

Byplanafdelingen
Rådhus Alle 7
2860 Søborg

byplan@gladsaxe.dk

Høringssvar vedr. Kommuneplan 2013 fra Foreningen Lokal Agenda 21 i Gladsaxe

Som før er kommuneplanen en omfattende affære, der givetvis har krævet et stort arbejde at gøre digital.

Der er adskillige ting i planen der direkte kan glæde os – f.eks. at der i afsnittet Hovedstruktur nævnes ønskerne om bæredygtighed og social og miljømæssig balance. Ligeledes m.h.t. biologisk mangfoldighed og fremme af miljøvenlige transportformer – og f.eks. i afsnittet Naturbeskyttelse - en omtale af økologiske forbindelser - samt i Retningslinjer for by - lokale butikker - regler for cykelparkeringspladser. Der kunne nævnes mere, men i det følgende vil vi alligevel koncentrere os om de forhold vi kunne ønske anderledes.

I den nye elektroniske plan kan man i høringsperioden ved et enkelt klik komme til et kommentarfelt. Det er en fin mulighed og godt tænkt et udnytte denne mulighed i forbindelse med en elektronisk plan.

Heldigvis er der fortsat mulighed for at både maile og sende breve med høringssvar.

Dog er behandlingen af høringssvar m.v. nok den bedste måde at fremme borgernes deltagelse i det lokale demokrati. Hvis høringssvarene behandles og besvares som kvalificerede bidrag til at opnå forbedringer eller tilvejebringe beslutningstagerne nyttige erfaringer, så vil det nok virke ansporende til at bidrage.

I forskellige sammenhænge er der dog set noget summariske svar, der måske ikke til fulde forholder sig til substansen, men kan virke som en lidt irriteret reaktion på forstyrrelser af den formulerede plan.

Som borgere flest er de, der afgiver bemærkninger sikkert en broget skare, men det kan næppe på forhånd afvises, at der blandt svarene kan være input, der fagligt kan være mindst på højde med kommunens egne bud.

Aktuelle kommentarer:

Retningslinjer for natur og fritid - den grønne struktur.

Det anføres at: "Områderne skal så vidt muligt friholdes for yderligere bebyggelse og anlæg til beboelse, erhverv og andre bymæssige formål". Det sikrer jo på ingen måde de grønne områder. Til sammenligning kan man overveje, hvilken hastighed der ville køres med på motorvejen, hvis hastigheden der "så vidt muligt skulle holdes på 130 km/t" – og at der i øvrigt ikke var nogen sanktioner, hvis det ikke skete.

Der må en skarpere målsætning til, så det sikres, at det kun vil være muligt i helt enestående tilfælde at bebygge de grønne områder, og at der i givet fald kompenseres.

Hovedstrukturen, Ringbyen og det grønne islæt:

Helt overordnet kan man jo spørge, hvor mange indbyggere vi skal være i Gladsaxe? – eller hvornår det er nok? Miljømæssigt kan der være fordele i ikke at være så mange - se f.eks. bidrag i de landsdækkende medier af professor Inge Røpke. Det er en udvikling, som kommunen gerne selv skulle være herre over.

Gladsaxes naturområder dvs. nærheden til det grønne – samt lys og luft - må antages at betyde meget for lysten til at bosætte sig i Gladsaxe og altså fastholde Gladsaxe som et attraktivt boligområde. Der omtales da også "små grønne byrum" i afsnittet Hovedstrukturen.

Det er naturligt at koncentrere bebyggelse ved gode transportfaciliteter, men grønne åndehuller og det miljømæssige aspekt bør ikke glemmes. Det håber vi derfor vil blive erindret - i relation til at der i afsnittet Ringbyen tales om at bygge tæt og højt nær de kommende letbanestationer og om intensiveret byudvikling i de stationsnære områder.

Tæt bebyggelse kan være miljømæssigt at foretrække, bl.a. fordi den enkelte bolig i det tætte byggeri har mindre klimaskærm i forhold til boligarealet og dermed mindre varmetab end f.eks. villaer, ligesom mindre landareal beslaglægges til samme boligareal hvis der bygges i flere etager. Blot er der jo kun en positiv nettoeffekt, hvis ny miljøvenlig bebyggelse erstatter villaer eller mindre energieffektiv bebyggelse. At dette er tanken i stedet for blot at forøge bygningsmassen kunne vi godt ønske fremhævet i planen.

