



Notat

Bilag 8: Teknik- og Miljøforvaltningens svar på hørings-svar fra Vanløse Lokaludvalg og Danmarks Naturfredningsforening København

Resume

Forvaltningen har i forbindelse med foranalysen Fremtidens Grøndalspark sendt Ideoplægget i høring hos Vanløse Lokaludvalg og Danmarks Naturfredningsforening København (DN København). Materialet har været i høring fra 20. januar 2025 til 28. februar 2025, og der er modtaget høringssvar fra DN København d. 31. januar 2025 og Vanløse Lokaludvalg d. 28. februar 2025.

Sagsfremstilling

Forvaltningen tager de to høringssvar til efterretning, og forventer at der også fremadrettet vil være en inddragelse af begge interessenter i det kommende projektforløb. Nedenfor har forvaltningen udarbejdet svar på de to høringssvar.

Vanløse Lokaludvalg

Vanløse Lokaludvalg bringer flere punkter op i deres høringssvar, som gennemgås nedenfor.

Processen

Lokaludvalget kritiserer processen i forhold til at Udviklingsplanen for Grøndalsparken og foranalysen for Fremtidens Grøndalspark ikke er koordineret. De to indsatser har været i høring hos lokaludvalget samtidig, og de påpeger at det er en udfordring at fremstilling og kortmateriale ikke er koordineret og vist på de samme tegninger. Lokaludvalget vurderer, at de er afskåret fra at få et overblik over begge projekter og deres indvirkning på hinanden ift. at afgive et helhedsorienteret høringssvar.

Forvaltningen anerkender vigtigheden af et samlet overblik og sammenhæng i planlægningen, især når det drejer sig om projekter, der påvirker samme område. Udviklingsplanen har været under udarbejdelse i flere år, og i denne periode blev arbejdet midlertidigt sat i bero på grund af de nødvendige skybrudsplaner. Forvaltningen erkender, at denne parallelle proces har medført udfordringer i koordineringen mellem projekterne. Forvaltningen er opmærksomme på lokaludvalgets bekymringer og har taget initiativ til at optimere koordineringen mellem de relevante projekter og høringsprocesser fremadrettet, for at sikre en mere integreret og overskuelig planlægning.

Forvaltningen afventer forhandlingerne om Budget 2026 i efteråret 2025. Hvis der findes finansiering til elementerne i Fremtidens Grøn-

03-03-2025

Sagsnummer I F2
2025 - 2562

Dokumentnummer i F2
180947

Sagsnummer eDoc
2025-0038152

Rådhussekretariatet
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009809452

dalspark, vil forvaltningen igangsætte udarbejdelsen af et tillæg til den gældende udviklingsplan for Grøndalsparken, så de dele af foranalysen, som finansieres, indskrives i et tillæg til udviklingsplanen, som efterspurgt af lokaludvalget.

Høringsfrist

Lokaludvalget påpeger, at tidsfristen for høring af Fremtidens Grøndalspark har været for kort, og at det ikke overholder gældende frister.

Forvaltningen har løbende været i dialog med Lokaludvalget og afstemt tidsplanen for høringen. Forvaltningen vil i fremtiden være mere opmærksom på høringsfristen på minimum 6 uger.

Lag 1 – Skybrudsanlæg

Vanløse Lokaludvalg påpeger at skybrudsløsningen på nuværende tidspunkt ikke har løst udfordringen ved oversvømmelse ved Ring 2 på Grøndals Parkvej eller oversvømmelsen af park og ringbanen nær Flintholm Station.

Forvaltningen bemærker, at udfordringen med oversvømmelse af Ringbanen nær Flintholm Station bliver løst i det foreslåede projekt. For oversvømmelsen på Ring 2, så arbejder forvaltningen på at finde en løsning i en kommende projektfase.

Lag 2 – Vandløb

Vanløse Lokaludvalg bakker op om løsningen med et åbent rekreativt vandelement i parken. Lokaludvalget peger på lokale forhold omkring tilledning af vand til området.

