

## Beretning for 2024-2025

### Indledning.

Lad mig begynde med at præsentere den siddende bestyrelse, der udover formanden Flemming Yssing Hansen, Hjortevænget 47, består af næstformanden Finn Alex Hansen, Hjortevænget 81, kasserer Christina Lykke Dixon Frodesvej 31, sekretær Randi Nielsen, Hermelinvænget 66 og Belinda Bundsbæk, Hjortevænget 19.

Til bestyrelsesmødet den 12. september 2024 meddelte bestyrelsesmedlem Jan Darville, Krogshøjvej 167, at han ønskede at udtræde af bestyrelsen på grund af flytning fra området. Samtidig hermed meddelte første suppleant Tatjana Clemmensen, Frodesvej 29, at hun også ønskede at udtræde af bestyrelsen på grund af tidsnød.

I anledning af Jan Darvilles udtræden af bestyrelsen tiltrådte anden suppleant Belinda Bundsbæk, Hjortevænget 19, som bestyrelsesmedlem og fungerer som sekretær, da den nuværende sekretær, Randi Nielsen, Hermelinvænget 66 er på uddannelsesorlov indtil udgangen af 2025.

I bestyrelsen mangler der således to suppleanter, som vi søger kandidater til. Som i tidligere år deltager suppleanterne i bestyrelsesmøderne.

Vi har siden sidste generalforsamling den 18. april 2024 haft fem bestyrelsesmøder, den 23. maj 2024, den 12. september 2024, den 13. november 2024, den 30. januar 2025 og den 27. marts 2025.

Medlemstallet er på 237 ud af 317 mulige, et lille fald på tre medlemmer i forhold til sidste år.

### Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe kommune

Haspegaardens grundejerforening er medlem af Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe kommune, som er en paraplyorganisation for Gladsaxes grundejerforeninger. Foreningen har 33 medlemsforeninger med et samlet antal grundejere på omkring 4000.

På grund af størrelsen er kommunen ofte mere lydhør over for Sammenslutningen end over for den enkelte grundejerforening. Mange ting sker derfor naturligt nok via Sammenslutningen, idet vi her står stærkere, end hvis vi stod alene. Det er desuden et velegnet forum, hvor vi kan arbejde med generelle problemstillinger, der er fælles for mange grundejerforeninger.

Eksempler herpå er arbejdet med bekæmpelse af trafikstøjen fra især motorvejene, der skærer igennem kommunen, revision af lovgivningen for private fællesveje, fortætningsbyggerier, den Grønne omstilling, fjernvarme m.m. Derfor synes vi, at et fortsat medlemskab af foreningen er vigtigt. Formanden for vores grundejerforening, Flemming Yssing Hansen, er fortsat også formand for Sammenslutningen.

### Fjernvarme i Haspegårdens område

Udrulningen af fjernvarme i vores område er for alvor gået i gang. På Haspegårdsvvej mellem Frodesvej og Vibe-vænget og på Vibe-vænget mellem Hjortevænget og vejlukningen på Vibe-vænget kombineredes udgravningerne med at beboerne havde adgang til deres indkørsler, så man ikke skulle ud og finde alternative parkeringspladser.

Da man begyndte på Krogshøjvej fik vi henvendelser om, at der ikke var adgang beboernes indkørsler og at skiltningen var dårlig. I den anledning henvendte vi os til entreprenøren M.J. Eriksson og kommunen for at få dem til at sikre beboerne adgang til deres indkørsler og for at forbedre skiltningen.

I vores henvendelser kom vi bl.a. med forslag til hvordan det kunne gøres ved at fjerne den lysregulering, som man havde opstillet midlertidigt på Krogshøjvej, og i stedet indføre en ensretning af vejen, som kunne muliggøre at beboerne fik adgang til deres indkørsler. Endelig ville det give et bedre trafik flow. Man var lydhør over for nogle af vores forslag, idet man erstattede lysreguleringen med en ensretning af vejen, men i modsat retning af vores forslag. Det blev begrundet med hensynet til ensretningen af Bagsværd Hovedgade, et hensyn vi ikke forstod og aldrig fik en forklaring på. Vi har også gennemgået skiltningen helt nede fra Bagsværd med forslag til en forbedring af den, som nogle steder var uforståelig, uden den store effekt bortset fra et enkelt skilt, som blev fjernet.

