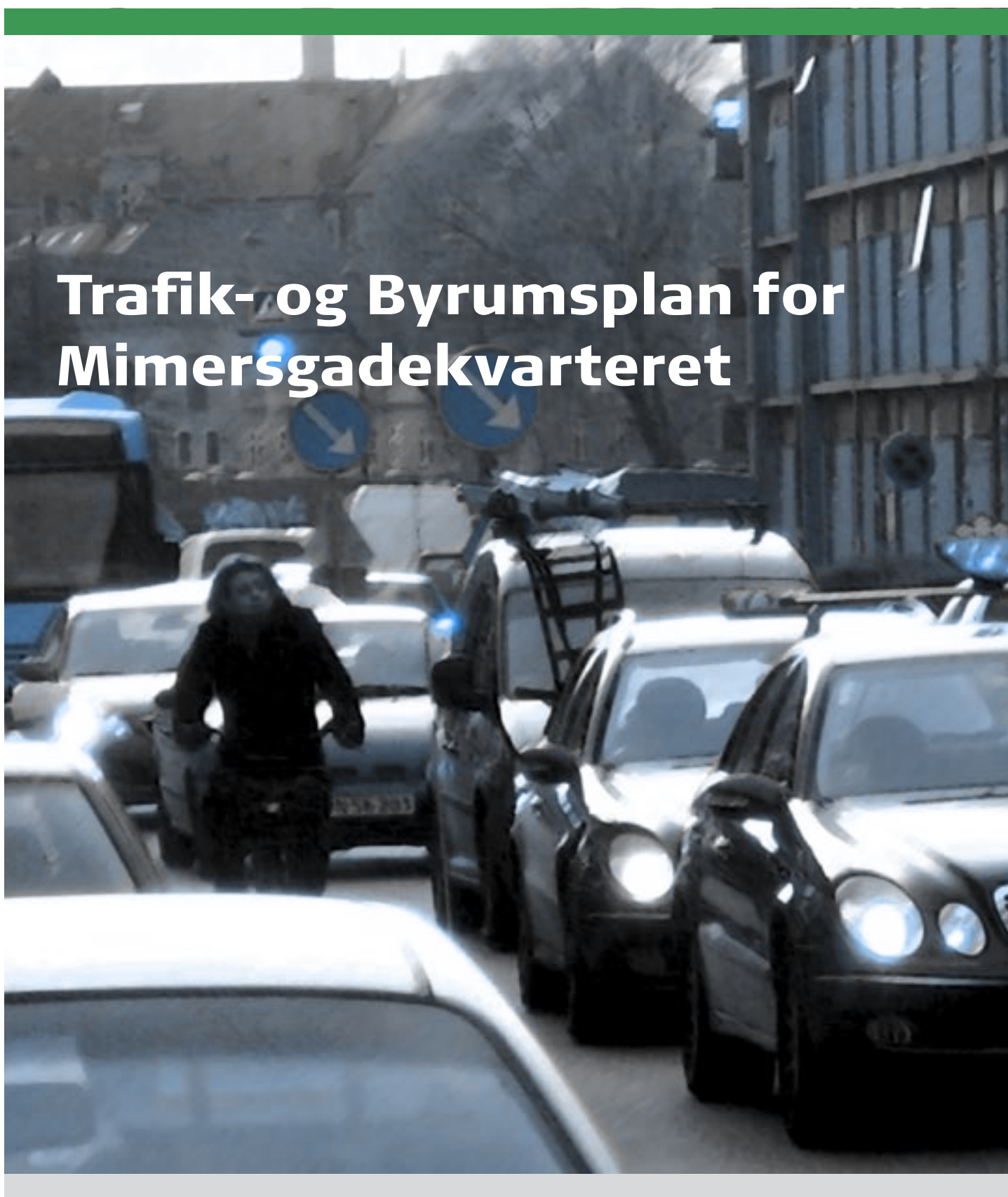


Trafik- og Byrumsplan for Mimersgadekvarteret



OMRÅDEFORNYELSEN 
MIMERSGADEKVARTERET

Maj 2007

Kolofon



Forsidebillede:
Myldretrafik i Hamlets-
gade. Enlig cyklist klemt
inde mellem tæt biltrafik.
Set mod Mimersgade.

TITEL

Trafik- og Byrumsplan for Mimersgadekvarteret, maj 2007

FORFATTERE

Trafik- og Byrumsgruppen, Områdefornyelsen i Mimersgadekvarteret, med bistand fra Sven Allan Jensen as og Sekretariatet for Områdefornyelsen i Mimersgadekvarteret

TRAFIK- OG BYRUMSGRUPPEN, OMRÅDEFORNYELSEN I MIMERSGADEKVARTERET

Mona Bønding, Anne-Dorte Hesselholt, Rasmus Jensen, Robert Rosenkrantz Jensen, Bent Johnsen, Lis Melander, Thorbjørn Nielsen og Eva Rasmussen

SEKRETARIATET FOR OMRÅDEFORNYELSEN I MIMERSGADEKVARTERET

Projektleder Peter Christensen, kommunikations- og projektmedarbejder Søren Langelykke, projektmedarbejder Annette Heron Hansen, projektmedarbejder Mille Broe Kramer og projektmedarbejder Tine Marie Foldrup

FOTOS

Svend Allan Jensen as, Sekretariatet for Områdefornyelsen i Mimersgadekvarteret og Trafik- og Byrumsgruppen (når intet andet er angivet)

LAYOUT OG ILLUSTRATIONER

Sven Allan Jensen as (når intet andet er angivet)

UDGIVELSE OG COPYRIGHT

Områdefornyelsen i Mimersgadekvarteret

KONTAKT

Sekretariatet for Områdefornyelsen i Mimersgadekvarteret

Nannasgade 13, 2200 København N

Tlf.: 3583 1600. Mail: mimer@tmf.kk.dk, Web: mimersgadekvarteret.dk

TAK TIL

Maria Streuli, Vej & Park, Københavns Kommune

Jens Christian Højgaard, Vej & Park, Københavns Kommune

Henrik Lyng, Vej & Park, Københavns Kommune

Indholdsfortegnelse

4	FORORD
5	RESUMÉ
10	HVORFOR EN TRAFIK- OG BYRUMSPLAN?
14	BAGGRUND
18	KVARTERETS UDFORDRINGER
20	TRAFIKKEN I MIMERSGADEKVARTERET
22	Bussluse i Mimersgade
24	Trafikdæmpende vejkryds
26	Den Grønne Ring
28	40 km/t-zone
30	Sammenhængende færdselsnet for de bløde trafikanter
31	Fodgængervenlige forbindelser på tværs af randgaderne
32	Parkeringspolitik
34	Regulering af biltrafik og busser (samlet plan)
35	Regulering af den lette trafik (samlet plan)
36	MIMERSGADEKVARTERETS BYRUM
36	Gadestrækninger
38	Krydsene
40	UDVALGTE BYRUM
40	Gågade i Ægirsgade
41	Gormsgade-Dagmarsgade-Rådmandsgade
42	Nannasgade-Bragesgade
43	Banannapark og Rådmandsgade Skole
44	Skolesti fra Nannasgade til Borgmestervangen
45	Området omkring Nørrebrohallen
47	FRA PLAN TIL VIRKELIGHED
47	Forudsætninger for realisering
48	Hvordan kan man umiddelbart komme i gang?
49	BILAG:
	Bilag 1: Kvarterbeskrivelse
	Bilag 2: Trafikanalyser
	Bilag 3: Planlægningsmæssige forudsætninger
	Bilag 4: Holdningstilkendegivelser i kvarteret
	Bilag 5: Høring af forslaget til en trafik- og byrumsplan for Mimersgadekvarteret

*En plan for fremtiden.
Her er det de fremtidige
trafikanter fra kvarteret,
der samles ved Idrætscon-
taineren i Thorsgade.*



Forord

Områdefornyelsen i Mimersgadekvarteret byder denne Trafik- og Byrumsplan velkommen. Den vil på afgørende vis højne kvarterets bymæssige kvalitet og beboernes livsbetingelser. Det er derfor en visionær plan.

Trafik- og Byrumsplanen er samtidig en velfunderet plan. Den indeholder en grundig analyse af de eksisterende forhold i kvarteret og en ligeså grundig redegørelse for det hidtidige arbejde med trafik og byrum under Områdefornyelsen i Mimersgadekvarteret. Relevante planer og projekter for nabokvarterer, bydelen og hele København indtænkes således også i udformningen af planen. Trafik- og Byrumsplanen giver derfor et klart og konkret udspil til, hvordan der kan skabes en ny trafikal orden i Mimersgadekvarteret, ikke mindst hvordan den gennemkørende biltrafik kan reduceres.

En sådan ny trafikal orden kan understøtte de mange drømme og ideer om udvikling af vores kvarter, og kan gøre det muligt at etablere nye byrum på offentlige gadearealer. Planen er derfor central for den samlede områdefornyelsesindsats og for hele kvarteret, og sætter en ny proces i gang, som viser hvordan nye muligheder kan udnyttes.

Planens troværdighed og relevans skal ses i lyset af kendskabet til lokalmiljøet samt ønsker og behov fremsat af kvarterets egne beboere.

Trafik- og Byrumsplanen er blevet en realitet takket være en engageret og vedholdende indsats af Trafik- og Byrumsgruppen under Områdefornyelsen i Mimersgadekvarteret. Samme gruppe var forrige år i Miljøtrafikugen med til at afprøve trafikafspærringer i en række gader, og har siden holdt fast i, at trafikken i kvarteret skal ændres. Disse ændringer skal bane vejen for helt andre og mere fremsynede kvaliteter for os, som bor i kvarteret.

Styregruppen for Områdefornyelsen i Mimersgadekvarteret støtter planen, og vil sammen med Trafik- og Byrumsgruppen arbejde for dens realisering.

Formand for Områdefornyelsen i Mimersgadekvarteret

Troels Glismann

Resumé

HVORFOR EN TRAFIK- OG BYRUMSPLAN?

- Fordi Mimersgadekvarteret belastes af en meget stor gennemfartstrafik.

En trafikanalyse i foråret 2006 viste, at der hver dag kører omkring 15.000 biler igennem kvarteret uden ærinde. Gennemfartstrafikken er især dominerende på Mimersgade og Hamletsgade, hvor den udgør over 75 % af den samlede trafik. Men også på nogle af de andre gader, bl.a. Baldersgade og Ægirsgade, er der meget uvedkommende trafik.

STORE KONSEKVENSER FOR MILJØET

Den store, tætte og også tunge trafik virker som barriere og deler kvarteret op i flere adskilte enklaver. For ældre, gangbesværede og børn samt cyklister er det både besværligt og usikkert at færdes. Desuden er støj- og luftforureningen meget stor. På Mimersgade og Hamletsgade er der således over 1.000

boliger, som er ramt af et støjniveau fra 60 til 70 dB(A). Det svarer til et støjniveau på 2-4 gange den maksimale støjgrænse på 55 dB(A), som accepteres i nybyggeri.

Biltrafikken dominerer de offentlige gadearealer. Kvarteret er derfor ikke blot fattigt på grønne områder, men også på udendørs opholdsarealer i gaderne.

KVARTERETS BORGERE VIL HAVE FORHOLDENE ÆNDRET

Der skal ske en byfornyelse af kvarteret, så livskvaliteten for alle beboere forbedres. Miljø, sikkerhed, social og etnisk integration er nøgleordene. Forudsætningen er mindre trafik og en mere beboervenlig udformning af de offentlige byrum.



*Hamletsgade.
Lang kø af biler venter på
at komme til højre ind i
Mimersgade.*



Hvis der spærres for almindelige bilister på Mimergade, ud for »Mimers Plads«, vil miljøet i hele kvarteret med ét slag blive helt anderledes. Busslusen kan konstrueres med fjernstyrede sikringspæle, som sænkes af buschaufføren. Fotomanipulation.

PLANER FOR FREMTIDEN ER ALLEREDE GODT I GANG

Områdefornyelsens "Trafik- og Byrumsgruppe" har udarbejdet denne plan, som indeholder forslag både til en fremtidig regulering af trafikken og til en ændret udnyttelse af byrum i kvarteret.

FOR AT NÅ DISSE MÅL INDEHOLDER TRAFIK- OG BYRUMSPLANEN FORSLAG OM FØLGENDE INDSATSOMRÅDER:

BUSSLUSE I MIMERSGADE

I Mimersgade vest for Hamletsgades udmunding etableres der en elektronisk busluse, som kun tillader passage for bus 4A, redningskøretøjer, politi og andre særlige køretøjer samt cyklister og fodgængere. Den vil med ét slag reducere trafikmængden på Hamletsgade og Mimersgade til 2-3.000 biler om dagen. Gaderne kan herefter udformes, så de alene tilgodeser lokaltrafikken, fodgængere og cyklisterne. Støj- og luftforureningen vil blive væsentligt reduceret og trafikikkerheden forbedret.

UDBYGGET FÆRDELSNET FOR BLØDE TRAFIKANTER

Reduktionen i biltrafikken foreslås udnyttet til etablering af et sammenhængende færdselsnet for bløde trafikanter via en række udvalgte gadestrækninger i kvarteret. De har bl.a. til formål at skabe sikre og komfortable forbindelser for fodgængere og cyklister internt i den østlige del (med "Den Grønne Ring" som grundstamme), herfra mod vest på tværs af Hamletsgade til Mjølnerparken og i Superkilen fra Nørrebro Park, via Nørrebrohallen til DSB-arealerne og Lersøparken.



Den regionale cykelrutes krydsning med Nørrebrogade v/ Cafe Castro. Sammenhængen med nabokvartererne er vigtig.

PARKERINGSPOLITIK

Den nuværende P-kapacitet fastfryses til ca. 1.840 P-pladser på de offentlige gader. Parkeringen organiseres og ordnes, så pladsen udnyttes bedre.

I sammenhæng med strategien om at etablere nye attraktive byrum, fortrinsvis i krydsene, ønskes der flere og mere effektive P-muligheder på de frie brede gadestrækninger. De kan desuden bidrage til at indsnævre gadeprofilen og dermed virke hastighedsdæmpende, f.eks. sammen med træplantning i heller mellem parkeringsrækker.

For hver ny P-plads, der oprettes, nedlægges der en eksisterende, som kan give plads til etablering af et byrum.

RANDGADERNE

For at skabe bedre kontakt til nabokvartererne forbedres fodgænger- og cyklistforbindelserne på tværs af randgaderne; Nørrebrogade, Jagtvej og Tagensvej. Det kan bl.a. ske med forbedrede forhold både i eksisterende lysregulerede kryds og mellem krydsene samt med en stitunnel på tværs af banen til Nordvestkvarteret.

BYRUMSMULIGHEDER

Endelig indeholder planen en lang række forslag til indretning af nye attraktive byrum i gaderne, f.eks. indsnævring af kørebaner og udvidelse af fortovsarealer. Desuden skitserer planen etablering af nye byrumsmuligheder, f.eks. omkring Nørrebrohallen, ved Slejpnernsgade/Mimersgade ("Mimers Plads") og i en del af Ægirsgade, hvor der kan anlægges en ny gågade.

FORUDSÆTNINGER FOR EN REALISERING

Det afgørende element i Trafik- og Byrumsplanen er busslusen. Forudsætningen for, at den kan etableres, er at krydsene Frederikssundsvej/Lygten og Lygten/Tagensvej udbygges, så de kan afvikle den nuværende gennemfartstrafik igennem Mimersgade.

Disse ombygninger er imidlertid også påkrævet af andre grunde, eksempelvis når biltrafikken på Nørrebrogade skal begrænses, eller når der via Superkilen skal skabes en sikker forbindelse mellem Nørrebro Park, Nørrebrohallen og DSB-arealerne samt i forbindelse med det kommende Metrobyggeri.

Da de nævnte ombygninger af både økonomiske og praktiske grunde først kan blive udført om nogle år, kan det derfor være hensigtsmæssigt at gennemføre dele af planen i en anden rækkefølge end den ideelle.

HVORDAN KAN MAN UMIDDELBART KOMME I GANG?

Nogle af planens elementer kan umiddelbart gennemføres, f.eks. spærringen i Baldersgade. Andre kan gennemføres, så snart der kan sikres økonomi, f.eks. pladسدannelserne i Den Grønne Ring og gågaden i en del af Ægirs-gade.

For at begrænse generne fra den gennemkørende trafik i Mimersgade og Hamlets-gade i perioden indtil busslusen etableres, indeholder planen forslag til nogle midlertidige foranstaltninger. Det drejer sig om en spærring af Mimersgade et eller andet sted mellem Hamlets-gade og Jagtvej, som vil fjerne den gennemkørende trafik i den østlige del af Mimersgade. Desuden bør der gennemføres foranstaltninger, der dæmper bilernes hastighed og gør det nemmere at krydse Mimersgade/Hamlets-gade.

Disse tiltag vil imidlertid ikke begrænse gennemfartstrafikken i Hamlets-gade. Den vil fortsat dele kvarteret op i to dele og hindre en integration af Mjølnerparken med resten af Mimersgadekvarteret.



Krydset Frederikssundsvej/Lygten/Nordre Fasanvej.

Hvorfor en Trafik- og Byrumsplan?

Af Trafik- og Byrumsgruppen, Områdefornyelsen i Mimersgadekvarteret.



Balders Plads. En plads Mimersgadekvarteret kan være stolt af.

Vi er beboere i Mimersgadekvarteret, der holder af København og af vores lokalområde. Vi synes, kvarteret fortjener bedre forhold end i dag, hvor der er alt for meget biltrafik og for få grønne områder.

Vi har en vision: Hvis man fjerner hovedparten af den gennemkørende biltrafik, åbner kvarteret sig som en smuk urban bydel med plads til mennesker og liv.

Der er et stort potentiale: 100 års historie som dansk arbejderklassekvarter i byens udkant med brede gader og mere lys og luft end indenfor voldene.

I dag er kvarteret fyldt med mennesker fra alle tænkelige verdenshjørner. Et vibrerende sansebombardement og en mulighed for samtaler på tværs af alle skel. Mimersgadekvarteret rummer kimen til fremtiden: på en gang provinsielt og globaliseret, multietnisk og hypermoderne. Nørrebros historiske identitet er bevaret og fornyet – der er stadig plads til alle sociale lag. Nørrebro som vi elsker det.

Men livet i kvarteret er gennem årene blevet hæmmet, begrænset og forringet af én altoverskyggende faktor: den voldsomt stigende gennemkørende biltrafik.

I kvarteret bor mange børn og unge. Livskvaliteten for dem og kvarterets beboere som helhed er håndgribeligt truet. Truet af mangel på frie udearealer, af støj, luftforurening, ufremkommelighed og usikker færdsel. På Nørrebro er Mimersgadekvarteret særligt hårdt ramt. Kvarteret påvirkes af gennemkørende biltrafik på kryds og tværs. Den helt centrale kilde til dette problem er de 8.600 biler i døgnet, der kører gennem Mimersgade



Charmende gadehjørne. Ægirsgade/Mimersgade.

og videre via Hamletsgade; de 3.400, der kører gennem Mimersgade; og de knap 3.000, der kører på tværs af kvarteret fra Hillerødgade via de mange parallelle gader til Tagensvej og Haraldsgade.

Denne gennemkørselstrafik på i alt 15.000 biler i døgnet brager "ind i dagligstuen" med støjniveauer på over 70 decibel. Den splitter kvarteret og danner en barriere for den lokale færdsel rundt i kvarteret. Den afskærer og isolerer Mjølnerparken, og vanskeliggør den gensidige integration med resten af kvarteret. Biltrafikken er i vejen for planerne om dannelsen af en "Mimers Plads" og for området mellem Mjølnerparken og Heimdalsgade (en del af den såkaldte "Superkile", se bilag 3, "Partnerskabsprojektet"). Den vanskeliggør desuden cykeltrafikken på Nørrebro-ruten, Den Grønne Cykelrute, ved krydsningen af Mimersgade.

Alle disse aspekter vil blive nøje belyst i det følgende. Men vi kan allerede drage én hovedkonklusion, som følger af vores daglige erfaring som beboere i kvarteret. Hvis Mimersgadekvarteret skal fornyes, og i nogen meningsfuld forstand af ordet løftes, så er der én afgørende forudsætning: Den gennemkørende biltrafik i kvarteret skal reduceres markant.



Rådmandsgades Skolesgård. Døren står åben for alle.



Hjørnet af Mimersgade og Midgårdsgade.

Mimersgade. Her kører hver dag 15.000 biler. 12.000 af dem har intet ærinde i kvarteret



De mest belastede gennemfartsruter i kvarteret. Luftfoto fra 2003.

Uden, vil ethvert forsøg på fornyelser og løft blive overfladisk kosmetik. En markant reduktion af trafikken er derfor et selvstændigt og helt overordnet mål for denne Trafik- og Byrumsplan.

Det væsentligste sted at sætte ind er i Mimersgade-Hamletsgade. Vi har vendt og drejet alternativerne, og ikke fundet mulighed for nogen mellemløsning: Det er nødvendigt med et fuldstændigt stop for gennemkørende biler på denne rute. Det skal gennemføres ved hjælp af en elektronisk bussluse, der understøtter fortsat kollektiv trafik (linie 4A).

Begrænsningen af gennemfartstrafik handler om, hvordan et boligområde, også i en storby, bør se ud efter vores opfattelse. Den understøttes af klare tilkendegivelser fra kvarterets beboere. Efter 2 års arbejde med de lokale trafikforhold og dialog med vores medbeboere, er vi ikke i tvivl: En begrænsning af trafikken står meget højt på ønskeseddelen.

For at forstå vigtigheden kan man også spørge, hvad konsekvensen vil blive, hvis der ikke gøres noget for at fredeliggøre kvarteret?

Hamletsgade – her kører hver dag 10.600 biler. 8.600 af dem har intet ærinde i kvarteret





København er med årene blevet op-splittet geografisk, kvarter for kvarter, efter økonomiske og sociale skel. Mimersgadekvarteret er ingen undtagelse. Hvis vi ikke gør det attraktivt som beboelsesområde, vil beboerne drømme sig andre steder hen. De bedst stillede vil flytte væk, så snart de har børn, og pengepungen tillader det. Mange, der ellers værdsætter Nørrebros sociale og etniske mangfoldighed, synes simpelthen, der er for meget trafik og for få grønne områder. De bliver ikke boende på længere sigt. Andre "efterlades" i et usundt og begrænset lokalmiljø, fordi de ikke har andre muligheder. Den udvikling ønsker vi ikke.

Vi har en vision for Mimersgadekvarteret. Livsforholdene for alle beboere skal forbedres. Mjølnerparken skal løftes og smelte sammen med resten af kvarteret. Kvarteret skal være tiltrækkende for alle, også når de kan vælge noget andet. Kombinationen af en attraktiv, central beliggenhed i København

og samtidig en stor andel af nydanskere giver et særligt potentiale: Mimersgadekvarteret kunne blive et nationalt forbillede på gensidig etnisk integration og social sammenhængskraft.

Sociale og kulturelle projekter kan ikke stå alene. Vi er overbeviste om, at betydelige forbedringer af kvarterets gader og byrum også er en afgørende forudsætning for, at en positiv udvikling kan realiseres. En markant reduktion af den gennemkørende trafik er derfor helt nødvendig.

*Trafik- og Byrumsgruppen,
Områdefornyelsen i Mimersgadekvarteret*

De overordnede mål for Trafikplan 2005 er at stoppe den gennemkørende trafik, at nedsætte hastigheden for den lokale trafik og at frigøre arealer der kan bruges til ophold og leg mv.