Forvaltningen er opmærksomme herpå og vil arbejde videre med dette i den kommende fase.

Lokaludvalget påpeger, at der er invasive krebs i Damhussøen, og at det kan have betydning for, om Grøndals Å kan anvendes til at lede vand fra Damhussøen til Ladegårds Å og videre til de Indre Søer.

Forvaltningen er opmærksom på tilstedeværelsen af invasive krebs. De nyeste undersøgelser peger dog på, at krebsene også er til stede i De Indre Søer i dag, og det har derfor ikke umiddelbar betydning for, om der kan ledes vand fra Damhussøen i Grøndals Å. Forvaltningen følger løbende sagen, og vil vurdere om der er behov for indsatser på området.

Lag 3 – Grøn cykelforbindelse

Lokaludvalget bemærker, at der er mange gode grunde for at forbedre forholdene for byens cyklister. De mener dog ikke, at det er hensigtsmæssigt at indplacere en cykelrute i de smalleste dele af Grøndalsparken. Lokaludvalget bakker op om placering af cykelruten mellem Borups Allé og Vindruevej, samt mellem Morsøvej og Flintholm Station.

Forvaltningens bemærkninger: Lokaludvalgets alternative ruteføring anfører, at cykelforbindelsen føres ud af parken langs stien ved skolehave, og føres ind i parken igen ved Morsøvej.

Forvaltningen har i forbindelse med udarbejdelse af idékataloget undersøgt alternative linjeføringer, der fører cykelforbindelsen udenom det smalle stykke af parken ved Grøndals Station.

Ift. det sted hvor forbindelsen føres ind i parken ved Morsøvej, vurderer forvaltningen, at det vil give udfordringer, da cyklende her skal krydse fodgængernes areal, for at tilgå den foreslåede sti længere inde i parken. Niveauforskellen mellem Grøndals Parkvej og Grøndalsparken gør, at rampen ned til parken bliver forholdsvis stejl, hvilket forvaltningen vurderer er uhensigtsmæssigt ift. krydsningen af stien til gående. Ligeledes vil denne linjeføring medføre et større indgreb i friluftersarealet for hunde.

Lokaludvalget bemærker: Lokaludvalgets alternative ruteføring anfører, at der etableres et signalreguleret krydsningspunkt i krydset ved Godthåbsvej og Grøndalsvænge Allé / Grøndals Parkvej.

Forvaltningen vurderer, at den trafikmængde, der krydser Godthåbsvej, er så begrænset, at krydsningsforholdene i stedet kan forbedres gennem etablering af side- og/eller midterheller. Etableringen af et signalanlæg risikerer at få negative konsekvenser for den højere trafik samt for busfremkommeligheden langs Godthåbsvej, der i dag betjener buslinje 2A. Forvaltningen kan derfor ikke anbefale et signalanlæg, da trafikken ikke taler for det, og der peges i stedet på en midterhelle.

Lokaludvalget bemærker: Lokaludvalgets alternative ruteføring anfører, at der etableres et krydsningspunkt for cykler i det signalregulerede anlæg på den vestlige side af Flintholm Station.

Forvaltningen vurderer, om dette vil være hensigtsmæssigt i en senere fase af projektet.

Lokaludvalget bemærker til slut, at der bør etableres elevatorer ved Grøndal Station, da de i dag ikke er fuldt tilgængelige.

Forvaltningen bemærker, at det er korrekt, at tilgængeligheden omkring stationen ikke er optimal, men det ligger uden for projektet i Grøndalsparken at løse dette. Forvaltningen er i dialog med DSB og Banedanmark omkring mulige ændringer af arealet omkring Grøndal Station i Grøndalsparken.

Danmarks Naturfredningsforening København

DN København bemærker, at det skitserede skybrudsprojekt og vandhåndtering er et muligt indgreb, som på sigt kan styrke flere af parkens eksisterende kvaliteter.

