HASPEGÅRDENS
GRUNDEJERFORENING stiftet 1919
FORMAND: Flemming Yssing Hansen, Hjortevænget 47, 2880 Bagsværd

Bagsværd den 5. januar 2022.

Høringssvar til Kommuneplan 2021 i Gladsaxe

fra

Haspegårdens Grundejerforening

Indledning

Vi finder at kommunens henvisning til høringsmaterialet desværre har været noget forvirrende og skabt usikkerhed om, hvad man skulle forholde sig til.
Følger man henvisningen i for eksempel Gladsaxe Bladet angives den som gladsaxe.dk/kommuneplan2021 eller gladsaxe.dk/byplan. I begge tilfælde kommer man til siden med 8 rektangulære ”felter”, kaldet ”kommuneplan 2021 i hovedtræk”, hvor de syv ”felter” bærer titler svarende til planens hovedtemaer. Er det dem man skal tage udgangspunkt i, eller er der en mere detaljeret ”samskrevet” plan som den fra kommuneplan 2017? Går man ind under det ottende ”felt”, der bærer titlen Høring, skal man ind teksten i slutningen af første paragraf for at finde svaret, som er markeret ved et lille ”her”, der viser at der både findes en ”samskrevet” plan og en sammenligning med kommuneplan 2017. Endelig er der også en pixiudgave.

Det ville have været klarere, hvis henvisningen straks ledte os hen til den ”samskrevne” fuldstændige plan, hvor man i starten specificerer med henvisninger, at der findes en forkortet version med hovedtrækkene, en sammenligning med kommuneplan 2017 og en pixiudgave. Ved i versionen med hovetrækkende at angive sidetallene i den fuldstændige version, hvorfra teksten er taget, ville sammenhængen mellem versionerne træde tydeligt frem.

Kommuneplanen er et omfattende dokument på 114 sider tekst og med en række kort samlet til sidst. Den beskriver den tilstræbte udvikling af Gladsaxe de næste 12 år. Kortene viser væsentlige forhold, som mange steder skal ses i sammenhæng med tekstafsnit, og derfor burde der have været henvisninger fra tekstafsnit til aktuelle kort. Kortene er med de mange især grønne farvenuancer svære at læse. Og høringsudgaven mangler sidenummerering.

Vi har tidligere kommenteret høringsudgaven for kommunens arkitekturpolitik, som for store dele er indarbejdet i kommuneplanen. Det er et stort fremskridt, så vi fremover forhåbentlig kan undgå en række dårlige løsninger i Bagsværd bymidte som Solhusene (skygge og mørke snævre gårde), højhusene (vindfyldt lokalklima), 2000 pladsen og P-pladsen ved Irma uden kantzoner osv.

Byudvikling og bolig

Det er godt, at begrebet kantzoner indføres, idet der mangler kantzoner mange steder i Bagsværd.
Der bør derfor også udarbejdes kantzoneløsninger i eksisterende bygninger, og ikke kun i kommunale bygninger. Private bygninger bør ligeledes tilskyndes til at finde løsninger, som vil kunne skabe interaktion mellem ude og inde.

Det anføres, at grænseværdier for støj på primære friarealer skal overholdes. Men hvordan er det muligt at overholde disse grænseværdier, når støjniveauet fra trafik i store dele af kommunen overskrider grænseværdien på 58 dB? Bør man ikke i stedet sørge for at få reduceret trafikstøjen fra især motorvejene?

For at sikre tryghed og understøtte bylivet skal hegn og hække ud til offentlige byrum, veje og stier minimeres og maksimalt være 1,5 m høje. Det er et fornuftigt tiltag, fordi der ses et stigende antal ”fort”

E-mail : HASPEGAARDEN@HOTMAIL.COM
WEB-site: WWW.HASPEGAARDEN.DK

lignende grunde med høje massive hegn og låger med nærmest adgangskontrol, der hindrer interaktion. Man bør i det hele taget begynde at diskutere massive hegn i skel.

