebakken, og ved Søborg Hovedgade. Området ved Kildebakken er udlånt til fjernvarmearbejderne frem til udgangen af 2026. Det afspærrede område ved Søborg Hovedgade skyldes anlæg af letbaneforpladser ved Rådhuset, som forventes færdig til juli 2026. Det betyder, at der i løbet af 2026 igen vil være flere parkeringspladser ved Rådhuset.

Rådhuset som arbejdsplads har fokus på at få flere medarbejdere til at cykle til arbejde gennem bl.a. kampagner og forbedrede forhold såsom aflåst cykelparkering mm. Derudover er et forsøg i gang med delecykler, der står forskellige steder i Gladsaxe og øvrige kommuner, så det for eksempel er lettere at komme til og fra stationer, og så er det forhåbningen, at Letbanens åbning til august også vil gøre det lettere for både borgere og pendlere, at vælge kollektiv transport som alternativ til bilen.

Der er i de seneste år sket flere ændringer på vejene omkring PET for at sikre hensigtsmæssig parkering, der er for eksempel indført parkeringsrestriktioner for at sikre, at parkeringen sker ensartet i samme side af vejen

I det man som beboer på private fællesveje selv har ansvaret for drift og vedligeholdelse af de private fællesveje, har man også mulighed for at ændre parkeringsrestriktioner. Her skal man være opmærksom på, at ændringer af parkeringsrestriktioner kræver tilladelse fra Vejmyndigheden. Vejmyndigheden vil i forbindelse med ansøgning om ændringer, sørge for at indhente nødvendig tilladelse fra Politiet.

Inden der udarbejdes et projekt, er det muligt at tage en dialog med Vejmyndigheden om forskellige muligheder. Vær opmærksom på, at Vejmyndigheden udelukkende guider, og det anbefales, at der tages kontakt til en rådgiver for udarbejdelse af den endelige løsning.

Det er muligt at læse mere om private fællesveje ved dette link: oplysninger om private fællesveje.

Parkering

Parkering ved Skovbrynet Station

Bagsværd Grundejerforening

Der er planer for en slagspilshal (træning af Cricket sport) under motorvejsbroen ved Skovbrynet Station og et Pitt Stop (offentligt toilet) i tilknytning hertil.

- Hvor langt er planerne og vil det fjerne parkeringspladser fra området.

Svar fra Ejendomscentret

Ejendomscentret, som opfører bygningen, venter på byggetilladelse. Projektet udbydes herefter, og skal gerne stå klart til ibrugtagning ultimo marts 2027. Der ændres ikke på parkeringsforholdene på stedet.

Parkering i forbindelse med erhverv

Gladsaxe - Buddinge - Grundejerforening

Vi ønsker hermed at rette en henvendelse vedrørende de stigende parkeringsudfordringer i Gladsaxe Kommune, særligt i og omkring de større industri- og erhvervsområder, hvor mange virksomheder og arbejdspladser er samlet. Problemet opleves i dagligdagen af både medarbejdere, virksomheder og beboere i de omkringliggende områder.

I flere af kommunens erhvervskvarterer – herunder blandt andet områderne omkring Tobaksbyen, Klausdalsbrovej, Vandtårnsvej samt de øvrige større erhvervszoner – er parkeringskapaciteten i stigende grad utilstrækkelig i forhold til det antal medarbejdere, der dagligt arbejder i virksomhederne. Mange ansatte oplever derfor betydelige udfordringer med at finde lovlig parkering i rimelig afstand fra deres arbejdsplads.

Dette medfører en række konkrete problemer. For det første betyder manglen på parkeringspladser, at medarbejdere ofte må bruge lang tid på at lede efter parkering, hvilket skaber unødig stress og spildtid i hverdagen. For det andet resulterer situationen i, at biler ofte parkeres i nærliggende boligområder, på sideveje eller andre steder, hvor parkering ikke nødvendigvis er tiltænkt længerevarende arbejdsparkering. Dette kan skabe gener for beboerne og øge presset på de lokale veje og parkeringsmuligheder. Derudover opstår der i stigende grad konflikter mellem grundejere og trafikanter, som ønsker at parkere gratis, hvilket kan føre til uenigheder, frustration og et forværret lokalt miljø i de berørte områder.

Samtidig oplever flere virksomheder, at parkeringssituationen gør det vanskeligere at tiltrække og fastholde medarbejdere, særligt for dem der pendler fra andre kommuner og er afhængige af biltransport for at komme på arbejde. I nogle tilfælde kan det også have betydning for besøgende, leverandører og kunder, der har behov for korttidsparkering i forbindelse med deres ærinder.

Et vigtigt perspektiv i denne problemstilling er den markante vækst i arbejdspladser i Gladsaxe Kommune gennem de seneste år. Ifølge Dansk Industri har kommunen oplevet en betydelig stigning i industriarbejdspladser og har modtaget en ProduktionsAward for udviklingen. Dansk Industri fremhæver blandt andet følgende:

“Gladsaxe Kommune får en ProduktionsAward for at have skabt flest nye industriarbejdspladser i Danmark de seneste ti år. Kommunen har haft en vækst på mere end 8.000 fuldtidsstillinger fra 2015 til 2025, hvilket svarer til over 20 procent af den samlede danske vækst i industriarbejdspladser i samme periode.”

