

Borgerhøring om Trafik- og Byrumsplanen

Områdefornyelsens svar på kommentarer modtaget i høringsperioden fra den 26/2 til den 19/3, 2007

Trafik- og Byrumsplanen for Mimersgadekvarteret har været i høring blandt borgerne i kvarteret fra d. 26. februar til d. 19. marts 2007.

I denne periode har Områdefornyelsen i Mimersgadekvarteret modtaget 42 indlæg fra forskellige borgere, hvoraf en overvejende del er positive stemt over for Trafik- og Byrumsplanen.

Mere specifikt fordeler det sig således:

16 er udelukkende positive, 10 er positive over for planen dog med et ønske om yderligere foranstaltninger/projekter, 3 er positive, men ønsker mere vidtgående eller helt andre foranstaltninger, 1 er positivt, men kritisk overfor enkelte elementer i planen, 7 forholder sig kun til enkelte elementer eller har andre forslag uden dog at kommentere planen i helhed og 5 er modstandere af planen.

Bussluse

Behovet for en bussluse og generelt om trafikken i Mimersgadekvarteret

Områdefornyelsen har modtaget høringssvar og kommentarer angående behovet for og nødvendigheden af en bussluse i Mimersgade. De fleste har været meget positive overfor indførelsen af en bussluse. Rådmandsgades Skole påpeger, at problemet med trafikken eksisterede allerede i 1988, hvor der dagligt kørte 16.000 biler gennem Mimersgade. En bussluse hilses derfor velkommen. Det vil gøre skolevejen betydeligt mere sikker for skolebørnene, ikke mindst når de to afdelinger (den tidligere HGO-skole og Rådmandsgades Skole) sammenlægges. En borger fra Indre Nørrebro har erfaring med, at bilerne i kvarteret er forsvundet efter indførelsen af en bussluse i Stengade, uden at trafikken er blevet eksporteret til nabokvarterne. Andre borgere hilser busslusen velkommen, da den vil være med til at integrere Mjølnerparken med resten af kvarteret, og være med til at reducere gennemsnitstrafikken i både Mimersgade og Hamletsgade, samtidig med at den kollektive trafik bevares.

Dog var der en borger, der mente, at Mimersgade allerede er udstyret med hastighedsnedsættende trafiksluse og vejbump, og derfor afvikles trafikken allerede stille og roligt. Problemet er ud- og indkørsel fra Føtex' parkering og de to lyskryds ved Borgmestervangen og Nørrebro Station. Et andet spørgsmål gik på om etableringen af cykelstierne kan etableres uden en bussluse.

**Områdefornyelsen
i Mimersgadekvarteret**

Nannasgade 13, st.
2200 København N.

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



Det er vores opfattelse at trafikken på Mimersgade er voldsom og kaotisk, og der er et stort behov for en bussluse til at regulere trafikken. Som dokumenteret i Trafik - og Byrumsplanen kører der 15.000 biler i døgnet gennem Mimersgade. Vi er enige i, at adgangen til parkering ved Føtex er problematisk. Det bør derfor undersøges, om adgangen til parkeringspladsen kan flyttes til et andet sted, eksempelvis via Lygten under banen. Busslusen er ikke forudsætningen for cykelstinetet, men både busslusen og stinetet er tænkt som en samlet indsats.

Eksport af trafikken til eksterne kvarterer

Områdefornyelsen har modtaget høringssvar angående muligheden for at en bussluse blot vil eksportere trafikproblemerne til andre kvarterer udenfor Mimersgadekvarteret. Ligeledes vil det vanskeliggøre transport og mobilitet for fysisk handicappede og ældre der er afhængige af biltransport.

Vi er selvfølgelig meget opmærksomme på randgadernes særlige problemer, som vi håber, kan løses på bedste vis. Med busslusen mindskes meget af trafikken helt og det vil også have positiv betydning for randgaderne. Desuden er randgaderne og de københavnske gader, der vil få mere trafik, mere robuste overfor øget trafik. Hvis trafikken finder andre alternative ruter indenfor kvarteret, må man forsøge med trafikdæmpende foranstaltninger eksempelvis hævede og indsnævrede kryds eller spærringer. Endelig skal det tilføjes, at der er nogle overordnede trafikale problemer i København, som vi ikke kan løse med denne Trafik- og Byrumsplan, men må overlades til kommunen. Det vigtige er, at hovedstrømmen af trafikken i Mimersgadekvarteret bliver stoppet.