Der ønskes en stor biofaktor, så regnvand kan nedsives. I vores område er der meget jordbund af ler med lav nedsivningsmulighed. Hvilke krav vil der blive stillet til biofaktoren med sådanne jordbundsforhold?

Ring 3 skal omdannes til en boulevard på en strækning mellem Gladsaxevej og Gladsaxe Møllevej. Hvordan vil trafikken her blive berørt, nu da Letbanen kører i midten af vejen?

Der gøres meget ud af at sikre overlevelse af bevaringsværdige bygninger, men kommunen har valgt alligevel at nedrive Ringbo for at skaffe plads til en ny bydel med boliger i området. Akademisk Arkitektforening (AA) har protesteret bl.a. med henvisning til, at Gladsaxe kommune vil være en "bæredygtig" kommune med alt, hvad det indebærer af verdensmål og skåltaler". Hvorfor har man ikke lyttet til AA?

Den gennemsnitlige boligstørrelse fastsættes delvis som et gennemsnit på 95 m^2. Det er samtidig hensigten, at der opnås en bredde i boligstørrelse afhængig af sted m.m. Er der en maksimal boligstørrelse?

Mangler der ikke noget om Børneinstitutioner, Skoler, Ældreboliger og Plejehjem i kommuneplanen?

Natur og grønne områder

Grønne bykiler: Der skrives at de grønne bykiler i videst muligt omfang skal være alment tilgængelige - de burde som retningslinje være alment tilgængelige!

Det fremgår af kortet over Lokale grønne områder sidst i dokumentet, som om år 2000 pladsen er et grønt område. Det vildleder.

Det anføres, at både elite- og fritidsrosporten på Bagsværd Sø fortsat skal styrkes og udvikles. Betyder det at der snart kan afholdes internationale regattaer?

Energi, klima og miljø

Vi er enige i, at Varmeforsyningen fremover skal baseres på fjernvarme i så stor en del af kommunen som økonomisk, miljømæssigt og samfundsmæssigt muligt, fordi radiatorbaserede varmeanlæg (høje fremløbstemperaturer) i eksisterende bygninger kan tilsluttes fjernvarmen via en varmevekslerenhed uden ændringer iøvrigt og fortsætte med den samme fremløbstemperatur som hidtil. Der kan dog blive nogle driftsøkonomiske merudgifter ved enstrengsanlæg, der normalt ikke kan afkøle vandet så godt som tostrengsanlæg, da det er vigtigt at afkøle fjernvarmevandet så meget som muligt af hensyn til driftsøkonomien.

Hvis der ikke er mulighed for fjernvarme, kan individuel opvarmning foregå med varmepumper fremgår det af høringsudgaven. Det vil imidlertid kun være hensigtsmæssigt i nye bygninger med gulvvarme (lave fremløbstemperaturer), hvor varmepumpen "henter" varmen fra udeluften eller slanger i jord. Eksisterende bygninger opvarmes typisk med radiatorer, der kræver højere fremløbstemperaturer, hvilket giver højere driftsudgifter, hvis varmen kommer fra en varmepumpe.

Vi foreslår derfor, at der udarbejdes en kommuneplan, der én gang for alle beskriver, hvilke boliger, der på sigt skal forsynes med fjernvarme og hvilke boliger, der skal forsynes ved hjælp af varmepumper.

Det anbefales, at kommunen henvender sig til regeringen og anmoder om, at tilskuddene til indretning af varmepumper stilles i bero for byer over fx 20.000 indbyggere, indtil det er fastlagt, hvor boligerne skal forsynes ved fjernvarme. Hvis der indrettes varmepumper i boliger, der samfundsmæssigt set skulle have været forsynet med fjernvarme, vil disse tilskud til boligerne underminere samfundsøkonomien i fjernvarmenettet, idet der derved vil blive færre tilslutninger til fjernvarmen.