Den store vækst i antallet af arbejdspladser er naturligvis en positiv udvikling for kommunen og erhvervslivet. Samtidig rejser det dog et relevant spørgsmål om, hvorvidt infrastrukturen – herunder parkeringskapaciteten i erhvervsområderne – er blevet udbygget i samme takt som antallet af arbejdspladser. Når tusindvis af nye medarbejdere dagligt skal transportere sig til og fra arbejdspladserne, øges presset på både vejnet og parkeringsmuligheder markant, hvilket i dag opleves tydeligt i flere af kommunens erhvervsområder.

Vi mener, at en mere langsigtet og strategisk tilgang til parkering i kommunens erhvervsområder vil være til gavn for både virksomheder, medarbejdere, beboere og den generelle trafikafvikling i kommunen.

Jeg håber derfor, at Byrådet vil tage problemstillingen alvorligt og redegøre for, hvilke initiativer der eventuelt er planlagt for at forbedre parkeringsforholdene i Gladsaxe Kommunes erhvervsområder.

På den baggrund vil vi gerne spørge Gladsaxe Byråd:

1. Er kommunen opmærksom på de nuværende parkeringsudfordringer i de større erhvervs- og industriområder i Gladsaxe?
2. Har kommunen gennemført eller planlagt analyser af parkeringskapaciteten i disse områder i forhold til antallet af arbejdspladser og daglige pendlere?
3. Overvejer kommunen at etablere flere parkeringspladser eller parkeringsløsninger, eksempelvis i form af parkeringshuse, fælles parkeringsarealer eller andre infrastrukturelle tiltag i erhvervsområderne?
4. Findes der planer for fremtidig by- og erhvervsudvikling, hvor parkeringsforholdene for medarbejdere i erhvervsområderne indgår som en central del af planlægningen?
5. Vil kommunen indgå i dialog med virksomhederne i de berørte områder for at finde fælles løsninger på parkeringsproblematikken?

Svar fra Trafik og Mobilitet

Gladsaxe Kommune er opmærksom på, at der i flere erhvervs- og industriområder opleves pres på parkeringsmulighederne i dagligdagen. Denne situation skal ses i sammenhæng med den betydelige vækst i antallet af arbejdspladser, som kommunen har oplevet gennem de seneste år.

Samtidig er det kommunens klare politiske og planmæssige udgangspunkt, at udfordringer med parkering ikke primært skal løses ved at etablere mere parkering, men ved at understøtte en omstilling i transportvaner.

Gladsaxe Erhvervskvarter og Mørkhøj Erhvervskvarter ligger ud til Gladsaxe Ringvej, hvor der kommer en supercykelsti og hvor letbanen fra august 2026 kommer til at køre. Der er aktuelt et forsøg i gang med

delecykler, der står forskellige steder i Gladsaxe og andre kommuner, så det for eksempel er lettere at komme mellem stationer og arbejdspladser.

Kommunen arbejder også på den længere bane på at fremme den tværgående kollektive transport på tværs af hovedstadsområdet i samarbejde med de øvrige hovedstadskommuner. Alt i alt er det forhåbningen, at tiltagene vil gøre det lettere for både borgere og pendlere at vælge kollektiv transport og/eller cykel som alternativ til bilen.

Kommunen arbejder løbende med trafik- og mobilitetsanalyser som led i kommuneplanlægningen og den samlede strategiske indsats for transport og byudvikling. Fokus i disse analyser er ikke alene parkeringskapacitet, men i høj grad transportmiddelfordeling, tilgængelighed til kollektiv trafik, cykelforbindelser samt potentialer for at nemmere at komme rundt uden bil.

Gladsaxe Kommune arbejder ikke på at etablere flere parkeringspladser i erhvervsområderne, da vurderingen er at mere parkering vil tiltrække yderligere biltrafik og modarbejde kommunens mål om at styrke mere bæredygtig mobilitet, bykvalitet og effektiv arealanvendelse. Der arbejdes på bedre udnyttelse af eksisterende parkeringsarealer og løsninger, der understøtter kollektiv trafik, cykling og gang.

I særlige tilfælde – for eksempel i forbindelse med større byomdannelsesprojekter eller komplekse erhvervsområder – kan der indgå drøftelser om fælles parkeringsløsninger. Disse vurderes dog altid konkret og som en del af en samlet mobilitetsstrategi, hvor hensynet til byrum, bynatur og klima vægtes højt i tråd med arkitekturpolitikken.

Parkeringsforhold indgår som en integreret del af den fremtidige by- og erhvervsudvikling, men med en tydelig prioritering af bæredygtig transport. I forslag til Kommuneplan 2025 fastholdes og styrkes fokus på stationsnære erhvervsområder, fortætning og funktionsblanding, netop for at reducere behovet for biltransport. Planlægningen tager afsæt i Gladsaxestrategiens målsætninger om bæredygtige byer og anstændige jobs og i arkitekturpolitikkens fokus på menneskelig skala og hverdagsliv.

Det betyder, at parkeringsnormer og -løsninger anvendes aktivt som redskab til at fremme kollektiv trafik og cykel – frem for at sikre ubegrænset biladgang for alle arbejdspladser.

Gladsaxe Kommune lægger stor vægt på dialog og samarbejde med virksomheder, udviklere og andre aktører i erhvervsområderne, her indgår også en løbende dialog om mobilitet og transportvaner. Blandt andet har der været og er der dialog og projekter omkring mobilitetsløsninger for medarbejdere, incitamenter til brug af kollektiv trafik og cykel, samkørsels ordninger, forbedrede cykelfaciliteter og adgangsforhold samt planlægning af arbejdstider i forhold til transportbelastning.

