

## Borgermøde om Trafik- og Byrumsplanen

Borgermødet d. 12. marts 2007 kl. 19 - 21.30 på HGO-skolen i Heimdalsgade havde ca. 140 deltagere som med en grundig gennemgang blev præsenteret for forslaget til en Trafik- og Byrumsplan for Mimersgadekvarteret.

Borgermødets deltagere udtrykte generelt en meget stor tilfredshed med borgergruppens gennemarbejdede og godt udtænkte plan for kvarterets fremtidige udvikling. Der var en klar og helt overvejende støtte til den udarbejdede plan og så godt som alle de fremmødte borgere der tog ordet indledte deres spørgsmål eller oplæg til debat med nogenlunde følgende ord: Det er en rigtig god plan for vores kvarter....

I nedenstående referat er alle de mange positive kommentarer dog ikke medtaget, da de vil virke som gentagelser, hvorimod der er lagt vægt på at referere de spørgsmål og den debat som planen har affødt hos de mange interesserede borgere i kvarteret.

Borgergruppen har undervejs haft et tæt og meget frugtbart samarbejde med konsulent Jørgen Bunde fra arkitektfirmaet Sven Allan Jensen samt repræsentanter for Vej & Park.

I løbet af det 2½ time lange møde blev mange af Trafik- og Byrumsplanens temaer debatteret. Man debatterede busslusen, en del af de øvrige trafikdæmpende foranstaltninger og flere af planens øvrige forslag. Desuden var der fokus på tidsplanen for det videre arbejde med en realisering af planens forslag.

### Busslusen

En borger spurgte, hvorledes busslusen skal finansieres. Trafikgruppen svarede at den ikke er specielt dyr og at der samlet er afsat midler til støtte for Trafik- og Byrumsplanen på 2,5 mil. kr. Gruppen forklarede også, at man vil anmode kommunen om hjælp til betaling for nogle af tiltagene i Trafik- og Byrumsplanen, da kommunen jo alligevel skal lave trafikforbedringer i kvarteret. Desuden vil Partnerskabet medvirke til finansieringen af busslusen, da den er vigtig for realiseringen af en sammenhængende Superkile omkring en kommende Mimers Plads.

Muhammed Aslam fra Mjølnerparken og medlem af Områdefornyelsens styregruppe, spurgte til busslusens indvirkning på Mjølnerparken. Han forudså, at bilisterne efter etablering af en bussluse i højere grad vil benytte Mjølnerparken til gennemkørsel, hvilket vil skabe usikre forhold for børn, der leger omkring parkeringspladserne i Mjølnerparken. Lis Melander fra Trafik- og Byrumsgruppen svarede, at dette scenarium – ifølge trafik eksperter - forekommer meget urealistisk, bl.a. fordi vejen er udstyret med adskillige bump og chikaner. Hvis der alligevel opstår problemer, så må man naturligvis lave nogle supplerende tiltag for at hindre gennemkørsel ved Mjølnerparken.



Mimersgadekvarteret  
30. maj 2007

**Områdefornyelsen  
i Mimersgadekvarteret**

Nannasgade 13, st.  
2200 København N.

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

Troels Glismann, formand for Styregruppen for Områdefornyelsen sagde, at der ikke behøver at opstå et problem med trafik gennem Mjølnerparken. Vejen er nemlig privat og derfor kan Mjølnerparken selv løse et eventuelt problem, da det er deres vej. En borger kommenterede dette og sagde, at det er vigtigt at forebygge problemet før det opstår.

Flere borgere bakkede helt op bag idéen om en bussluse, men de foreslog samtidig at man forebygger en evt. øget gennemfartstrafik i andre gader, f.eks. gennem vejspærringer eller ensretninger, bl.a. i Bragesgade.

En borger nævnte, at det måske kunne være en god ide med lysregulering ved krydset mellem Mimersgade og Hamletsgade. En anden borger bakkede dette forslag op. Trafik- og Byrumsgruppen svarede, at det *kunne* være en midlertidig foranstaltning.

