

Vej og Park
Teknik- og Miljøforvaltningen
Københavns Kommune
Njalsgade 13
2300 København S

Trafik- og Byrumsplan for Mimersgadekvarteret

BAGGRUND

På et borgermøde arrangeret af Områdefornyelsen i Mimersgadekvarteret i december 2004 og efterfølgende workshopmøder fremsatte ca. 300 borgere omkring 500 forslag, heraf en stor del til forbedringer af det fysiske miljø i kvarteret. Knap halvdelen handlede om trafikken og byrummene, og det gennemgående tema var et ønske om en trafikal fredeliggørelse af kvarteret.

I et samarbejde med Vej & Park blev forslagene viderebearbejdet i 4 workshops og beskrevet i et projekthæfte i februar 2005.

Resultatet af gruppens arbejde blev efterfølgende samlet i et forslag om at lave en Trafik- og Byrumsplan for kvarteret. Forslaget indgik i Byfornyelsesprogrammet for Områdefornyelsen, som blev godkendt af styregruppen i maj 2005. Det samlede program blev efterfølgende godkendt i Borgerrepræsentationen i juni 2005.

De overordnede mål for Trafik- og Byrumsplanen 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.

Det primære middel til at opnå dette er etablering af en bussluse i Mimersgade vest for Hamletsgade.

FORSØG MED OMLÆGNING AF TRAFIKKEN

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, hvor der ikke kører busser i rute.

Fra lokal side blev der udtrykt stor tilfredshed med effekten af forsøget. Trafikomlægningerne 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.

UDARBEJDELSE AF EN TRAFIK- OG BYRUMSPLAN

Trafikgruppen tog i 2006 navneforandring til "Trafik- og Byrumsgruppen". Udformningen af kvarterets byrum, pladser og "åndehuller" blev integreret i trafikprojektet, og gruppen



Mimersgadekvarteret
25. maj 2007

**Styregruppen for
Områdefornyelsen
i Mimersgadekvarteret**

Nannasgade 13, st.
2200 København N.

Telefon 3583 1600
mimer@tmf.kk.dk
mimersgadekvarteret.dk

blev udvidet med flere aktive borgere. Gruppen fik til opgave at 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 vedlagte Trafik- og Byrumsplan. Den bygger videre på erfaringerne fra forsøget i 2005, og omfatter også kvarteret fra Hamletsgade mod vest frem til Højbanen, herunder Mjølnerparken.

TRAFIKANALYSE

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 Hillerødgade. Sammenholdt med Vej & Parks faste trafiktællinger og de særlige tællinger indeholdt i udbuddet om en "Helhedsplan for Nørrebrogade", viser postkortanalysen problemernes omfang og natur.

TRAFIK- OG BYRUMSPANENS INDHOLD

Trafik- og Byrumsplanen indeholder en gennemgang af de trafikale problemer og udfordringer, gør rede for de gældende forudsætninger i form af hidtidig planlægning, bestemmelser og beslutninger, herunder resultaterne af den gennemførte postkortanalyse. På baggrund heraf beskriver planen en række forskellige løsningsforslag til, hvordan trafikken kan reguleres, og hvordan gader og stier kan renoveres, så trafikken kan begrænses, bilernes hastighed kan reduceres, trafiksikkerheden kan forbedres og attraktive byrum kan etableres.

OFFENTLIGHEDSBEHANDLING

Med henblik på at opnå så stor autencitet som muligt har Områdefornyelsen tilstræbt at udarbejde planen i et nært samarbejde med beboere, ejendomssejere, boligforeninger, handlende, institutioner, skoler og andre med tilknytning til kvarteret.

Der har således i foråret 2007 været en omfattende høring af og offentlig debat om forslaget til en Trafik- og Byrumsplan. Tilbud om deltagelse i debatten, fremmøde og antal kommentarer samt Områdefornyelsens vurdering deraf, fremgår af bilag 5 i Trafik- og Byrumsplanen.

Områdefornyelsens Styregruppe har på sit møde den 7. maj 2007 godkendt rettelselser affødt af henvendelserne og dermed den endelige plan, som vedlægges. Den endelige plan er trykt i 200 eksemplarer. Der vedlægges 50 eksemplarer og en CD-rom med en elektronisk udgave med henblik på den politiske behandling i Teknik- og Miljøudvalget.

TRAFIK- OG BYRUMSPANENS MÅL OG MIDLER

Det er Trafik- og Byrumsplanens overordnede mål, at der etableres en ny trafikal orden i kvarteret, hvor biltrafikken i større udstrækning end i dag tilpasses det lokale miljø.

