



26-06-2015

**Bilag 7 Forvaltningen kommentarer til Lokaludvalgets
høringssvar**Sagsnr.
2015-0146826Dokumentnr.
2015-0146826-9Sagsbehandler
Maria Matzen

Lokaludvalget	Forvaltningen
0. Generelle kommentarer Finde en løsning på den gennemkørende trafik - udelukkende fokuseret på hastighedsdæmpende foranstaltninger	Målsætninger i Trafik og Byrumsplanen (2007) om en reduktion af den gennemkørende trafik blev stillet ud fra den daværende gældende trafikale kontekst. I dag er den trafikale kontekst en anden, hvilke forvaltningen arbejder ud fra. Den gennemkørende trafik i området er allerede reduceret fra 11.250 i 2006 til 4.966 biler i 2015. De forslåede løsninger vil yderligere have en reducerende effekt på biltrafikken gennem kvarteret.
Den gennemkørende trafik bør holde sig ude på de veje, der er beregnet til gennemkørende trafik	Den primære trafik i Mimersgadekvarteret befinder sig i forvejen på fordelingsgaderne og bydelsgaderne i området, bl.a. Hamletsgade og Mimersgade. Disse gader er udformet til at være en del af det vejnet der fordeler trafikken på Nørrebro.
Alene lytter til politiet	Forvaltningen har ikke en praksis, hvor man alene lytter til politiet. I denne situation har forvaltningen, for at kunne pege på realiserbare tiltag, spurgt politiet om en forhåndstilkendegivelse og lokaludvalget er blevet orienteret om politiets udtalelse.
Lokaludvalget har ikke kunne diskutere en lang række trafikale løsninger med politiet	På baggrund af politiets udtalelser har det ikke været muligt ensidigt at vedholde antagelsen om, at der kan laves flere vejlukninger eller ensretninger i kvarteret.
Borgerdialog med politiet	Efter ønske fra politiet er det forvaltningen, der har dialogen med politiet.

<p>1. Trafikdæmpning indsnævninger og bump</p>	<p>Forvaltningen er enig med lokaludvalget og alle de foreslået tiltag forslås udført for at prioritere de svage trafikanter. I projekteringsfasen søges der om myndighedsgodkendelse af skilte- og afmærkningsplanen og forvaltningen er enig med lokaludvalget om anvendelse af forbudstavler</p>
<p>2. Lukning af Baldersgade ved Balders Plads</p>	<p>Ansøgning om vejlukning er fremsendt til politiet. Såfremt politiet fastholder, at der ikke kan gives samtykke til vejlukning, vurderer forvaltningen at forslag til markering af vejbane og bump/hævede flader vil medvirke til færre gennemkørende biler og til en lavere hastighed (15 km/t).</p>
<p>3. Cykelstier på Mimersgade</p>	<p>Prioritering af anlægsøkonomien har medført, at forslaget om etablering af cykelstier i hele Mimersgade ikke er en del af forvaltningens forslag til indsatser. De 3m brede, nyanlagte cykelstier på Nørrebrogade vurderes også at have en aflastende effekt på cykeltrafikken i Mimersgade.</p>
<p>4. Rådmandsgade skole – supplerende tiltag</p>	<p>Forvaltningen er for så vidt enig med lokaludvalget. Forvaltningen foreslår et samarbejde i projekteringsfasen, der tager udgangspunkt i Trafiknotatets løsninger. Det er korrekt at skolebestyrelsen ikke har deltaget direkte i arbejdet med at udarbejde en overordnet trafikplan for Mimersgadekvarteret, men skoleinspektøren har været en del af følgegruppen.</p>
<p>5. Bevaring af spærringen i Mimersgade ved Hamletsgade</p>	<p>Det vurderes, at trafikken efter vejlukningen ved Føtex, og fjernelse af venstresvingsforbuddet ved Lygten og den nuværende ombygning af Nørrebrogade 2. etape endnu ikke har fundet sit naturlige leje. En spærring af Mimersgade øst for Hamletsgade er ikke fastholdt i forvaltningens forslag til løsninger, da der ikke vurderes at være behov herfor. Samtidig har politiet tilkendegivet at der ikke kan gives samtykke til en spærring.</p>

6. Lukning af Heimdalsgade	Forvaltningen foreslår, at lukning af Heimdalsgade vurderes nærmere i en eventuel efterfølgende evalueringsfase.
7. Fase 3 vedr. trafiktællinger, gennemkørende trafik og trafikdannelse i Mimergadekvarteret	Forvaltningen er enig i, at der med fordel kan foretages en evaluering (fase 3) Evalueringen kan foretages, når trafikken i området har fundet sit naturlige leje efter ombygningen af Nørrebrogade og evt. når de - i tillægget til trafikplanen foreslåede foranstaltninger til begrænsning af den gennemkørende trafik - er gennemført. I forhold til at fastsætte faste mål for trafikreduktion og sammensætningen af trafikken kan dette ikke anbefales, da trafikken i et område til enhver tid skal ses i forhold til det overordnede trafikflow i området. Samtidig er det ikke praksis for, at der i Københavns Kommune arbejdes med bindende trafikmål. Forvaltningen er dog enig i, at andelen af gennemkørende trafik skal reduceres. Det er forvaltningens vurdering, at det ikke er muligt, med de relativt små trafikmængder, at fastsætte præcise mål om en procentvis reduktion. Årsagen til dette, er at man ikke detaljeret kan styre hvilke valg de enkelte trafikanter foretager sig i en given situation og derfor ikke helt præcist kan anvise de rigtige løsninger.