Lise Egholm, skoleinspektør op Rådmandsgades Skole, sagde, at man bør fokusere på at biltrafikken i Hamletsgade *skal* reduceres. I Mjølnerparken er der ca. 125 børn som hver dag går til skole i Rådmandsgade. HGO og Rådmandsgade Skole bliver nu samlet og det betyder at børnene vil færdes hyppigere mellem de to skoler. Lise Egholm mente derfor at det er afgørende at biltrafikken mindskes. Hun anbefalede, at busslusen realiseres, men at man selvfølgelig samtidig skal være opmærksom på, hvad der sker med trafikken i de øvrige gader.

Muhammed Aslam fremførte, at han synes det er en god idé med lyskryds for børn og voksne. I Mjølnerparken er der ca. 1.000 børn som hver dag færdes til og fra institutioner, skoler mm. i og uden for kvarteret.

En borger i kvarteret sagde, at hun havde læst hele planen og syntes at den er rigtig god. Hun mente, at busslusen vil medvirke til at skabe bedre integration mellem Mjølnerparken og det øvrige kvarter. I dag er kvarteret nemlig delt op i to, og det er mere eller mindre en dagsrejse at komme til Mjølnerparken. Med busslusen vil det blive lettere at komme på tværs i kvarteret.

En borger fra Indre Nørrebro fortalte, at man i hans kvarter har fået en bussluse i Stengade som har været en succes, og at han også håbede, at borgerne i Mimersgadekvarteret får en. Københavns Kommune har endnu ikke dokumenteret, hvor bilerne i hans kvarter er forsvundet hen efter etablering af busslusen. Men en engelsk undersøgelse viser, at meget trafik helt forsvinder med en bussluse.

En borger i kvarteret sagde, at det er et fantastisk godt forslag med en bussluse og forslag, at man fremmer miljøet ved at give elektriske biler lov til at køre igennem busslusen.

En borger spurgte om forslaget om slusen havde været forelagt politiet, da det jo er dem, der kører hurtigst gennem gaden - også ved busslusen. Robert Rosenkrantz Jensen svarede, at politivogne helt til Odense har Brobizz til Holmen.

En anden borger som i øvrigt var tilfreds med forslaget spurgte, om man har hentet erfaringer fra busslusen på Holmen eller i Stengade. På Holmen opstår der kaos når mekanikken ikke virker, især var der mange problemer i starten, fordi folk påkørte stolperne. Thorbjørn Nielsen fra Trafik- og Byrumsgruppen svarede, at man endnu ikke har tænkt over den konkrete udformning og tekniske løsning.

En borger spurgte om indkørslen til Føtex ikke kan give problemer. Robert Rosenkrantz Jensen svarede, at det er uhensigtsmæssigt med den nuværende placering af indgangen. Det bør undersøges, om den kan flyttes til Borgmestervangen.

Der blev spurgt til om postvæsen og taxaer bør få adgang gennem busslusen. Trafik- og Byrumsgruppen svarede, at de ikke tror, det bliver et problem, da planen er udformet således at man kan komme til alle adresser, selvom det måske kan give en lidt længere rute.

Der blev spurgt, om de planlagte cykelruter ikke kræver, at busslusen først etableres. Robert Rosenkrantz svarede, at stisystemet kan gennemføres uden en bussluse, men at det er tænkt som en samlet indsats.

### **Andre trafikdæmpende foranstaltninger og forslag**

En borger fra en andelsboligforening ønskede, at Heimdalsgade blev ensrettet, så der blev plads til cykelparkering og grønt. Desuden bør der etableres bump og øget parkeringskontrol. I dag holder bilerne i lag og børnene i gaden er tæt på at blive kørt ned af biler der ræser gennem gaden. Hertil svarede Robert Rosenkrantz Jensen, at trafikproblemerne i gaden forventes at blive mindre med busslusen. Man kan også afhjælpe problemet i gaden ved at lave indsnævringer, hævede kryds mm. Endelig er ensretning af visse gader og spærring er en mulighed man kan anvende efter behov. Robert understregede samtidig, at Trafik- og Byrumsplanen er en rammeplan, der bliver fulgt op med mere detaljerede planer og evt. borgerhøringer.

