

Dato: 31. januar 2025

KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Kommentarer til idéoplæg om 'Fremtidens Grøndalspark'

Overordnet set virker det skitserede skybrudsprojekt som et muligt indgreb i parken, der på sigt kan styrke nogle af parkens eksisterende kvaliteter både biodiversitetsmæssigt og rekreativt. Vi er dog bekymrede for om de skitserede anlæg enkelte steder kommer for tæt på eksisterende træers rodnet og dermed kan skade træerne. Herudover skal der tilsyneladende fældes enkelte store træer i delområde 4, hvilket vil være et tab for parken.

Den skitserede rekreative cykelsti vurderes, hvis den gennemføres at ville påvirke parken negativt både i forhold til biodiversiteten og i forhold til parkens nuværende rekreative kvaliteter.

Derudover synes anlægget at være overflødigt: Der eksisterer allerede en udmærket cykelvej udenfor selve parken i hele Grøndalsparkens længde. Betragtet fra syd mod nord findes der cykelsti langs Grøndalsparkvej, Ring 2, også langs dens fortsættelse, hvor den drejer fra Ring 2 og følger Grøndalsparken gennem et roligt kvarter. Her er der cykelsti i den side af vejen, der vender ind mod parken. Efter at have krydset Godthåbsvej er der ligeledes cykelsti langs Grøndalsvænge Allé helt frem til Hillerødgade. På det lange stræk nord for C.F. Richs Vej er der meget rolige trafikforhold, og der er med hensyn til at sikre rolig og trafiksikker færdsel absolut ingen grund til at lægge cykelstien ind i parken, der på det sidste stykke er endog meget smal.

Man kan argumentere for, at der er problematiske overgange over trafikerede veje ved Rebuildvej i sydgående retning og ved Godthåbsvej. Det vil kunne afhjælpes med etablering eller flytning af heller således, som det i idéoplægget omtales for Godthåbsvejs vedkommende (Idéoplægget s. 53). Yderligere kan den eksisterende cykelsti langs Grøndals Parkvej udvides til dobbeltrettet sti på parksiden samtidigt med at passagen ved Flintholm Station forbedres. Disse tiltag vil tilsammen kunne forbedre både sikkerhed og fremkommelighed for cyklisterne betydeligt.

Se vores mere detaljerede bemærkninger nedenfor:

Den skitserede rekreative cykelsti

I Grøndalsparken er cykling pt. ikke tilladt. I idéoplægget omtales fredningen af Grøndalsparken efter Naturbeskyttelseslovens § 33. Det nævnes, at der i forbindelse med den dispensation fra fredningen, som bl.a. etableringen af en cykelsti vil kræve, skal udarbejdes en ny plejeplan (udviklingsplan), der skal godkendes af Fredningsnævnet. Videre hedder det:

"Ifølge fredningens § 5, stk. 5, kan cykling kun tillades på stier, der i plejeplanen er udlagt som cykelstier." (Idéoplægget s. 16)

I 'Udkast. Grøndalsparken Udviklingsplan 2025 - 2030' fra december 2024 nævnes fredningens formål, nemlig,

"at man i Grøndalsparken kan opleve bynaturen med dens planter samt fugle, insekter og andre dyr. Det er væsentligt, at parken fortsat er et stille byrum, hvortil borgere kan søge tilflugt og finde ro og hvile." (Udviklingsplanen s. 4)

Også i idéoplægget anfører man,

"at parkens rolige atmosfære er en særlig kvalitet i forhold til det livlige storbyliv omkring parken" (Idéoplægget s. 14).

Det kendes fra andre cykelruter gennem byen, at hastigheden generelt er høj, og cykeltrafikken tæt. Det er selvfølgelig ikke givet, at det vil være tilfældet for Grøndalsparkens vedkommende taget i betragtning, at der som nævnt ovenfor allerede eksisterer en udmærket cykelrute langs parken. Men alt andet lige vil etableringen af en rekreativ cykelrute gennem størstedelen af parken give øget trafik og dermed en uro, der vil forringe parken som "et stille byrum", hvor man kan "finde ro og hvile".

I forhold til bæredygtighed nævnes det, at grønne overflader i forbindelse med etableringen af en cykelsti vil blive omlagt til belagte overflader (Idéoplægget s. 56). Hvor cykelsti og gangsti er skilt, vil anlæggelsen af cykelstien selvsagt betyde, at der lægges beslag på det dobbelte areal, hvilket vil være meget markant i de smalleste dele af parken såsom den nordligste del af delområde 1 (Skolehaveparken og Grøndalsåsen), hvor stianlæggets bredde vil blive øget fra mellem 170 og 250 cm til 460 cm (Idéoplægget s. 46), og ovenpå diget i delområde 2 (Hundelufterparken).

Når man lægger cykelstien ovenpå diget, vil dette i mindre grad fremtræde som en begrønnet vold. Samtidig vil diget skulle gøres bredere til en samlet bredde på 310 cm (Idéoplægget s. 49). I de områder, hvor cykelruten løber ad en fælles sti for både gående og cyklister (sydligste del af delområde 1, nordligst i delområde 2 samt hele delområde 3), vil stien, hvor det er muligt, skulle udvides til en bredde på 380 cm (Idéoplægget s. 46). Taget i betragtning, at parken er meget smal, vil anlæggelsen af en cykelsti være en ikke ubetydelig omlægning af grønt areal til grusbelagt areal.