Trafikplan 2005 og dens målsætninger tager udgangspunkt i de trafiktal, der er vist i tabellen til højre.

Trafikplan 2005's virkemidler er en række spærringer på kvarterets lokalgader. Det afgørende element er en lukning med en bussluse i Mimersgade vest for Hamletsgade. Busslusen kan sikre en reduktion af den gennemkørende trafik i hele kvarterets udstrækning og fjerne den trafikale barriere mellem Mjølnerparken og resten af kvarteret og dermed binde kvarteret bedre sammen.

EKSISTERENDE TRAFIK PÅ UDVALGTE GADESTRÆKNINGER: (KØBENHAVNS KOMMUNE, VEJ & PARK, 2006)

Gadestrækning	Trafik i dag	Heraf gennemfartstrafik
Mimersgade ud for "Mimers Plads"	15.000	12.000
Mimersgade ved Baldersgade	5.000	3.400
Hamletsgade	10.600	8.600

TRAFIKPLAN 2005:

Mål

- at stoppe den gennemkørende trafik i kvarteret
- at nedsætte hastigheden for den lokale trafik
- at frigøre arealer, der kan bruges til ophold og leg mv.

Midler

- Bussluse i Mimersgade
- Spærringer i lokalgader



Her i Mimersgade kører der hver dag 15.000 biler. 2/3 af dem er uden ærinde i Mimersgadekvarteret.

TRAFIKFORSØG

Efter opfordring fra Trafikgruppen til Vej & Park i Københavns Kommune blev planen i Miljøtrafikugen 19.-25. september 2005 "afprøvet" som et forsøg i virkeligheden, dog i en beskåret udgave.

Da det ikke var muligt at etablere en bussluse midlertidigt, blev der som "erstatning" etableret en spærring i Mimersgade øst for Hamletsgade. Desuden blev spærringen i krydset Mimersgade/Ægirsgade flyttet til nord for krydset Ægirsgade/Dagmarsgade.

Lukningerne havde stor effekt. Mange biler forsvandt fra kvarteret, men de udvalgte spærringer var alligevel ikke tilstrækkelige til at reducere al gennemfartstrafikken.

Uden busslusen fortsatte trafikken i Mimersgade-Hamletsgade som forventet uhindret igennem kvarteret. En del af trafikken igennem Mimersgade (fra "Nørrebro Torv"

til Jagtvej og vice versa), og fra Hillerødgade mod Hamletsgade eller Tagensvej fandt nye smutveje ved at zig-zagge igennem kvarteret uden om spærringerne.

Fra lokal side blev der imidlertid udtrykt stor tilfredshed med effekten af forsøget (se bilag 4, "Holdningstilkendegivelser i kvarteret"). Trafikoplæggene og den tilhørende informationsindsats satte gang i en god lokal debat, og alle var enige om, at forsøget var et godt udgangspunkt for arbejdet med en ny, permanent trafikplan.

Det var dog ønsket, at der skulle gennemføres trafiktællinger og trafikanalyser for at belyse eventuelle afledte konsekvenser på de tilstødende veje.

Trafikreguleringerne blev i beskåret udgave afprøvet i praksis i Miljøtrafikugen 2005.





Søllerødgade i Nørrebro Park Kvarter. En byrumslandvinding. Dobbelt så meget fortovsareal til fodgængere og cykler.

TRAFIK- OG BYRUM

Trafikgruppen tog i 2006 navneforandring til "Trafik- og Byrumsgruppen". Udformningen af kvarterets byrum, pladser og "åndehuller" blev integreret i trafikprojektet, og gruppen blev udvidet med flere aktive borgere. Borgergruppen skulle nu udarbejde en egentlig fremtidig Trafik- og Byrumsplan for Mimersgadekvarteret.

I Områdefornyelsens regi og med bistand fra Vej & Park i Københavns Kommune og konsulenter fra Svend Allan Jensen as, har Trafik- og Byrumsgruppen i 2006 udarbejdet denne Trafik- og Byrumsplan. Den tager afsæt i Trafikplan 2005, bygger videre på erfaringerne fra forsøget i 2005, og omfatter også kvarteret fra Hamletsgade mod vest frem til Højbanen, herunder Mjølnerparken.

For at kunne basere planen på de bedst mulige oplysninger om trafikmønsteret i kvarteret, gennemførte Vej & Park i maj 2006 en postkortanalyse i bl.a. Mimersgade og Hille-rødgade. Sammenholdt med Vej & Parks faste trafiktællinger og de særlige tællinger i forbindelse med "Helhedsplan for Nørrebrogade", viser postkortanalysen problemernes omfang og natur. De kan desuden anvendes til at vurdere konsekvenserne af planen (se bilag 2, "Trafikanalyser").

Kvarterets udfordringer

HOVEDPROBLEMSTILLINGEN I KVARTERET ER FOR STORE MÆNGDER GENNEMFARTSTRAFIK OG FOR FÅ REKREATIVE GRØNNE OMRÅDER, UDENDØRS PLADSER OG BYRUM. EN NÆRMERE BESKRIVELSE AF KVARTERET OG GENNEMFARTSTRAFIKKEN KAN SES I BILAG (BILAG 1, "KVARTERBESKRIVELSE" OG BILAG 2, "TRAFIKANALYSER").



Borgmestervangen.

EN HELT OVERORDNET PROBLEMATIK SKAL DOG FREMHÆVES HER:

Som andre kvarterer ligger Mimersgadekvarteret i en såkaldt "maske" i det net af fordelingsveje, der gennemskærer København på langs og på tværs. Det særlige problem i Mimersgadekvarteret er, at der også er placeret en fordelingsvej diagonalt midt igennem kvarteret (i den vestlige ende af Mimersgade samt Hamletsgade). Her kører der hver dag i alt 15.000 biler, hvoraf de 12.000 er gennemkørende.

Gennemfartstrafikken belaster i dag området med støj og os. Den skaber en barriere imellem boligområderne på hver sin side og medfører en trafikal usikkerhed. Desuden lægger den beslag på en stor del af gadearealerne, og bestemmer udformningen af strækninger og kryds.



Mjølnerparken skal knyttes tættere til resten af Mimersgadekvarteret.

Hvis der skal skabes et bedre miljø, er det nødvendigt, at der skabes en sammenhæng og indrettes nye, attraktive byrum med mulighed for leg og ophold. Og for at det kan lade sig gøre, skal gennemfartstrafikken ledes udenom kvarteret.

Gennemfartstrafikken på Hamletsgade fungerer desuden som en barriere imellem to bygnings- og befolkningsmæssigt forskellige delkvarterer begge indeholdt i Mimersgadekvarteret. På den ene side ligger Mjølnerparken, hvor den overvejende del af borgerne er af anden etnisk oprindelse, og på den anden side bor et flertal af etniske danskere.

Et vigtigt middel til at integrere de mennesker, som bor i disse to "delkvarterer", og bringe dem tættere sammen er, at nedbryde alle fysiske barrierer, herunder at reducere trafikmængderne på gaderne og derved skabe gode, komfortable og sikre fodgænger- og cykelforbindelser på tværs.

Beboerne i kvarteret vil få en større aktivitetsradius f.eks. i forbindelse med sport, indkøb, kulturelle og andre fritidsaktiviteter, herunder deltagelse i de mange demokratiske udviklingsprocesser. Desuden vil det skabe en sikrere skolevej for dem som går på Rådmandsgades Skole.

En omlægning af gennemfartstrafikken til det overordnede maskenet vil også gavne Haraldsgadekvarteret, idet trafikken fra Hamletsgade delvis vil forsvinde. Mange vil køre udenom Haraldsgadekvarteret, bl.a. ad Rovsingsgade.

Trafikken i Mimersgadekvarteret

TRAFIK- OG BYRUMSPLANEN INDEHOLDER PRIMÆRT FORSLAG OM AT FJERNE GENNEMFARTSTRAFIKEN. MED UDGANGSPUNKT I DE OPSTILLEDE MÅL I TRAFIKPLAN 2005 KAN MÅLSÆTNINGERNE FOR DEN FREMTIDIGE FORBEDRING AF DET FYSISKE MILJØ I KVARTERET UDDYBES SÅLEDES:

Rammerne er i orden. Her er det Balders Plads.



TRAFIK- OG BYRUMSPLANENS MÅLSÆTNINGER:

- Den gennemkørende biltrafik skal fjernes fra kvarteret. Buslinie 4A gennem kvarteret skal bevares.
- Den lokale biltrafiks hastighed skal reduceres.
- Støj- og luftforureningsniveauet skal reduceres.
- Den generelle trafiksikkerhed skal forbedres, herunder specielt sikkerheden og fremkommeligheden for fodgængere og cyklister.
- Stiforbindelser og skoleveje mellem den vestlige del af kvarteret ved Nørrebro Station, Borgmestervangen og Mjølnerparken og den østlige del omkring Rådmandsgades Skole skal forbedres, sådan at kvarteret omkring Mjølnerparken bliver bedre integreret med resten af kvarteret.
- Bilparkeringen skal indrettes mere hensigtsmæssigt. Den nuværende kapacitet skal bevares.
- Cykelparkeringen skal forøges og placeres i gadearealerne tæt på boligerne.
- Biltrafikkens færdselsarealer skal begrænses og give plads til indretning af nye, attraktive kvalitetsbyrum, der bl.a. kan anvendes til ophold og leg.
- Det skal være nemmere at komme på tværs af de store omgivende trafikårer.
- Der skal skabes en bedre fodgænger- og cyklistforbindelse på tværs af Mimersgade og Nørrebrogade igennem Superkilen fra DSB-arealerne, over Mimers Plads til Nørrebro Park, sådan at fremtidige fritidsaktiviteter kan benyttes af både beboerne i Mimersgadekvarteret og i Nørrebro Park Kvarter.

**MED HENBLIK PÅ AT NÅ
DISSE MÅL INDEHOLDER
TRAFIK- OG BYRUMSPLANEN
FØLGENDE INDSATSOMRÅ-
DER:**

**TRAFIK OG BYRUMSPLANENS
INDSATSOMRÅDER:**

- Bussluse i Mimersgade
- Trafikdæmpende vejkryds
- "Grøn Ring" til bløde trafikanter
- Max. 40 km/t-zone på alle lokalgader.
- Udbygget færdselsnet for bløde trafikanter.
- Parkeringspolitik
- Fodgængervenlige forbindelser på tværs af randgaderne
- Indretning af nye byrum

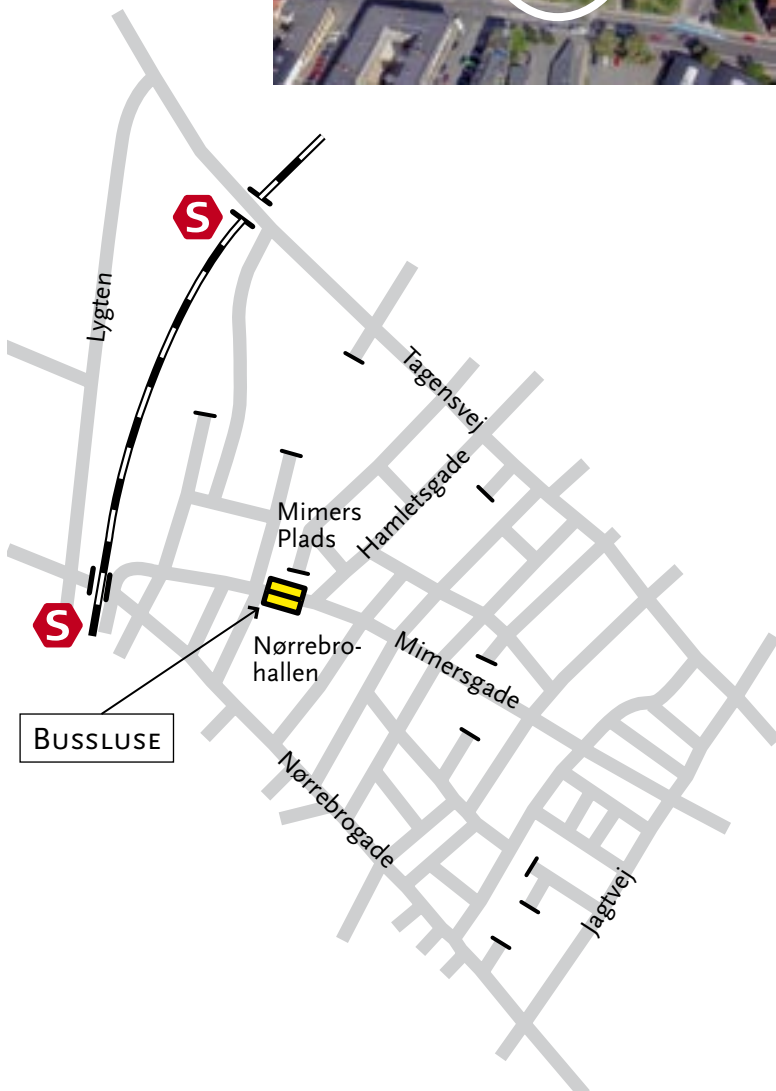


Mange ejendomme har tilført kvarteret store kvaliteter ved renovering. Her er det hjørneejendommen Nannasgade/Ægirsgade. Det er her Områdefornyelsens sekretariat holder til.

BUSSLUSE I MIMERSGADE

Som det fremgår af bilag 2, "Trafikanalyser", kører der i dag i alt ca. 15.000 biler igennem kvarteret på Mimersgade ud for "Mimers Plads". Ca. 20 % eller 3.000 biler er lokaltrafik med ærinde i kvarteret, mens de 80 % eller 12.000 biler ikke har ærinde i området, der er afgrænset af Tagensvej, Jagtvej, Nørrebrogade og Lygten.

Nord for Mimersgade udvider Superkilen sig til et interessant byrum, som kan blive en "Mimers Plads". Luftfoto fra 2003.



Heraf kører 8.600 biler igennem via Mimersgade-Hamletsgade, og 3.400 biler kører hele vejen igennem Mimersgade.

I Mimersgade vest for Hamletsgades udmunding skal der derfor etableres en bussluse. Busslusen skal kun tillade passage for buslinje 4A, redningskøretøjer, politi og andre særlige køretøjer samt cyklister og fodgængere.

Den nærmere tekniske udformning står åben, men en elektronisk sluse, der kan aktiveres med en såkaldt "bro-bizz" installeret i de udvalgte køretøjer vil sikkert være at foretrække. Denne udformning sikrer også den størst mulige fremtidige fleksibilitet.

For at understøtte busslusen må der foretages yderligere foranstaltninger udenfor kvarterets område. Der bør åbnes for venstresving ad Lygten for indadgående trafik fra Frederikssundsvej, ligesom Ørnevej bør lukkes under højbanen. Det første tiltag sikrer en omkanalisering af den nuværende gennemfartstrafik, det andet begrænser samme. Desuden bør man undersøge mulighederne for at kanalisere trafikken ad Ringvej 2, evt. ved at lave bedre skiltning.

Busslusen vil umiddelbart medføre, at kvarteret vil blive aflastet for ca. 15.000 biler i døgnet på Mimersgade umiddelbart vest for Hamletsgades udmunding. I Hamletsgade vil trafikken falde med 8.600 fra de ca. 10.600 biler i døgnet til ca. 2.000, og i Mimersgade øst for busslusen vil den falde med ca. 3.400 fra 5.000 til 1.600 biler i døgnet.

Et lille indgreb på det rigtige sted kan ændre trafikbilledet i hele kvarteret.

Støj- og luftforureningen i Mimersgadekvarteret vil blive ændret mærkbart. Ligeledes vil antallet af støjramte boliger og uheldstallet falde, og der bliver frigjort arealer i kvarterets gader, som kan udnyttes til attraktive byrum, pladser, bredere fortove og forbindelser på tværs af kørebanerne. Herudover vil cykelvejen, Nørrebro rutens krydsning ved Mimersgade, blive sikret, og etableringen af pladsdannelsen "Mimers Plads" blive mulig. Betingelserne for Superkile-projektet vil også blive markant forbedret. Desuden vil der sandsynligvis ikke være behov for anlæg af cykelstier, hverken i Mimersgade eller i Hamletsgade

Omvendt vil miljøbelastningen på Lygten, og dele af Tagensvej til en vis udstrækning forøges. Flere strækninger på disse gader er imidlertid mere robuste over for trafikbelastningen og beboelsestætheden er betydelig mindre. Dertil kommer, at 35 % af den nuværende trafik forventes at søge helt uden om området, svarende til ca. 5.000 biler i døgnet (se bilag 2, "Trafikanalyser").

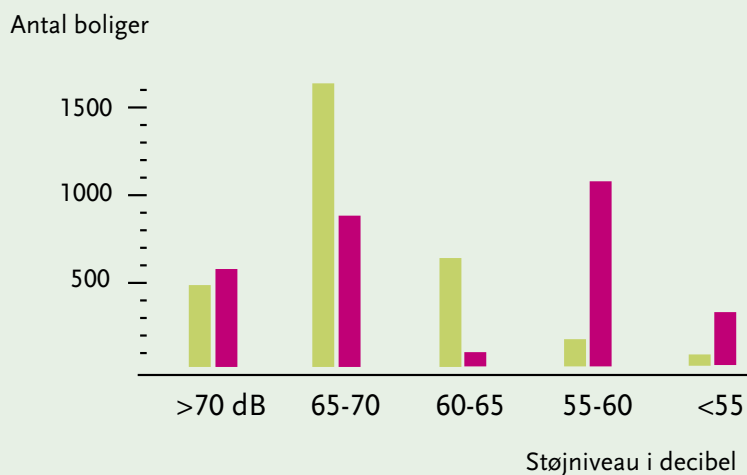
En beregning gennemført af Miljøkontrollen i Københavns Kommune viser, at der langs med det gadenet, som får en ændret trafikbelastning med en busluse (en del af Tagensvej, en del af Jagtvej, Lygten, en del af Nørrebrogade, Mimersgade og Hamletsgade), ligger i alt ca. 3.000 boliger.

Antallet af boliger, som med og uden en busluse rammes af forskellige støjniveauer, fremgår af tabel og histogram til højre.

Det ses, at der vil være et stort fald i antallet af boliger, som er ramt af et støjniveau 60-70 dB(A) og en tilsvarende stigning i intervallet mindre end 60 dB(A).

Hvis antallet af boliger og deres støjniveauer omregnes til et "støjbelastningstal", som er et udtryk for boligernes gene ved støjen, fås, at støjbelastningstallet uden busluse er 1.139, mens det med busluse falder til 972. Dette er udtryk for, at den samlede genevirkning vil falde med ca. 15 %.

MED EN BUSLUSE VIL FLERE OPLEVE MINDRE STØJ.



GRØN: Antal boliger, som er ramt af støj i det pågældende interval i dag.

LILLA: Antal boliger, som er ramt af støj i det pågældende interval med en busluse i Mimersgade.

ANTAL BOLIGER RAMT AF TRAFIKSTØJ I FORSKELLIGE STØJNIVEAUINTERVALLER

	Uden busluse	Med busluse	Ændring
Mere end 70 dB(A)	490	574	+84
65-70 dB(A)	1.629	879	-750
60-65 dB(A)	622	91	-531
55-60 dB(A)	146	1.096	+950
Mindre end 55 dB(A)	80	327	+247
Samlet	2.967	2.967	

TRAFIKDÆMPENDE VEJKRYDS

Kvarteret vest for busslusen vil alene i kraft af busslusen blive tilstrækkeligt fredeliggjort, da der fremover kun vil være lokal trafik af beboere, handlende og andre med ærinde i denne del af kvarteret.

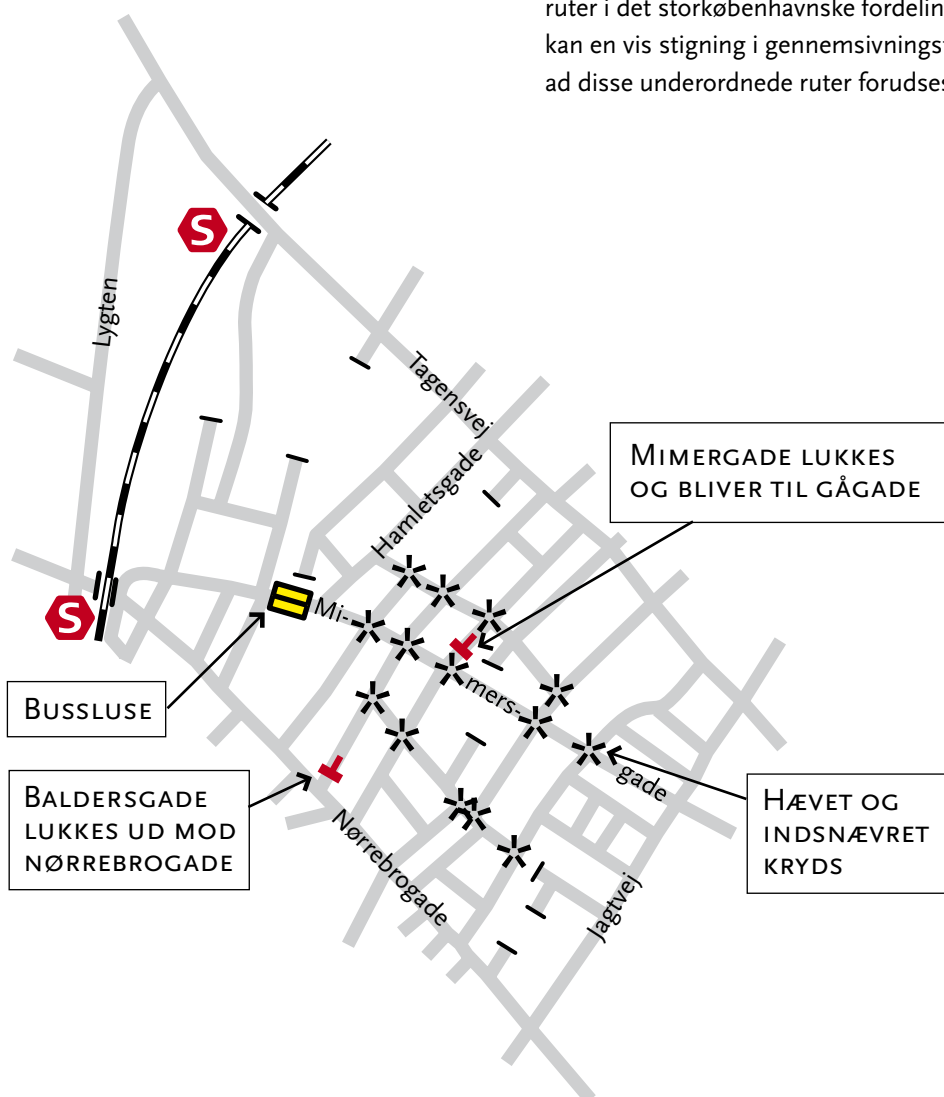
I kvarteret øst for busslusen vil yderligere tiltag derimod være nødvendige.