Færdsel og kanalisering af trafikken internt i Mimersgadekvarteret

Områdefornyelsen har modtaget høringssvar og kommentarer, der er bekymret for, at en bussluse vil kanalisere trafikken til andre steder i kvarteret, eksempelvis via Mjølnerparken, hvor den kan være til fare for legende børn. Desuden kan det tænkes, at trafikikkerheden bliver ringere for flere børn i kvarteret, når der kommer en øget færdsel af skolebørn mellem Rådmandsgades Skoles to afdelinger (mellem Heimdalsgade og Rådmandsgade). Der har også været spørgsmål til om bl.a. udflytterbørnehavernes busser samt taxaer og posten stadig kan få adgang til kvarteret med en bussluse samt om miljøvenlige biler skal have adgang gennem busslusen.

Overordnet mener vi ikke, at trafikken i kvarterets øvrige gader vil øges med en bussluse. Hvad angår bekymringen for en øget trafikmængde gennem Mjølnerparken vil en bussluse reducere mængden af biler til få hundrede i døgnet vest for busslusen. Hvis det viser sig, at biltrafikken øges ved Mjølnerparken, kan man etablere en parkeringsbom eller andre foranstaltninger. Området tilhører Mjølnerparken og er en privat vej.

Hvad angår busser til udflytterbørnehaver, taxaer og posten mener vi stadig, det er muligt at finde vej ud og ind af kvarteret – ruten skal bare ændres lidt. Det er dog nødvendigt, at det bliver muligt at dreje til venstre ad Lygten, og en bedre skiltning ude på omfartsvejene f.eks. ved Ring 2. Sidstnævnte tiltag er dog en forudsætning for at busslusen kan etableres. Desuden vil kryds og pladser stadig udformes med hensyn til pladsforhold for

eksempelvis busser. Vi hilser selvfølgelig miljøvenlige biler velkomne, men der er ingen grund til at give dem særlig adgang gennem busslusen.

Generelt skal det tilføjes, at stille-gader, lege- og opholdsarealer er prioriteret i Trafik- og Byrumsplanen frem for bilisme. Vi mener dog stadig, det er muligt at komme rundt i kvarteret uden de store gener for beboerne.

Lysreguleringer i stedet for bussluse

Områdefornyelsen har modtaget hørings svar og kommentarer, der foreslår lysregulering af krydset ved Hamletsgade og Mimersgade i stedet for en bussluse.

Vi mener ikke, at lysreguleringer frem for bussluse er hensigtsmæssigt. Lysreguleringer vil ikke reducere trafikken, men blot regulere den. Desuden vil etableringen af bare et enkelt lyskryds være dyrere end selve busslusen.

Kørselsafgift og bompeng

Områdefornyelsen har modtaget hørings svar og kommentarer, der udtrykker et ønske om at indføre bompeng eller kørselsafgift i hele København, der samlet vil reducere trafikken i København, også i Mimersgadekvarteret.

Det er vores overbevisning, at et samlet lokalt pres på politikerne kan være med til at komme nærmere en sådan løsning – og vi støtter idéen om kørselsafgifter eller bompeng. Det er dog ikke noget vi kan etablere lokalt – vi skal påvirke politikerne.

Cykelstier

Områdefornyelsen har modtaget flere hørings svar og kommentarer vedrørende muligheden for at anlægge flere cykelstier i gaderne i kvarteret.

Generelt er det ikke vores vurdering, at der vil være et behov for flere cykelstier, da de øvrige tiltag – ikke mindst busslusen – vil mindske trafikmængden så markant, at nye cykelstier ikke vil forbedre trafikikkerheden for cyklisterne. Bl.a. vil den mindskede biltrafik og den lavere hastighed give meget mere plads til de bløde trafikanter i gaderne. Desuden vil anlæg af cykelstier beslaglægge meget plads, som ellers vil kunne bruges til ophold eller parkering.