Kommunen ser samarbejde og partnerskaber som afgørende for at finde holdbare løsninger, der både tager hensyn til virksomhedernes drift og kommunens ambitioner om en mere bæredygtig og attraktiv by.

Fjernvarme

Fjernvarme regninger

Sammenslutningen af Grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune

Hvordan forholder kommunen sig til de meget store ekstraregninger, som Vestforbrænding Fjernvarme nu sender ud til fjernvarmekunder i deres forsyningsområde?

Svar fra Miljøafdelingen - Fjernvarme

Fra kommunens side er der fuld forståelse for den frustration en ekstra regning fra Vestforbrænding, der er varslet jer som kunder giver anledning til.

Kommunen har kritiseret Vestforbrænding for den måde de har valgt at opkræve ekstra omkostninger på. Gladsaxe Kommune har sammen med øvrige kommuner i Vestforbrændings opland, som også har varme kunder, indkaldt Vestforbrænding til et møde om denne sag. Kommunerne udfordrede Vestforbrænding på måde det er sket på, og opfordrede til fremadrettet at sørge for en bedre kommunikation med deres kunder.

Yderligere kommunikation om ekstraregningen bør I rette direkte til Vestforbrændings Kundeservice.

Udbygningsplan for fjernvarme

Stengårdens Grundejerforening

I Stengårdsområdet er der fortsat en række områder, der fortsat ikke er udbygget med muligheden for tilslutning til fjernvarme, men er omfattet af godkendte udbygningsområder i henholdsvis 2026-2027 og 2028-2029. En lang række medlemmer ser frem til at blive omfattet, men har eller skal foretage ”levetidsforlængelser” af eksisterende varmeforsyning eller alternativt overveje anden forsyning. En gerne hurtigere, men i mindste fald ”rettidig” (i forhold til udbygningsplanen) udbygning af fjernvarmen er derfor vigtig for størst mulig tilslutningsprocent.

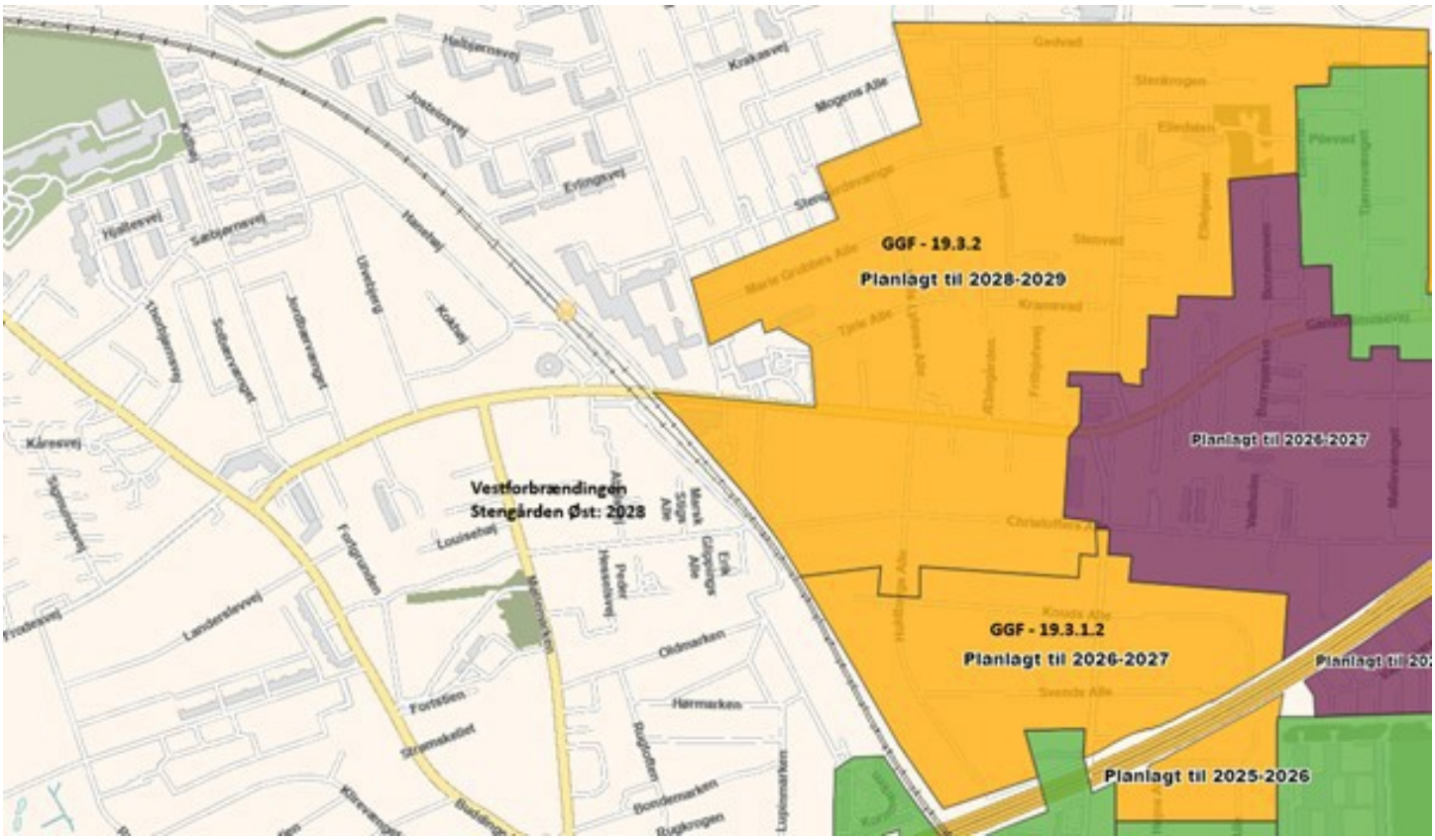
- Kan kommunen give en opdateret konkret status på hvorledes udbygningsplanerne forløber, herunder om det kan forventes at udbygningen sker i henhold til de tidligere udmeldte planer?