Som det fremgår af trafikanalysen, er der mellem Hillerødgade og Haraldsgade/Hermodsgade/Rådmandsgade/Jagtvej mod nordøst en gennemsvivende trafik igennem

flere af kvarterets parallelle gader (mellem Nørrebrogade og Tagensvej). Denne trafik er ganske vist allerede hæmmet, dels af vanskelighederne med at komme på tværs af Nørrebrogade (forbudte/vanskelige venstresving), og dels af de eksisterende hastighedsdæmpende foranstaltninger inde i kvarteret. Ikke desto mindre er der fortsat ca. 3.000 køretøjer, som i dag kører igennem de parallelle gader. Etableringen af en bussluse i Mimersgade vil dog ikke afhjælpe det problem.

Selvom størsteparten af kvarterets nuværende gennemfartstrafik vil søge helt andre ruter i det storkøbenhavnske fordelingsnet, kan en vis stigning i gennemsvivningstrafikken ad disse underordnede ruter forudses.

Dæmpninger i krydsene rammer næsten al gennemkørende trafik.



Hvis denne gennemsvivningstrafik skal fjernes, er det nødvendigt at gøre gennemkørslen endnu vanskeligere. Det vil imidlertid være problematisk kun at gribe ind på én eller i nogle få af gaderne. Gennemsvivningen vil da blot flyttes til andre gader. Indgrebene må dække både syd og nord for Mimersgade, ellers vil gennemsvivningen blot fortsætte via Mimersgade.

Der er derfor flere hensyn, som taler for at gribe ind med foranstaltninger i krydsene.

Foranstaltninger på de frie gadestrækninger, som f.eks. de eksisterende bump, bidrager ikke til at skabe attraktive byrum. De virker ofte umotiverede, de laver "huller" i gadebilledet og parkeringen og bilisterne opfatter dem som chikaner.

Krydsene dækker derimod alle potentielle gennemfartsruter. Hastighedsdæmpende foranstaltninger, eksempelvis hævede flader og indsnævring af kørebane, kan udformes som smukke harmoniske byrum med plads til ophold i hjørnerne (for den nærmere udformning, se delafsnittet "Mimersgadekvarterets byrum").

Da specielt Ægirsgade og Baldersgade i dag ofte benyttes som gennemfartsruter fra Hillerødgade indeholder Trafik- og Byrumsplanen forslag om, at disse to gader spærres, – Ægirsgade lige nord for Mimersgade og Baldersgade lige nord for Nørrebrogade.

Herudover skønnes det ikke nødvendigt at etablere yderligere gadelukninger. Hvis det senere skulle vise sig, at etableringen af hævede kryds mv. ikke er tilstrækkeligt, kan lukning af gader mod Nørrebrogade evt. komme på tale.

Den særlige spærring i Ægirsgade gøre det muligt at etablere en lille strækning gågade i Ægirsgade, mellem Mimersgade og Nannasgade (for den nærmere udformning, se delafsnittet "Udvalgte Byrum"). Den særlige spærring i Baldersgade skal bremse den primære gennemfartsrute fra Hillerødgade og skabe betingelser for etablering af "Den Grønne Ring" (se næste side).



*Mimersgade-Rådmandsgade.
Et af de 13 kryds som med fordel kan indsnævres og hæves.*



Ægirsgade, der er en yndet gennemfartsrute, kan med fordel lukkes og indrettes som gågade.

DEN GRØNNE RING

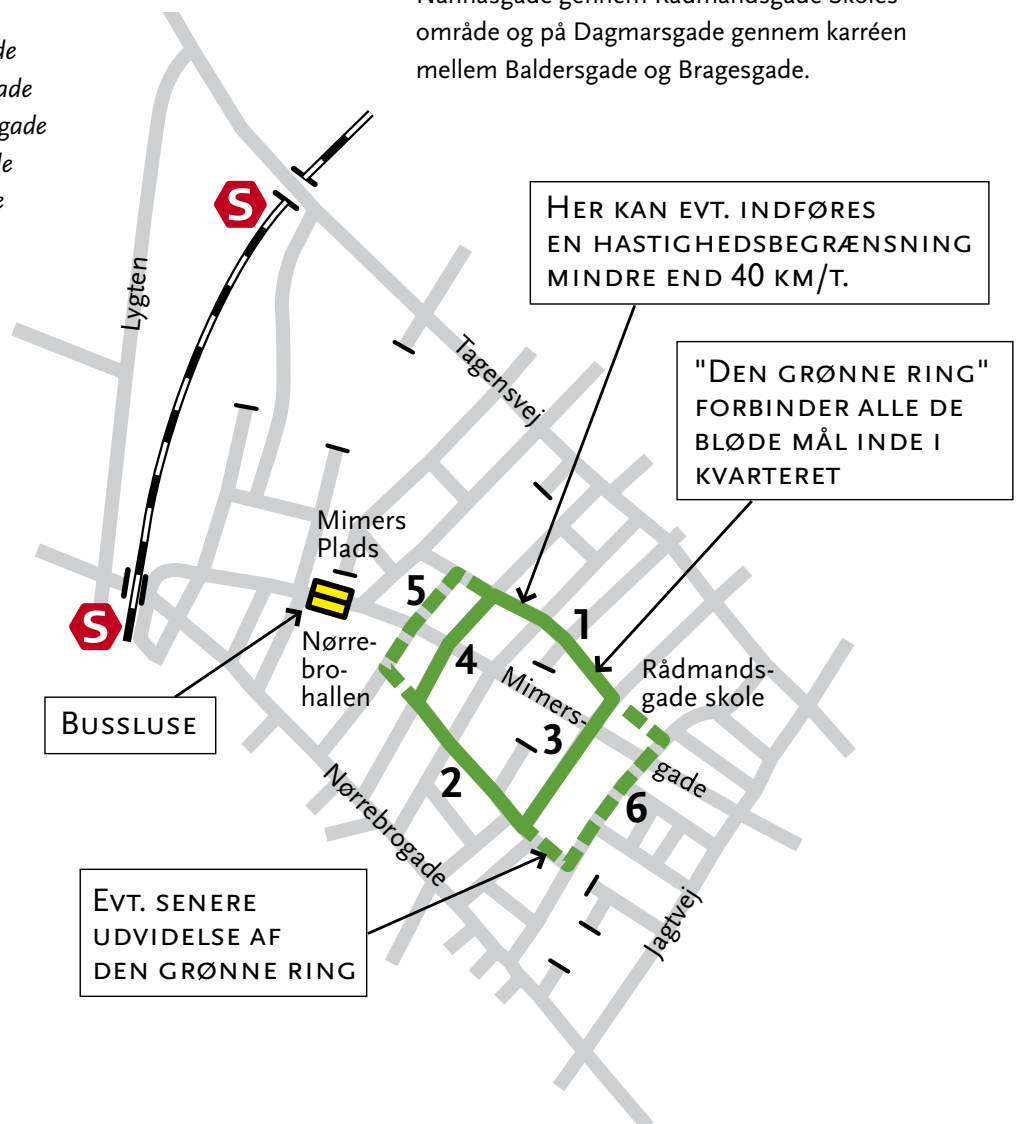
En stor del af den bløde trafik af fodgængere og cyklister, skolebørn og ældre, foregår inde i kvarteret på gader af mindre betydning: Dagmarsgade og Nannasgade. Det er her de fleste institutioner ligger. Specielt Nannasgade er rute for skolebørn fra et stort opland mod vest helt ovre fra Mjølnerparken frem til Rådmandsgades Skole. Flere børneinstitutioner er også placeret her.

Derfor er forslaget, at Nannasgade, Rådmandsgade, Dagmarsgade, og Baldersgade indgår i planen som en "Grøn Ring", der kan forbinde alle de bløde mål med hinanden.

6 GADESTRÆKNINGER KAN DANNE DEN GRØNNE RING I KVARTERET:

- 1: Nannasgade
- 2: Dagmarsgade
- 3: Rådmandsgade
- 4: Baldersgade
- 5: Bragesgade
- 6: Thorsgade

1, 2, 3 & 4 danner i første omgang "Den Grønne Ring". Hvis det bliver muligt at etablere en stiftforbindelse fra Dagmarsgade til Bragesgade kan 5 også indgå i ringen, ligesåvel som 6 kan indgå, hvis det engang bliver muligt at skabe stiftforbindelse fra Nannasgade til Thorsgade.



Gadestrækningerne på Den Grønne Ring skal udformes med særlig hensyntagen til de bløde trafikanters færden, herunder specielt skolebørn til Rådmandsgades Skole. De bløde trafikanter skal have prioritet ved krydsning med de øvrige gader. Det kan f.eks. ske ved at videreføre fortove over hævede flader i krydsene (for den nærmere udformning se afsnittene "Byrum" og "Udvalgte Byrum"). Denne fysiske indretning af gadearealerne kan suppleres med en hastighedsgrænse mindre end 40 km/t.

Hvis det på længere sigt viser sig muligt, kan Den Grønne Ring forlænges, dels mod sydøst, så Thorsgade indgår i ringforbindelsen, og dels mod vest, så Bragesgade også indgår. Dette kræver imidlertid forbindelse fra Nannasgade gennem Rådmandsgade Skoles område og på Dagmarsgade gennem karréen mellem Baldersgade og Bragesgade.



Fortovsudvidelserne gør det nemmere og sikrere for fodgængere at komme på tværs af kørebanerne. Foto fra Borggade i Århus.



Bredere fortove = smallere kørebaner = større komfort for de lette trafikanter. Foto fra Tordenskjoldsgade i Århus.

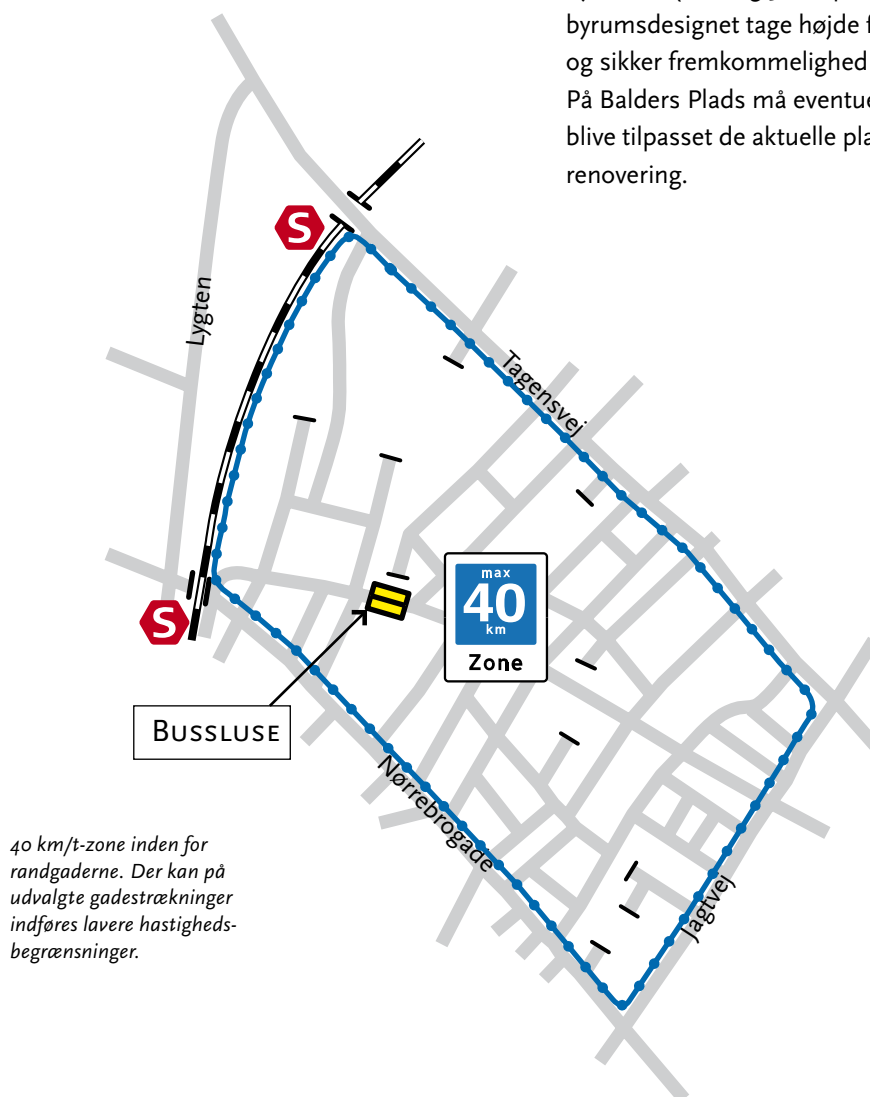
40 KM/T-ZONE

De førnævnte tiltag er forudsætningerne for at etablere en anbefalet 40 km/t-zone i hele Mimersgadekvarteret afgrænset af Nørrebrogade, Højbanen, Tagensvej og Jagtvej.

Forskellige steder skal foranstaltningerne dog særskilt tilpasses eller suppleres:

I Hamletsgade, hvor der fortsat kører busser, kan en sikring af en hastighed på maks. 40 km/t ikke opnås med foranstaltninger som f.eks. vejbumper. I stedet må det ske ved både en visuel og en fysisk "indsnævring", f.eks. med kørebaneindsnævring, træerækker og fodgængerovergang med heller.

På Mimersgade, som er udpeget til Grøn Cykelrute (se bilag 3, "Stiplanlægning"), må byrumsdesignet tage højde for en komfortabel og sikker fremkommelighed for cyklister. På Balders Plads må eventuelle forandringer blive tilpasset de aktuelle planer om pladsens renovering.



Specifikationer	
Ordning:	Område med fartdæmpning
Tavleafmærkning:	Blåt 40 km-skilt
Begreb:	Oplysningstavle
Maks. hastighed:	40 km/t
Krav til fysisk udformning:	Fysiske foranstaltninger, som indbyder til kørsel med højst 40 km/t. Valg af fartdæmpertype skal ske med baggrund i vejens funktion og forventede trafikintensitet.



Ny trafikal orden i kvarteret. Foto fra Rådmandsgade/ Nannasgade.

SAMMENHÆNGENDE FÆRDELSNET FOR DE BLØDE TRAFIKANTER

Med en bussluse i Mimersgade vil trafikbilledet vest for slusen blive totalt forandret. Med et slag vil kvarteret omkring Nørrebro Torv blive aflastet for en trafik i størrelsesordenen 15.000 køretøjer i døgnet.

Det gør det muligt at etablere et finmasket færdselsnet for bløde trafikanter, som kan binde hele området sammen, hvilket er i tråd med den fremtidige udnyttelse af Partnerskabsområdet (se bilag 3, "Partnerskabsprojektet"), DSB-arealerne, Superkilen og Nørrebro

Torv med forbindelse i nord til Lersøparken og i syd til Nørrebro Park.

Trafik- og Byrumsplanen indeholder en skitse til en struktur for et samlet færdselsnet for de bløde trafikanter i dette område. Grundstammen heri er to langsgående hovedstrøg fra syd mod nord:

Det ene er Nørrebro-ruten, som forløber igennem Nørrebro Park via "Mimers Plads" og videre mod nord igennem Superkilen. Det andet er forbindelsen fra Hillerødgade via Lundtoftegade, Hyltebro, Nørrebro Torv, Borgmestervangen og videre mod nord med forbindelse til DSB-arealerne.

Fra disse hovedstrøg skal der etableres en række tværgående forbindelser til nabo-kvartererne mod øst til Mimersgadekvarteret bl.a. til Den Grønne Ring og mod vest til Nordvestkvarteret via Ørnevej og Glentevej samt på tværs af banen til Rentemestervej.

Med en bussluse kan der skabes et helt nyt færdselsnet for bløde trafikanter fra Nørrebro Park gennem Superkilen til Lersøparken.



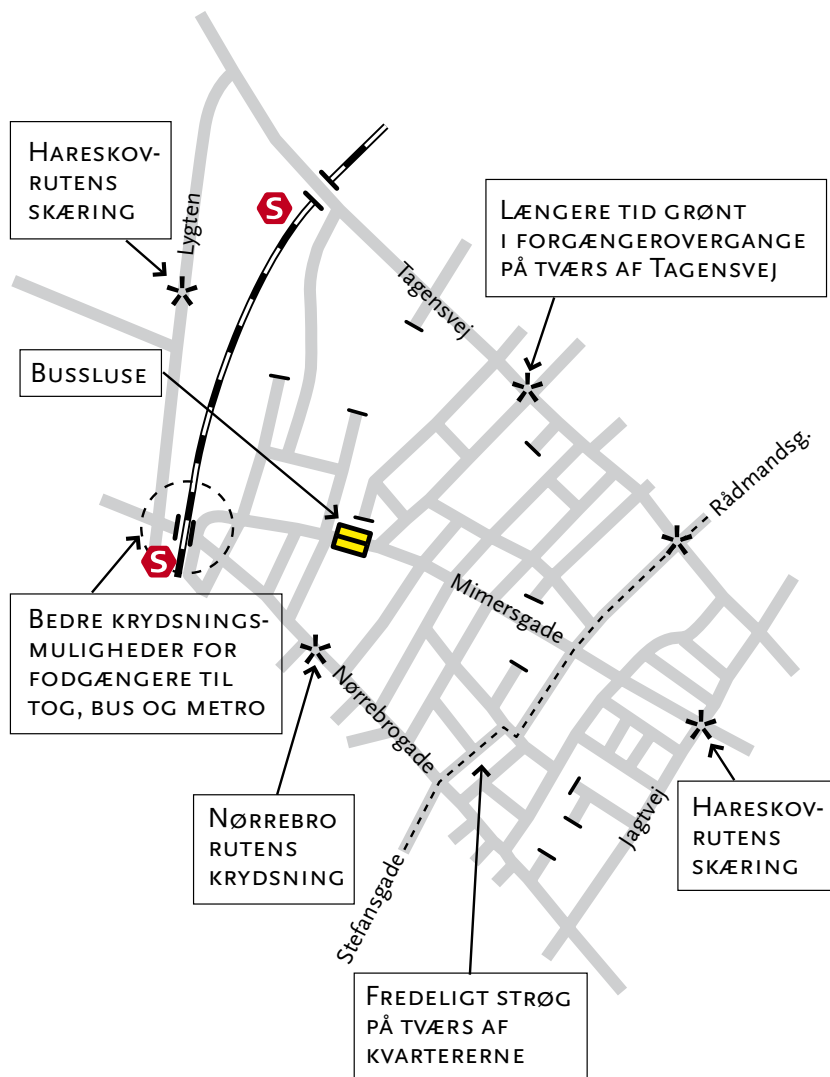
FODGÆNGERVENLIGE FORBINDELSER PÅ TVÆRS AF RANDGADERNE.

Med en døgntrafik fra 11.000-22.000 køretøjer udgør randgaderne en stor barriere mellem Mimersgadekvarteret og nabokvartererne. De brede kørebaner og den heftige trafik gør det både besværligt og usikkert for fodgængere, specielt ældre, at krydse vejene. Kun i de signalregulerede kryds er der en acceptabel passagemulighed, om end grøntiden på tværs er begrænset. Det betyder, at kvartererne og deres butiksfacader ud mod randgaderne ikke hænger sammen.

Trafik- og Byrumsplanen indeholder derfor forslag om at etablere flere og bedre krydsningsmuligheder. Det skal specielt ses i forbindelse med fremtidige vigtige stiftorløb, som løber igennem flere kvarterer på Nørrebro, som f.eks. Nørrebro rutens krydsning med Nørrebrogade og Tagensvej og Hareskovrutens krydsning med Lygten og Jagtvej. Mulighederne for at krydse randgaderne mellem signalreguleringerne bør også forbedres, f.eks. ved hjælp af midterheller. Desuden ville en hastighedsnedsættelse på Tagensvej fra 60 km/t til 50 km/t (ligesom det er tilfældet på Jagtvej, Nørrebrogade og Lygten) øge trafikikkerheden ikke mindst for de mange krydsende fodgængere.

Med etablering af en bussluse vil trafikken på Hamletsgade og Mimersgade blive væsentlig reduceret og give plads for en bedre fodgænger- og cykelskæring ved krydset Hamletsgade/Tagensvej og i Mimersgade. Desuden vil en evt. nedklassificering af Nørrebrogade give mulighed for pladslignende arealer på tværs af Nørrebrogade f.eks. ved forløbet Stefansgade-Gormsgade (ved Stefanskirken) og mellem Nørrebrohallen og Cafe Castro.

Alt i alt vil dannelsen af et sammenhængende færdselsnet for de bløde trafikanter inde i selve kvarteret, ud og ind ad kvarteret og i kvarterets periferi binde Mimersgadekvarteret sammen både indadtil og udadtil.



Forbedringen af forholdene for fodgængere og cyklister vil understøtte en fortsat prioritering og styrkelse af disse trafikformer.

Flere steder er der behov for nemmere passage på tværs af randgaderne for fodgængere og cyklister. Nørrebrogade ved Nørrebrohallen.





PARKERINGSPOLITIK

Der bor i dag i alt ca. 16.000 personer i 8.600 boliger i kvarteret, svarende til ca. 1,9 person pr. bolig. Der er ialt 2.100 biler indregistreret i kvarteret, svarende til ca. en bil pr. 4 boliger. Nogle steder er der, private parkeringsmuligheder med i alt ca. 4-500 parkeringspladser forbeholdt beboere i bestemte bebyggelser.

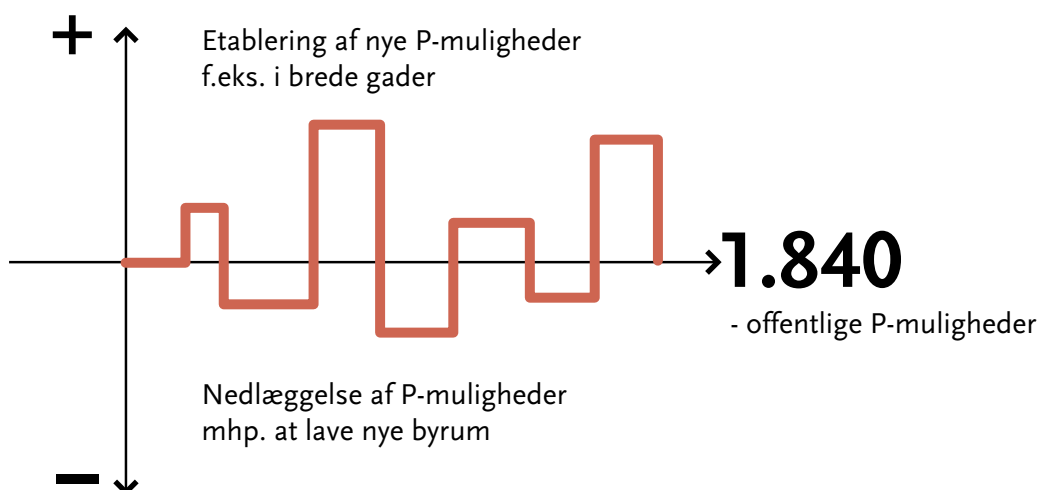
De øvrige beboere er henvist til at parkere deres bil i gaderne. Her findes i alt ca. 1.840 parkeringsmuligheder, svarende til 1 parkeringsplads pr. 4-5 bolig. Om dagen er det nemt at finde en P-plads, men om natten slår gadeparkeringen knap til som boligparkering, når alle er hjemme.

Parkeringen er i dag meget dominerende i gadebilledet, og den skaber usikre forhold i trafikken og medfører mange uheld (se bilag 2, "Trafiksikkerhed"). En hensigtsmæssig placering af P-pladser kan være med til at mindske en del uheld i kvarteret. Desuden fylder parkeringen byrummet op og forhindrer en hensigtsmæssig anvendelse af de offentlige gadearealer til andre formål, f.eks. ophold.