I byplanlægningen vil vi gerne opfordre til at tænke i arkitektoniske helheder f.eks. at inddrage kendte arkitekter, der vægter landskabets (byens) form. Fra de kommuner, der handler sådan er kommet flere smukke byfornyelseseksempler, som tilsyneladende ikke har fordyret projekterne.

Det er også vigtigt at tilskynde til at pladsen mellem husene bliver mere attraktiv i stedet for de kedelige plæner, der ofte ses. Kunne der måske vedtages et biofaktorindeks, der skal overholdes, for at sikre en varieret og naturvenlig anvendelse af udearealerne?

I relation til den kommende letbane ser vi en aktuel udfordring i, at det grønne præg på strækningen fra Buddinge Rundkørsel mod Herlev kan blive reduceret, hvis rækken af træer i midterrabbatten skal lade livet. Der lægges endda op til at bygningshøjderne ikke skal respektere den eksisterende kirkebeskyttelseslinje omkring Gladsaxe Kirke. I Retningslinjer for by – redegørelse - oplyses Gladsaxe kirke at være den eneste af kirkerne, der ikke er omgivet af bymæssig bebyggelse. Lad den dog forblive sådan!

Vejstrækningen omkring den kommende ringbane er i øvrigt tæt trafikeret. Det kan vanskeligt undgå at give støjgener. Derfor vil det måske også af den grund være hensigtsmæssigt at trække kommende byggeri en smule tilbage fra ringbanen, så der bliver plads til det grønne.

Søborg

Det er fint (og især ét sted meget tiltrængt) med den omtalte fornyelse af den ældre, nedslidte bebyggelse. Også her vil vi dog opfordre til at sørge for et bymiljø med lys og luft samt muligheder for læ og ly for gående og cyklister – og at tænke i arkitektoniske helheder.

Anvendelse af søer og vandløb

Rosporten bliver fremhævet, men der skal vel i lige så høj grad sikres ordentlige forhold for alle andre fritidsbrugere af Bagsværd Sø? Dvs. lystfiskere m.fl.? - som der også anføres i Redegørelsen: "Den rekreative anvendelse af Bagsværd Sø tæller både naturinteresserede, motionister, fritidsfiskere samt idrætsudøvere med flere."...

Det er fint at det (omsider i.f.t. regulativet for søen) anføres, at badning ikke er tilladt (men det er vel ikke egentligt forbudt?).

Redegørelsen anfører korrekt at "Desuden må motorbådssejlad på søen ikke ske uden kommunens tilladelse." Det må håbes snart at blive anført på skilte ved søen i stedet for det ukorrekte "motorbådssejlad forbudt".

Retningslinjer for by - redegørelse.

Andelen af lokalkøbte udvalgsvarer beklages, men er rammerne jf. butiksstørrelse på blot 100 kvm brutto, så ikke værd at se nærmere på?

Småting:

- Høje Gladsaxe: Det korrekte navn på de grønne områder er vist Gyngemosen og Høje Gladsaxe Parken - ikke Gyngemosepark.
- Vedr. detailhandel nævnes: "Det er Byrådets ønske at styrke detailhandelen inden for kommunen. Bymidterne skal udbygges, så flere borgere vælger at handle lokalt. Byrådet ønsker dog ikke, at udviklingen skal forrykke den regionale balance i forhold til nabokommunerne." Er det ikke selvmodsigende?
- Vedr. redegørelse - by-vindmøller. Afstandskrav er næppe 15 km...

I øvrigt:

Vedr. væksttankegangen kan det anbefales at læse Den Store Omstilling af Jørgen Steen Nielsen - så begrænsningerne for vækst bliver bedre kendt, og så det er kommunen der styrer væksten og ikke omvendt.

På vegne af
Foreningen Lokal Agenda 21 i Gladsaxe

Kirsten Ilkjær
Buddinge Hovedgade 101
2860 Søborg