Den eksisterende biltrafik skal fortsat kunne afvikles, og der skal også fortsat kunne parkeres i gaderne, men det skal tilstræbes at ske på en måde og specielt med en hastighed, som harmonerer bedre med fodgængernes og cyklisterne færden på langs og på tværs af kørebanerne. Ikke mindst for at give plads for mere attraktive byrum, som kan være med til at forbedre de rekreative muligheder i nærmiljøet og dermed styrke den lokale identitet i de enkelte delkvarterer.

Med henblik på at opnå dette anviser Trafik- og Byrumsplanen en række alternative muligheder for forandringer på gader og stier, lige fra etablering af bussluse og gadelukninger til etablering af nye pladسدannelser og parkeringspladser.

Trafik- og Byrumsplanen er en langsigtet plan, som ikke mindst på grund af de begrænsede økonomiske ressourcer vil tage flere år at gennemføre i sin helhed.

Planens vigtigste opgave er at udtrykke de principper efter hvilke, man lokalt ønsker, at trafikken skal udvikle sig, og samtidig være en slags referenceramme for de tiltag, som måtte komme hen af vejen. Planen er således et planlægningsgrundlag, som kan bruges til at vurdere, hvordan aktuelle projekter passer ind i en sammenhæng på længere sigt.

Planen udtrykker en "slutsituation", idet den også indeholder en skitse til en etapedeling af indsatsen.

De enkelte tiltag er ikke prissat, og bortset fra, at etablering af busslusen prioriteres højest, er planens delprojekter ikke tidssat, og der er ikke taget stilling til i hvilken rækkefølge, de skal gennemføres.

Det er derfor Områdefornyelsens tanke, at planen skal følges op af en Handlingsplan, der indeholder beskrivelse af de enkelte projekter, deres økonomi og rækkefølge/tidsfølge for de enkelte projekters realisering.

OMRÅDEFORNYESENS FORELØBIGE OVERVEJELSER

Det er Områdefornyelsens vurdering, at en gennemførelse af Trafik- og Byrumsplanens forslag må ske i et tæt samarbejde mellem Københavns Kommune, Områdefornyelsen og private ejere af ejendomme eller lejligheder samt berørte institutioner. Både initiering, detailplanlægning, gennemførelse og finansiering vil i stor udstrækning være partnerskaber, hvor hver enkelt bidrager efter formåen og interesse.

Det er desuden Områdefornyelsens opfattelse, at det er vigtigt, at der så snart som muligt gennemføres synlige forandringer i trafikbilledet, så borgerne oplever, at der "sker noget", så de bliver motiveret til at indgå i processen.

På den baggrund anser Områdefornyelsen følgende projektområder for at være vigtige:

Fjernelse af gennemfartstrafikken igennem kvarteret

Som det fremgår af Trafik- og Byrumsplanen er etablering af en bussluse i Mimersgade vest for Hamletsgade det primære middel til at fjerne gennemfartstrafikken igennem kvarteret.

Omkring 12.000 køretøjer i døgnet vil hermed forsvinde fra kvarterets gader, og tilbage vil der være en lokaltrafik af størrelsesordenen 2-3.000 køretøjer i døgnet på de vigtigste gader.

Områdefornyelsen er fuldt opmærksom på, at det både teknisk og økonomisk er overkommeligt relativt hurtigt at etablere selve busslusen, men at det gadenet som må overtage den omlagte trafik, ikke umiddelbart er egnet hertil. Det drejer sig først og fremmest om Lygten, Tagensvej og Nørrebrogade.

En forudsætning for en bussluse vil være, at der tilvejebringes den nødvendige kapacitet på disse gader.

På den baggrund skal Områdefornyelsen opfordre Kommunen til snarest at påbegynde den nødvendige planlægning af et sådant aflastningsgadenet, omfattende mere præcise beregninger af den nødvendige kapacitetsforøgelse, den deraf følgende fysiske udbygning og de økonomiske konsekvenser.

Områdefornyelsen forudsætter, at der heri også indgår overvejelser om etablering af den nødvendige aflastningskapacitet (uden for Mimersgadekvarteret) affødt af overvejelserne om en begrænsning af biltrafikken på Nørrebrogade, lige såvel som Partnerskabets fremtidige planer for udbygning af Superkilen sammenholdes med busslusen. Desuden bør der også indgå overvejelser om, hvordan der kan tilvejebringes aflastningskapacitet, som kan imødegå de trafikale følger af en lukning af Haraldsgade i forbindelse med metrobyggeri.