Varmepumper og jordvarme beskrives som vedvarende energi. Men det gælder først, når elforsyningen er baseret på 100 % vedvarende energi.

"Når ny fjernvarme udrulles, forventes et større behov for nedkøling, og der skal derfor kigges på mulighederne for at gøre denne del bæredygtig." Dette udsagn i høringsudgaven kræver en nærmere forklaring.

Det anføres, at alle ejendomme skal stille tilstrækkeligt areal til rådighed til placering af affaldsbeholdere og udstyr til opbevaring af affald og genanvendelige materialer fra ejendommens brugere. Og vi kan forstå at sortering i flere beholdere bliver udvidet i de kommende år. Hvor store arealer er der tale om og skal placeringen være i området ud mod vej? Kan fortovet stadigvæk anvendes?

Bekæmpelse af trafikstøj

Vi synes, at der mangler planer om hvordan kommunen i samarbejde med for eksempel staten proaktivt vil gå ind i planer for en effektiv bekæmpelse af trafikstøjen fra især de to motorveje, der skærer igennem kommunen. Så vidt vi kan se, nævnes trafikstøjen kun et enkelt sted under *Klima, energi og miljø* i planen med hovedtrækkene med et ønske om at reducere generne fra den, men ikke noget om hvordan man vil arbejde for det. I den fuldstændige plan omtales trafikstøjen på siderne 78-79, også uden noget om hvordan man vil arbejde for at reducere støjen.

Netop i den kommende fireårige periode kommer "slagsmålet" om de 3 mia. kr., som er afsat i Infrastrukturplan 2021-2030 til bekæmpelse af trafikstøjen. Og her er det vores indtryk, at en meget aktiv holdning fra kommunernes side vil være afgørende for, hvor mange midler den enkelte kommune er i stand til at tiltrække.

Indtil videre er konkrete tiltag udskudt ca. et års tid, indtil resultatet af vejdirektoratets VVM rapport om støjproblemet foreligger. Derfor et det af stor vigtighed at kommunen til den tid har en plan klar om, hvordan man vil argumentere for at tiltrække midler fra støjpuljen og eventuelt er indstillet på at indgå partnerskaber og afsætte midler som bidrag til etablering af en effektiv støjbekæmpelse. Således vil det være nyttigt med en plan for, hvordan vi kommer videre, når der foreligger en rapport fra partnerskabet med Farum kommune og Real Danmark om en effektiv dæmpning af trafikken på Hillerød motorvejen.

Man skal være opmærksom på, at støjdæmpende foranstaltninger vil øge værdien af de boliger, der ligger tæt på motorvejene, hvilket vil give myndighederne større indtægter i form af højere ejendomsskatter. Man kan faktisk forvente, at investeringer i støjdæmpende foranstaltninger kan give et afkast til både kommunen og staten.

Det anbefales derfor, at Gladsaxe kommune tilbyder staten en betydelig medinvestering, således at vi herved måske kan tiltrække en større andel af støjpuljen.

Det anbefales, at investeringen skal benyttes til gennemførelse af følgende eksperiment: På den del af motorvejenes tracé, der går gennem Gladsaxe Kommune overdækkes vejbanerne, og der anbringes solceller oven på overdækningen. Eksperimentet skal omfatte indsamling af empiriske data i form af udviklingen i naboernes sundhed, grundprisernes udvikling samt økonomien i eksperimentet – inklusive økonomien i solcelleparkerne.

Skal bygherrer virkelig sikre og finansiere at støj fra motorvejene på opholdsarealer skal overholde 58 dB?

På kort over tekniske anlæg sidst i dokumentet er der vist en 400 kW højspændingsledning på Frodesvej. Hvordan skal det forstås? Skal den graves ned?

Erhverv og detail

I kommuneplan 2021 lægges der vægt på at skabe gode rammer for forskellige slags virksomheder, store som små, idet man ønsker at fastholde positionen som en af Danmarks største erhvervskommuner.