Mange af kvarterets gader er fyldt op af parkerede biler og cykler. Ole Jørgensens Gade.

SVINGNINGER OMKRING EN KONSTANT P-KAPACITET





I nogle gader står der cykler hele vejen langs facaderne. Her er det i Baldersgade.

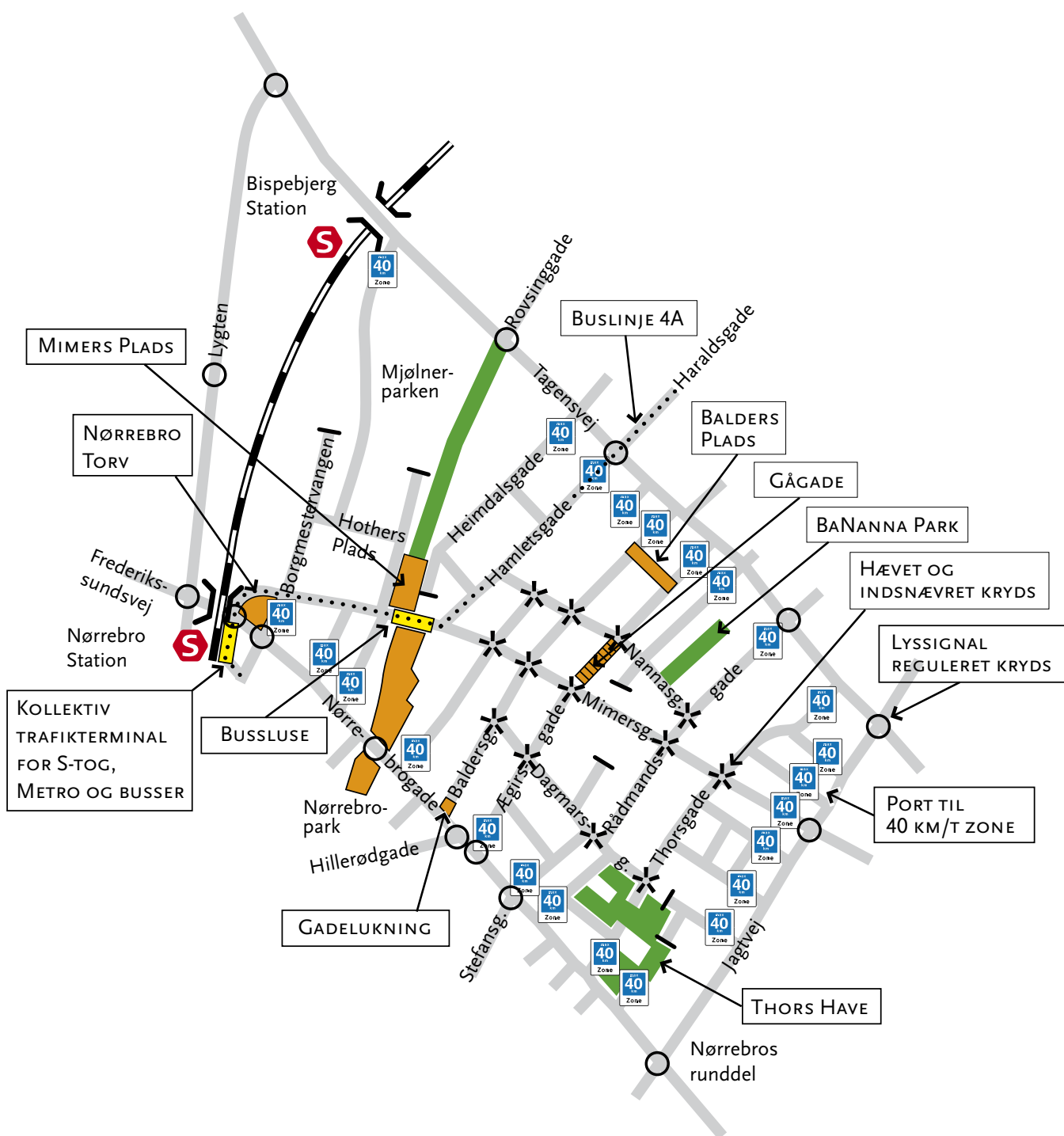


Her er det i Ægirgade

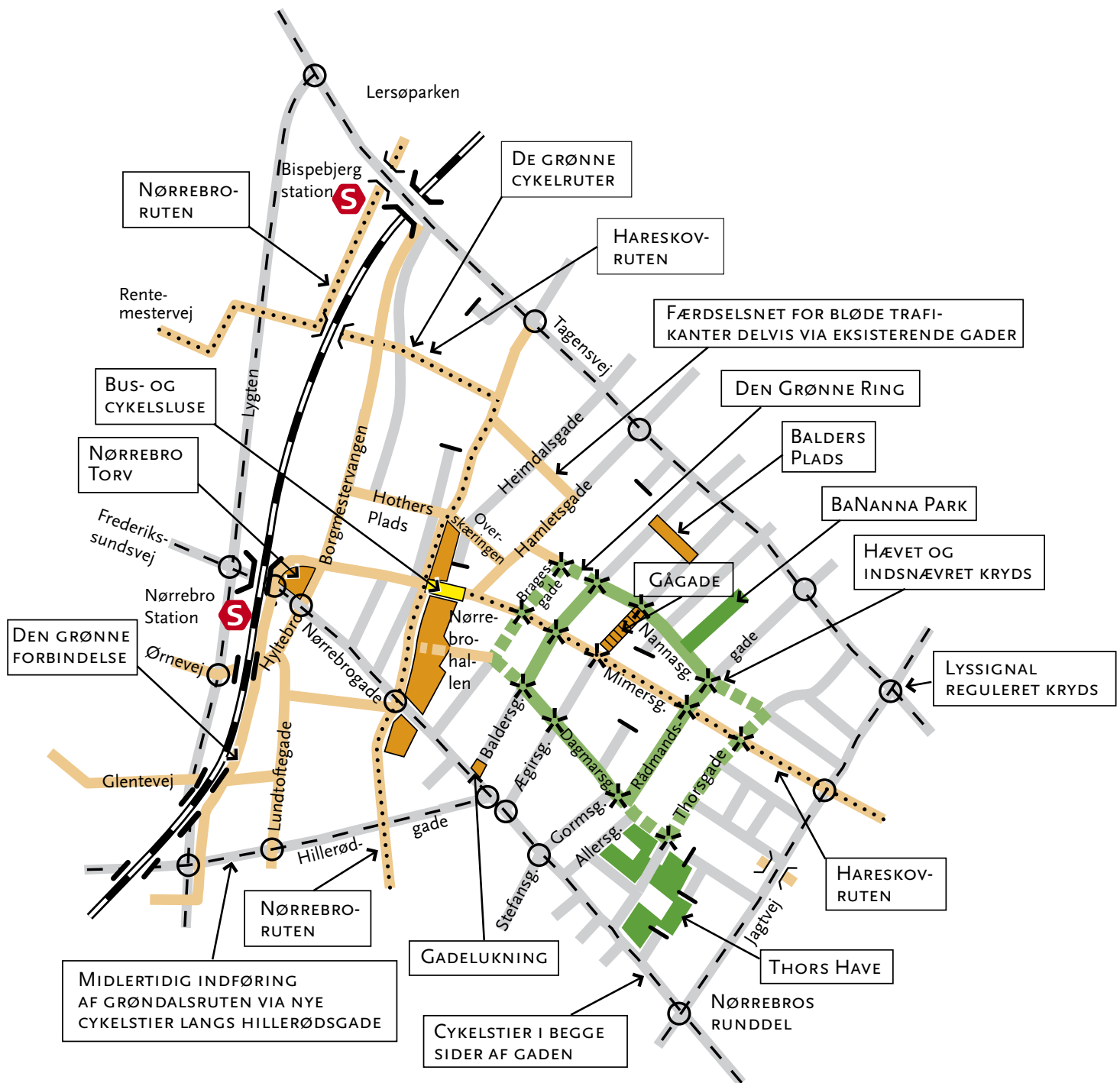
På denne baggrund indeholder Trafik- og Byrumsplanen forslag om, at parkeringssituationen fremover håndteres efter følgende retningslinier:

1. Den nuværende P-kapacitet fastfryses til ca. 1.840 P-pladser på de offentlige gader.
2. Parkeringen organiseres og ordnes, så pladsen udnyttes bedre. Herunder etablering af motorcykelparkering.
3. I sammenhæng med strategien om at etablere nye attraktive byrum, fortrinsvis i krydsene, ønskes der flere og mere effektive P-muligheder på de frie brede gadestrækninger. De kan desuden bidrage til at indsnævre gadeprofilen og dermed virke hastighedsdæmpende f.eks. sammen med træplantning i heller mellem parkeringsrækker.
4. For hver ny P-plads, der oprettes, nedlægges der en eksisterende, som kan give plads til etablering af et byrum.
5. I forbindelse med oprettelse og nedlæggelse af P-pladser ønskes der en balance i parkeringsdækningen i forhold til antallet af boliger i nærheden. Der skal bl.a. tages højde for tryghed og sikkerhed, hvilket betyder, at parkeringen ikke skal placeres på mennesketomme og utrygge gader.

Regulering af biltrafik og busser



Regulering af den lette trafik



Mimersgadekvarterets byrum

Ved at etablere en bussluse i Mimersgade, trafikdæmpende kryds flere steder i kvarteret og Den Grønne Ring vil hovedparten af gennemfartstrafikken i kvarteret være fjernet. Kvarterets gader vil herefter hovedsagligt være belastet af trafik med et ærinde i området. Den vil skønsomt udgøre omkring 2.000 køretøjer i døgnet på Hamletsgade og Mimersgade og ca. 100-1.000 på de øvrige gadestrækninger afhængig af, hvor nær de ligger på ind- og udkørsel til/fra randgaderne.

Med en så begrænset trafikmængde vil de nuværende færdselsarealer være overdimensionerede. Gaderummene vil have en bredde, som ikke kan begrundes i hensynet til afvikling af lokaltrafikken alene, og vejkrydsene vil lægge beslag på et alt for stort areal.

Bilisterne vil derfor fristes til at køre for hurtigt i kraft af den øgede fremkommelighed. Ind- og udsving til/fra sidegaderne vil være en risikabel manøvre, og fodgængere skal tilbagelægge en lang strækning for at komme over på den anden side af gaden. Omvendt vil gangarealerne på fortovene virke for smalle.

Da der samtidig er et stort behov for og ønske blandt beboerne om, at skabe nogle tidssvarende og attraktive byrum rundt omkring i kvarteret, indeholder Trafik- og Byrumsplanen forslag om, at den frigjorte plads på de offentlige gadearealer anvendes til både hastighedsdæmpende foranstaltninger og opholdsarealer. Det vil dreje sig om indsnævring af kørebanebredder med anvendelse af vinkel- og skråparkering, udposninger af fortovsarealer til beplantning, ophold, cykelparkering mv.



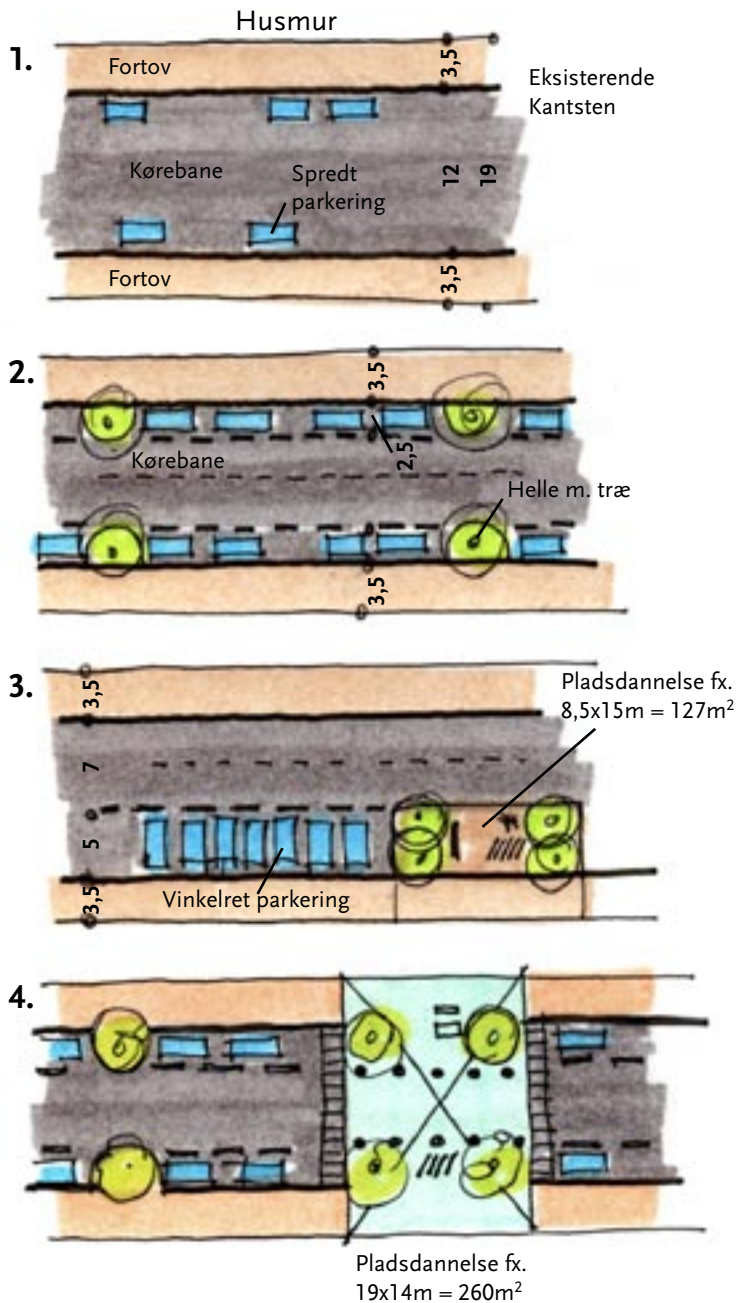
Ægirsgade. Den brede kørebane dominerer gadebilledet.

GADESTRÆKNINGER

På de bredeste gader er der ca. 19 meter fra husmur til husmur, fortovene er typisk 3-3,5 meter brede og bredden af kørebaneerne er 11-12,5 meter.

Det skal være mere komfortabelt og sikkert for fodgængere og cyklister at færdes. Derfor skal bilernes hastighed reduceres. Og skal der være større og bedre opholdsarealer langs ejendommene, må kørebanearealerne reduceres. Det vil imidlertid være meget kostbart at foretage en gennemgribende ombygning, som f.eks. kunne omfatte nye kantsten og en total omprofilering af gaderne. Det vil betyde, at der skal bygges et helt nyt afvandingsystem og mange steder omlægning af eller etablering af nye ledninger nede i jorden.

EKSEMPLER PÅ UDFORMNING AF VEJRUMMET:



1. EKSISTERENDE FORHOLD

2. AFSTRIBEDE PARKERINGSBANER I BEGGE SIDER

3. AFSTRIBEDE PARKERINGSBANE I DEN ENE SIDE

4. PLADSDANNELSE PÅ TVÆRS AF KØREBANE

SOM UDGANGSPUNKT FOR ÆNDRINGERNE AF GADERUMMENE PÅ GADESTRÆKNINGERNE FORESLÅR TRAFIK- OG BYRUMSPLANEN DERFOR FØLGENDE RETNINGSLINIER:

- 1. Som hovedregel bevares kantstene og nedløbsbrønde, som de er i dag.**
- 2. Bredden af kørebanearealet skal begrænses til 6-7 meter.**
- 3. De ca. 5 meters bredde, som herved frigives mellem kantstenene, kan herefter anvendes til:**
 - A: Langsgående parkering i 2,5 meters bredde i begge sider langs kantstenen.
 - B: 90 graders parkering (evt. skråparkering) i 5 meters bredde langs kantstenene i den ene side af gaden. Kørebanearealet kommer derefter til at ligge asymmetrisk i gadeprofilen.
 - C: Fortovene udbygges med et appendiksareal som en udposning af det nuværende fortov. Det vundne areal kan anvendes til træplantning, til en mindre plads med bænke og cykelparkering. Hvis kørebanearealet placeres asymmetrisk, vil der kunne etableres et samlet bilfrit lokalt areal på op til 8,5 meters bredde.
 - D: På en begrænset strækning etableres der et hævet areal med samme belægning på tværs af gaden fra husmur til husmur. En passabel indsnævret kørebane på ca. 5 meters bredde føres hen over det hævede areal, der er indrammet af steler i begge sider.

KRYDSENE

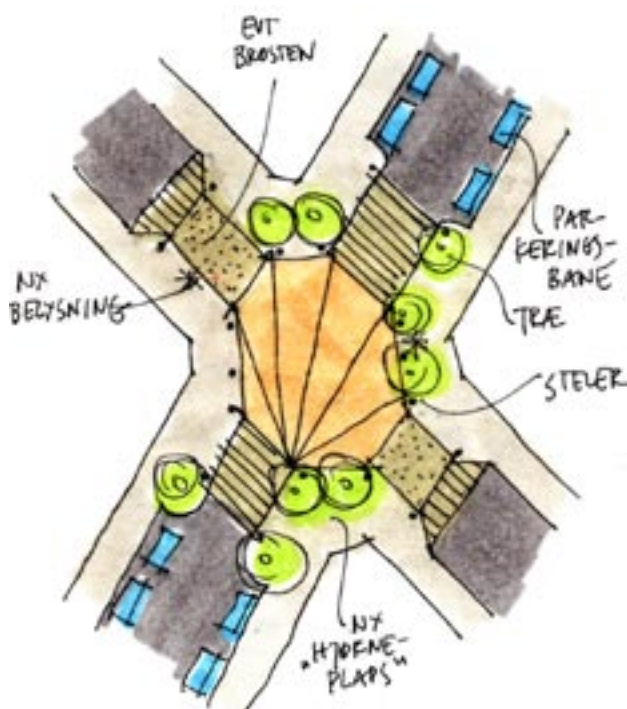
I de fleste kryds smelter sidegaderne sammen i ét stort asfaltareal alene afgrænset af de fire kantstensrundinger på hjørnerne. Et typisk kryds lægger beslag på ca. 600 m², hvoraf kun ca. 100 er fortovsarealer. Fodgængerne skal derfor, i alle fire sidegader, tilbagelægge 11 meter for at krydse kørebane.



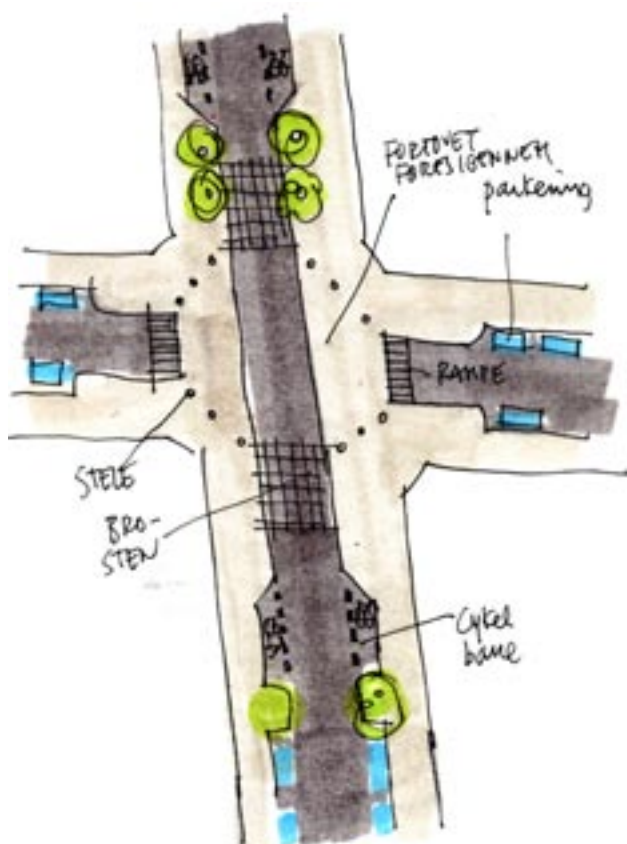
Over 75% af det offentlige vejareal er beslaglagt til kørebane.

Til ingen nytte henligger store arealer som gadekryds. Her er det Baldersgade/Nannasgade.





Et kryds kan blive til en plads



Eller to pladser – én på hver side af gaden

SOM UDGANGSPUNKT FOR ÆNDRING AF GADERUMMENE I KRYDSENE FORESLÅR TRAFIK- OG BYRUMSPLANEN DERFOR FØLGENDE RETNINGSLINIER:

1. Som hovedregel fjernes kantstenene og et område begrænset af husblokkene på de fire hjørner og ca. 5-10 meter "ned ad" de fire sidegader hæves op til fortovsniveau.
2. Området får en ny ensartet belægning fra husmur til husmur.
3. Steler eller træer plantes som grænse mellem et indsnævret køreareal og et fodgængerområde.
4. Bredden af fodgængerområdet (de nye fortove) langs husmurene kan med en symmetrisk profil blive op til ca. 6 meter.
5. For at sænke hastigheden ved passage af krydsene fra alle retninger, kan der etableres ramper fra den normale kørebane op til det hævede areal og i krydsene indføres almindelig vigepligt.
6. Området kan evt. få status af "Lege- og opholdsområde" med en hastighed på 15 km/t.
7. Med henblik på at markere forløbet af Den Grønne Ring (se afsnittet "Den Grønne Ring") kan det evt. være hensigtsmæssigt at føre fortovene på ringen igennem krydsene med en markeret belægning og give trafikanter fra sidegaderne ubetinget vigepligt med hjattænder.

Sådan kan Ægirsgade
evt. se ud som gågade.
Fotomanipulation.



Udvalgte byrum



GÅGADE I ÆGIRSGADE

Som nævnt under afsnittet om lukning af gader foreslås det i Trafik- og Byrumsplanen, at Ægirsgade skal lukkes nord for Mimersgade. Derved bliver krydset mellem Ægirsgade mod syd og Mimersgade et 3-benet kryds. Som vist på skitsen kan krydset udformes som et hævet kryds, der er trafikdæmpende og -begrænsende, hvor Den Grønne Cykelrute Hareskovruten krydser øst-vest via Mimersgade.

Ægirsgade kan på strækningen fra Nannasgade til Mimersgade indrettes som gågade med den samme belægning fra husmur til husmur med træplantning, ny belysning og opholdsarealer. Det skal være tilladt at køre ind i gaden fra Nannasgade for af- og pålæsning af varer, men uden parkering. Specielt i krydset ved Mimersgade kan der på hjørnerne være udeservering og pauseplads til samvær for kvarterets beboere.

GORMSGADE-DAGMARSGADE- RÅDMANDSGADE

På det sydøstlige hjørne af krydset Gormsgade-Dagmarsgade er der pga. bebyggelsens tilbagerykning en lille plads med et stort og smukt træ. På de andre hjørner er bebyggelsen også rykket tilbage. Nord for krydset ligger en børneinstitution med friarealer foran bygningerne ud mod gaden, og øst for Rådmandsgade er der et grønt anlæg foran en beboelsejendom.

Med udgangspunkt i krydset vil det være muligt at etablere et sammenhængende større frirum i gadebilledet. Gadeforløbet indgår i forslaget til Den Grønne Ring, og alt afhængig af, hvordan naboejendommene åbnes op ud imod Den Grønne Ring, kan trafikken dæmpes, og naboerne kan gøre brug af de offentlige gadearealer.