Svar fra Miljøafdelingen - Fjernvarme

Der er to fjernvarmeselskaber der leverer fjernvarme og udbygger nettet i Gladsaxe Kommune. Stengårdsområdet er delt mellem begge forsyningsselskaber.

Det er Vestforbrændingen der udbygger fjernvarmenettet i området vest for S-togsbanen. Det er det hvide område på kortet nedenfor. I udbygningsplanen betegnes det Stengården Øst.

Gentofte Gladsaxe Fjernvarme (GGF) udbygger fjernvarme i området øst for S-togsbanen. GGF har opdelt området i to delområder, som er betegnet område 19.3.1.2 og område 19.3.2. Det er de gule områder på kortet nedenfor.



Kommunens erfaring er, at Vestforbrændingen har fulgt hovedtidsplanen de to år som udbygningen har været i gang. Kommunen har derfor ikke anledning til at tro, at der vil forekomme forsinkelser i området Stengården Øst. Opstarten af gravearbejdet i dette område er planlagt til forår/sommer 2027 med afslutning ved årsskiftet 2027/2028. Området er stort, og derfor er det en lang periode. Der vil meget sandsynligt være delområder, der tilsluttes tidligere i perioden, og nogle først i slutningen af perioden. I forbindelse med detailprojekteringen vil der komme en yderligere etapeopdeling, som vil blive meldt ud inden gravestart.

Ifølge GGF's tidsplan, står område 19.3.1.2 til at starte op på anlægsarbejdet i starten af sommeren 2026, 1. juni/1. juli. GGF har oplyst til forvaltningen, at de ønsker at fremrykke området med et par måneder, hvis det kan lade sig gøre.

Det nordlige område, delområde 19.3.2, fremrykkes forventeligt et år, hvilket betyder, at anlægsarbejdet forventes opstartet omkring årsskiftet 2026/2027.

For begge forsyningsselskaber gælder at bygningsejerne bliver kontaktet med salgsmateriale vedrørende fjernvarmen ca. et halvt år inden udbygningen starter.

Skulle der ske en forsinkelse af udbygningen, vil fjernvarmeselskaberne fortsat være forsyningspligtige fra 5 år efter projektforslaget er vedtaget.

For Vestforbrændingens udbygning i området Stengården Øst træder forsyningspligten i kraft fra februar 2028, og for delområder i GGF's udbygningsområde, træder forsyningspligten i kraft fra marts 2027.

Der kan være forskellige måder at varetage forsyningspligten på, men selskabet skal levere varme til samme pris som fjernvarmeprisen ville have været.

Hvis et gasfyr er udtjent inden udbygningen er færdig, og inden forsyningspligten er trådt i kraft, har begge forsyningsselskaber en låneordning med brugte gasfyr. Den gælder for boliger, der er tilmeldt fjernvarme, men

fortsat venter på udbygning og installation. Der vil være nogle omkostninger i forbindelse med installationen, men for nogen kan det være en god midlertidig løsning. Andre vil have mulighed for at reparere på det gamle fyr lidt endnu. Bliver dette aktuelt, kan man læse nærmere om ordningerne her på

Vestforbrændingens hjemmeside eller på GGF's hjemmeside.

Kriseforberedelse

Beskyttelsesrum

Parcelforeningen Espervang

Vi vil gerne have oplyst, hvordan kommunen har planlagt anvendelse af sikringsrum i tilfælde af krig og uro med behov for at søge tilflugt i sikringsrum. Er det muligt at anvende beskyttelsesrummet på hjørnet af Bondemarken/Møllemarken og evt. lokalerne i det gamle befæstningsanlæg Fortet på Møllemarken?

Svar fra Erhverv, Udvikling og Økonomi

Ja det er muligt at anvende beskyttelsesrummet på hjørnet af Bondehaven/Møllemarken – det er et af kommunens beskyttelsesrum – se mere om beskyttelsesrum Gladsaxe.dk/beredskab.

De gamle fæstningsanlæg er ikke en del af vores beskyttelsesrum – de er bygget i en anden tid og vi kender ikke styrken i den konkrete konstruktion.

Som kommune forholder vi os til de nationale udmeldinger, herunder at der ikke er en aktuel krigstrussel mod Danmark. Vi har derfor ikke en konkret plan for brug af sikringsrum. Af Bygnings- og boligregistret fremgår 512 bygninger med sikringsrum i Gladsaxe Kommune med plads til 78.000 personer. Sikringsrummene er i offentlige institutioner, i virksomheder og i boligforeninger.
Vi forventer en national anmodning om gennemgang deraf i løbet af 2026.

Natur

Beplantning ved genforeningssten

Bagsværd Grundejerforening

Vi har tidligere anmodet om og fået lovning på at få ryddet den selvgroede beplantning der nu skjuler den store genforeningssten fra 1920. Stenen er opsat på højen i vejkrydset Bagsværdvej og Bagsværd Hovedgade.
Hvornår sker rydningen?