En borger foreslog, at man laver underjordisk parkering tæt på Nørrebro Station. Troels Glismann svarede, at det er Kommunens nuværende strategi, at bilerne ikke skal køre så langt ind i byen og at det derfor ikke er hensigtsmæssigt at bygge parkeringshuse som tiltrækker flere bilister til området.

En borger fra Jagtvej spurgte, om der ikke kan gøres noget ved trafikken på Jagtvej. Hun frygtede endnu mere trafik i fremtiden. Robert Rosenkrantz Jensen svarede, at randgaderne i Mimersgadekvarteret har ligget gruppen meget på sinde fra starten pga. af den voldsomme trafik. Men problemet kan kun i begrænset omfang løses lokalt og må derfor afhjælpes sammen med en række overordnede tiltag som brug af fordelingsgader, midterheller, lyssignaler og forbedring af lydisolering. Indførelse af en betalingsring eller kørselsafgifter er dog det mest effektive middel til at reducere den samlede biltrafik i byen.

Der blev spurgt, om det ikke er muligt at sænke bilernes fart ved at lave flere brolagte gader. En borger fra Balders Plads svarede, at brolægning ikke forekommer som god løsning, da bilerne tilsyneladende ikke sænker farten af den grund. Derimod larmer brolægningen og folk cykler på fortovet fordi toppede brosten er svære at cykle på.

En borger sagde, at der er mange gæster til Nørrebrohallen i Bragesgade, og at det derfor er nødvendigt at tænke på, at der er mange mennesker som altid anvender deres biler når de skal besøge hallen. I dag er det svært at finde en parkeringsplads i Bragesgade. Robert Rosenkrantz Jensen svarede, at det vil ændre sig med planen fordi

det bliver væsentligt mere besværligt for folk i bil at komme hen til Nørrebrohallen. Det forventes derfor at folk i højere grad vil cykle, gå eller tage offentlig transport og bl.a. bruge de kommende metrostationer i og omkring kvarteret. Roberts understregede, at det vil være en skrue uden ende, hvis man begynder at lave flere p-pladser.

Senere blev der igen spurgt til muligheden for at lave nedgravede parkeringspladser. Robert Rosenkrantz svarede, at det både er uhensigtsmæssigt fordi det tiltrækker biler og samtidig er alt for omkostningsfyldt.

Flere borgere spurgte til hvordan man undgår at trafikken omkring Rådmandsgades Skole øges. Trafik- og Byrumsgruppen svarede, at kvarterpladser også her skal medvirke til at løse eventuelle problemer. En borger tilføjede, at etablering af opholdsarealet ved Gormsgade vil mindske trafikken herfra og videre ad Rådmandsgade til skolen.

Der blev også talt om hastighedsgrænsen på 40 km/t, som det er bestemt skal indføres som vejledende øvre grænse. En borger spurgte, om man kan indføre en endnu lavere hastighed - f.eks. 30 km/t i hele kvarteret. Det blev forklaret, at man kan anbefale det, men at det samtidig stiller krav til en større ombygning af gaderne som forhindrer en højere hastighed.

En borger spurgte, om der bliver lavet flere cykelstier. Robert Rosenkrantz Jensen svarede, at det er alt for dyrt, og at det slet ikke er nødvendigt, når trafikken reduceres væsentligt med en bussluse og andre tiltag.

En anden borger spurgte, om man kan lave flere gågader end det planlagte stykke i Ægirsgade. Der blev svaret, at det er en mulighed og at man også har haft det med i overvejelserne, at gøre hele Ægirsgade til en gågade.

En borger spurgte, om træer og andre visuelle forhindringer helt ud til gaderne ikke er dårligt for trafikikkerheden, især for bilisternes udsyn. Robert Rosenkrantz Jensen svarede, at erfaringerne viser at bilisterne netop kører langsommere af den grund.