Gormsgade-Dagmarsgade – et smukt træ som centrum for et opholdsareal.





NANNASGADE-BRAGESGADE

Omkring Kingos Kirke danner kirken og bebyggelsen mod syd nogle interessante rum op til gaderne. Nord for Nannasgade er der netop opsat et nyt træhegn ind mod Holger Petersens ejendom forskønnet med beplantning med støtte fra Områdefornyelsen.

I forbindelse med udnyttelse af byggemulighederne i lokalplan 190 (Holger Petersens område) kan bebyggelse evt. placeres i en hestekoform, så der etableres en plads, som spiller sammen med Kingos Kirke på tværs af Nannasgade, og som indgår i Den Grønne Ring.



Indrykkede karreer - i den nordlige ende af Nannasgade - kan skabe byrum på tværs af kørebanen. Luftfoto fra 2003.

BANANNA PARK OG RÅDMANDSGADE SKOLE

I krydset Nannasgade-Rådmandsgade er der et hævet gadeparti, som har til formål at sikre skolebørns færden på vej ind i og ud af skolen. I forbindelse med BaNanna Parks indretning som nærrekrativt område for områdets beboere kan det hævede parti evt. udvides og indgå som en delstrækning af Den Grønne Ring. Dette kan skabe forbindelse imellem de mange bløde aktiviteter i området.

En del af muren ind mod BaNanna Park kan evt. fjernes. De store flotte træer kan dermed komme til deres ret, og parken kan åbne sig op ud mod gaden. Parken kan evt. også åbnes op ud mod Vølundsgade gennem det eksisterende anlæg mellem blokkene.

Også Rådmandsgades Skoles friarealer kan åbnes mod gaden. I forbindelse med en ombygning af Mimersgade mellem Rådmandsgade og Thorsgade kan krydsene anlægges på en måde, som fysisk hænger sammen med hjørnerne af skolegården.



NORD's forslag til udformning af BaNanna Park. Fra indbydelse til borgermøde.



BaNanna Park med indgang fra Nannasgade – en oase inde bag murene. Lufifoto fra 2003.

Fodgængerovergangen på tværs af Hamletsgade er et vigtigt forbindelsesled mellem øst og vest. Den kan gøres mere sikker f.eks. med en lang helle midt i vejen til støtte for krydsende fodgængere.



SKOLESTI FRA NANNASGADE TIL BORGMESTERVANGEN

Som tidligere nævnt er det vigtigt, at Mimersgadekvarterets interne stinet via Den Grønne Ring hænger godt sammen, dels med området mod Mjølnerparken og dels med det fremtidige Superkileområde. Dette er vigtigt af flere grunde, men ikke mindst fordi et stort antal børn til daginstitutioner og især til Rådmandsgades Skole i dag skal krydse den stærkt trafikerede Hamletsgade, specielt i myldretiden. Denne skolevejsforbindelse er

i dag alt for usikker og forbundet med stor utryghed for børn og forældre. En bussluse vil afhjælpe dette betydeligt.

Trafik- og Byrumsplanen foreslår, at der i forlængelse af Nannasgade etableres en fodgængerovergang på tværs af Hamletsgade med en midterhelle, parkeringsforbud og flytning af busstop til busslusen i Mimersgade. Forbindelsen kan føres videre via Overskæringen, hvor parkeringen evt. kan begrænses, på tværs af Heimdalsgade, og syd om HGO-skolen og videre til Borgmestervangen og de fremtidige rekreative arealer på DSB-grunden. Denne forbindelse vil også få kontakt dels med Nørrebro-ruten og dels med den foreslåede parallelle stiforbindelse hertil via Borgmestervangen, Hyltebro, Folmer Bendtsens Plads og Lundtoftegade frem mod de kollektive trafikforbindelser ved Nørrebro Station og mod Hillerødgade og Grøndalsruten samt områderne vest for Højbanen via Ørnevej og Glentevej.



OMRÅDET OMKRING NØRREBROHALLEN

Et centralt knudepunkt i Superkilen er området omkring Nørrebrohallen. Trafik- og Byrumsplanen anbefaler, at der hele vejen omkring halvbygningerne etableres en slags forpladsareal med en pladslignende belægning. Dette "forareal" hænger i syd sammen med en ny plads på tværs af Nørrebrogade. Pladsen kan knytte Nørrebro Park-området og Café Castros udeservering sammen med et evt. nyt kulturhus med hovedindgang på sydspidsen af Nørrebrohallen. Her over denne plads forløber buslinierne 5A og 350S samt cykelforbindelsen via Nørrebrogade.

Derfor bør man nedrive de lave pavillonlignende bygninger ("Tagabo") ved Mimersgade for at give plads til, at Nørrebro-ruten kan flyttes mod vest og evt. genhuse beboerne et andet sted i kvarteret.

Herved vil arealerne vest for hallen blive mere regulære og anvendelig.

På nordsiden af hallen kan der ved Nørrebro-rutens skæring med Mimersgade indpasses et samlet byrum, som kan bruges til forskellige aktiviteter.

Hvis det senere viser sig muligt at lave et stigennebrud fra Dagmarsgade til Bra-gesgade kan der etableres et samlet stiforløb fra Den Grønne Ring (Dagmarsgade) til Bra-gesgade, evt. med et nyt byrum hér omkring biblioteket og videre gennem Nørrebrohallen til Superkilen.



Superkilen fra Nørrebrogade til "Mimers Plads". Tagabo foreslås nedrevet, så området bliver mere regulært og anvendeligt. Luftfoto fra 2003.



Fra plan til virkelighed

Trafik- og Byrumsplanen for Mimersgadekvarteret er en plan, som beskriver de trafikale problemer, der er i kvarteret i dag, redegør for de planlægningsmæssige forudsætninger (se bilag 3), og på grundlag heraf fremlægger planen borgernes bud på, hvordan trafikken og byrummene bør udvikle sig på såvel de offentlige som de private arealer.

Hvad angår de grundlæggende tiltag – bussluse, lukning af gader, cykelstier og -ruter, 40 km/t-zoner og tiltag på randgaderne og Mimersgade eller Hamletsgade – vil det være Københavns Kommune som er den udfarende kraft. Kommunen vil da forestå planlægning, projektering og gennemførelse.

Det vil derimod være Områdefornyelsen, der tager initiativet i forhold til de ændringer på gaderne, der overvejende tjener lokale formål. Det kan f.eks. være etablering af bedre parkering samt renovering og forskønnelse af strækninger, som ikke har den store trafikale betydning i det samlede gadenet, eksempelvis ved at etablere byrumspladser.

Højest prioritet har de projekter, der både har hele kvarterets og de enkelte gadeafsnits interesse. Det kunne f.eks. være tilfældet med dele af Den Grønne Ring, vigtige stiforbindelser og skolevejsforbedringer. Efter den gældende lovgivning vil det være kommunen, som skal betale anlægsudgifterne på offentlige veje og de private grundejere på de private veje.

Da en række tiltag skal gennemføres både på private og offentlige veje – specielt de tiltag, som hænger sammen med realisering af 40 km/t-zonen skal gennemføres på en blanding af private og offentlige veje – vil det være fremmende for en realiseringen, hvis planlægning sker igennem i et samarbejde mellem kommunen og private.

Områdefornyelsens rolle i dette samarbejde kan være:

- at oplyse interesserede borgere om planer, muligheder og procedure for realisering,
- at etablere en dialog med borgerne om projekterne, at holde kontakt mellem borgere og myndigheder og at medfinansiere projekter, især dem som har værdi for flere vejstrækninger eller delkvarterer.

Når kommunen gennemfører projekter, uanset om det drejer sig om offentlige eller private fællesveje, vil kommunen offentliggøre projekter og ordninger. Direkte berørte grundejere vil blive hørt, når der er tale om projekter på private fællesveje. Hvis private grundejere søger om gennemførelse af projekter, forudsætter det, at de sammen med projektansøgningen indsender dokumentation for grundejernes tilslutning. Under alle omstændigheder vil Vej & Park i givet fald skulle godkende et projekt.

FORUDSÆTNINGER FOR EN REALISERING

Det helt afgørende element i Trafik- og Byrumsplanen – busslusen – er relativt enkel og billig at anlægge. Forudsætningen er dog, at kommunen baner vejen ved at omlægge nogle kryds udenfor området for at kanalisere trafikken den rigtige vej. Det drejer sig specielt om krydsene Frederikssundsvej/Lygten, hvor venstresving fra Frederikssundsvej til Lygten



"Det mytologiske kvarter". Indgangen til Rådmandsgades Skole.

skal tillades, og krydset ved Lygten/Tagensvej. Det vigtigste, men ikke det eneste, formål med at omlægge disse kryds er at fjerne gennemfartstrafikken i Mimersgadekvarteret. Et andet formål er de igangværende planer om at fredeliggøre Nørrebrogade ved at reducere biltrafikken til fordel for bussers og cyklisters fremkommelighed. I forbindelse med dette projekt vil der også blive behov for foranstaltninger, der sikrer, at selv en mindre del af den afviste trafik gennem Mimersgadekvarteret ikke vælger Nørrebrogade. Samtidig er busslusen en forudsætning for at fredeliggøre Nørrebrogade, idet den trafik, der afvises fra Nørrebrogade, ellers vil benytte Mimersgade.

Partnerskabets planer for "Mimers Plads", er endnu et projekt der vil medvirke til at fremskynde lukningen af den gennemkørende biltrafik (se bilag 3, "Partnerskabsprojektet"). Det er svært at forestille sig en plads i "internationalt" format, hvor der passerer 15.000 biler i døgnet, ligesom den voldsomme trafikstrøm vil udelukke sammenhængen mellem kilen og arealet omkring Nørrebrohallen. Endelig kan krydsomlægningerne blive nødvendige i forbindelse med det kommende metrobyggeri, hvor der i anlægsfasen må forventes større trafikomlægninger.

Der er således mange gode grunde for kommunen til at gennemføre forudsætningerne for det væsentligste element i trafikplanen, busslusen. Erfaringen viser dog, at selv med den bedste vilje, kan vi forvente, at der går op til et par år før disse ombygninger er projekteret, politisk vedtaget og endelig gennemført.

HVORDAN KAN MAN UMIDDELBART KOMME I GANG?

Det er lang tid at vente på, at der "sker noget". For ikke at sætte udviklingen i Mimersgadekvarteret helt i stå i denne periode, kan det derfor være hensigtsmæssigt at gennemføre dele af planen i en anden rækkefølge end den ideelle.

Indtil busslusen kan etableres i Mimersgade (vest for Hamletsgade) kan der midler-

tidigt gennemføres en del foranstaltninger, som specielt kan dæmpe bilernes hastighed, hindre gennemfartstrafikken fra Hillerødgade og gøre det nemmere at krydse Mimersgade/Hamletsgade. Det kan være hævede flader/pukkelbump, f.eks. hvor Den Grønne Cykelrute Nørrebro-ruten krydser Mimersgade. Men det kan også være fortovsudvidelser/støttestrukturer, som senere kan indgå i en udformning af Hamletsgade med bussluse i Mimersgade. Og det kan være en spærring af Baldersgade og evt. Bragesgade ved Nørrebrogade. Som det fremgår af bilag 2, »Trafikanalyser«, vil dette begrænse en del af den gennemfartstrafik på 3.000 biler i døgnet, der kører gennem kvarteret fra og til Hillerødgade. Endelig kan der, uden at det vil være spildt senere, etableres en bedre og mere sikker krydsning for specielt skolebørn og ældre på tværs af Hamletsgade mellem Overskæringen og Nannasgade.

For en relativt kort periode vil det også være muligt at etablere en spærring af Mimersgade et sted mellem Hamletsgade og Jagtvej. Den præcise placering må afgøres, hvis spærringen bliver aktuel. Her kører ingen busser, og en spærring vil, evt. suppleret med nogle trafikdæmpende foranstaltninger i Nannasgade og nogle af gaderne mellem Nannasgade og Mimersgade, kunne fjerne den del af gennemfartstrafikken, som i dag kører hele vejen igennem kvarteret ud til Jagtvej via Mimersgade. Som beskrevet i bilag 2, »Trafikanalyser«, vil dette medføre, at trafikken i Mimersgade mellem Hamletsgade og Jagtvej vil falde fra 5.000 køretøjer i døgnet til ca. 1.600, en reduktion til ca. 30 %.

De fleste krydsomlægninger i Den Grønne Ring behøver heller ikke at afvente busslusen, men det er den mest omkostningskrævende del af planen.

De nævnte tiltag ovenfor vil selvsagt ikke begrænse gennemfartstrafikken i Hamletsgade. Den vil fortsat dele kvarteret op i to dele og hindre en integration af Mjølnerparken med resten af Mimersgadekvarteret.

BILAG:

50 BILAG 1: KVARTERBESKRIVELSE

- 50 Eksisterende trafikale forhold
- 50 Store veje udenom- og to igennem på skrå
- 51 Den "tabte" maske
- 51 Mange parallelle gader
- 52 Gaderne fungerer som stier
- 53 Gode tog- og busforbindelser
- 53 Mange ting at besøge
- 53 Begrænset rekreation

54 BILAG 2: TRAFIKANALYSER

- 54 Trafiktal
- 54 Postkortanalysen
- 55 Trafikale konsekvenser af buslusen
- 56 Trafikale konsekvenser af foranstaltninger i krydsene inde i kvarteret
- 56 Samlet resultat kan opgøres således
- 56 Busslusens understøttelse af Nørrebro Torv
- 57 Trafiksikkerhed
- 58 Ejerforhold

59 BILAG 3: PLANLÆGNINGSMÆSSIGE FORUDSÆTNINGER

- 59 Den kulturhistoriske udvikling
- 61 Den hidtidige planlægning for Mimergadekvarteret
- 61 Nabokvarterer
- 62 Området omkring Nørrebro Station
- 63 Det grønne bånd langs banen
- 64 Partnerskabsprojektet
- 65 Metro
- 66 40 km/t-zoner
- 66 Parkering
- 67 Total tilgængelighed
- 67 Stiplanlægning
- 68 Byrumsplanen
- 69 Thors Have og Balders Plads
- 69 Grøn politik
- 69 Nørrebrogade

71 BILAG 4: HOLDNINGSTILKENDEGIVELSER

- 71 Borgermødet 2004
- 72 Trafikgruppen
- 72 Trafikforsøg i Miljøtrafikugen

74 BILAG 5: HØRING AF FORSLAGET TIL EN TRAFIK- OG BYRUMSPLAN FOR MIMERSGADEKVARTERET

- 74 Informationskampagne
- 76 Høringen – flot lokal deltagelse og bred opbakning til planen
- 77 Læs mere om høringen på Områdefornyelsens hjemmeside

78 VEJNAVNEKORT

79 LITTERATURLISTE

Bilag 1:

Kvarterbeskrivelse

EKSISTERENDE TRAFIKALE FORHOLD

Mimersgadekvarteret er omkranset af nogle meget trafikerede fordelingsveje: Tagensvej, Lygten, Nørrebrogade og Jagtvej. De afvikler hver for sig hver dag 10-20.000 køretøjer i begge retninger tilsammen.

Kvarterets trafikale placering forstås bedre hvis man "zoomer ud". Københavnsområdet gennemskæres på kryds og tværs af overordnede regional- og fordelingsveje. De ind- og udgående veje til og fra centrum forløber langs en akse, der går fra nordvest til sydøst, f.eks. Nørrebrogade. Vinkelret på denne akse, fra nordøst til sydvest, forløber de tværgående veje, bl.a. forbindelserne mellem brokvartererne, f.eks. Jagtvej.

Vejene danner et "net". I nettets mellemrum eller "masker" ligger typisk beboelsesområder som lokalkvarterer, ofte med

egen "identitet". I lokalkvartererne er det typisk alene boliger i kvarterets periferi ud til de store veje, der er betydeligt belastede af trafikgener. Dette gælder imidlertid ikke i Mimersgadekvarteret.

STORE VEJE UDENOM OG TO IGennem PÅ SKRÅ

Opfattet som ét område ligger Mimersgadekvarteret for så vidt i masken mellem de nævnte veje – Tagensvej, Lygten, Nørrebrogade og Jagtvej. Men i det overordnede vejnet indgår desuden de to trafikerede fordelingsgader, Mimersgade (vestlige del) og Hamletsgade, som begge skærer skråt igennem kvarteret. Kvarteret er derfor ikke alene belastet i sin periferi, men også i sit centrum. Da de to gader fortrinsvis bærer trafik, der skal under Højbanen ved Nørrebro Station, er

Tagensvej en tidlig morgen inden det går løs med tæt trafik.



trafikken gennem kvarteret og omkring sammensmeltningen med Nørrebrogade meget koncentreret.

DEN "TABTE MASKE"

Mimersgadekvarteret er af samme grund i dag delt i to usammenhængende dele eller lokalkvarterer, indenfor hver sin underordnede "maske". Den største del af kvarteret, ca. 2/3, ligger mod sydøst i "masken" mellem Nørrebrogade, Jagtvej, Tagensvej og Hamletsgade/ Mimersgade. Den mindste del, ca. 1/3, ligger mod nordvest, klemte inde i "masken" mellem Tagensvej, Hamletsgade/ Mimersgade og Højbanen/Lygten. Mjølnerparken er placeret her, uden forbindelse til det øvrige kvarter.

En tilbageføring af trafikken til den overordnede struktur af store fordelingsveje i nettet vil afhjælpe disse problemer. Fjernere trafik kunne herefter med fordel kanaliseres og fordeles via Ringvej 2, nærmere trafik ville kunne benytte ruten Lygten-Tagensvej, og videre mod Ydre Østerbro ad primært Rovsinggade og sekundært Rovsinggade-Aldersrogade-Haraldsgade. Beboelsestætheden på størsteparten af disse ruter er betragteligt lavere end på den nuværende rute, hvorfor gennemfartstrafik ville være til gene for færre boliger, (se s. 23).

Den store trafik på randgaderne gør, at gaderne virker som barrierer. "Facaderne" på begge sider, som flere steder er attraktive indkøbsstrøg, er ligeledes i det daglige adskilt fra hinanden. Kun i nogle få lyssignal-regulerede kryds med stor afstand er det sikkert for fodgængere og cyklister at krydse kørebanerne.

MANGE PARALLELE GADER

De fleste af kvarterets øvrige gader forløber vinkelret på Mimersgade mod nordøst til Tagensvej eller mod sydvest til Nørrebrogade. Kun enkelte gader, Dagmarsgade og Nannasgade, bryder dette princip og ligger parallelt med Mimersgade på en delstrækning.

Der findes kun ganske få restriktioner for biltrafikken på gaderne. Trafikafviklingen reguleres i hovedsagen ved hjåjtænder til markering af vigepligtsforholdene. Nogle få gadestrækninger har status af "30 km-zone" eller "Lege- opholdsområde", og enkelte steder er der indkørsels- eller svingningsforbud samt ensretning eller blinde gadestrækninger. De øvrige gader har status af "Bymæssig bebyggelse" med uhindret dobbeltrettet trafik og en påbudt maksimal hastighed på 50 km/t. I de fleste gader er der parkering som langsgående kantstensparkering eller som skråparkering. Kun hvor det af hensyn til trafikafviklingen er nødvendigt, er der standsnings- eller parkeringsforbud.

Lange lige parallelle gader. Her i Vølundsgade.



Der er som allerede nævnt en stor gennemfartstrafik på Mimersgade og Hamletsgade. Der er desuden en vis gennemfartstrafik fra Hillerødgade via Ægirsgade/Baldersgade til Tagensvej eller Jagtvej (se bilag 2, "Trafikanalyse"). Udover i sin periferi belastes kvarteret altså også af omfattende gennemfartstrafik midt igennem kvarteret. Gaderne er smalle og underdimensionerede i forhold til trafikmængden, med mange boliger og med for kort afstand mellem boliger og trafik. Støjniveauet i boligerne i Mimersgade vest for Hamletsgade er blandt Københavns Kommunes højeste med >70 dBA (se side 23).

Ikke mindst trafikken på gennemfartsruterne er i stor udstrækning med til at forringe det lokale færdselsmiljø. Den optager plads, har "gennemkørselsret" (alle sidegader har ubetinget vigepligt) og kører med en alt for stor hastighed. Gennemkørslen bidrager til et dårligt miljø med støj, luftforurening og ringe trafikikkerhed for de lette trafikanter. Gennemfartstrafikken bidrager desuden til at dele kvarteret op i mange mindre enklaver. Mjøl-

nerparken er i særlig grad en fysisk isoleret enklave mellem Højbanen og Hamletsgade uden forbindelse til det øvrige kvarter.

GADERNE FUNGERER SOM STIER

Kvarteret er omgivet af cykelstiforbindelser på de omkransende fordelingsgader belastet af tæt biltrafik, os og støj. Desuden gennemskæres området af Den Grønne Cykelrute, Nørrebro-ruten, der er omgivet af grønne omgivelser og krydser Nørrebrogade og Mimersgade i den vestlige del. I den vestlige del findes cykelstier på en strækning af Mimersgade hen mod Borgmestervangen og i Mjølnerparken. Herudover udgør de lokale gader et finmasket net af cykle- og gangforbindelser på kryds og tværs i kvarteret.

Et enkelt sted, for enden af Odinsgade, findes der en sti-tunnel under Jagtvej. Nannasgade fungerer som en vigtig skolevej fra den vestlige del, specielt fra Mjølnerparken, frem til Rådmandsgade Skole.

GODE TOG- OG BUSFORBINDELSER

Kvarteret betjenes af fem vigtige buslinier i Københavnsområdet: 6A på Tagensvej, 5A og 350S på Nørrebrogade, 18 på Jagtvej og 4A, som forløber igennem kvarteret via Mimersgade-Hamletsgade.

I den vestlige del af kvarteret er der nem adgang til S-togsnettet på Nørrebro og Bispebjerg Station.

MANGE TING AT BESØGE

Mimersgadekvarteret er først og fremmest et boligkvarter med ca. 8.500 boliger, hvori der bor over 16.000 mennesker. Bebyggelsen er fortrinsvis 4-5 etagers karreejendomme nogle steder med private friarealer i gårdrummene. Ind imellem ligger stadig en række af de oprindelige erhvervsvirksomheder.

Til betjening af kvarteret findes der bl.a. cirka 20 børneinstitutioner, 2 skoler, ældreboliger, bibliotek, 2 kirker og et lokalcenter. Indkøbsmulighederne er koncentreret langs de omgivende gader specielt langs Nørrebrogade med mange specialbutikker samt med supermarkeder ved Nørrebro Station, Nørrebros Rundel, langs Jagtvej og Tagensvej og i Hamletsgade og Heimdalsgade. Nørrebrohallen er desuden centrum for et større byområdes sportsaktiviteter.

Alle disse lokale mål tiltrækker mange mennesker, som kommer fra et stort område, både i bil (hvilket lægger beslag på parkering i gaderne) og til fods eller på cykel. Trafikbelastningen er således stor omkring disse mål, og samtidig er det her, der opstår risiko for og konflikter mellem trafikkanterne.



Linie 4A kører igennem Hamletsgade.

BEGRÆNSET REKREATION

Det er begrænset, hvad der findes af grønne områder i kvarteret til ophold og leg. Udover friarealerne, i BaNanna Park, på legepladsen langs Baldersgade, langs den regionale Grønne Cykelrute og i Thors Have (tidligere Rosenhaven), der strækker sig fra Allersgade over Thorgade til Jagtvej, findes der kun lege- og opholdsmuligheder i form af skolegårde og legepladser i de offentlige institutioner.