Med henblik på hurtigst muligt at kunne komme i gang med at begrænse gennemfartstrafikken er det Områdefornyelsens ønske, at der snarest gribes ind over for gennemfartstrafikken øst-vest og nord-syd f.eks. med følgende foranstaltninger:

1. Mimersgade lukkes af for biltrafik øst for Hamletsgade suppleret med hastighedsdæmpende- og trafikbegrænsende foranstaltninger i nogle af gaderne mellem Mimersgade og Nannasgade. Herved vil der forsvinde ca. 3.400 gennemkørende køretøjer i døgnet, og der vil derefter være ca. 1.600 tilbage som lokaltrafik.
2. Baldersgade og Bragesgade lukkes af for biltrafik umiddelbart nord for Nørrebrogade og Ægirsgade nord for Mimersgade suppleret med ombygning af krydset Mimersgade-Ægirsgade og etablering af en gågadestrækning på Ægirsgade mellem Mimersgade og Nannasgade (se mere nedenfor). Det skønnes, at belastningen af dette område vil blive reduceret med ca. 2.000 køretøjer i døgnet ud af de ca. 3.000, som i dag kører igennem fra Nørrebrogade til Tagensvej.
3. På Hamletsgade etableres en række foranstaltninger, som dels begrænser biltrafikken og dels reducerer den tiloversblevne biltrafiks hastighed, og som sikrer fodgængernes passage på tværs, specielt fra Overskæringen til Nannasgade. Det skønnes, at belastningen herved vil blive reduceret med ca. 2.000 køretøjer i døgnet ud af de ca. 12.000, som i dag kører igennem ruten fra Nørrebrogade (Nørrebro Torv) via Mimersgade til Haraldsgade og Tagensvej.

Områdefornyelsen ønsker gerne, at der i et samarbejde mellem teknikere fra Vej & Park og Områdefornyelsens sekretariat snarest udarbejdes en plan for midlertidige indgreb, som kan realiseres inden for et års tid, og som kan fungere indtil det er muligt at etablere busslusen i Mimersgade vest for Hamletsgade.

For en ordens skyld skal det tilføjes, at Områdefornyelsen betragter de nævnte midlertidige indgreb alene som en nødløsning.

Det lokale trafikmiljø

Som nævnt ovenfor ligger det Områdefornyelsen stærkt på sinde, at indtil der kan etableres en bussluse i Mimersgade vest for Hamletsgade, snarest gennemføres synlige forandringer inde i lokalkvarteret.

I den forbindelse drejer det sig først og fremmest om Trafik- og Byrumsplanens forslag om omdannelse af de centrale gadekryds til kvarterpladser, ombygning af Ægirsgade til gågade, den grønne ring og indførelse af en 40 km/t-hastighedszone.

Som et bud herpå ønsker Områdefornyelsen, gerne i forbindelse med ombygningen af BaNanna Park til et attraktivt grønt område, at gennemføre en omlægning af Nannasgade mellem Vølundsgade og Rådmandsgade. Det kunne f.eks. bestå af et lege- og opholdsområde kombineret med de allerede gennemførte fysiske forandringer af Rådmandsgade ud for Rådmandsgades Skole.

Områdefornyelsen prioriterer dette projekt højt, og er indstillet på at finansiere en del af udgifterne, men ser gerne, at Kommunen medvirker både planlægningsmæssigt og finansielt, al den stund at projektet naturligt må tilpasses et design af en fremtidig 40 km/t- hastighedszone.

Områdefornyelsen ser gerne, at Vej & Park snarest påbegynder en projektering af dette område.

Med de ressourcer, som for øjeblikket er til rådighed både i Områdefornyelsen og i Kommunen, vil det sikkert kræve nogen tid, før de foreslåede i alt 13 gadekryds kan være omdannet til kvarterpladser. Lige såvel som der nok vil gå nogle år, før Den Grønne Ring kan være omprofileret. Trafik- og Byrumsplanens forslag herom er retningsgivende og vil formodentlig blive realiseret "hen ad vejen" efterhånden som, der vil være behov derfor, og de nødvendige midler kan tilvejebringes.

For dog at komme i gang med en omdannelse af det lokale gadenet til "byrum" ønsker Områdefornyelsen gerne forslaget om ombygning af krydset Mimersgade-Ægirsgade og indretning af Ægirsgade mellem Mimersgade og Nannasgade til gågade fremmet. Et sådan "kombiprojekt" vil ikke bare få stor betydning for reduktion af gennemfartstrafikken både gennem Ægirsgade og gennem Mimersgade, men vil også kunne være et godt eksempel på, hvordan nuværende trafikgader kan få betydning som opholdsrum til mange forskellige lokale formål.

Områdefornyelsen forestiller sig, at et sådant projekt kan få den samme betydning som Christian Svendsens Gade har i Holmbladsgadekvarteret; som en slags showroom, der viser hvordan en omdannelse kan finde sted.

Som nævnt ovenfor vil dette projekt medvirke til at begrænse gennemfartstrafikken, og desuden vil det, lige såvel som projektet ved BaNanna Park, kunne indgå i udformningen af 40 km/t-hastighedszonen og samtidig i opgradering af Den Grønne Cykelrute "Hareskovruten" igennem Mimersgade.