Svar fra Byafdelingen - Byplan og Landskab

Der er ikke sket en rydning, men der er skåret tilbage og klippet ned i 2025 for at friholde sigtelinjen fra Bagsværd Hovedgade og skabe mere rum omkring Genforeningsstenen.
Det følges op med supplerende beskæring i 2026.

Bålafbrænding

Bagsværd Grundejerforening

- Hvilke aktuelle regler er der for bålafbrænding i private haver?

Svar fra Miljøafdelingen - Affald

Afbrænding af haveaffald, bygge- og anlægsaffald er ikke tilladt.

Afbrænding af bål er dog tilladt i forbindelse med hyggebål, Sankt hans bål eller lignende. Afbrændingen skal foregå, så den ikke medfører fare for, at ilden breder sig eller forårsager gener ved røg, eller på anden måde er til væsentlig ulempe for omgivelserne.

Tjek gerne beredskabets hjemmeside, hvor du kan finde gode råd til at undgå naturbrand og få overblik over, hvilke kommuner, der eventuelt har afbrændingsforbud.

Kompost

Bagsværd Grundejerforening

Hvad må man kompostere i haven og hvilke regler gælder for kompostbunker.

Svar fra Miljøafdelingen - Affald

Grundejeren kan lovligt kompostere den vegetabilske del af sit madaffald og haveaffald fra egen have. Kompostbeholderen skal placeres mindst 1 m fra naboskel og må i øvrigt ikke give anledning til lugtgener i omgivelserne.

Kompostering skal foregå i lukkede beholdere. Hvis hjemmekompostering giver anledning til forurening, uhygiejniske forhold eller tiltrækker skadedyr på ejendommen eller naboejendommen, kan hjemmekompostering forbydes på den pågældende ejendom.

Separering af kloaksystemet

Haspegårdens Grundejerforening

- Hvilke erfaringer har kommunen med separering af kloaksystemet (fællessystem) i Mørkhøj området?
- Er der forhold som allerede nu giver anledning til ændring i planerne for resten af kommunen?

Svar fra Miljøafdelingen - Vand og Natur

Separeringsprojektet i Mørkhøj er endnu ikke nået til anlægsfasen - det sker først om cirka tre år - og derfor har vi ingen konkrete erfaringer med at adskille regnvand og spildevand.

Sidst på året skal dispositionsforslaget til separeringen i Mørkhøj behandles politisk, og i den forbindelse skal der også vedtages et administrationsgrundlag. Administrationsgrundlaget sætter rammerne for husejernes separering, for eksempel regler for dispensation, afløbskoefficienter og andet. Administrationsgrundlaget kommer til at gælde for separeringen i Mørkhøj, men det kan også give et fingerpeg om, hvad der kommer til at gælde for husejere i andre områder.

På nuværende tidspunkt er der ikke planer om at ændre i rækkefølgeplanen for separering i Gladsaxe Kommune. I løbet af året forventer vi, at det forberedende arbejde for resten af etape 1 i rækkefølgeplanen (Buddinge, Buddinge Hovedgade, Søborg og Utterslev) bliver sat i gang.

På gladsaxe.dk/nykloak er der mere information om separeringen af Gladsaxe. Der er også et kort med rækkefølgeplanen. Hvis der kommer ændringer til rækkefølgeplanen, melder vi det naturligvis ud.

Vi kommer gerne ud til grundejerforeningerne og fortæller om separatkloakeringen – for eksempel på den årlige generalforsamling. Dog prioriterer vi grundejerforeningerne i de områder, hvor vi er i gang med planlægningen,

da der ellers ikke er så meget konkret at sige. Lige nu er det grundejerforeningerne i Mørkhøj og i de kommende år grundejerforeningerne i resten af etape 1.

Hvis I gerne vil have besøg, eller har spørgsmål om separatkloakering, kan I skrive til klimatilpasning@gladsaxe.dk.

Trafik

Afslutning af ny asfalt

Bagsværd Grundejerforening

Mange veje i Bagsværd er blevet gravet op på grund af fjernvarme. Kort efter den færdige rørmontage er der lagt et nyt tykt ujævnt lag asfalt over udgravningen.

- Hvornår kan vi vente at der bliver lagt et afsluttende jævnt lag asfalt på vejene?

Svar fra Trafik og Mobilitet

I forbindelse med fjernvarmeudbygningen etableres der i første omgang et groft asfaltlag (GAB), som er et relativt tykt lag asfalt over udgravningerne, så vejen kan tages i brug igen. Grus materialerne i udgravningerne har behov for tid til at falde naturligt på plads og blive stabil igen efter udgravning. Erfaringen viser, at det er nødvendigt for at undgå efterfølgende sætninger og ujævnheder i den endelige belægning. Når underlaget har sat sig tilstrækkelig, udlægges der et mere fint og afsluttende asfaltlag (slidlag). Slidlaget skal udlægges senest 2 år efter udgravning.

Det afsluttende, jævne lag asfalt udlægges derfor som udgangspunkt samlet for en strækning eller et område, når alle ledningsarbejder er færdige, og vejen har haft den nødvendige tid til at sætte sig. Tidsplanen kan variere fra vej til vej, men normalt sker afsluttende asfaltering den efterfølgende sæson efter det afsluttede gravearbejde – ofte i forårs- eller sommerperioden.