Større sammenhængende rekreative områder skal søges uden for kvarteret f.eks. i Lersøparken, i Nørrebro Park og Assistens Kirkegård.

De eneste potentielle udvidelsesmuligheder er DSB-arealerne langs banen, udnyttelse af den grønne kile langs den regionale cykelrute og omkring Nørrebrohallen. Under forudsætning af at trafikken dæmpes og indrettes efter lokale forhold, og der etableres nye attraktive byrum, rummer alle de offentlige gadearealer store muligheder for indretning af værdifulde opholdsarealer.

Bilag 2: Trafikanalyser

TRAFIKTAL

På baggrund af Københavns Kommunes trafiktællinger er den eksisterende døgntrafik i køretøjer i begge retninger tilsammen på:

- Mimersgade mellem Nørrebrogade og Hamletsgade	15.000
- Mimersgade mellem Hamletsgade og Jagtvej	5.000
- Hamletsgade mellem Mimersgade og Tagensvej	10.600
- Lygten mellem Frederikssundsvej og Tagensvej	11.000
- Tagensvej mellem Lygten og Jagtvej	21.800
- Hillerødgade mellem Nordre Fasanvej og Lundtoftegade	11.500
- Nørrebrogade fra banen til Jagtvej	13.000
- Jagtvej mellem Nørrebrogade og Tagensvej	22.200

POSTKORTANALYSEN

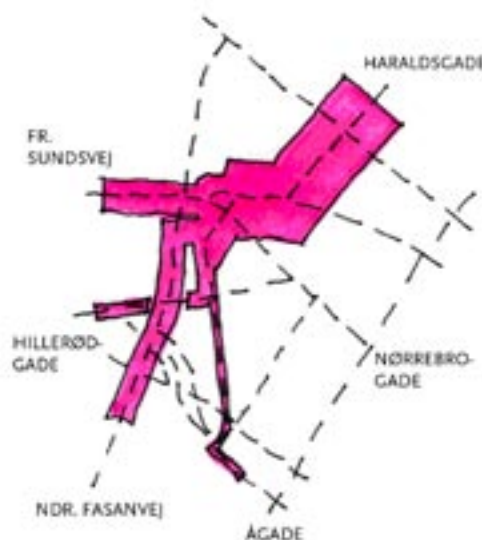
Med henblik på at undersøge omfanget af og trafikmønstret for gennemfartstrafikken igennem et analyseområde afgrænset af Tagensvej, Jagtvej, Ågade, Nordre Fasanvej og Lygten (Mimersgadekvarteret og Nørrebro Park-kvarteret) gennemførte Vej & Park i Københavns Kommune den 10. maj 2006 en postkortanalyse i Mimersgade, på Nørrebrogade, i Lundtoftegade og i Hillerødgade.

Ifølge analysen kørte der i Mimersgade 15.000 køretøjer i begge retninger tilsammen i døgnet og i Hillerødgade 11.500. Skønsmæssigt vil trafikken i morgenspidstimen udgøre ca. 10 % heraf. Det vurderes, at de nævnte trafiktal kan variere med op til +/- 20 % afhængig af dag på året og ugen og andre specielle forhold, der kan gøre sig gældende.

Indeholdt i trafikken i Mimersgade og Hillerødgade var der specielt tre gennemfartsstrømme, som havde betydning for Mimersgadekvarteret:

1.

Ud af de 15.000 køretøjer i døgnet igennem Mimersgadesnittet var der 8.600, som kørte igennem kvarteret via Mimersgade-Hamletsgade. Som det fremgår af illustrationen kom disse biler fra Frederikssundsvej, Hillerødgade, Nordre Fasanvej og Ågade. Med en døgntrafik på ca. 10.600 køretøjer i døgnet på Hamletsgade udgør gennemfartstrafikken således næsten 8 ud af 10 køretøjer.

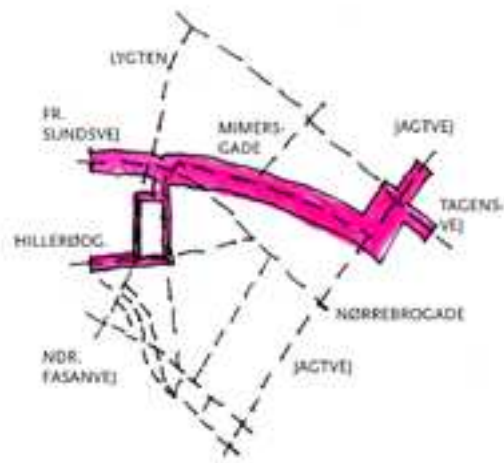


Gennemfartstrafik Mimersgade-Hamletsgade.

2.

Ud af de 15.000 køretøjer igennem Mimersgadesnittet var der 3.400, som kørte igennem via Mimersgade fra Frederikssundsvej/Borgmestervangen til Jagtvej. Som det fremgår af illustrationen kom disse køretøjer i den ene ende fra Frederikssundsvej og Hillerødgade og i den anden ende fra Jagtvej mod nord og Tagensvej mod sydvest.

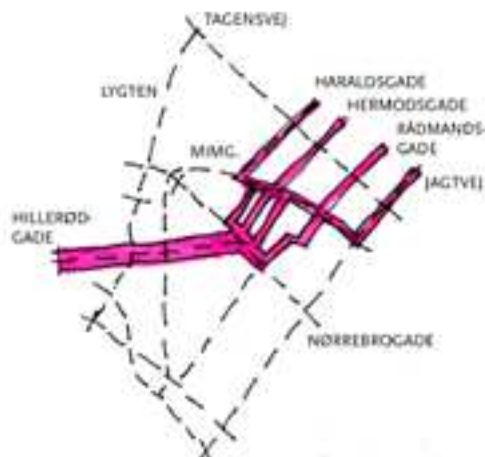
Med en døgntrafik på ca. 5.000 køretøjer i Mimersgade øst for Hamletsgade vil gennemfartstrafikken udgøre 70 %.



Gennemfartstrafik igennem Mimersgade.

3.

Ud af de 11.500 køretøjer igennem Hillerødgadesnittet var der 3.000, som kørte igennem Mimersgadekvarteret igennem flere forskellige ruter via de mange parallelle gader mellem Nørrebrogade og Tagensvej, som f.eks. Bragesgade, Baldersgade, Ægirsgade m.fl. Der vælges flere forskellige zig-zag-ruter. Så godt som alle disse ture ankom til analyseområdet fra Hillerødgade (vest for Nordre Fasanvej) og fortsatte videre efter gennemkørsel i Mimersgadekvarteret via Haraldsgade/Hermodsgade/Rådmandsgade/Jagtvej mod NØ/Tagensvej mod sydøst eller visa versa.



Gennemfartstrafik: Hillerødgade via parallelgader i Mimersgadekvarteret.

TRAFIKALE KONSEKVENSER AF BUSLUSEN

Der kører i dag 15.000 biler i døgnet i Mimersgade ud for "Mimers Plads".

35 % heraf eller ca. 5.000 biler i døgnet har mål, som ligger så langt væk fra Mimersgadekvarteret såsom Østerbro eller længere. Det må antages, at disse biler vil søge fremtidige ruter via det storkøbenhavnske fordelingsgadenet eller Ring 2 længere væk fra Mimersgadekvarteret.

20 % heraf eller 3.000 biler i døgnet er trafik, som har ærinde i Mimersgadekvarteret. Med en bussluse vil 2.000 heraf sandsynligvis søge alternativ rute nord om via Lygten og Tagensvej, og ca. 1.000 syd om via Nørrebrogade. Herfra vil de søge ind til deres mål i kvarteret udefra og belaste det lokale gadenet lige så meget som i dag.

32 % heraf eller 5.000 biler i døgnet, som kommer fra Frederikssundsvej, Hillerødgade og Nordre Fasanvej og kører til Haraldsgade vil med en bussluse sandsynligvis søge alternativ rute uden om nord om via Lygten og Tagensvej.

13 % eller ca. 2.000 biler i døgnet kommer fra Frederikssundsvej og Hillerødgade og kører igennem Mimersgade frem til Jagtvej og videre via Jagtvej mod nord eller via Tagensvej mod øst.

Med en bussluse vil ca. 1.000 søge alternativ rute nord om via Lygten og Tagensvej og ca. 1.000 syd via Nørrebrogade og Jagtvej.

TRAFIKALE KONSEKVENSER AF FORANSTALTNINGER I KRYDSENE INDE I KVARTERET

Der kører i dag ca. 3.000 biler i døgnet fra Hillerødgade igennem Mimersgadekvarteret via de mange parallelle gader mellem Nørrebrogade og Tagensvej, som f.eks. Bragesgade, Baldersgade, Ægirsgade m.fl. Der vælges flere forskellige zig-zag-ruter. Så godt som alle disse ture ankom til analyseområdet fra Hillerødgade (vest for Nordre Fasanvej) og fortsatte efter gennemkørsel i Mimersgadekvarteret videre via Haraldsgade/Hermodsgade/Rådmandsgade/Jagtvej mod NØ/Tagensvej mod sydøst eller visa versa. Med en effektiv bremse ved hjælp af foranstaltninger i krydsene inde i kvarteret og lukning af Ægirsgade og Baldersgade vil denne trafik sandsynligvis søge alternativ rute uden om.

25 % eller 750 biler i døgnet har i begge ender mål, som ligger langt væk fra Mimersgadekvarteret såsom Østerbro eller længere. Det må antages, at disse biler vil søge fremtidige ruter via det storkøbenhavnske fordelingsgadenet længere væk fra Mimersgadekvarteret.

De resterende **2.250 biler** i døgnet vil søge alternativ rute f.eks. med 800 nord om via Nordre Fasanvej, Lygten og Tagensvej og ca. 1.450 syd om via Nørrebrogade og Jagtvej.

Det er ovenfor vurderet, at 35 % af trafikken i analysesnittet i Mimersgade med en bussluse hér, og 25 % i Hillerødgade vil søge fremtidige ruter via det storkøbenhavnske fordelingsgadenet længere væk fra Mimersgadekvarteret. Det er et skøn, og det skal tilføjes, at det har vist sig ved andre større omlægninger af trafikmønstre, at større andele af trafikken spredes over et stort vejnet på en sådan måde, at de ikke kan genfindes.

SAMLET KAN RESULTATET OPGØRES

SÅLEDES AT:

Mimersgade mellem Nørrebrogade og Hamletsgade vil blive aflastet med ca. 14.000 biler i døgnet fra 15.000 til 1.000,

Hamletsgade mellem Mimersgade og Tagensvej vil blive aflastet med 8.600 biler i døgnet fra 10.600 til 2.000,

Mimersgade fra Hamletsgade til Jagtvej vil blive aflastet med 3.400 biler i døgnet fra 5.000 til 1.600,

Området mellem Nørrebrogade og Tagensvej, herunder Bragesgade, Baldersgade, Ægirsgade m.fl. vil få en aflastning på 3.000 køretøjer i døgnet,

Lygten fra Frederikssundsvej til Tagensvej vil få en merbelastning på 8.800 fra 11.000 til 19.800,

Tagensvej fra Lygten til Hamletsgade vil få en merbelastning på 8.800 fra 21.800 til 30.600,

Nørrebrogade fra banen til Jagtvej vil få en merbelastning på 3.450 fra 13.000 til 16.450,

Jagtvej fra Nørrebrogade til Mimersgade vil få en merbelastning på 2.450 fra 22.000 til 24.450,

Jagtvej fra Mimersgade til Tagensvej vil få en merbelastning på 1.450 fra 22.000 til 23.450.

BUSSLUSENS UNDERSTØTTELSE AF NØRREBRO TORV

Trafikken på Mimersgade, Borgmestervangen og Nørrebrogade umiddelbart øst for Højbanen/Nørrebro Station vil ligeledes blive væsentligt reduceret med etablering af en bussluse i Mimersgade. Det vil forbedre mulighederne for etablering af et Nørrebro Torv. Bilstrømmen hen over pladsen kan derfor nedlægges, og som foreslået i scenario B i "Byudviklingsmuligheder omkring Nørrebro Station fra 2001" (se bilag 3, "Området omkring Nørrebro Station") erstattes den af en buspassage for bus 4A frem til en fremtidig

busterminal langs stationen ned mod Folmer Bendtsens Plads.

Nørrebro Torv fra Føtex mod vest under de nordligste fag i broen under Højbanen og til Folmer Bendtsens Plads kan omdannes til en pladsdannelse forbeholdt de mange fodgængere, som skal til/fra eller stige om til den kollektive trafik (busser, Metro, S-bane).

Det vil ikke være hensigtsmæssigt at føre en cykelsti (-rute) igennem denne trafikterminal ned langs banen. Det vil ikke være foreneligt med den intense fodgængertrafik på kryds og på tværs.

TRAFIKSIKKERHED

I perioden 1. januar 2000 til 1. april 2006 blev der i Mimersgadekvarteret registeret i alt 136 person- og materielskadeuheld på områdets gader.

Mimersgade	53	Krydsuheld
Hamletsgade	13	Blandet
Heimdalsgade	10	Blandet
Ægirsgade	7	Blandet
Thorsgade	11	Parkeringsuheld
Nannasgade	5	Parkeringsuheld
Rådmandsgade	5	Parkeringsuheld
Gormsgade	10	Parkeringsuheld



Området omkring Nørrebro Station vil i fremtiden blive et vigtigt knudepunkt for den kollektive trafik: tog, Metro og busser. Luftfoto fra 2003.

- 15 personer kom alvorligt til skade og 8 lettere til skade.
- I 104 uheld kolliderede et motorkøretøj enten med andre motorkøretøjer (97) eller faste genstande (7).
- I 30 uheld kolliderede motorkøretøjer med bløde trafikanter, i hhv. 15 cykeluheld, 7 knallert/MC-uheld og 8 fodgængeruheld.
- Endelig var der 2 uheld mellem fodgængere og cyklister.
- Næsten halvdelen af uheldene, 45 %, skete ved påkørsel af parkerede køretøjer.
- 33 % af uheldene skete mellem ligeudkørende eller svingende motorkøretøjer, eller mellem krydsende motorkøretøjer uden svingning.
- Der skete desuden 10 fodgængeruheld.

Sådan er ejerforholdet til gaderne i kvarteret.

Som det fremgår, sker størstedelen af uheldene på de stærkt trafikerede gader, Mimersgade og Hamletsgade. Det middelhøje tal på Heimdalsgade er opgjort før gaden blev lukket af for gennemkørende trafik. Der er i uheldsmønstret en tendens til, at uheldene

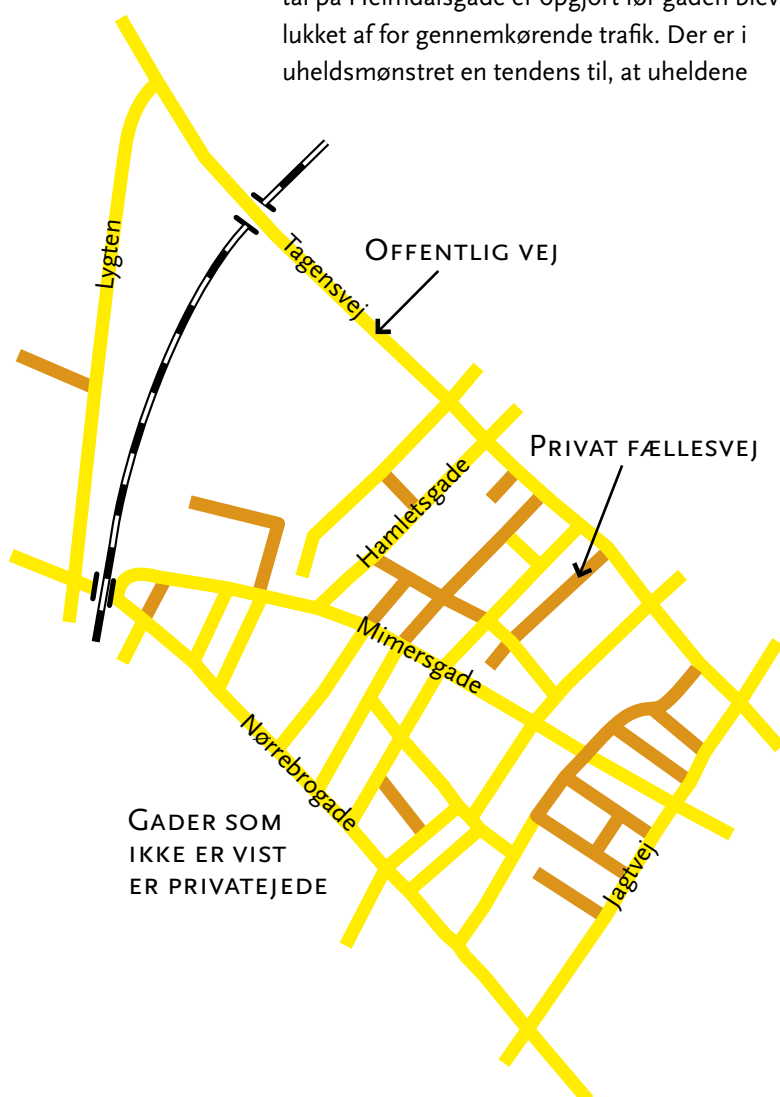
sker imellem to motorkøretøjer og at de bløde trafikanter kun i begrænset omfang er indblandet.

På gader med megen parkering er påkørsel af parkerede køretøjer naturligt i over-tal, mens det på gader med mange kryds er krydsuheldene, der dominerer.

EJERFORHOLD

De fleste gader i Mimersgadekvarteret er offentlige veje, hvor Københavns Kommune har ansvaret for renovering/ombygning og vedligeholdelse, mens nogle få gader er private fællesveje, hvor det er de tilstødende grund-ejere, som har ansvaret for vejens udformning og stand.

Københavns Kommune skal dog under alle omstændigheder godkende eventuelle ændringer på alle veje.



Bilag 3: Planlægningsmæssige forudsætninger

DEN KULTURHISTORISKE UDVIKLING

Mimersgadekvarteret er en del af det land-område, der fra anden halvdel af 1800-tallet udviklede sig til bydelen Nørrebro.

Indtil 1852 var det militære forsvar af København baseret på voldanlæggene og demarkationslinien (omtrent dér, hvor S-banen løber). Med henblik på, at "fjenden" ikke skulle kunne skjule sig, var byggeri fra voldene ud til Jagtvej ikke tilladt. Københavns befolkning var derfor henvist til at klumpe sig sammen inden for voldene. Med forfærdelige bolig- og sanitære forhold til følge.

Med ophævelsen af demarkationslinien i 1852 kom der et kæmpe boom i byggeriet, og Nørrebro, som hidtil havde været præget

af landlige træk med mindre gårde, gartnerier og lyststeder, ændrede sig fra 1880 til 1900 til en ny arbejderbydel med en stigning i befolkningstallet fra ca. 50.000 til 100.000. Dette udnyttede en række byggespekulanter til det yderste ved at presse så mange mennesker som muligt ind i små og trange lejligheder. På den måde opstod de overbebyggede karrekvarterer i brokvartererne.

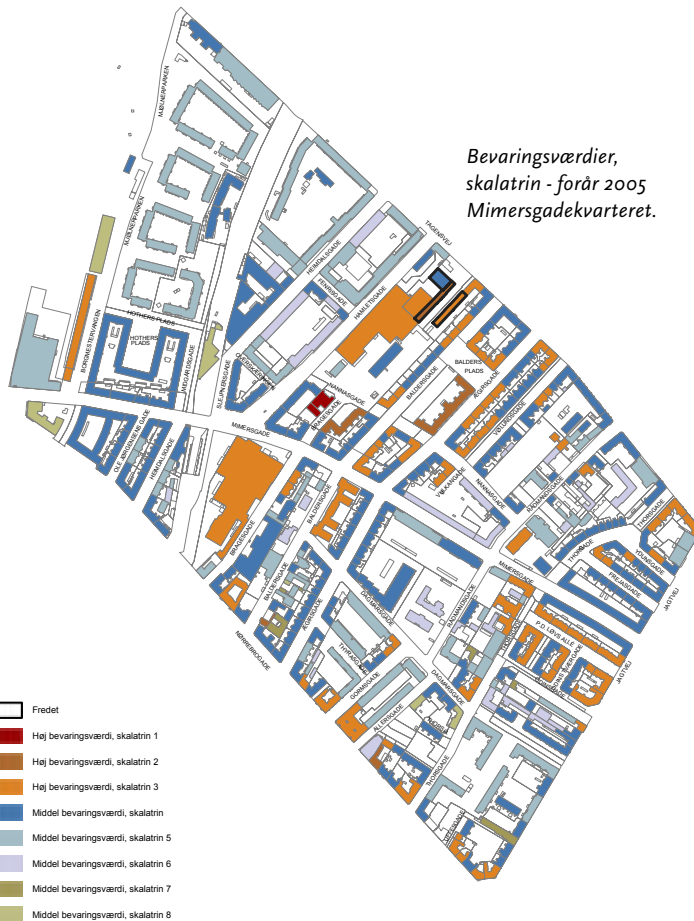
Men også en masse virksomheder slog sig ned i kvarteret, og gav arbejdspladser til de mange mennesker, f.eks. Titan, Lauritz Knudsen, De forenede Papirfabrikker og Schulstad.



*Rådmandsgade.
Hér ligger stadig rester
af den gamle bebyggelse.
De gamle huse er beva-
ringsværdige i henhold
til Plan & Arkitekturs
registreringer.*



*Mimersgade.
Hér ligger også nogle fine ejendomme, som er bevaringsværdige.*



Flere af disse virksomheder er nu borte og har givet plads til nyere boligbyggeri. Siden 1980'erne har de store indvandrergupper i Mimersgadekvarteret tilføjet endnu et vigtigt kulturhistorisk kapitel, hvor emner som etniske minoriteter, multikulturalisme og integration spiller en stor rolle.

DEN HJORTIDIGE PLANLÆGNING FOR MIMERSGADEKVARTERET

I januar 2005 afholdt Områdefornyelsen i Mimersgadekvarteret, i regi af Københavns Kommunes Kvarterløftssekretariat en række borgermøder og workshops. Det resulterede i hæftet "Mimersgadekvarteret, Områdefornyelse", som samlede en lang række idéer i temaer som træplantninger, etablering af opholdspladser, grønne rum, legepladser, trafikale indgreb, belysning, Mimersgades omdannelse, DSB-arealet, Mjølnerparken, cykelruter, "Mimers Plads", Balders Plads, Nannasgade, BaNanna Park og Rosenhavens (nu Thors Haves) udformning.

Sammenfatningen af idéerne i temaer var senere et værdifuldt redskab for Områdefornyelsens prioritering af projekter til gennemførelse. En sådan prioritering foreligger i form af et Byfornyelsesprogram udarbejdet af Områdefornyelsens Styregruppe i maj 2005.

I dette program opprioriteres en indsats med renovering af Mimersgade-"Mimers Plads", forarbejdet til omdannelse af DSB-arealerne, fysisk åbning af Mjølnerparken, cykel-

rute gennem Mjølnerparken, aktivitetsflader ved cykelruten, Uffesgade-området, Balders Plads og BaNanna Park.