En borger har spurgt om det er muligt, at etablere en cykelsti i Baldersgade mellem Mimersgade og Tagensvej, hvor der i dag er brosten, hvilket er generende for cyklisterne. Vi mener, at det er en mulighed, men i en prioriteringsvurdering med de mange andre tiltag, har vi valgt ikke tage det med i planen. Vi opfordrer derfor cyklisterne til at finde andre veje, hvis de ikke har ærinde i denne del af Baldersgade.

Mht. cykelstien gennem den såkaldte Superkilen er der blevet fremført et forslag om, at cykelstien flyttes langs den eksisterende gade, så kilen ikke "skæres midt over". Vi formoder, at der tænkes på Superkilen, der hvor den løber langs med Midgårdsgade. Superkilden er en del af det såkaldte Partnerskabsprojektet mellem Københavns Kommune og Realdania – et projekt med sin egen borgerinddragelse, arkitektkonkurrence mm. Principielt er vi enige i vigtigheden af, at linjeføringen af

cykelstien i Superkilen skal forbedres, så den frigør mest muligt byrum, der så i stedet kan anvendes til grønne arealer.

Hovedstrøg for bløde trafikanter

Områdefornyelsen har modtaget et hørings svar, der ser de to hovedstrøg for bløde trafikanter problematiske for de mange legende børn.

Ideen med hovedstrøg for bløde trafikanter er netop, at det skal være sikkert for børn og andre at kunne færdes. Med blød trafik menes cyklister og fodgængere. Desuden er formålet med planen netop at give mere plads til legende børn – og det vil der komme, hvis planen realiseres.

Lukning og ensretning af gader

Flere borgere har i deres hørings svar og kommentarer talt for lukninger og ensretninger af en række gader i kvarteret.

Generelt mener vi ikke, at lukninger og ensretninger bør være et overordnet princip for ændringerne i kvarteret. Ensretninger vil typisk betyde højere hastighed, og samtidig ønsker vi ikke at skabe et lukket kvarter, hvor det er svært for borgere og gæster at finde ind i og rundt i. Når det er sagt, så kan der opstå særlige situationer, når planens øvrige tiltag er gennemført, hvor spærringer alligevel kan vise sig at være nødvendige.

Der er i et hørings svar fremført, at lukning af de tilstødende gader til Nørrebrogade kan komme til at gå ud over butiks- og erhvervslivet, da en del mennesker kommer til Nørrebro for at handle her, og ønsker at parkere deres bil i de tilstødende gader. Til dette hørings svar vil vi gøre opmærksom på, at planen kun foreslår, at Baldersgade lukkes. Alle øvrige veje vil stadig være åbne, og parkeringskapaciteten er uændret i kvarteret.

Gågade i Ægirsgade

Flere borgere har udtrykt særlig støtte til idéen om en gågade i Ægirsgade mellem Mimergade og Nannasgade. Beboere i gaden har dog også gjort opmærksom på, at caféliv mm. kan betyde støj i de sene aften- og nattetimer – til gene for beboerne. En anden borger gør opmærksom på, at der skal nye butikker til, for at gågaden bliver attraktiv.

Vi henviser til, at der findes regler for åbningstider og udeservering, der naturligvis skal overholdes og håndhæves af de relevante myndigheder. Forslaget om en mindre gågade begrundes vi i en samlet prioritering af fordele og ulemper – og vi mener klart, at fordelene er flest og størst, både for Ægirsgade og resten af kvarteret. Netop dette stykke af Ægirsgade er en af de få gadestrækninger inde i kvarteret, hvor der er butiksliv – og mulighed for mere, hvis de nye muligheder i gaden trækker flere til. Samtidig er husene smukke, og der er sol i gaden i dagtimerne. Hvis vi vil have mere liv i gaderne og i kvarteret, er risikoen for mere støj desværre noget, vi må tage med. Og hvis Trafik- og Byrumsplanen føres ud i livet, kan vi alle glæde os over mindre støj fra bilerne.

En borger har foreslået at gågaden forlænges over Nannasgade helt frem til Balders Plads. Vi mener, at det er mulighed, der kan overvejes. Antallet af parkeringspladser, der i givet fald må nedlægges, samt det manglende butiksliv i denne del af gaden, taler dog imod forslaget.