En anden borger spurgte til beslutningen om at fastholde antallet af P-pladser, når udviklingen går i retning af at beboerne får flere biler. Thorbjørn Nielsen svarede, at han tror at de tre kommende metrostationer vil få effekt på trafikvanerne. Lis Melander sagde, at flere delebiler også er løsning der bør fremmes.

I forhold til forurening nævnte Muhammed Aslam, at forslaget til at dæmpe trafikken i kvarteret kan virke lidt egoistisk, fordi det kan medvirke til at bilerne står i kø andre steder i byen - og forurener der. Der bør derfor også tænkes bredt når miljø- og trafikproblemerne skal løses i byen som helhed.

## **Fremtiden**

En borger og skolebestyrelsesmedlem på Rådmandsgades Skole sagde, at det er en fantastisk plan, men at den skal gennemføres hurtigt. Hun spurgte bl.a., om det er muligt at få Partnerskabet til at finansiere nogle af tiltagene i Trafik- og Byrumsplanen. Peter Christensen fra Områdefornyelsens Sekretariat svarede, at det ikke er muligt generelt, idet Borgerrepræsentationen allerede har vedtaget de projekter som indgår i Partnerskabsprojektet, men inden for disse rammer som bl.a. dækker området hvor

busslusen er tænkt, må det forventes at Partnerskabet følger planens anbefalinger og medvirker til finansieringen.

Robert Rosenkrantz sagde, at trafik- og byrumsgruppen naturligvis også ønsker planen gennemført hurtigst muligt. Derfor er det vigtigt at man signalerer massiv opbakning lokalt. Robert opfordrede til at skrive indlæg på hjemmesiden, skrive læserbreve, skrive til medlemmer af Borgerrepræsentationen eller Teknik og Miljøudvalget. Det kræver ikke så meget og det får større betydning end man tror. Man skal blive ved at markere, at trafikken er et kæmpe problem for kvarterets beboere og at Københavns Kommune har et ansvar for at gøre noget ved det.

En borger fra kvarteret foreslog, at man bruger Miljøcentret på Lygten og det lokale agendacenter i det videre arbejde til støtte for Trafik- & Byrumsplanens gennemførelse.

En borger spurgte, hvad det vil koste at realisere hele forslaget. Et slag på tasken er omkring 50 mio. kr., svarede Trafik- og Byrumsgruppen. Borgeren spurgte videre, om man allerede har kontakt til politikerne. Lis Melander fra Trafik- og Byrumsgruppen svarede, at Vej & Park sidder med ved møderne i gruppen for at sikre, at der er en politisk vej frem for planen. Gruppen anførte, at politikerne på Rådhuset jo selv ønsker en mindre trafikbelastet by. Men der skal penge til at løse problemerne og da København er en stor by med mange andre påtrængende problemer – så kræver det både opmærksomhed omkring problemerne i kvarteret, lobbyarbejde og en benhård politisk prioritering at få Trafik- og Byrumsplanen virkeliggjort.

En anden borger foreslog, at der laves en koordineret indsats for at påvirke politikere m.fl. Til dette svarede Robert Rosenkrantz Jensen, at det er en rigtig god idé, og at kamp nummer 1 er busslusen.

En borger foreslog, at man laver en aktionsdag for busslusen med boder, flyers osv, hvor politikerne fra Teknik- og Miljøudvalget inviteres på besøg.

Til sidst sagde Robert Rosenkrantz Jensen, at Trafik- & Byrums-gruppen fortsætter og er åben for alle. Desuden sagde han, at mange af forslagene i planen er relativt nemme at gå til, men visse ting kommer til at tage noget tid endnu. Rammen for den fulde gennemførelse af planen og for hvad der skal ske med trafikken i kvarteret strækker sig måske endda 10-15 år frem. Derfor er der også tanker om, hvordan man bedst kan sænke trafikken inden gennemførelsen af busslusen som er langt den mest trafikdæmpende foranstaltning i forslaget.

Mødet blev afsluttet med store klapsalver til forslaget om en Trafik- og Byrumsplan og til det store arbejde som arbejdsgruppen har lagt i forslagene til et væsentlig bedre, sikrere og sundere Mimersgadekvarter i fremtiden.