Det nævnes også på side 56 under social bæredygtighed, at "En trafiksikker og grøn cykelforbindelse kan få flere til at cykle mere og det vil styrke både sundhed og bæredygtig mobilitet i København". I denne vurdering tages der ikke højde for at man samtidigt forringer sikkerheden og trygheden for de gående i parken. Det gælder specielt på de strækninger hvor der er fællessti eller i tunnelerne, hvor et møde mellem to modkørende cyklister og en fodgænger altid vil ske på cyklernes præmisser. Den sundhedsmæssige gevinst den fremhæves bliver på den måde tvivlsom.

Endvidere omtales i idéoplægget, at det er en række steder kan blive nødvendigt at fjerne krat og enkelte træer (Idéoplægget s. 56). Det gælder bl.a. fællesstien mellem skolehaverne og nord for Godthåbsvej (delområde 1), syd for Godthåbsvej station og ved fællesstien mod tunnelen under C.F. Richs Vej (delområde 2) samt ved etableringen af en slynget rampe op til Jernbane Allé (delområde 3). Ved Godthåbsvej station og ved skolehaverne er der tale om rydning af krat. Det er lidt uklart, om rydningen af krat også kan komme til at gå ud over de værdifulde partier med taks nord og syd for tunnelen under stationen.



Beplantning med taks ved Godthåbsvej station.

Ved fællestien mod tunnelen ved C.F. Richs Vej og ved den slyngede rampe op til Jernbane Allé kan det komme på tale at fjerne enkelte træer. Det fremgår ikke præcis hvilke træer, man tænker på, men her vokser store gamle træer, bl.a. fyr og bøg, som det vil være synd at fælde. Det bør endvidere undersøges, om der er 'flagermustreer' blandt de træer, som man ønsker at fjerne.



Træer, bl.a. bøg, ved planlagt sti ved C.F. Richs Vej



Træer, bl.a. fyr, ved planlagt, slynget rampe til Jernbane Allé

På baggrund af det ovenstående vil vi anbefale, at man vælger ikke at anlægge en rekreativ cykelsti gennem parken. En cykelsti vil give mere trafik og mere uro i parken, hvilket går imod et af fredningens formål, at "opretholde og muliggøre en forbedring af områdets biologiske, landskabelige og rekreative værdier". Endvidere vil anlæggelsen af en cykelsti i en i øvrigt meget smal park lægge beslag på en øget del af parkens grønne område. Endelig kan anlæggelsen medføre fældning af værdifulde træer. Parkens værdi som potentiel økologisk forbindelse og som grøn bykile vil dermed alt andet lige forringes i forhold til intentionerne i Kommuneplan 2024.

Anvendelse af Grøndalsparken til skybrudssikring og generelt om biodiversitet

I den nordlige del af delområde 4 kan det komme på tale at fælde enkelte træer, fordi det planlagte vandløb kommer for tæt på pga. ledninger i jorden (Idéoplægget, Opsummering delområde 4). Det fremgår ikke præcis hvilke træer, man tænker på, men midt i det nævnte område findes nogle store, gamle asketræer, som er af stor værdi.

I forbindelse med en konstatering af, at Grøndalsparken i højere grad fremstår med 'naturpræg' end med 'parkpræg' og under hensyntagen til overvejelser om biodiversitet generelt og Københavns kommunes biodiversitetsstrategi anføres det, at man

"som minimum bør kortlægge den biologisk mangfoldighed og biodiversitet som rummes i parken i dag, som en baseline for den nuværende naturtilstand." (Idéoplægget s.14)

Dette kan vi kun tilslutte os. Ifølge det aktuelle udkast til en ny udviklingsplan for parken, 'Udkast. Grøndalsparken Udviklingsplan 2025 - 2030', forekommer seks af de ti udpegede fokusarter i biodiversitetsstrategien i parken. Det drejer sig om aurora, skovblåfugl, stor flagspætte, gråspurv, mursejler og brunflagermus. Af bilag IV arter er der registreret skimmel-, dværg-, troid- og brunflagermus (Udviklingsplanen s. 22). Det bør derfor afdækkes, om der er flagermustræer mellem de træer, som man evt. ønsker at fælde, og om de indgår i flagermusenes flyvekorridor.

"I Grøndalsparken er der ikke fundet tegn på mulige kolonier, men parken fungerer både som jagtområde og som flyvekorridor, og især i området fra Flintholm Station og sydover til cirka midt i Filosofgangsparken er vurderet til generelt at være et vigtigt fourageringsområde for flagermusene" (Udviklingsplanen s. 22).

På baggrund af det ovenstående anbefaler vi derfor, at der foretages en afdækning af den biologiske mangfoldighed og biodiversitet i parken i dag, herunder træer, der kunne huse flagermus eller indgå i flagermusenes flyvekorridorer.

Der nævnes i idéoplægget ikke direkte noget om den forventede vandkvalitet i de nye vandløb og opmagasineringsområder. Derimod nævnes flere steder muligheder for efterrensning af vandet inden det sendes videre til recipienter. Det forudsættes, at der i det videre arbejde gøres nærmere rede for vandkvaliteten i de nye vådområder. Ligesom det forudsættes at Grøndalspark projektet koordineres i forhold til Åben Å projektet.

Med venlig hilsen

Ole Damsgaard,
næstformand for DN København