Styregruppen fandt imidlertid, at det ville være formålstjenligt at udarbejde en "Trafik- og Byrumsplan" inden de enkelte projekter nyder fremme. Planen skulle bl.a. koordineres med de overordnede initiativer som f.eks. Partnerskabsprojektet, DSB-arealerne og Københavns Kommunes trafikplanlægning. Desuden fandt Vej & Park det nødvendigt at gennemføre en trafikanalyse af gennemfartstrafikken, før der træffes nærmere beslutning om, hvordan trafikmønsteret kan ændres.

NABOKVARTERER

Mimersgadekvarteret grænser mod sydvest op til Nørrebro Park-kvarter. Dette kvarterløftområde udarbejdede i 2002 en kvarterplan og i 2003 en Trafikplan. Området er trafikalt set et selvstændigt område baseret på en trafikbetjening fra Nørrebrogade, Jagtvej, Borups Alle og Nordre Fasanvej samt de interne lokalgader Lundtoftegade og Hillerødgade. Der er dog en vis trafikal sammenhæng med Mimersgadekvarteret, idet der i Nørrebro Park-kvarteret er en vis gennemfartstrafik via Lundtoftegade og Hillerødgade, som belaster hhv. Mimersgade-Hamletsgade og en række parallelle gader mellem Nørrebrogade og Tagensvej (se afsnittet om Trafikanalyse). Desuden foreslås det i planen, at der etableres et grønt park/stistrøg i forlængelse af Nørrebro Park på tværs af Nørrebrogade og videre forbi Nørrebrohallen.

Mod nordvest grænser Mimersgadekvarteret op imod højbanen og på den anden side heraf imod Nordvestkvarteret.

Dette kvarterløftområde (Kvarterløft Nord-Vest) udarbejdede i 2001 en "Kvarterplan" og i 2003 en "Trafik og Grøn Plan Nord-Vest". Den indeholder bl.a. et forslag om at føre Den Grønne Cykelrute Hareskovruten på tværs af højbanen frem til Nørrebro-ruten via Rentemestergade, som udpeges til et grønt gadestrøg.



Sammenfatning af borgernes ønsker og forventninger til nye projekter.

3. BYUDVIKLINGSMULIGHEDER - NÆROMRÅDET



Forslag til renovering af færdselsarealerne omkring Nørrebro Station.



Trafik og Grøn Plan NV fra Kvarterløft Nord-Vest sammenfatter de trafikale ønsker for Nordvestkvarteret.



Trafikplan for Nørrebro Park-kvarteret indeholder kvarterets planer om trafikale forbedringer.

Desuden stiller planen forslag om, at området omkring Nørrebro Station saneres og indrettes som en moderne trafikterminal.

OMRÅDET OMKRING NØRREBRO STATION

I 2001 udarbejdede Københavns Kommune en Byudviklingsplan for en del af Mimersgadekvarteret, Nordvest-kvarteret og Nørrebro Park-kvarteret med Nørrebro Stationsområde som centrum. Formålet med planen var at belyse mulighederne for at forbedre de trafikale og bebyggelsesmæssige forhold i området, som gennem mange år er blevet nedslidt og virker kaotiske.

Specielt har planen fokus på arealerne umiddelbart vest og øst for Nørrebrogades underføring under højbanen, Mimersgade, Borgmestervangen, Hyltebro, Folmer Bendtsens Plads og Nørrebrogade. Dette område afvikler i dag en meget stor trafik på alle leder

og kanter for busser, tog, biler, cyklister og fodgængere.

Under højbanen afvikles over 20.000 motorkøretøjer, 13.000 cykler, flere hundrede busser og op imod 10.000 fodgængere i begge retninger tilsammen på et hverdagsdøgn. En vis del af trafikken har mål ved Nørrebro Station, men størsteparten er gennemgående, og på grund af flere forskellige gennemfartsruter (ligeud via Nørrebrogade, på skrå gennem Mimersgade og Lundtoftegade og på tværs via Mimersgade-Borgmestervangen-Hyltebro-Lundtoftegade) er der i krydsene i området en stor udvekslingstrafik med mange svingende og krydsende trafikanter.

Planen indeholder to forslag til omlægning af færdselsarealerne ved Nørrebro Station. Begge stiller forslag om, at barakbygningerne nord for Nørrebrogade nedrives, og at der indrettes et nyt Nørrebro Torv på trekantarealet mellem Føtex-bygningen, Borgmester-

vangen og Nørrebrogade. I det ene forslag føres Den Grønne Cykelrute Grøndalsruten på tværs af torvet og i det andet føres både cykelrute og busser hen over torvet.

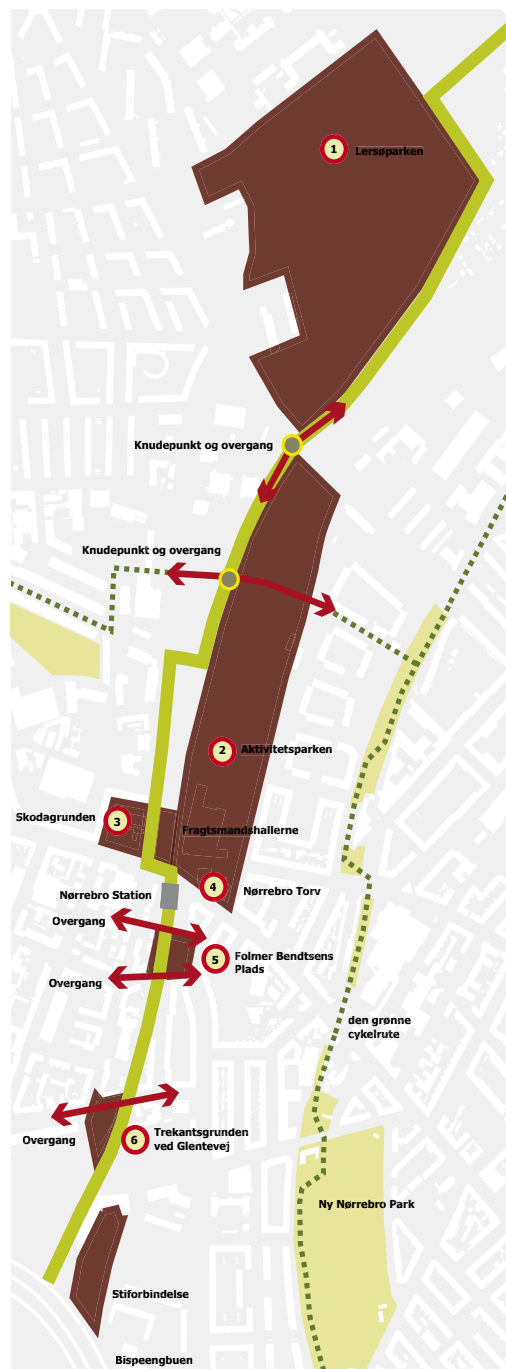
Planen indeholder desuden nogle skitser til udnyttelse af DSB-området på østsiden af baneforløbet fra Hillerødgade til Lersøparken, herunder stiføringer på langs og på tværs. Byudviklingsplanen tog udgangspunkt i "Forlaget til Kommuneplan for Københavns Kommune fra 2001" og havde til formål at udstikke nogle principper og retningslinier for den efterfølgende trafik- og byplanlægning, herunder udarbejdelse af kvarterløftplaner, lokalplaner og konkrete anlægsgøber.

DET GRØNNE BÅND LANGS BANEN

Nørrebro Park Kvarterløft, Kvarterløft Nord-Vest, Områdefornyelsen i Mimersgadekvarteret og Lersøpark-gruppen præsenterede i 2005 i fællesskab et forslag til Helhedsplan for "Den grønne forbindelse, -By- og landskabsrum langs Højbanen".

Planens vision var at etablere ét sammenhængende byrum langs S-banelinien fra Bispeengbuen, over trekantgrunden ved Glentevej, Folmer Bendtsens Plads, Skodagrunden, DSB-arealerne til Lersøparken. Formålet var at skabe nye byrum og rekreative udfoldelsesmuligheder i form af parker og pladser samt skaffe stiforbindelser, der kan binde de tre kvarterløftområder på Nørrebro sammen.

Der peges i planen bl.a. på Glentehaven som en lille lokalområdeplads for beboerne i nabolaget, på Folmer Bendtsens Plads som en fremtidig "trafikmaskine" for busser, tog, cykler og fodgængere, på Nørrebro Torv som et dynamisk areal for kulturelle aktiviteter, på Skodagrunden som områdets nye sociale samlingspunkt, på DSB-området som en ny aktivitetspark for sport og rekreation samt på Lersøparken som centrum for økologi, motion og sundhed.



Forslag til en grøn forbindelse langs Højbanen.



Områderne omfattet af Partnerskabsprojektet.



"Mimers Plads" er omdrejningspunktet i Superkilen.

PARTNERSKABSPROJEKTET

Københavns Kommune og fonden Realdania har igangsat Partnerskabsprojektet, der skal udvikle Mimersgadekvarteret til gavn for beboere i kvarteret og resten af København.

Projektet har til formål at opgradere og intensivere byrummet fra Nørrebro Park til Lersøparken. De tre geografiske fokusområder for indsatsen i Mimersgadekvarteret er: Superkilen inkl. "Mimers Plads", området omkring Nørrebrohallen og en del af DSB-arealet – se kortet til venstre.

Det er tanken, at Superkilen skal udvikles til kvarterets tætte og intensive byrum f.eks. med mulighed for forskellige aktiviteter. Nørrebrohallen kan i samspil med bydelens kommende internationale kulturhus rumme et "Fremtidens Kultur- og Idrætshus" bl.a. med "Idrætshus" og en kulturscene med plads til op til 800 gæster. DSB-arealet forventes overtaget af kommunen og gennem en landskabsbearbejdning kan det anvendes til et aktivt rekreativt fritids- og idrætsområde. Her kan evt. være særlig forsøgsbebyggelse med miljømæssigt og socialt bæredygtige boliger. Projektet forventes gennemført i løbet af de næste ca. 4 år.

Med henblik på at skabe en naturlig og effektiv sammenhæng mellem de skitserede aktiviteter i det langstrakte område er Partnerskabet opmærksom på nødvendigheden af, at der etableres gode stiforbindelser, en god infrastruktur (herunder vejadgang og parkeringsforhold), at Mjølnerparken bliver åbnet op og integreret i det samlede projekt, og at nabokvartererne Nørrebro Park-kvarter, Nordvestkvarteret, Rentemestervejområdet og Lersøparken gennem stiforbindelser knyttes tæt sammen med Superkileområdet.

I den sammenhæng vil det være en udfordring at udnytte de planlagte Grønne Cykelruter, som netop har et fælles knudepunkt i området. Desuden vil det være oplagt at udforme området under indtryk af dets placering tæt på to eksisterende S-togsstationer, samt de

planlagte metrostationer ved Nørrebro Station og v. Rådmandsmarken nordøst for Tagensvej.

Det forventes, at der i 2007 vil blive udskrevet en offentlig konkurrence om udformning af området.

METRO

På baggrund af et udredningsarbejde udgav Transport- og Energiministeriet, Finansministeriet, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og HUR i maj 2005 en rapport om City-ringen.

Den indeholder forslag om, at der etableres en metro cityring fra Københavns H, over bl.a. Rådhuspladsen, Kongens Nytorv, Østerport, Vibenhush Runddel, Nørrebro Station, Nørrebro Runddel, Frederiksberg station og Tove Ditlevsens Plads. Forslaget indeholder en skitse til indretning af terminalforholdene på Nørrebro Station.

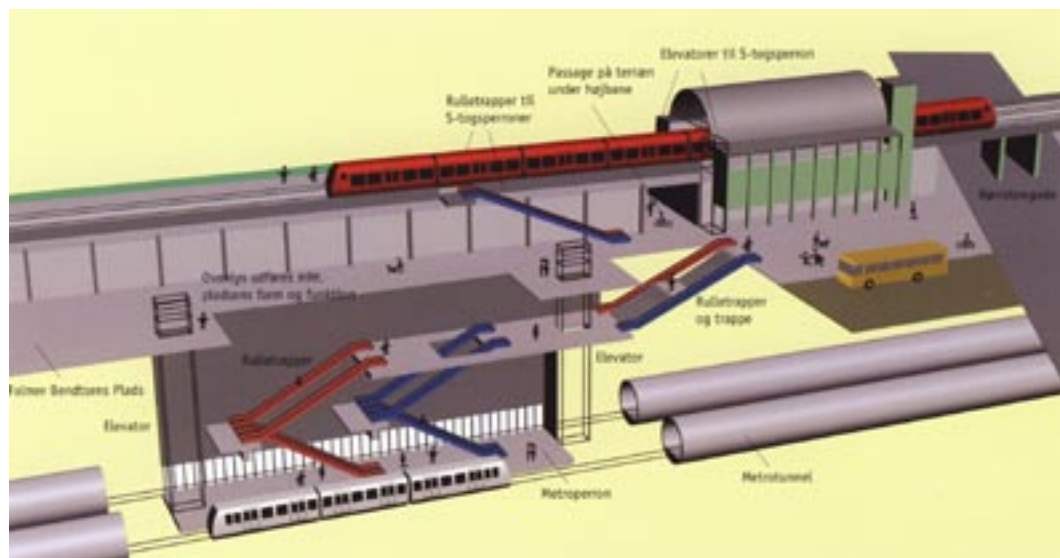


Borgmestervangen/
Mimersgade.
Nye tider er på vej.



Det kommende Metronet.

Sådan er det planen, at den fælles station for S-tog og metro skal udformes. Nørrebro Station.



Samme hastighed på alle kvarterets gader.

Det forventes, at en sådan trafikforbindelse vil forøge antallet af kollektiv rejsende fra området omkring Nørrebro Station.

40 KM/T-ZONER

Med henblik på at skabe større trafikssikkerhed, et bedre miljø og smukkere og mere harmoniske gader og pladser i boligområder har Københavns Kommune i 2005 vedtaget en revideret Hastighedsplan.

Ifølge den er det meningen, at der i Mimerskvarteret i etape 2 ud af 6 i perioden 2007-12 skal indføres 40 km/t-zoner i området begrænset af Tagensvej, Jagtvej, Nørrebrogade, Mimersgade og Højbanen.

Med en sådan hastighedszone bliver der i alle tilfælde i lokalgaderne i zonen i princippet indført en hastighedsbegrænsning på 40 km/t. En forudsætning er, at der etableres en række hastighedsdæmpende foranstaltninger. Det kan være fysiske foranstaltninger, trafikreguleringer, f.eks. ensretninger, stillegader eller gadelukninger eller andre ting. Hastighedszonen vil i første omgang være en prøveordning på dispensation, som, hvis en evaluering viser sig at være positiv, kan blive en permanent ordning. Trafik- og Byrumsplanen for Mimersgadekvarteret har bl.a. til formål at skitsere

forskellige løsninger, som kan understøtte indførelse af 40 km/t-zoner.

PARKERING

Den 1. januar 2006 gav Københavns Kommune startskuddet til en helt ny parkeringsordning i de indre brokvarterer, herunder Indre Nørrebro mellem Søerne og Jagtvej. Frem til 2014 vil kommunen gradvis nedlægge den hidtidige gratisparkering i 2-timers-zoner og erstatte den med betalt parkering på gaden.

Samtidig er det meningen, at der i de indre brokvarterer tilsammen skal nedlægges i alt 1.000 P-pladser på gaden, for at give plads til indretning af nye kvalitetsbyrum. I stedet skal oprettes 4.000 betalingsparkeringspladser i P-huse nede i jorden eller i bygninger. Beboere i området vil få tilbudt køb af favorable beboerlicenser både til gadeparkering og P-huse. En forudsætning for ordningen er, at alle private gader først overtages af kommunen som offentlige veje. I sammenhæng hermed må det forudses, at der vil komme et større pres på benyttelsen af de offentligt tilgængelige parkeringspladser på gadenettet i nabokvartererne i de ydre brokvarterer, herunder bl.a. Mimersgadekvarteret.

Gadearealerne er i dag stort set fyldt op med parkerede biler overalt. Ved denne



trafikplans udarbejdelse var der kun, hvor det er færdselsmæssigt begrundet, som f.eks. på randgaderne og omkring kryds, restriktioner i form af P-forbud, stopforbud, eller andet gældende.

TOTAL TILGÆNGELIGHED

På sit møde den 9. marts 2005 vedtog Bygge- og Teknikudvalget, at København på sigt skal gøres tilgængelig for alle efter principperne i "Totalmodellen". København skal være en by, hvor alle kan færdes trygt, sikkert og på uafhængig vis. I forlængelse heraf arbejder Københavns Kommune med at formulere en fælles handicappolitik.

På den baggrund skal fremtidige projekter i Mimersgadekvarteret udformes under særlig hensyntagen til handicappede grupper, som f.eks. funktions- og/eller bevægelses-hæmmede, synshandicappede, hørehæmmede, allergikere, psykisk handicappede og mennesker med midlertidig funktionsnedsættelse. Det omfatter bl.a. gravide, voksne med små børn, større børn som færdes på egen hånd, mennesker med barnevogne, klapvogne og tung bagage samt mennesker med fysiske skader f.eks. hold i ryggen, forstuvet eller brækket ben, arm etc. I ethvert vejprojekt skal det derfor så vidt muligt tilgodeses, at kantstenovergange er lette at forcere, at belægninger på torve og gader er jævne, at adgang til butikker, caféer, virksomheder, kulturinstitutioner etc. er niveaufri, at signalregulerede kryds er forsynet med lydsignaler, at kollektive transportmidler er lette at komme ind og ud af, og at toiletter på offentlige steder er handicaptolletter.

STIPLANLÆGNING

De Grønne Cykelruter

I Københavns Kommunes hidtidige planlægning indgår flere forskellige ruter for cyklister og fodgængere i området: cykelstier langs gader, interne stier og De Grønne Cykelruter, Nørrebro-ruten, Hareskovruten og Grøndalsruten. Kun den ene, Nørrebro-ruten, er anlagt. Desuden har kommunen besluttet at etablere cykelstier langs Hillerødgade. Disse ruter bliver væsentlige elementer i Mimersgadekvarterets net for bløde trafikanter:

Nørrebro-ruten.

Løber fra Nørrebro Park på tværs af Nørrebro-gade og Mimersgade ved "Mimers Plads" mod nord til Tagensvej til Lersøparken.

Hareskovruten mod vest

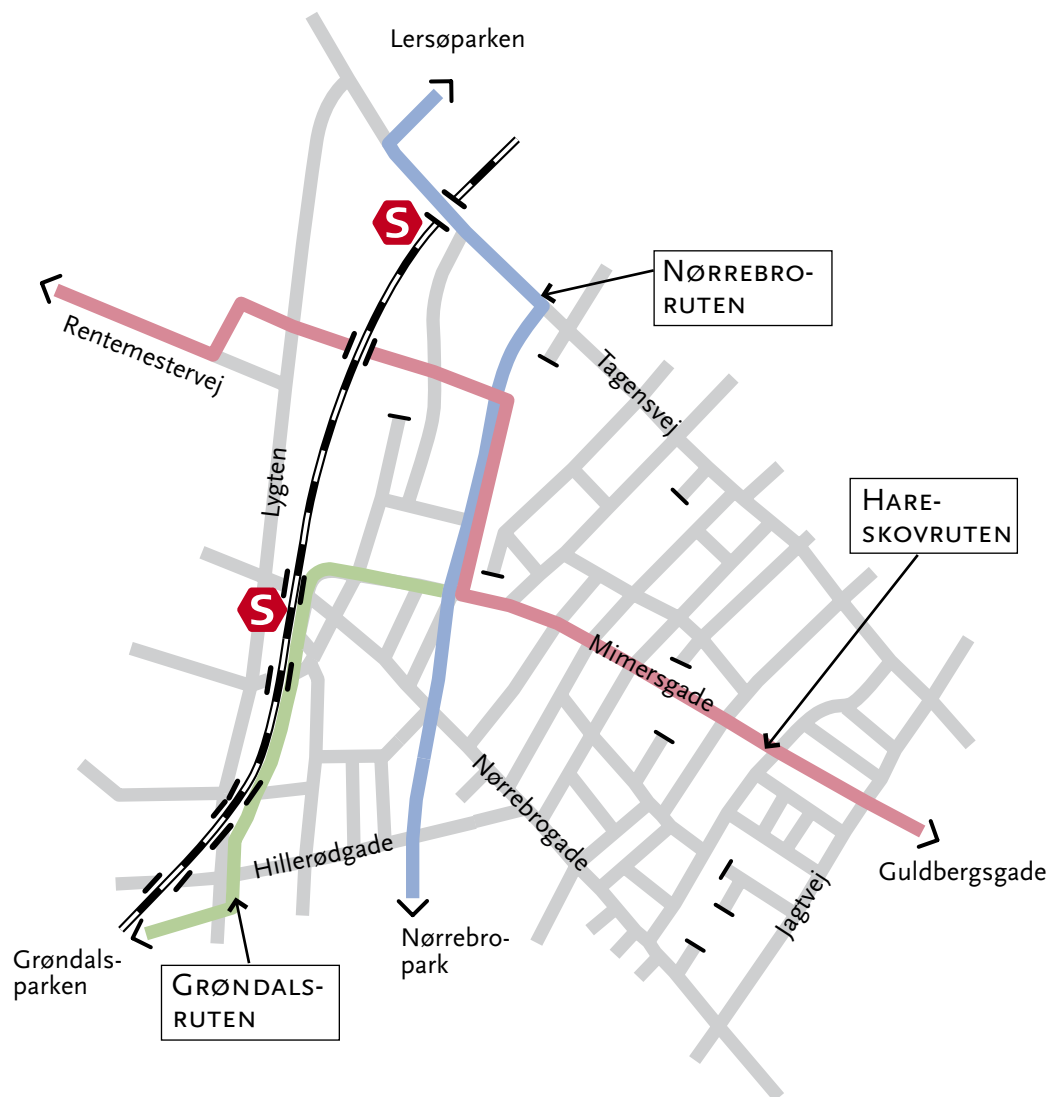
Løber fra Nørrebro-ruten på tværs af Lygten med forbindelse til Nordvestkvarteret via Rentemestervej.

Hareskovruten mod øst

Løber fra Nørrebro-ruten via Mimersgade og videre i Guldbergsgade.

Grøndalsruten

Indtil Grøndalsruten kan føres frem til kvarteret som planlagt under Bispeengbuen og videre mod nord på østsiden af Højbanen føres den frem via Hillerødgade til Nørrebro-ruten.



BYRUMSPLANEN

Med det formål at skabe flere rekreative byrum, som åbner muligheder for et mangfoldigt byliv og styrker byens identitet, har Københavns Kommune udarbejdet en "Handlingsplan for Københavns Byrum".