Det midlertidige asfaltlag kan opleves ujævnt i perioden, og der følges løbende op på forholdene. Hvis der opstår væsentlige gener eller trafiksikkerhedsmæssige problemer, bliver de udbedret særskilt.

BRT

Stengårdens Grundejerforening

Planlægningen af en BRT-rute igennem Bagsværd har mødt meget modstand – både fra borgere og også fra kommunens side.

- Kan kommunen komme med en aktuel status på eventuel implementering, herunder om kommunen fremover reelt bliver involveret i de fremtidige drøftelser herom?

Svar fra Trafik og Mobilitet

Aktuelt står projektet stille på grund af Folketingsvalg og de igangværende regeringsforhandlinger. Borgmestrene langs den foreslåede BRT på Linje 400S har gjort det klart, at de ønsker at være en del af dialogen og beslutningsprocessen omkring en mulig BRT-løsning. Reelt har det projekt, der har været præsenteret, ikke været færdigudarbejdet, hvilket betyder at By- og Miljøforvaltningen ikke kan se at en decideret implementering af den fulde linjeføring skulle kunne stå lige for. Dog kan delelementer komme i spil som led i andre projekter for at opnå synergier.

Uddybning
Vejdirektoratet har i efteråret 2025 udarbejdet en miljøkonsekvensvurdering (MKV) for en BRT på linje 400S i Ring 4. Efterfølgende er der gennemført en offentlig høring af projektet, der blev afsluttet i starten af december 2025.

Gladsaxe Kommune afgav i forbindelsen med høringen et høringssvar, hvori det bemærkes at man overordnet er positiv omkring de perspektiver, der er i at etablere tværgående BRT-projekter i hovedstadsområdet for at styrke den kollektive transport. Kommunen angav dog i høringssvaret, at det er nødvendigt, at et BRT-projekt i højere grad skal tilpasses lokale forhold langs strækningen, for eksempel er projektet, der er præsenteret i MKV'en, for indgribende i de fysiske forhold igennem Bagsværd. Derfor bør en videre undersøgelse arbejde med et projekt, der for eksempel igennem bymidter generelt benytter vejløsninger, der i højere grad er mindre arealkrævende. Hele høringssvaret kan ses på vejdirektoratets hjemmeside for BRT 400S.

I høringssvaret bemærkes det videre, at det var problematisk, at MKVen blev sendt i høring på et tidspunkt, hvor beslutningsgrundlaget var meget mangelfuldt. Dels blev der blandt andet præsenteret mange mulige ruteforslag, og dels var projektudformningen flere steder ikke tilstrækkeligt tilpasset de lokale forhold.

Gladsaxe Kommune samarbejder derfor med de øvrige kommuner, som 400S kører igennem, omkring at invitere Transportministeren til en fornyet dialog om et alternativt forslag Det forslag kalder vi ind til videre en BRT-light. Der lægges op til en løsning, der er mindre indgribende, og som både tager afsæt i en tilpasset økonomi og lokale forhold, men som stadig kan give et markant løft af den tværgående kollektive trafik i hovedstadsområdet igennem blandt andet højere pålidelighed, komfort og kortere rejsetid.

Der er endnu ikke kommet en afklaring af projektet fra Transportministeriet eller Statens side, og det må forventes at det afventer den nye regeringsdannelse. Det er dog opfattelsen hos de berørte kommuner at et projekt kræver en stor involvering af kommunerne, herunder ændring af projektet samt afklaring af finansiering med videre. Gladsaxe Kommune følger udviklingen.

Forhindringsbump på Oldemarken

Parcelforeningen Espevang

Forslag omkring væsentlig mere chikane på vejene i kvarteret.
Vi beboere på Oldmarken ønsker at få lavet flere og bedre forhindrings-bump eller anden chikane,
så bilister er tvunget til ikke at køre hurtigt på vores vej. For nogle år siden fik vi lavet et forhindrings-bump ud for nr. 12/14, hvilket i starten virkede positivt, og bilisterne sænkede farten til de anbefalede 30km/t.
Desværre er vi flere som nu oplever en øget tendens af bilister som kører hurtigt – også over
bumpet. Man kan sagtens køre 45-50 km i timen over vores nuværende bump.
Her bor rigtig mange børn i alle aldre som skal lære at begå sig i trafikken på cykel, gående osv.

Vi beboere på blandt andet Oldmarken har valgt at bo her på en mindre vej med mindre trafik, men da Oldmarken fungerer som en gennemkørselsvej for beboere og deres besøgende, samt delivery service til Rugtoften / Hørmarken / Kornmarken er her en del trafik døgnet rundt og det er ikke trygt for specielt børnene at færdes alene på fortovet eller vejen.

Svar fra Trafik og Mobilitet

I Gladsaxe Kommune er trafiksikkerhed en høj prioritet og Kommunens arbejde med trafiksikkerhed udspringer af Trafiksikkerhedsplanen, som blev vedtaget af Byrådet i maj 2023. Trafiksikkerhedsplanens udpegninger er sket på baggrund af færdselsdata, uheldsanalyse og en stor borgerundersøgelse, hvor over 2.000 borgere meldte over 4.000 strækninger og lokaliteter ind.

Den løbende prioritering af projekter i forhold til behov, tid og ressourcer foretages i Handleplan for Trafik- og Mobilitetsprojekter - Tidligere Handleplan for Trafiksikkerhed. Handleplanen har afsæt i blandt andet Trafiksikkerhedsplanen, men med mulighed for at medtage andre projekter, hvis der opstår et behov. Handleplan for Trafik- og Mobilitetsprojekter er treårig og revideres årligt.