Områdefornyelsen ønsker gerne en tilkendegivelse fra Trafik- og Miljøudvalget omkring realiseringen af et sådant projekt.

I forbindelse med Miljøfestivalen i september har Områdefornyelsen bl.a. søgt om at ovenstående projekt gennemføres som forsøg, således at Ægirsgade lukkes mellem Mimersgade og Nannasgade og at der laves trafikdæmpende foranstaltninger i krydset Mimersgade – Ægirsgade.

Stiforbindelser generelt

Som nævnt i Trafik- og Byrumsplanen er det Områdefornyelsens ønske, at stiforbindelser og færdselslinier for de bløde trafikanter udbygges så meget og sikkert som muligt.

Områdefornyelsen skal i den forbindelse pege på vigtigheden af, at Den Grønne Ring opprioriteres, bl.a. ved at fortovene "føres igennem" på tværs af sidegaderne. Dette kan f.eks. ske i forbindelse med ledningsarbejder, fornyelse af belægninger mv.

Også en sikker stiforbindelse fra Nannasgade på tværs af Hamletsgade er påkrævet, idet der her færdes mange skolebørn fra Mjølnerparken til Rådmandsgades Skole. En sikker forbindelse på langs i kvarteret vil ikke mindst blive påkrævet her i 2007, når HGO-skolen i Heimdalsgade og Rådmandsgades Skole vil blive lagt sammen. Det vil medføre en øget trafik med skolebørn derimellem.

Endelig ønsker Områdefornyelsen gerne, at De Grønne Cykelruter, Nørrebro-ruten, Hareskovruten og Grøndalsruten, bliver forbedret i forbindelse med Partnerskabsprojektet. Desuden mangler der i nettet en række enkeltled som f.eks. cykelstier langs Hillerødgade (midlertidig indføring af Grøndalsruten til Nørrebro-ruten), forbindelse på tværs af Højbanen til NV-kvarteret (Hareskovruten), Mimersgade (Hareskovruten) og sikring af skæring med Mimersgade Nørrebro-ruten).

De store projekter

Der er mange "store" projekter i støbeskeen omkring Mimersgadekvarteret, som f.eks. ny Metrostation omkring Nørrebro Station, Nørrebrogades omdannelse/ombygning af Nørrebro Torv, omdannelse af DSB-arealerne, Partnerskabsprojektet, og arealet hvor de gamle Fragtmandshaller lå.

Det er Områdefornyelsens håb, at disse projekter kan falde på plads i overensstemmelse med Trafik- og Byrumsplanens intentioner.

En forudsætning herfor er efter Områdefornyelsens opfattelse, at der etableres en bussluse i Mimersgade vest for Hamletsgade, og at biltrafikken på Nørrebrogade begrænses, hvorved der kan skabes en "Superkile" nord-syd øst for højbanen fri for større biltrafik på tværs. Det betyder, at der kan skabes et sammenhængende stinet nord-syd med komfortable skæring ved Mimersgade og Nørrebrogade.

Samtidig vil der kunne skabes tæt kontakt på tværs af Hamletsgade til Mimersgadekvarteret øst herfor.

Områdefornyelsen vil på den baggrund meget gerne følge planlægningen af disse store projekter.

DET VIDERE FORLØB

Områdefornyelsen skal hermed anmode Forvaltningen om at fremsende Trafik- og Byrumsplanen til Trafik- og Miljøudvalgets behandling, samt meddele udvalget, at repræsentanter for Områdefornyelsen ønsker foretræde ved udvalgsbehandlingen.

Områdefornyelsen anmoder desuden Forvaltningen om at meddele, hvorledes planen efter Forvaltningens opfattelse kan indgå som det planlægningsmæssige grundlag for de videre forandringer i kvarteret.

Som det fremgår af ovenstående vil en realisering af planen, herunder planlægning, projektering og finansiering, skulle ske i et snævert samarbejde mellem Københavns Kommune, Områdefornyelsen, medborgere i kvarteret og skiftende involverede interessenter og grund- og ejendomssejere. For at udnytte ressourcerne optimalt må indsatsen derfor koordineres.

På den baggrund skal det foreslås, at der etableres et fast samarbejde på teknisk plan mellem Forvaltningen og Områdefornyelsens Sekretariat.

Det vil være nyttigt, hvis dette samarbejde indledes med et møde snarest muligt efter Udvalgets behandling. På mødet kan ovenstående skitse til Handlingsplan drøftes, herunder en plan for finansiering/byrdefordeling og en tidsplan for projekternes realisering.

Desuden vil rammerne for det videre arbejde kunne aftales på et sådant møde.

Områdefornyelsen hører gerne fra Forvaltningen.

Med venlig hilsen

Troels Glismann, formand, på vegne af

Styregruppen for Områdefornyelsen i Mimersgadekvarteret