For nylig talte jeg med den ansvarshavende for trafikreguleringen entreprenøren hos M.J. Eriksson. Her forstod jeg, at de havde eksperimenteret med trafikreguleringen for at få den bedste løsning, som generede beboerne så lidt som muligt, uden dog at forsinke arbejdet.

De begyndte på Landerslevvej med en løsning, der sikrede beboerne adgang til deres indkørsler. Det viste sig at være en dårlig løsning, idet det lykkedes dem at ødelægge to fortove, flere fik skader på bilen, pladerne på vejen flyttede sig, og det tog al for lang tid.

Det ser ud til, at de nu har fundet en optimal løsning, som det nu foregår på Hjortevænget, Frodesvej og Vibe-vænget fra spærring af vejen op til Buddingevej. Vejen deles op i afsnit. På Hjortevænget er der således fire afsnit. Det afsnit, der arbejdes i, afspærres helt for kørende trafik, mens beboerne på de øvrige afsnit har adgang til deres indkørsler. Når arbejdet i ét afsnit er afsluttet, åbnes det for almindelig trafik, mens næste afsnit afspærres for al trafik og så fremdeles. Det skønnes at arbejdet i hvert afsnit varer ca. 4-5 uger.

På sidste bestyrelsesmøde kom vi til at diskutere, hvordan man får del af midlerne i Afkoblingspuljen til dækning af udgifterne (ca. 8000-10000 kr) ved afkoblingen fra gasnettet. Det sker på Evidas hjemmeside, hvor man allerede nu kan sende en ansøgning. Ganske vist kender vi endnu ikke datoen for afkoblingen, som entreprenøren sender os til sin tid, men hvis man "gætter" på for eksempel den 1. december vil ens ansøgning gælde for enhver dato mellem nu og 1. december frem til 1. december 2026, altså op til et år efter den "gættede" dato. Man skal blot gå ind i på Evidas hjemmeside, hvor man kan ændre datoen til den aktuelle dato, når den bliver bekendtgjort. Husk at aflæse gasmåleren og tag et billede af den på afkoblingsdatoen.

### **Bussluse på Krogshøjvej**

Som bekendt har busslusen på Krogshøjvej været åben i godt og vel et halvt års tid på grund af kloakarbejder m.m. i Bagsværd. Men nu skal den retableres.

Den 17/12 2024 modtog vi et brev fra trafikplanlægger Christina Merwald Feldthaus fra Trafik og Mobilitet forvaltningen med titlen *Bussluse på Krogshøjvej – Dialog med beboerne*. Brevet var sendt til interessenterne omkring slusen, der udover os er Bagsværd Grundejerforening, Søndergård Park (Afd.0706), Søgården (Afd 0710) og Haspegården (Afd. 0728).

Man ville gerne i dialog med os om, hvordan man kan opnå en mere driftssikker løsning end hidtil og som kan være klar til maj 2025. Det aftaltes, at vi skulle mødes den 3/2 2025 kl. 15-16 til besigtigelse ved slusen. Vi havde som de eneste indsendt tre forslag til løsninger, der omfattede følgende tre muligheder:

1. Erstatte den anvendte pullert med en, der havde en større diameter, og som derfor ville være mere robust, så den bedre kunne modstå de mange "mystiske" påkørsler, som har ødelagt den nuværende pullert
2. Ingen pullert, men en tydelig skiltning med indkørsel forbudt, busser undtaget, og fotoregistrering af køretøjer, der bryder forbudet, efterfulgt af et klækkeligt bødeforlæg.
3. Nedlæg slusen og permanent lukke vejen, kombineret med en omlægning af ruten for bus 250S ad Frodesvej og Bagsværd Hovedgade. Betjeningen af erhvervsområdet kunne ske med bussen i sydgående retning, hvorefter den kører ad Bagsværd Hovedgade og Frodesvej til Krogshøjvej. Denne mulighed krævede forhandlinger med Movia.