Der nævnes specielt, at de trafikale forhold spiller en stor rolle. Sandt nok. Men der fokuseres kun på en reduktion af bilismen ved at få medarbejderne til at benytte kollektiv transport, gå eller cykle for at komme på arbejde og på et samarbejde med erhvervslivet om en mere finmasket by med flere stier.

Men hvad med behovet for varetransport til og fra virksomhederne? Det løses ikke med den kollektive transport og anlæggelse af en mere finmasket by med flere stier.

Her er tilstedeværelsen af Hillerødmotorvejen og M3 et plus, hvis man vil arbejde for at få anlagt direkte kørselsramper fra motorvej til udlagte erhvervskvarterer, der ligger umiddelbart op ad motorvejene, som for eksempel Bagsværd-, Mørkhøj-, Gyngemose og i mindre grad Gladsaxe erhvervskvarter. Derved undgås megen vare transport med varevogne og lastvogne gennem tætbeboede boligområder, hvilket vil være af stor trafikal betydning både for beboere og erhvervslivet.

Set i forhold til kommunens ønske om at tiltrække virksomheder virker det besynderligt, at man med Bagsværd Bypark har anlagt et boligområde med en for høj og for tæt boligbebyggelse tæt på Hillerødmotorvejen i den nordlige del af Bagsværd erhvervskvarter op mod Vadstrupvej, i stedet for at bevare området som erhvervsområde, til brug for fremtidige virksomheder, der ønsker at etablere sig her.

Hertil kommer, at kommunen for omkring et års tid siden købte området med Ringbo, der ligger nord for Vadstrupvej, op ad Hillerødmotorvejen, i forlængelse af erhvervskvarteret syd for Vadstrupvej. Det vil derfor være oplagt at lade det indgå i Bagsværd erhvervskvarter, i stedet for planerne om at bygge en ny skole til erstatning af Skovbrynets skole. Det giver simpelt hen ingen mening at flytte Skovbrynets skole knap en kilometer til en position lige op ad Hillerødmotorvejen, som i øjeblikket ikke har foranstaltninger til at dæmpe den stærkt generende trafikstøj fra motorvejen. Dertil kommer at Akademisk Arkitektforening har protesteret mod planerne om at nedrive Ringbo!

Bygningen af en ny skole til erstatning af Skovbrynets skole strider også mod bestræbelserne som beskrevet i afsnittet *Den bæredygtige by,* hvori det blandt andet hedder, at der skal tænkes på cirkulære løsninger i det kommunale byggeri, når der skal bygges. En bevarelse af Skovbrynets skole, eventuelt kombineret med noget renoveringsarbejde, vil være en mere bæredygtig og langt billigere løsning end at bygge noget nyt.

Der er udpeget 12 lokalcentre i kommunen og disse er anført i skemaform i høringsudgaven og vist på et kort over detailhandel sidst i dokumentet.
Der mangler imidlertid lokalcentret på hjørnet af Gammelmosevej og Bagsværd Hovedgade. Her ligger i dag en frisør, en genbrugsbutik og et Aldi supermarked. Desuden findes der en fotograf og en gulvspecialist på den anden side af Bagsværd Hovedgade på hjørnerne ved Frodesvej.
Er det en forglemmelse eller skal der ikke være lokalcenter mere her? Mange i området handler her.

Trafik og mobilitet

Vi er enige i at en god infrastruktur i kommunen er vigtig. Der gives blandt andet udtryk for, at den kommende letbane langs Buddingevej og Ring 3 vil styrke den kollektive trafik på tværs af fingrene i Fingerplanen for hovedstadens udvikling. Men er der ikke allerede busforbindelser langs Buddingevej og Ring 3, så hvorfor tror man at den kollektive trafik styrkes, når busserne erstattes med en letbane?

Målsætningen om at forbedre forholdene for cyklister, gående og for den kollektive trafik er fin. Men hvad enten man kan lide det eller ej, er bilismen her for at blive. Vi tror ikke, der er mange, som vil undvære den hjælp den er i det daglige liv for langt de fleste.

