



Høringsvar fra Nørrebro Lokaludvalg vedr. intern høring af Kommuneplan 2024

Nørrebro Lokaludvalg mener at udkastet til Kommuneplanen indeholder rigtig mange gode og fornuftige visioner og initiativer, som vil skubbe København (og Nørrebro) i en positiv retning. Vi er specielt glad for at læse afsnittet om Vingelodden på s. 110, hvor vi kan se at mange af de tanker og ideer som vi har haft for udviklingen af området, og som vi har fremlagt i vores visionsplan for området, er taget med i Kommuneplanen. Vi har dog en række kommentarer og forslag til ændringer.

Vi mener at ældre generelt fylder for lidt i Kommuneplanen i forhold til f.eks. børnefamilier. Så vi kunne godt tænke os et lidt større fokus på ældre. Vi savner også at biodiversitetsplanen kommer mere i spil i kommuneplanen.

Vi har en række mere konkrete forslag til ændringer:

Kapitel 1 - Byvision for København

S. 11: "København skal være en by med høj livskvalitet og rum for alle. Den skal være en 15-minutters by, hvor de fysiske rammer for hverdagslivet skaber de bedste forudsætninger for, at daglige gøremål, som fx arbejde, indkøb, uddannelse, kultur- og fritidsaktiviteter og sundhedsfaciliteter, ikke er mere end et kvarter væk med cykel, gang eller offentlig transport"

Det er positivt, at der planlægges efter en 15-minutters by. Derfor er det også vigtigt, at den nye metrolinje bliver en ringmetro, som har station på Rigshospitalet og Stengade/Blågårds Plads. Det vil øge passagergrundlag, kapacitet, frekvens og regularitet.

Kapitel 2 - Hovedstadens byudvikling og mobilitet

Det virker fornuftigt at se København som en del af et større metropolområde, da København ellers ikke kan indfri målene for trafik, luftforurening og klima. Pendling til og fra København er afgørende at håndtere i en samlet plan med omegnen, som det også fremgår på side 30.

27. maj 2024

Sagsnr.
2024-0195416

Dokumentnr.
2024-0195416-1

Sagsbehandler
Andreas Juhl-Rhode

Sekretariatet for Nørrebro
Lokaludvalg

Nørrebrogade 208
2200 København N

EAN nummer
5798009800466

Derfor bør København også melde sig aktivt ind i analysearbejdet omkring en Eksprestunnel og en S-station ved Rigshospitalet, som DSB og styrelser foretager i disse år. Det bør skrives ind i kommuneplanen under igangværende analysearbejder omkring infrastrukturarbejder og tilføjes kortet på side 27.



(Kilde: Ingeniøren)

Med Eksprestunnellen kan kapaciteten komme op på 54 S-tog i timen, vurderer DSB, hvoraf 30 passerer gennem Boulevardbanen og 24 gennem den nye 7,7 km lange Eksprestunnel. Desuden forventer DSB, at en ny tunnel vil gøre det muligt at øge frekvensen af tog, så der fra de største S-togsstationer kører et tog i hver retning hvert 5. minut i myldretiden mod hvert 7.- 8. minut i dag.

https://www.scribd.com/document/720914408/A251466-Ekspresstunnel-Screening-Af-L%C3%B8sningsrum-v1-3#fullscreen&from_embed

Eksprestunnel er det pt. bedste bud på en samlet regional løsning for pendlertrafik, som København derfor bør deltage i. Den vil øge passagergrundlag, kapacitet, frekvens og regularitet.

Bilparkering

s. 36-37: Nørrebro Lokaludvalg har oplevet, at de rigide normer undergraver kommunens egne ønsker og formålet med normerne, fx i De Gamles By. Trods politisk ønske om det modsatte, er der blevet anlagt parkeringspladser til Diabetescenter i de grønne områder langt væk fra centeret, som der ikke er behov for, og som ikke kommer til at fungere som parkeringspladser til diabetescenteret. Dette var direkte imod sundhedsforvaltningens ønske og var i sammenhængen uden mening. De Gamles By er allerede et kommunalt produktionsområde

med rigeligt offentlige p-pladser i dagtimerne til de forskellige plejehjem, socialcentre, dagsinstitutioner osv. Alligevel krævede TMF disse pladser på baggrund af Kommuneplanen.

Det samme problem sås med planlægningen til Skolen i De Gamles By. Selv om der blev fjernet hundredvis af arbejdspladser ifm. nedrivning til skolen (sundhedsforvaltningen skulle flytte væk), var det et krav, at nye parkeringspladser i konstruktion skulle tilføres skolen, selv om det var et klart ønske, at man netop ikke skulle køre i skole i bil. Og selv om der samlet set ville være færre ansatte i området.

Kommuneplanen bør derfor fremlægge nogle mere fleksible rammer, så reglerne kan fraviges, når de er åbenlyst meningsløse og går imod intentionen med normerne.

Kapitel 3 - Boliger og sammenhængende by

s. 50. Der bør tilføjes et punkt 9: Cykelforbindelse gennem Bispeengen, fra Nørrebro til Fuglebakken S-togsstation og Grøndalsruten, ifm. at Bispeengbuen nedrives helt eller delvist.

Begrundelse: Lundtoftegade er udsat byområde og Frederiksberg og København er enige om at nedrive Bispeengbuen delvist og skabe denne cykelforbindelse i forbindelse med projektet: <https://www.kk.dk/nyheder/frederiksberg-og-koebenhavn-oensker-delvis-nedrivning-af-bispeengbuen>. Bispeengbuen fungerer i dag som en barriere diagonalt mellem særligt Nørrebro og Vanløse, samt mellem Bispebjerg og Frederiksberg.

Projektet vil understøtte AKB Lundtoftedades udviklingsplan om at åbne op for området og give en bedre forbindelse til S-togsnettet. Grøndalsruten er et fælles projekt med Frederiksberg Kommune, som med en cykelsti gennem Bispeengen bliver et væsentligt bedre mobilitetsprojekt.

Kapitel 5 - En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid

s. 94 Det er positivt at åbning af Ladegårdsåen og de andre åer nævnes som potentiale.

Der nævnes 7 nye grønne områder, som alle er placeret i nye byudviklingsområder. Vi mener det vil klæde planen at arbejde med, at der også kan skabes nye grønne områder i den eksisterende by – for alle os københavnere, som allerede bor i byen.

Der bør derfor tilføjes et punkt 7: Bispeengen (Nørrebro, Vanløse, Bispebjerg, Frederiksberg). Det vil understøtte punkt 9 på side 50.

Og evt. et punkt 8: Lersø Park Allé (Østerbro, Bispebjerg og Nørrebro).
Obs! Vil understøtte punkt 2 på side 50.

Venlig hilsen

Mogens Petersen

Forperson for Nørrebro Lokaludvalg