Den nuværende og tidligere plan kan læses på hjemmesiden.

Der er som led i Trafiksikkerhedsplanen ikke udpeget et projekt på Oldmarken eller andre veje i området. Det skyldes blandt andet, at der ikke er registreret uheld i området de seneste 5 år, og den seneste trafiktælling fra 2020 på Oldmarken viser en gennemsnitshastighed på 27,8 km/t samt en trafikmængde på 164 køretøjer på et gennemsnitsdøgn. Gennemsnitshastigheden indikerer, at der ikke er et generelt hastighedsproblem. Trafikmængden svarer til, at hver ejendom på Oldmarken har ca. to køreture dagligt for eksempel til og fra arbejde og til og fra en fritidsaktivitet/indkøb.

Som nævnt peger de seneste tal ikke på høje hastigheder, men By- og Miljøforvaltningen vil tage jeres input med i overvejelserne når der skal bestilles nye trafiktællinger i foråret 2027, hvor det vil blive vurderet om der skal bestilles en nyere trafiktælling på Oldmarken. Det er muligt at finde trafik tal for Gladsaxe Kommune fra 2023 og frem på hjemmesiden.

Letbanen på Buddingevej

Stengårdens Grundejerforening

Letbaneterræn på Buddingevej Gladsaxe Kommune har for mange år siden vedtaget en god klimaplan, der skal sikre, at Gladsaxe bliver en grøn og bæredygtig kommune. Dette bærer rigtig mange tiltag i kommunen heldigvis også præg af. I relation til letbanens forløb igennem Gladsaxe er der flere steder, herunder på Ringvejen lavet tiltag med beplantning af træer, lange hækstykker på enten begge sider eller den ene side af sporerne og græsgrønne rabatter i siderne.

Helt modsat fremstår letbanens forløb på Buddingevej – i særdeleshed stykket mellem Kong Hans Allé og til kommunegrænsen til Lyngby. Her er der alene anvendt den kedelige grå skærveløsning på et i forvejen trøstesløst og kedeligt vejstykke, som giver mindelser om at køre langs et banegårdsterræn. Dette står i skærende kontrast til Lyngby-Tårbæks valg af en græsløsning i tracéet på deres del af ”kedelige” Buddingevej (fra kommunegrænsen og til Chr. X’s alle).
De har indset at netop græs på tracéet (som Lyngby-Tårbæk ellers ikke anvender i stor udstrækning) gør en markant og særdeles åbenlys positiv og grøn forskel på netop denne strækning.

- Hvilke overvejelser (ud over eventuel økonomisk let billigere løsning) har kommunen gjort sig, da de valgte den gennemførte skærveløsning for dette forløb af Buddingevej?
- Hvordan passer disse overvejelser ind i kommunens grønne klimaplan henset til dette vejareals øvrige karakteristika?
- Hvorvidt har der været en koordinering med Lyngby-Tårbæk kommune om det ”fælles letbaneforløb” på Buddingevej?

Svar fra Trafik og Mobilitet

Der blev i forbindelse med planlægningen af letbanen igennem Gladsaxe undersøgt forskellige muligheder for at begrønne letbanens trace. Der blev blandt andet undersøgt en mulighed for at der kunne laves græs i letbanens spor, som det kan ses i Lyngby-Taarbæk og Vallensbæk Kommuner. Løsningen blev dog fravalgt på grund af den ekstra finansiering det krævede at anlægge sporene med græs. Der var tale om en væsentlig merudgift. I stedet

blev der valgt en løsning, hvor der på de strækninger hvor det var muligt, skulle etableres hække samt yderligere beplantning i rabatter og heller.

Der mangler fortsat at færdiggøres forskellige arbejder vedrørende beplantning i projektet. Det forventes færdiggjort i løbet af 2026.
På Buddingevej mellem Søborg Hovedgade og Fremtidsvej er der planlagt hække mod letbanens trace. Det gælder også strækningen nord for Buddinge Station frem til Kong Hans Alle.
Mellem Kong Hans Alle og Motorring 3 er der på grund af snævre arealforhold ikke planlagt beplantning eller græsrabat mod letbanen, yderligere areal ville have betydet behov for en større ekspropriation langs vejen.

Nord og syd for motorvejen er der indarbejdet græsrabatter og plantet træer.

Nord for Gammelmosevej er der i vejens yderside indarbejdet en række heller, hvor der skal plantes yderligere træer.

Ud over den planlagte beplantning langs vejen, bliver der i forbindelse med stationsforpladser ved de nye letbanestationer ved Gammelmosevej, Buddinge og Gladsaxe Rådhus etableret yderligere beplantning omkring stationerne.

Der har været en løbende planlægning med nabokommuner omkring forskellige forhold omkring letbanens etablering. Kommunerne har dog valgt forskellige løsninger vedrørende beplantning langs letbanen, herunder løsningen på Buddingevej.

Lyssignal ved Slotsparken

Bagsværd Grundejerforening

Vi opfordrer til, at der etableres et lyssignal ved udkørslen fra Slotsparken til Bagsværdvej.
I myldretiden er det yderst svært som trafikant at komme til højre eller venstre ad Bagsværdvej.

Svar

Gladsaxe: Tak for forslaget.