Det er oplagt, at jo længere man kommer fra København, jo ”tyndere” vil det kollektive trafiknet være. Derfor er det vigtigt, at der etableres gode parkeringsforhold ved centrale kollektive trafikknudepunkter som S-tog og busterminaler, således at man kan køre i bil til knudepunkterne, parkere den og fortsætte mod målet med den kollektive trafik.

Og ikke som ved Stengårdens station, hvor man i sin tid opgav ideen med at placere dele af socialforvaltningen lokalt. I stedet for at udlægge det derved frigjorte areal til parkeringsplads, besluttedes det at bygge et cylinderformet hus med ungdomsboliger, der i øvrigt ikke spiller godt sammen rent arkitektonisk med den øvrige bebyggelse, og med det resultat at der kun er ganske få parkeringspladser ved stationen. Så man - i stedet for at parkere bilen - bliver nødt til at fortsætte i den og derved ikke bidrage til at mindske ”bilismen”.

På samme måde er det vigtigt at etablere tilstrækkeligt med gratis parkering ved de større indkøbsområder, så man let kan parkere bilen, mens man gør sine indkøb, og derefter transportere dem hjem. Hvis der ikke er adgang til parkeringspladser nær butikkerne, parkeres bilerne på de tilstødende veje, og når de er fyldte, flyttes indkøbene til steder med bedre parkeringsforhold som ved Herlev Midte eller Rødovre Centrum.

Generelle rammer

Bilparkering

Meningen med det første afsnit begyndende ”I en række specifikke områder…” er uklar og bedes tydeliggjort.

Hvad er grunden til, at kravene til parkeringsplads i ”stationsnære kerneområder” er mindre end i resten af kommunen?

Det fremgår ikke, om kravene kun gælder ved nybygninger eller også for eksisterende byggeri.

Det ville være ideelt, hvis man kunne få beboernes parkerede biler væk fra vejene og ind på grundene, så kun midlertidigt besøgende parkerer på vejene. Det er allerede tilfældet ved mange af de åben-lav bebyggelser, mens vejene er fyldte med beboernes parkerede biler ved mange tæt-lav bebyggelser, hvilket er stærkt hæmmende for fremkommeligheden.

Men går det grønne præg af byggerierne så ikke tabt ved anlæggelse af parkeringspladser? Ikke nødvendigvis. Som fremhævet i Arkitekturplanen kan man godt bevare det grønne præg ved anlæggelse af store parkeringspladser, som det er gjort ved Novo Nordisk. På tilsvarende måde kunne man indrette store parkeringspladser ved etage byggerier.

Men er der plads ved tæt-lav bebyggelser til anlæggelse af en parkeringsplads, og kan man samtidig bevare det grønne præg? I mange tilfælde vil der være plads på forgrunden, og der er også måder, hvorpå det grønne præg kan bevares. Således kan man for eksempel anvende de ”åbne plast riste”, som fyldes med jord, hvori der plantes græs, i stedet for at anvende en flisebelægning. I Arkitekturplanen er der desværre ikke henvist til eksempler på, hvordan det kan gøres, men her ville det måske være en ide for kommunen at vise mulighederne for etablering af ”grønne” parkeringspladser, ligesom man har gjort det for haver med biodiversitet og kontrol med regnvand.

Cykelparkering

Ligesom for biler vil etableringen af en sikker cykelparkering ved trafikknudepunkter være en god ide. Men problemet er at mange vil være tøvende med at henstille deres cykler i cykelparkeringen på grund af de mange cykeltyverier.

Vi tror derfor, at det vil være fremmende for borgernes brug af cyklerne, hvis man kan sikre de parkerede cykler på en måde, der ikke må være for bureaukratisk og besværlig at bruge. Hvordan har vi ikke et konkret bud på.

På bestyrelsens vegne

Venlig hilsen

Flemming Yssing Hansen, formand

Haspegårdens Grundejerforening