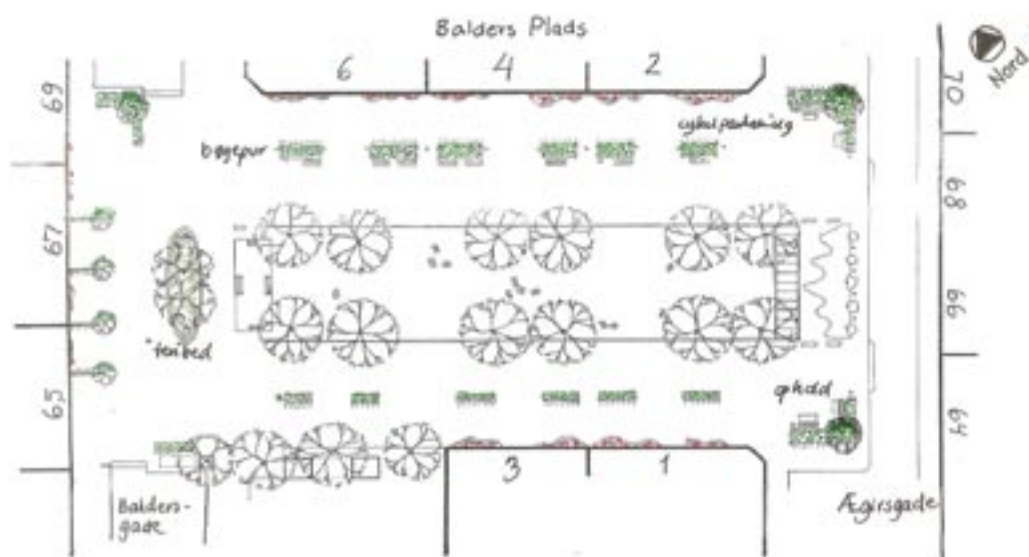
Planen har tre temaer:

- 1) Bedre dialog med københavnernes; fremover skal borgerne og politikerne deltage i et projektforsøb, når målene fastlægges for byrummets fremtidige anvendelse.
- 2) "Enkelt og billigt" – mere for pengene; byen skal omdannes efter et nyt kvalitetskoncept. Den normale anlægskvalitet suppleres med et nyt kvalitetsbegreb "Enkelt og billigt", hvor byrum udformes efter nye ideer, såvel teknisk som funktionelt.

- 3) Strategi – mere helhedssyn; der skal skabes mere synergi og bedre udnyttelse af ressourcerne.

Planen indeholder en "Bydelsplan" for Nørrebro herunder bl.a. Mimersgadekvarteret, hvor der peges på en række værdifulde byrumsmuligheder. Det drejer sig om Mimersgadeforløbet, Gormsgade-Rådmandsgade-forløbet, Hamletsgade, Nørrebrogade, områderne langs S-banen og ved Nørrebro Station samt stiforsløbene via Den Grønne Cykelrute Nørrebro-ruten og en forbindelse på tværs af Mjølnerparken, S-banen og Lygten til Bisiddervej. Desuden "Mimers Plads", Balders Plads, Bannanna Park, det nuværende kryds Thorsgade/Ydunsgade, samt Odinsgade ved Jagtvej.

Foreløbig skitse til
udformning af Balders
Plads.



Nogle få træer kan gøre
stort i et lille gaderum.
Dagmarsgade/Baldersgade.



Nørrebrogade – mor-
genkø ind mod byen.

Bilag 4: Holdnings-tilkendegivelser i kvarteret

Det følgende er en opsamling af holdningstilkendegivelser til de foreslåede trafikforanstaltninger vedrørende en generel dæmpning af trafikken, busslusen i Mimersgade, mulige afspærringer m.v. Der har primært været blandt kvarterets beboere, men også andre borgere og trafikanter i og omkring Mimersgadekvarteret har givet deres mening tilkende. Opsamlingen kan give et fingerpeg om mulig lokal opbakning eller mangel på samme i forhold til planens intentioner.

BORGERMØDET 2004

Områdefornyelsen i Mimersgadekvarteret blev skudt i gang på et borgermøde d. 8. december 2004. Der blev på mødet uddelt postkort og opfordret til at skrive forslag fra borgerne. Der blev i alt stillet ca. 500 forslag til områdefornyelsen generelt. Emnerne blev efterfølgende kategoriseret. Over halvdelen af forslagene (255) vedrørte emnet kvartermiljø og boligmiljø, de 214 forslag gik alene på kvartermiljø (trafik, pladser, opholds- og legeområder, grønne områder, belysning m.m.). Størsteparten af de 214 forslag berører i større eller mindre udstrækning trafikale forhold, eksempelvis gennemgående ønsker om flere tilgængelige og attraktive pladser og udearealer til ophold, leg, begrønning m.v., samt sikrere og sjovere muligheder for børn. Forslagene lægger vægt på en omlægning, reduktion og/eller neddæmpning (hastighed) af biltrafikken i området samt pladsbesparende parkering (se forslagsliste, workshop nr. 3, TEMA: kvartermiljø & boligmiljø hos områdefornyelsessekretariatet).



Mange hjørneejendomme er store og flotte. Ægirsgade.

95 af de 500 forslag går direkte på de rent trafikale forhold (opgjort som forslag til "trafik, biler, veje" og "Gader og Pladser" (se Områdefornyelsens katalogisering af forslag). Ingen af disse forslag handler om at udvide mulighederne for forøget, hurtigere eller mere bekvem biltrafik. Derimod handler alle forslagene om at reducere, begrænse, dæmpe og nedtone biltrafikken i kvarteret, herunder især den gennemkørende trafik eller gennemfartstrafikken. Forslag om bump, chikaner, spærringer, nye ensretninger, ekstra lysreguleringer, stillevej, opholds-lege-gader, vejtræer, skråparkeringer, afgrænsninger af parkeringsområder m.m. går igen overalt. Særligt skal det bemærkes at ca. 1/3 af forslagene (31) udtrykker ønske om en egentlig lukning/afspærring

for (gennemkørende) biltrafik i hele eller dele af kvarteret.

Det kan på den baggrund konkluderes, at der blandt det altovervejende flertal af de ca. 300 fremmødte borgere på stormødet d. 8. december, var et udtalt ønske om at få dæmpet biltrafikken i Mimersgadekvarteret, særligt gennemfartstrafikken.

TRAFIKGRUPPEN

Ved dannelsen af Trafikgruppen deltog ca. 10 beboere med en varieret sammensætning mht. køn, alder og fra alle dele af kvarteret. Der var meget høj grad af konsensus med hensyn til målet for arbejdet. Diskussionen gik ikke på hvorvidt gennemfartstrafikken burde reduceres, men alene på hvor stor en reduktion det var realistisk at opnå. Det var ikke svært at blive enige om at pege på en bussluse i Mimersgade.

TRAFIKFORSØG I MILJØTRAFIKUGEN 2005

Det efterfølgende er uddrag af "Evaluering af trafikforsøg og aktiviteter i Mimersgadekvarteret i Miljøtrafikugen 2005". Teksten fremstår som svar på spørgsmål fra standardiseret skema, der fungerede som afrapportering til Vej & Park:

"... Hvordan har beboerne oplevet forsøget?"

Der er kommet 76 indlæg på hjemmesiden (pr. 6.10.) Heraf har ca. 2/3 været ubetinget begejstret for forsøget (1 af indlæggene dækker en andelsboligforening med 35 lejligheder). Der har været 10 absolutte modstandere af spærringer (egentlig 11, men to var fra samme husstand). De sidste ca. 15 indlæg har udtrykt tilfredshed med forsøget og ønsker, at der bliver gjort noget ved trafikken, men de er ikke enige i alle spærringerne eller har forslag til andre placeringer. Alle, der har opgivet mail-adresse har fået/vil få svar.

Derudover kom der ca. 50 personer hen til det store kort over kvarteret ved arrangementet d. 24. september. For at kommentere, rose og ganske få for at kritisere forsøget.

Gennem 4 timer var der nærmest kø ved kortbordet.

Effekt på trafikafviklingen?

Da vi desværre ikke fik bevilget trafiktællinger, har vi kun vores egne og beboernes observationer.

Den altovervejende tilbagemelding er, at forsøget har dæmpet trafikken markant. Et stort flertal har udtrykt stor glæde over den fred, der var i gaderne.

Der er et par stykker, der mener, at trafikken er blevet forøget på Jagtvej og Tagensvej. Vi vurderer, at trafikken i Hamletsgade blev forøget; der er dog én enkelt melding om, at trafikken mod forventning har været mere fredelig i Hamletsgade. Der har ikke været problemer med at afvikle trafikken i krydset Tagensvej/Hamletsgade, selvom antallet af svingende biler der kører ud på Tagensvej, har været større end normalt.

Trafikproblemer andre steder?

Der er fremsat ønsker om flere af de spærringer, der er med i Områdefornyelsens trafikplan, men ikke kom med i forsøget. Det er specielt busslusen i Mimersgade nordvest for Hamletsgade samt en spærring i Rådmandsgade mellem Mimersgade og Tagensvej. Der er også fremsat ønsker om yderligere spærringer, blandt andet af Baldersgade ved Nørrebrogade.

Vil det være relevant at gøre forsøget permanent?

Den gennemgående tilbagemelding fra de tilfredse borgere er, at enten hele eller dele af forsøget gøres permanent og gerne udvides med busslusen. Ikke alle nævner busslusen, men mange peger på problemer, der netop kan løses ved hjælp af busslusen.

Det er Trafikgruppens opfattelse, at det er den samlede trafikplan – med de revisioner som tiden nu giver mulighed for – der skal være udgangspunkt for en permanent løsning.

Førte indsatsen til at I fik opfyldt formålet med aktiviteten?

Ja, vi er glædeligt overraskede over den store opbakning. En meget stor del af besvarelserne kom fra bilister, der var tilfredse. Vi havde forventet flere sure bilister.

Det vigtigste er imidlertid, at forsøget viste, at det er muligt at dæmpe trafikken ganske væsentligt med meget små midler. Det kunne have været endnu bedre, hvis spærringerne havde været sat ordentligt op. Det var alt for let at køre udenom – ind over fortovet – specielt i Ægirsgade. I begyndelsen var det også helt galt i Mimersgade.

Hvilken effekt har aktiviteten haft?

Forsøget har vist beboerne hvor fredeligt vores område kan blive hvis vi slipper for den uvedkommende, gennemkørende trafik. Forsøget har desværre kun dækket 2/3 af vores område, men reaktionerne viser, at vi skal have hele området med i en endelig udgave. Flere børnefamilier har tilkendegivet, at de vil blive boende i området, hvis forsøget bliver gjort permanent.

Hvordan ser resultatet ud i forhold til de succes-kriterier, som I har opstillet?

Jf. vores indberetning pr. 1. juli: Resultatet har langt overgået vores forventninger. Vi havde ikke regnet med at effekten ville være så mærkbar på så kort en periode. Bilisternes forvirring var allerede reduceret meget efter de første to dage. Vi håbede på positive tilbagemeldinger og ikke alt for mange vrede bilister. Vi har fået mange flere positive og meget færre utilfredse tilkendegivelser end vi havde turdet håbe på.

Trafikgruppen i Områdefornyelsen for Mimersgadekvarteret



En smuk gadedør i kvarteret. Ægirsgade.

Bilag 5: Høringen af forslaget til en Trafik- og Byrumsplan for Mimersgadekvarteret

Forslaget til en Trafik- og Byrumsplan for Mimersgadekvarteret var i høring fra d. 26. februar til d. 19. marts 2007 blandt borgere, foreninger, virksomheder, institutioner og andre med interesse for forslaget. I høringsperioden kunne alle komme med høringssvar pr. e-mail eller brev sendt til Områdefornyelsen i Mimersgadekvarteret. På debatforumet på Områdefornyelsens hjemmeside og ved borgermødet d. 12. april 2007 var der mulighed for debat.

INFORMATIONSKAMPAGNE

For at øge kendskabet til forslaget og få folk til at deltage i høringen gennemførte Områdefornyelsen en – efter lokale forhold - stor informationskampagne.

Kampagnen bestod af følgende elementer:

- En informationsavis, der beskrev forslaget til en Trafik- og Byrumsplan i hovedtræk og mulighederne for at deltage. Avisen blev husstandsomdelt til alle 8.500 husstande i kvarteret.
- Plakaterne "Mimersgade motorvej" og "Formel 1 i dit kvarter" blev opsat overalt



I dag bestemmer bilerne. Kom til borgermøde på mandag om den nye plan for fremtidens Mimersgadekvarter. Hvis du møder frem, kan det blive anderledes.

Områdefornyelsen sender nu en plan i høring, der bremser trafikken og giver plads til liv mellem husene. Her er hvad, du kan se frem til, hvis planen føres ud i livet:

En bussluse i Mimersgade, en omlægning af mange gadekryds og en "Grøn Ring" af gader. En "Mimers Plads", et "Nørrebro Torv" og en lille gågade.

Men er det den helt rigtige plan?
Vi har brug for din mening.

Kom til borgermøde mandag den 12. marts kl. 19-21.30 på Heimdalsgades Overbygningsskole, Heimdalsgade 29-33.

Deltag i debatten på vores hjemmeside eller skriv et høringssvar inden 19. marts.

Få mere at vide på www.mimersgadekvarteret.dk eller ring på telefon 3583 1600.

OMRÅDEFORNYELSEN
MIMERSGADEKVARTERET

Announce i bydelsavisen "2200 På Gaden" og "Lokalavisen for Nørrebro- og Nord-Vest"

Kampagnens annoncer og plakater blev til i samarbejde med kvarterets kreative erhverv i Schiller & Co. Facility House og projektet Creative Ghetto.

HØRINGEN – FLOT LOKAL DELTAGELSE OG BRED OPBAKNING TIL PLANEN

Områdefornyelsen i Mimersgadekvarteret modtog i høringsperioden 22 høringsvar til forslaget til en Trafik- og Byrumsplan pr. e-mail eller brev. Høringssvarene kom fra 20 forskellige borgere, foreninger og institutioner. Desuden var der debat om forslaget på Områdefornyelsens hjemmeside og på borgermødet samt et enkelt læserbrev i Lokalavisen for Nørrebro og Nord-Vest.

På debatforumet på hjemmesiden var der i alt 36 indlæg fra 24 forskellige borgere – heraf var en håndfuld fra Trafik- og Byrumsgruppen. Det er første gang, Områdefornyelsen prøver denne form for elektronisk borgerinddragelse og i det lys, er deltagelsen klart tilfredsstillende.

Alt i alt modtog Områdefornyelsen for Mimersgadekvarteret 42 skriftlige kommentarer fra kvarterets borgere, boligforeninger og institutioner osv. Kommentarerne kan deles op i følgende grupper: 30 af borgerne var positive overfor forslaget, 7 forholdt sig kun til enkelte dele af forslaget eller kom med forslag uden at kommentere planen i sin helhed og 5 var imod af forslaget.

12. marts 2007, ugen før høringsperioden udløb, afholdt Områdefornyelsen et borgermøde på Heimdalsgades Overbygnings-skole. Ca. 140 deltog i mødet og af dem var mere end 100 borgere i Mimersgadekvarteret. På mødet præsenterede Områdefornyelsen og Trafik- og Byrumsgruppen forslaget og den videre proces. Derefter blev forslaget debatteret. Her udtrykte langt de fleste mødedeltagere stor tilfredshed med forslaget.

Som til tidligere borgermøder uddelte Områdefornyelsen også spørgeskemaer om tilfredsheden med mødet. 69 af mødedeltagerne besvarede det og langt størstedelen



Piger fra kvarteret gør klar til uddeling af flyers og informationsavis



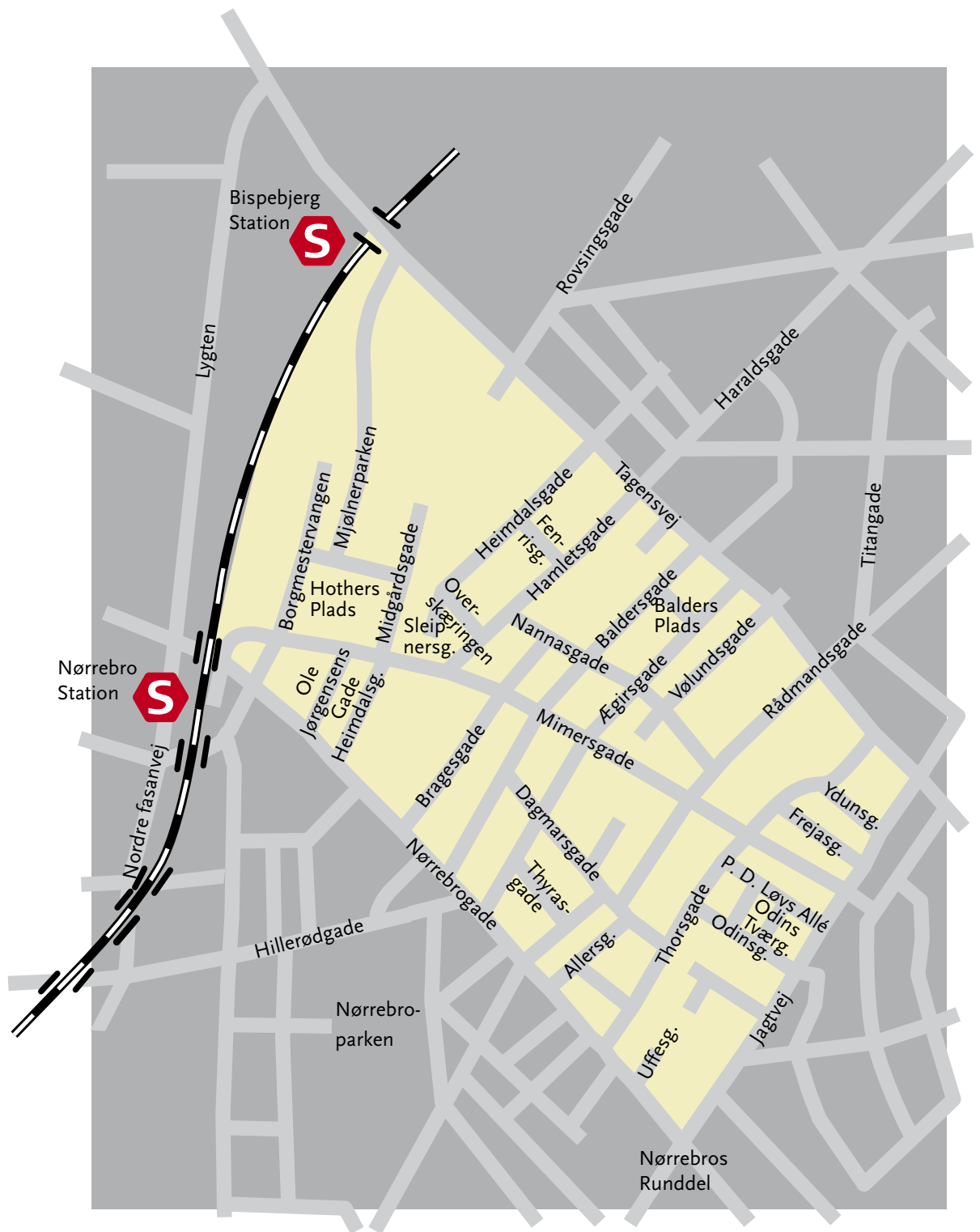
Over 100 borgere fra Mimersgadekvarteret deltog den 12. marts 2007 i et borgermøde på Heimdalsgades Overbygningsskole. På mødet præsenterede Områdefornyelsen og Trafik- og Byrumsgruppen forslaget og den videre proces. I den efterfølgende debat blev der udtrykt stor tilfredshed med forslaget.

skrev, at borgermødet havde været informativt, godt og sagligt og levede op til deres forventninger.

Områdefornyelsen vurderer, at høringen har været en succes, både med hensyn til borgernes deltagelse og opbakningen til planen. Borgerne, de erhvervsdrivende og andre interessenter har taget godt imod forslaget og den brede opbakning førte til, at Trafik- og Byrumsgruppen og Styregruppen for Områdefornyelsen kun valgte at foretage to ændringer i forslaget: Fartgrænsen på Tagensvej foreslås reduceret til 50 km/t og retningslinierne for en ny parkeringsorden suppleres med forslag om, at der indrettes særlige parkeringspladser til motorcykler.

LÆS MERE OM HØRINGEN PÅ OMRÅDEFORNYELSENS HJEMMESIDE

På Områdefornyelsens hjemmeside kan du finde netdebatten fra høringsperioden, et referat af borgermødet og Områdefornyelsens svar på de spørgsmål og kommentarer, der kom frem i høringssvar, på nettet og på borgermødet.



Vejnavnekort

Litteraturliste

Regionplan 2005

Vedtaget af HUR 25. oktober 2005. <http://www.skovognatur.dk/Emne/Planlaegning/Hovedstadsomraadet/>

Københavns Kommunes Kommuneplan 2005

Vedtaget i Borgerrepræsentationen 15. december 2005.

Yderligere oplysninger om litteratur udgivet af Københavns Kommune kan søges på www.kk.dk

Trafik- og Miljøplan for København

Udgivet af Bygge- og Teknikudvalget 2005
Byrumshandlingsplanen
Vedtaget af Bygge- og Teknikudvalget 12. oktober 2005.

Evalueringsrapport af Miljøtrafikugen og Bilfri dage 2005

Københavns Kommune 2005

Hastighedsplan 2005 og 2006

Vedtaget i Borgerrepræsentationen 12. maj 2005

Trafikplan Nørrebro Park

Udgivet af Nørrebro Park Kvarterløft 2003

Trafik og Grøn Plan Nord-Vest

Udgivet af Kvarterløft Nord-Vest 2003

Cykelstiprioriteringsplan 2006-2016

Vedtaget af Bygge- og Teknikudvalget 2005,
Læs mere på: www.vejpark.kk.dk

Nørrebrogade – Program, Juli 2006

Udgivet af Vej & Park, juli 2006

Nørrebrogade – analyse af biltrafikken

Notat, Vej & Park, 1. august 2006

Yderligere oplysninger om litteratur udgivet af Vej & Park kan søges på www.vejpark.kk.dk
En række publikationer kan rekvireres hos Vej & Park, Njalsgade 13, 2300 København
S. Tlf. 33 66 35 00.

Mimersgade – en kulturhistorisk introduktion

www.planogarkitektur.kk.dk

*Et kendt sted i kvarteret.
På hjørnet af Mimersgade
og Bragesgade.*



Trafik- og Byrumsplan for Mimersgadekvarteret - mere liv, færre biler

Der er brug for ændringer i Mimersgadekvarteret. Det er et af de mest trafikbelastede kvarterer i København, bl.a. fordi den gennemkørende trafik er voldsom. Med trafikken kommer støj, os og ringe trafiksikkerhed.

Trafik- og Byrumsplanen vil forandre kvarteret, så der bliver færre biler og mere plads til liv mellem husene. Uden den gennemkørende trafik kan der skabes nye byrum og sikre forhold for fodgængere og cyklister. Og det sociale og kulturelle liv i kvarteret vil få bedre betingelser, når der kommer færre biler.

En bussluse i Mimersgade, 13 små kvarterpladser og en grøn ring af gader er blandt planens indsatsområder. Og hvis planen føres ud i livet får kvarterets også sin første gågade, et nyt Nørrebro Torv, en ny organisering af parkeringen i gaderne og lavere fartgrænser.

Nogle af forslagene i planen bliver ført ud i livet, mens andre kræver vilje og penge fra politikerne på Rådhuset og forvaltningerne i Københavns Kommune. Sikkert er det dog, at Trafik- og Byrumsplanen for Mimersgadekvarteret vil blive taget frem, når der skal ske noget nyt i kvarteret.

Trafik- og Byrumsplanen er blevet udarbejdet af aktive borgere fra Mimersgadekvarteret med hjælp fra professionelle fagfolk og Områdefornyelsen i Mimersgadekvarteret. Planen har været i høring i foråret 2007, hvor den blev meget positivt modtaget. Herefter blev den vedtaget i Områdefornyelsens Styregruppe og sendt videre til politisk behandling i Københavns Kommune.



Et af planens forslag: Ægirsgade som gågade (fotomanipulation)