DN København udtrykker dog bekymring over mulige konflikter mellem udviklingen af Grøndalsparken og bevarelsen af parkens biodiversitet og rekreative værdier. De påpeger, at ifølge Grøndalsparkens udviklingsplan for 2025-2030, findes seks fokusarter fra biodiversitetsstrategien samt flere bilag IV-arter i parken. Der opfordres derfor til at undersøge eventuelle flagermustræer, før fældning. DN København anbefaler generelt at kortlægge parkens aktuelle biodiversitet som en basis for fremtidig naturpleje.

DN København er imod etablering af en rekreativ cykelsti gennem parken, da de vurderer, at det kan medføre fældning af værdifulde træer og skabe øget uro i parken. I stedet foreslås styrkelse af eksisterende cykelstier udenfor parken.

Forvaltningens bemærkninger:

For at imødekomme bekymringer vedr. mulig fældning af værdifulde træer, vil der blive gennemført en grundig undersøgelse af parkens træer for at sikre, at ingen essentielle flagermustræer bliver fældet. Alle træer, der potentielt indgår i flagermusenes flyvekorridorer, vil blive kortlagt, før der træffes yderligere beslutninger. Forvaltningen vil sikre, at Grøndalsparkens økologiske forbindelser og grønne bykiler forbliver intakte og styrke parkens biodiversitet.

Grøndalsruten er en del af Københavns netværk af Grønne Cykelruter, der tilbyder et roligere og tryggere alternativ i grønne omgivelser til cykling langs trafikerede veje (Kommuneplan 2024), og indgår også i de Grønne forbindelser, som beskrevet i Københavns strategi for biodiversitet (2023). De grønne forbindelser skal sikre nem og attraktiv adgang for gående og cyklister til byens større grønne og blå områder, og skabe flere naturoplevelser på vejen derhen. Forbindelserne gør, at københavnernes i endnu højere grad får bedre muligheder for at tage sunde valg i hverdagen. Det gælder bl.a. i den daglige transport, hvor der skal være gode muligheder for at gå eller tage cyklen, men også i forhold til rekreative ture i fritiden. Der er i dag cykelinfrastruktur på vejene omkring Grøndalsparken, herunder bl.a. en supercykelsti langs Ring-2, samt cykelsti i den sydlige del af de lokale gader Grøndals Parkvej og Grøndals Vænge Allé. En forbindelse langs tilstødende veje til Grøndalsparken vil dog fortsat vil lede cyklisterne langs en række større veje og store kryds med høj intensitet af trafik. Denne forbindelse tilbyder derfor ikke den samme mulighed for en mere rolig og rekreativ cykling i grønne omgivelser

Det skitserede ruteforløb i Grøndalsparken er en del af et længere ruteforløb, der fortsætter mod Nørrebro ved Borups Allé og videre mod Damhusengen og Vigerslevparken ved Linde Allé. Et alternativt ruteforløb langs Grøndals Parkvej og Grøndalsvænge Allé medfører, at cyklende på strækningen skal krydse flere store signalregulerede kryds. Det er især et problem for cyklende fra Nørrebro mod Vanløse, som skal passere en indfaldsvej i krydset Borups Allé / Hillerødgade, og derefter krydse Hillerødgade i et ureguleret krydsningspunkt. Et lignende problem opstår igen i forlængelse af Grøndals Parkvej, hvor cyklende skal krydse Ring 2 i et ureguleret krydsningspunkt, og derefter passere igennem et større signalreguleret anlæg. Forvaltningen vurderer, at denne løsning ikke kan anbefales som en grøn cykelforbindelse i overensstemmelse med de hensigter der er beskrevet i Kommuneplan 2024 og Strategi for biodiversitet (2023).

Idéoplægget anfører, at cyklende og gående for så vidt muligt adskilles, for at skabe hensyn til færdsel i forskellige tempi og ophold i parken. Ligeledes anbefaler forvaltningen, at det samlede forløb udføres med grusbelægning for at opfordre til, at cykler færdes i parken i en lavere hastighed og på gåendes præmisser.