En anden borger har spurgt til muligheden for at anlægge gågader andre steder i kvarteret. Vi mener, at det er en mulighed, og vi har haft det med i vores overvejelser. Vi har dog foretaget en prioritering af mulighederne i de forskellige gader, også i forhold til de økonomiske omkostninger som er forbundet med etableringen af gågader.

Partnerskabsområderne

Der er flere forslag til ændringer i de byrum, der er en del af Partnerskabsprojektet. Det gælder både forslaget om en ny plads ved Nørrebrohallen på Mimersgade samt forslaget om handelsliv på DSB-arealet.

Vi ser frem til de positive ændringer i kvarteret som Partnerskabets projekter forventes at ville medføre. Borgerne har allerede i et vist omfang været inddraget i udviklingen af "Superkilen", og i løbet af efteråret vil den internationale arkitektkonkurrence vise mulighederne på arealerne omkring Nørrebrohallen og på den såkaldte Superkile mellem Nørrebrogade og Tagensvej. For os har det været vigtigt at forankre ideen om en bussluse i Partnerskabets projekt, idet den vil være til gavn for både Områdefornyelsen og Partnerskabet.

Det er også vores opfattelse, at det er af afgørende vigtighed for kvarteret, at DSB-arealet kommer i spil som et friareal for bydelen og Nord-Vest som helhed. Der mangler friarealer i vores tæt bebyggede kvarter, og vi ser frem til et positivt resultat af forhandlingerne mellem DSB og kommunen om at overtage en del af arealet. Hvordan området fremover skal benyttes, bør herefter afgøres i en borgerinddragende proces.

Nørrebro Torv

Der har været positive bemærkninger omkring planerne om et Nørrebro Torv, og der er blevet udtrykt ønske om, at torvet ikke bare skal være "en stor tom plads". Det er vi helt enige i.

Det er også blevet foreslået, at Borgmestervangen og Hyltebro inddrages i Nørrebro Torv. Vi mener dog ikke vi kan og bør komme nærmere ind på den konkrete udformning af torvet. Det bør ske senere, samtidig med etableringen af en Metrostation ved Nørrebro Station.

40 km/t

På borgermødet var der stor tilslutning til de forslag, der kan bringe farten ned til 40 km/t. Og der blev bl.a. spurgt, om man kan sætte fartgrænsen endnu længere ned f.eks. til 30 km/t. Det er dog sådan, at man kun kan anbefale det, men ikke påbyde det – og at det kræver ombygning til stillegader, hvilket er omkostningsfuldt og vil alligevel ikke kunne dække alle gader i kvarteret. Derfor holder vi fast i forslaget om en hastighedsbegrænsning på max. 40 km/t inde i kvarteret. Men i eksisterende og

kommende stillegader samt lege- og opholdsområder vil den anbefalede hastighed være lavere: 30 eller 15 km/t.

Parkering

Vi har noteret generel opbakning til de forslag, der kræver en ændret indretning af gaderne. Det gælder bl.a. Den Grønne Ring og kvarterpladserne. Den ændrede indretning af gaderne betyder bl.a. af parkeringen må omorganiseres, så der bliver plads til mere liv i gaderne, og hastigheden sænkes.

En borger bemærker, at det er godt, at der ikke kommer flere p-pladser end i dag, og flere støtter idéerne om mere hensigtsmæssig og pladsbesparende parkering. Bl.a. i Hamletsgade, Odinsgade og Bragesgade bliver der givet udtryk for støtte til skråparkering.

En borger mente, at der let kan blive behov for flere p-pladser til kvarterets egne beboere, bl.a. hvis folk bliver boende længere tid i kvarteret. Vi mener dog, at den fremtidige udvidelse af den offentlige transport med de kommende metrostationer i og omkring kvarteret bør være et reelt alternativ til bilerne.

En borger foreslår, at der etableres særlig motorcykelparkering i Ægirsgade. Vi mener, at det flere steder i kvarteret kan være en god idé, at etablere særlige parkeringspladser for en eller flere motorcykler, så de ikke længdeparkerer og optager uhensigtsmæssigt meget plads. Idéen om særlig motorcykelparkering er blevet skrevet ind i planen som et af de principper, parkeringen bør organiseres efter.