Mulighederne blev drøftet på bestyrelsesmødet den 30/1 2025, og da der var uenighed om valg af mulighederne, understregede vi, at der ikke var tale om en prioriteret rækkefølge og at der i bestyrelsen ikke var enighed om løsningen, hvorefter vi sendte det til forvaltningen.

På mødet understregede Christina Feldthaus, at det var et politisk ønske, at slusen skulle retableres, således at et ønske om at holde den åben ikke var en mulighed. Det glædede os. Vor løsning 3. var for omfattende og kunne ikke være klar til maj.

Endelig blev "mysteriet" om de mange påkørsler opklaret på mødet. For det var busserne, der påkørte pullerten! Det hænger sammen med den anvendte teknik til at detektere bussen. Når bussen i nordgående retning nærmer sig slusen, sørger en føler i vejen for, at pullerten i udgangen sænkes. Problemet er, at sænkningen er tidsbestemt, så hvis der er mange passagerer, som skal ind og ud af bussen, tager det længere tid, inden bussen er klar til at køre videre, og når bussen fortsætter, risikerer man at pullerten hæves foran eller under bussen, hvorved pullerten ødelægges. Busserne i sydgående retning kunne ramme pullerten, hvis den ikke var nået ned, når busserne nåede frem til den.

Det er oplagt en dårlig løsning. Det skal være lige som ved jernbanen, hvor toget efter passagen af et grønt signal, aktiverer en kontakt, som sætter signalet på rødt. I forvaltningen vil man undersøge muligheden for at ændre detektion af busserne på en mere sikker måde, så kollisioner mellem bus og pullert undgås.

Den 12/3 2025 modtog vi et referat af mødet ved busslusen sammen med en meddelelse om, at busslusen først kommer i drift til august 2025 (uge 33), og ikke til maj 2025, da Brudelysvej vil blive lukket i forbindelse med ud-rulningen af fjernvarme.

### **Øget kapacitet på Motorring 3**

Som omtalt på sidste generalforsamling havde den massive modstand mod udvidelsesplanerne for Motorring 3 bevirket, at forligskredsens bag infrastrukturplan 2021 satte udvidelsesplanerne i bero. Vejdirektoratet blev i stedet for bedt om at undersøge, hvor meget støjdæmpning man kunne få for de afsatte 351 mio. kr. til udvidelsen. Man regnede med at have en rapport klar sidst på sommeren 2024, men den blev først offentlig tilgængelig den 6/1 2025, hvor man i Trafik og Teknik udvalget, (TTU), blev orienteret om indholdet af rapporten, *Motorring 3, Supplerende undersøgelser, sammenfattende rapport*, Oktober 2024, rapport nr. 626 og drøftede 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 støjrproble-

met men en stærk opfordring til at få gjort noget ved problemet, som er meget alvorligt med den stigende vejtrafik.

Vi har i det følgende lavet et kort ekstrakt af vigtige resultater i rapporten, som kan ses i sin fulde længde ved at gå ind på referatet af mødet i TTU den 6/1 2025 og trykke på *Øget kapacitet på Motorring 3* til rapporten.

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 støjdæmpende foranstaltninger.

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 resumeet 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 støjområder" fra 58 dB til >73 dB. I tabellerne kan man se, hvordan antallet af boliger beliggende i de forskellige "støjområder" ændrer sig med de støjdæmpende 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 midterrabatten 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. Her vil en kommende undersøgelse af forskellige materialevalg til bygning af skærmene kunne finde føre til en bedre støjdæmpning.

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 støjdæmpende 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 lyddæmpende 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 man:

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 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. Se definitionen på en Hamborg skærm i begyndelse af afsnittet om Bekæmpelse af trafikstøj.

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 generalforsamling 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.