Trafikstøj og drænasfalt

Stengårdens Grundejerforening

Den store gavnlige støjreducerende effekt af anvendelsen af drænasfalt er netop blevet dokumenteret ved Vejdirektoratets forsøg på bl.a. Rødovredelen af Motorring 3. Det vurderes at drænasfalt vil kunne reduceres dækstøjen med 4 decibel - eller 50 %. I den forbindelse ønsker vi oplyst hvilke overvejelser kommunen har i forhold til:

- Gladsaxe-delen af Motorring 3: På hvilke måder presser kommunen på for at der ligeledes sker en asfaltudskiftning på ”vores” motorvejsstrækning – gerne i samspil med andre støjdæmpende tiltag i form af hastighedsregulering og bedre støjværn (både på siderne og i midterrabat).
- Kommunale veje i Gladsaxe: Overvejer kommunen også at anvende drænasfalt i større udstrækning på de kommunale veje? For eksempel på stærkt trafikerede vejstrækninger med mange boliger eller hvor kommunale veje krydser (enten over eller under) motorveje, hvor der er en særlig er er stærkt støjbelastede.

Svar fra Trafik og Mobilitet

Trafikstøj ligger højt på dagsordenen i Gladsaxe Kommune, da kommunen er en af de mest støjplagede kommuner i landet. Særligt støjen fra de gennemkørende statsveje kan mærkes, men vi arbejder også lokalt i kommunen med tiltag, der reducerer trafikstøjen, og design af byens rum med blik for udfordringerne med trafikstøjen.

Generelt lægges løbende et fortsat pres på staten for at få reduceret støjen fra de statslige veje - både på politisk og administrativt niveau. Kommunen peger blandt andet på støjreducerende tiltag i høringssvar, møder og dialoger med Vejdirektoratet og Transportministeriet i forbindelse med statslige anlægsprojekter, for eksempel projekterne i Infrastrukturplan 2035 (Udvidelse af Hillerødmotorvejen, Motorring 3 etc.).

Derudover deltager Gladsaxe Kommune i det tværkommunale samarbejde Silent City, hvor vi styrker vidensgrundlaget omkring trafikstøj og arbejder med interessevaretagelse. Gladsaxe har også været med til at få trafikstøj på dagsordenen som et af de prioriterede emner i KKR Hovedstaden, som er sammenslutningen af hovedstadens 29 kommuner.

I forhold til Motorring 3, har vi dels tidligere spillet en rolle i forhold til at få udvidelsen sat på pause. Dels har vi både i Kommunen og i Silent City-regi, fulgt med i forsøget med drænasfalt.

Vi har været i løbende dialog om diverse støjreducerende tiltag såsom drænasfalt, hastighedsdæmpning og støjskærme. Kombineres disse tiltag kan støjen sænkes markant og for rigtig mange boliger, kan det betyde, at trafikstøjen fra Motorring 3 kan komme ned under grænsen på 58dB.

I forhold til drænasfalt på Gladsaxe Kommunes egne veje, så følger By- og Miljøforvaltningen udviklingen nøje, både i forhold til effekt, holdbarhed og pris.

Det er relevant for os at holde øje med blandt andet

1. hvor meget specifikke asfalttyper kan reducere trafikstøjen, herunder i forhold til hastigheder på vejene,
2. hvor lang tids holdbarhed asfalttypen har og
3. prisen set i forhold til både effekt og holdbarhed.

I Gladsaxe arbejdes der generelt med hastigheder under 50 km/t på kommunens veje og derfor har det ind til videre ikke været aktuelt at benytte drænasfalt som standard. Drænasfaltens støjdæmpende effekt bliver nemlig meget begrænset ved lave hastigheder.
Drænasfalt virker bedst ved højere hastigheder.

På Ring 3 (Buddingevej) er der i forbindelse med reetableringen benyttet støjereducerende asfalt på hele strækningen, og på andre steder i kommunen benyttes en anden form for asfalt med en vis støjreducerende effekt, den mere konventionelle asfalttype SMA.

Generelt er vedligeholdelse af kommunens veje et prioriteret område i Gladsaxe Kommune, hvilket også er med til at begrænse trafikstøjen.

Kontaktoplysninger

Ved behov for opfølgende besvarelser på jeres spørgsmål, er I velkomne til at kontakte de ansvarlige chefer.

By- og Miljøforvaltningen

Byafdelingen: Jana Eger Schrøger, Byudviklingschef, jansch@gladsaxe.dk.

Erhverv, Udvikling og Økonomi: Niels v. Haar Sørensen, Stabs- og projektchef, niesor@gladsaxe.dk.

Miljø (Virksomhed og Affald, Fjernvarme og Vand og Natur): Pia Vendelholt Christensen, Miljøchef, tmfpvc@gladsaxe.dk.

Trafik og Mobilitet: Maria Cecilie Pautsch Weischer, Trafik og Mobilitetschef, macepa@gladsaxe.dk.

Drift: Uwe Becker, Driftschef, uwebec@gladsaxe.dk.

Center for Politik, Styring og Udvikling

Byrådssekretariatet: Mikael Wolf, Chef for Byrådssekretariatet, csfmaw@gladsaxe.dk.

Enheden for Social Balance: Mette Dybkjær, Leder af Social Balance, metdyb@gladsaxe.dk.

Social og Sundheds Miljøforvaltningen

Psykiatri- og Handicapafdelingen: Søren Hvid Karsten, Psykiatri- og Handicapchef, sohvka@gladsaxe.dk.