Fleere foreslår, at der etableres underjordiske parkeringsanlæg – og en enkelt nævner, at parkeringsanlæg, der benyttes af ansatte/virksomheder i dagtimerne, kan bruges af beboere i aften- og nattetimerne. Vi bakker op bag idéen om bedre kommunalt reguleret udnyttelse af eksisterende p-pladser – eller frivillige aftaler om at udvide adgangen til private p-pladser. Mht. nye underjordiske parkeringsanlæg er det for omkostningsfuldt. Desuden er det generelt ikke Københavns Kommunes strategi, at bygge p-huse som tiltrækker flere biler til byen. De p-huse som indtil nu er planlagt, skal modsvares af en nedlæggelse af p-plader på gadeplan.

Man kan dog evt. forestille sig en bedre udnyttelse for beboerne af de allerede eksisterende private parkeringspladser, som om dagen benyttes af virksomheder.

Områdefornyelsen har modtaget et høringssvar om de trafikale problemer i Bragesgade ved Nørrebrohallen og biblioteket. De omkringliggende erhverv er generet af trafikken og parkeringen, der gør det svært at komme frem og skaber usikkerhed for fodgængere og cyklister. På borgermødet gjorde en borger også opmærksom på behovet for flere parkeringspladser ved Nørrebrohallen.

Vi mener, at spørgsmålet om Nørrebrohallens parkering samt parkeringen omkring Superkilen må tages op i forbindelse med renoveringen af hallen og udformning af Partnerskabets projekter. Vi mener dog ikke, at p-pladskapaciteten bør udvides. Pga. den mindre trafik i kvarteret og den gode offentlige transport (i fremtiden også tæt på metroen) til biblioteket, Nørrebrohallen og Superkilen, vil og bør flere vælge bilerne fra.

Der blev desuden stillet en række konkrete spørgsmål i debatten på hjemmesiden, bl.a. om antallet af biler i kvarteret og den demografiske udvikling. Disse spørgsmål blev besvaret af et medlem af Trafik- og Byrumsgruppen i debatten.

Randgaderne til Mimersgadekvarteret

Områdefornyelse har modtaget et høringssvar, der gerne ser en stillingtagen til Mimersgadekvarterets randgader herunder en indførelse af 50 km/t på Tagensvej.

Vi er positive stemt overfor en ændring af farten på Tagensvej fra 60 km/t til 50 km/t, ligesom på de andre randgader (Jagtvej, Nørrebrogade og Lygten), hvor hastighedsgrænsen er sat til 50 km/t. Vi støtter forslaget og har derfor ændret Trafik- og Byrumsplanen, så den foreslår at hastigheden sættes ned til 50 km/t på Tagensvej.

Køreplan for realisering af planen

Fleere borgere har udtrykt et ønske om, at planen bliver gennemført hurtigst muligt og helst i dens hele form, samt at der sker en koordineret indsats for at få hele planen gennemført.

Områdefornyelsen har modtaget et høringssvar, der gerne ser en alternativ plan for realiseringen af tiltagene, hvis busslusen ikke kan gennemføres i første tiltag.

Selvom vi gerne ser at busslusen gennemføres hurtigst muligt, er vi klar over, at det ikke nødvendigvis er muligt. Derfor kan det være nødvendigt at gennemføre dele af planen i en anden rækkefølge end den ideelle. Det kan være hævede flader, bump, fortovsudvidelser, spærringer af enkelte gader mm. Hvad angår gennemførelsen af planen, er det vigtigt, at kvarteret signalerer massiv opbakning. Det kan evt. være indlæg på hjemmesiden, læserbreve, brev til medlemmer af Borgerrepræsentationen eller Teknik- og Miljøudvalget. Det er vigtigt at lave en koordineret indsats, for at få indflydelse på politikerne evt. aktionsdag med borgere og invitation af politikerne til ved selvsyn at bese forholdene i kvarteret.

26.03.07 Områdefornyelsens Trafik- og Byrumsgruppe.