### **Grundejernes møde med byrådet 2024**

E-mail : HASPEGAARDEN@HOTMAIL.COM

Facebook gruppen "Haspegårdens Grundejerforening"

Det årlige møde fandt sted den 13. maj 2024 kl. 18-21. Flemming deltog som eneste repræsentant fra Haspegårdens grundejerforening. Programmet for aftenen var:

- 18:00 Velkomstdrink og stående forret  
Borgmester Trine Græses åbningstale.  
Letbanen i Gladsaxe: Når letbanen åbner og nuværende trafikale udfordringer. / 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](http://www.gladsaxe.dk/grundejerforeningsmoede)

### **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 også 6 meter høje med et to meter højt udhæng, der hælder 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 pilot projekter 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 case katalog, generiske notater fra otte fagområder samt to tekniske rapporter for de to valgte analysestrækninger, Køge Bugt Motorvejen omkring Brøndby, Val-lensbæk 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](http://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 midterrabbatten 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 og er ikke medtaget i dette studie.

Fælles for Hamborg skærme og delvise overdækninger er, at de har en åben konstruktion, således at der vil være naturlig udluftning og følger reglerne herfor, blot åbningen er 15 % af overdækningens areal; derved undgår man 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 vejbanen, hvilket også gør dem effektive ved de øvre etager i etageejendomme, noget som de enkle skærme i brug i dag ikke er.

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

### Generelt

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 sundhedsgrænse) for områder langs en 1 km lang motorvejsstrækning. Hvis målet derimod er et roligt bymiljø med et støjniveau under 53 dB (WHO's sundhedsgrænse), 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 landet langs Lyngbyvejen i Gentofte kommune blot 900 meter lang ikke vil vise sin fulde effekt på grund af randeffekterne fra mundingerne 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.

Vejdirektoratets mulighedsstudie har vist, at der kan opnås en større støjreduktion på de to analysestrækninger, hvis overdækningen forlænges med Hamborgskærme i begge retninger ved overdækningens munding. I Hamborg har man også fundet en stor effekt ved at forlænge en overdækning med Hamborg skærme ved 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. Men det mangler vi en simulering af.

### 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.10 gange billigere end en let overdækning med næsten den samme dæmpning af støjen og er klart den billigste løsning.

### Kommunikation med medlemmerne

Vi har gennem de sidste par år overvejet at kommunikere med medlemmerne via e-mail. Men er gået fra det af to grunde:

- Administrativt er det lettere for os at identificere medlemmerne ved adressen alene uden samtidig at skulle holde styr på jeres e-mail adresser, som jo skifter fra tid til anden ved flytninger, og som vi ikke altid får information om. Det var i øvrigt også grunden til, at vi droppede jeres navne på indkaldelsen til og referatet af generalforsamlingen.
- En fysisk omdeling som nu til alle medlemmers adresser sikrer, at **alle** medlemmer får indkaldelsen til generalforsamlingen, som det understreges i vedtægtens § 9, Stk.2 , og referatet heraf, som det ligeledes understreges i vedtægtens § 6, Sk. 4.. Det kan glippe, hvis ikke alle e-mail adresser er opdaterede, mens den fysiske omdeling til medlemmerne adresser er sikker.

Medlemmerne kan naturligvis kontakte os via e-mail, som også mange gør. Skulle vi få et uomgængeligt behov for at kontakte medlemmerne af andre årsager end nævnt i forrige paragraf, vil kontakten ske ved en fysisk omdeling.

### Opdatering af vedtægter

Sidste år vedtog generalforsamlingen bestyrelsens forslag til mindre ændringer og opdateringer af vore vedtægter på nær § 4, Stk. 1, hvor bestyrelsens forslag blev forkastet af generalforsamlingen. Oprindelig lød paragraffen, som følger

*Grundejerforeningen er berettiget til at opkræve et årligt kontingent pr. medlem (pr. parcel), som forfalder til betaling ved årets begyndelse. Dets størrelse fastsættes på den årlige generalforsamling.*

På generalforsamlingen sidste år, foreslog bestyrelsen en ændring til følgende ordlyd:

*Grundejerforeningen er berettiget til at opkræve et årligt kontingent pr. medlem (pr. parcel), som forfalder til betaling ved det kommende års begyndelse, dog senest den 31. januar. Dets størrelse fastsættes på den årlige generalforsamling.*

Det nye forslag til formulering af paragraffen lyder:

*Grundejerforeningen opkræver et årligt kontingent per. medlem (per.parcel). Det opkræves sammen med indkaldelsen til generalforsamlingen og forfalder til betaling senest tre uger efter indkaldelsen. Dets størrelse blev fastsat på generalforsamlingen året før.*

Under arbejdet med vedtægterne blev vi opmærksomme på endnu et par mindre ændringer, som vi vil foreslå generalforsamlingen.

Vi foreslår følgende ændring af § 15, Stk. 2, der oprindelig lyder som følger::

*Generalforsamlingen vælger en revisor og en revisorsuppleant. Genvalg kan finde sted.*

til at lyde:

*Generalforsamlingen vælger en revisor og en revisorsuppleant for to år. Genvalg kan finde sted.*

Og følgende ændring af § 13, Stk 4, der oprindelig lyder som følger:

*Der skal udarbejdes et referat af bestyrelsesmødet, herunder de beslutninger, der tages. Referatet underskrives af bestyrelsen på næstfølgende bestyrelsesmøde*

til at lyde

*Der skal udarbejdes et referat af bestyrelsesmødet, herunder de beslutninger, der tages. Referatet godkendes af bestyrelsen på førstkommande bestyrelsesmøde.*

### Ønske om fællesområde

Da vi ikke har nogen fællesområder i Haspegårdens grundejerforening, hvor vi kan samles, og hvor vi kan etablere en legeplads til børnene, opstod ideen, om det var muligt, at vi kunne anvende det areal, som står tomt ved vandreservoiret på Vibevænget. Vi spurgte kommunen, som henviste os til Novafos, der ejer området.

Novafos svarede i en mail den 10/2 2025, at det desværre ikke kunne lade sig gøre, da anlægget håndterer spildevand, så det er vigtigt, at de har fri adgang til anlægget døgnet rundt, uden at skulle tage hensyn til aktiviteter på området. De er desuden underlagt en såkaldt omkostningsbekendtgørelse, som ikke tillader sideløbende aktiviteter, der medfører udgifter, som ikke er direkte relateret til overholdelse af deres forsyningspligt.

### **Skolevogne i Haspegårdskvarteret**

En beboer henvendte sig i maj 2024 om de mange køreskole vogne i Haspegårdskvarteret, især på den lukkede del af Vibevænget, hvor man i ro og mag kan træne eleverne i at lave parallel parkering, bakke og vende køretøjet.

Vi var enige om, at der ikke var tale om ulovligheder og farlige trafik situationer, og at eleverne jo havde brug for at træne deres færdigheder. Men de kunne måske sprede aktiviteterne over flere områder, så belastningen blev mindre i de enkelte områder.

Af beboerens kontakter til Færdselsstyrelsen og Kørelærer foreningen fremgår, at forklaringen på det øgede antal skolevogne kan være, at der afvikles køreprøver i vores område, og at skolevognene kører hen til de steder, hvor de praktiske køreprøver foregår for at forberede eleven bedst muligt.

Vi blev enige om ikke umiddelbart at fortage os noget på grund af den kommende udrulning af fjernvarmen i vores område, som i en periode derfor ikke kan anvendes til køreprøver og træning af elever, således at man vil være tvunget til at finde andre områder. Derfor vil vi følge udviklingen i antallet af skolevogne efter at udrulningen er afsluttet og se om der er sket en spredning til andre områder, før vi vil gå videre med sagen.

### **Høringer**

Der har ikke været høringer siden sidste generalforsamling, hvilket er lidt usædvanligt. Dog er det for nylig annonceret, at *Kommuneplan 2025* vil være til høring i perioden 5/3 – 30/4 2025, hvor vi naturligvis vil komme med et bidrag med deadline efter generalforsamlingen.

### **Afslutning**

Jeg vil gerne slutte af med at takke bestyrelsesmedlemmerne og suppleanterne, inklusive de afgåede, og forningens revisor for et godt og konstruktivt samarbejde.

Flemming Yssing Hansen, formand