

Mimersgade – en sikker skolevej

Foranalyse



Indhold

1	Indledning	3
1.1	Baggrund	3
1.2	Metode	3
1.2.1	Trafikanalyse	4
1.2.2	Borgerinddragelse og interessenthåndtering	4
2	Analyse	6
2.1	Nuværende vejudformning	6
2.2	Trafikanalyse	6
2.2.1	Videoobservation.....	8
2.2.2	Uheldsanalyse.....	9
2.2.3	Gennemgående tendenser og løsningsprincipper	10
2.3	Borgerinddragelse	11
2.3.1	Brugernes foretrukne løsninger.....	11
2.3.2	Gennemgående tendenser og løsningsprincipper	12
2.4	Input fra øvrige interessenter	12
3	Dispositionsforslag	14
3.1	Afgrænsning og forudsætninger	14
3.2	Forslag 1	15
3.2.1	Konsekvenser for antal parkering og vejtræer	18
3.2.2	Vurdering af trafiksikkerhed og tryghed	18
3.3	Forslag 2	19
3.3.1	Konsekvenser for parkering og vejtræer.....	22
3.3.2	Vurdering af trafiksikkerhed og tryghed.....	22
3.4	Alternativ dispositionsforslag for krydsningen ved Thorsgade.....	23
3.5	Anlægsoverslag	24
3.5.1	Forslag 1	25
3.5.2	Forslag 1 – Alternativ løsning med krydsningsheller	26
3.5.3	Forslag 2	27
3.5.4	Forslag 2 – Alternativ løsning med krydsningsheller	28
4	Bilagsoversigt	29

1 Indledning

Denne projektrapport omhandler en forundersøgelse af den trafikale sikkerhed på Mimersgade, foretaget af Via Trafik for Københavns Kommune. Heri gør Via Trafik rede for de vigtigste resultater og erfaringer fra foranalysen, der bygger på en trafikanalyse, borgerinddragelse og input fra interessenter.

Slutteligt præsenteres to dispositionsforslag, der skal forbedre forholdene og dermed trafikikkerheden på Mimersgade, med særligt fokus på skoleveje.

1.1 Baggrund

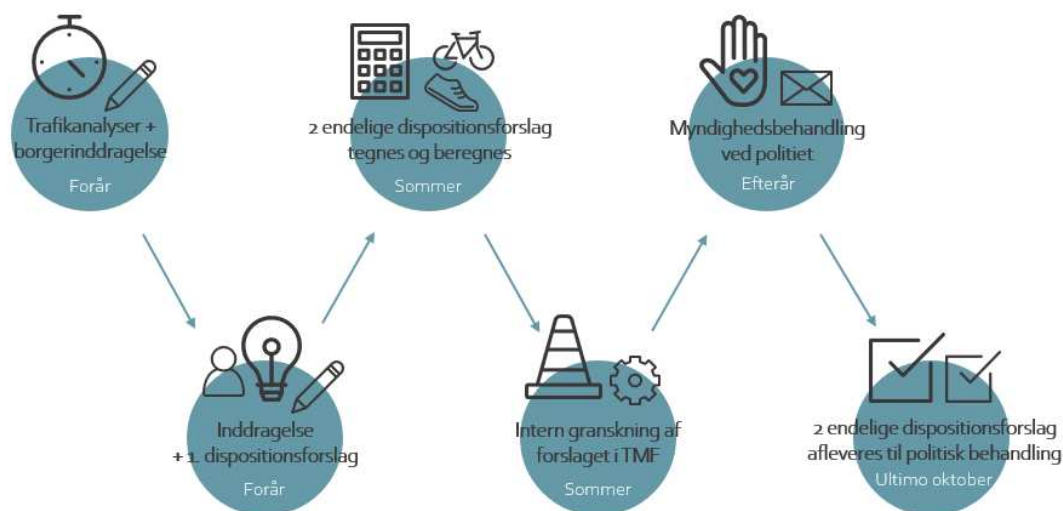
Nørrebro Lokaludvalg samt forældre til elever på Rådmandsgade skole oplever, at Mimersgade er utryk. Derfor har Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune ønsket at afdække, hvordan de nuværende forhold for gående og cyklister på langs og på tværs af Mimersgade kan forbedres, særligt med fokus på skolevejen til Rådmandsgade Skole (Bilag 1, Københavns Kommune). Denne "projektrapport" udgør den samlede foranalyse, i hvilken resultaterne forventes forelagt for Teknik- og Miljøudvalget i Københavns Kommune ultimo 2022 (jf. Bilag 1, Københavns Kommune).

Løsningsmodellen for trafiksikringen udvælges på baggrund af denne foranalyse, der dels består af trafikanalyser, borger- og interessentinddragelse, samt to forslag til, hvordan Mimersgade bør trafiksikres. Konkret indeholder trafikanalyserne bl.a. kortlægning af uheld, tryghed, hastighed, trafikmængder og andet, og er gennemført med inddragelse af Nørrebro Lokaludvalg, lokale skoler og institutioner, fritidstilbud og øvrige brugere af Mimersgade.

Løsningsforslagene er koordineret med øvrige tiltag i området, herunder klimaprojekter, og vurderer desuden mulighederne for etablering af yderligere begrønning, cykelparkering, mm. Trafiksikringen forudsætter nedlæggelse af bilparkering samt ændringer i vejprofilet (jf. Bilag 1, Københavns Kommune).

1.2 Metode

Projektet/analysen er udført i flere faser med følgende proces og tidsplan.

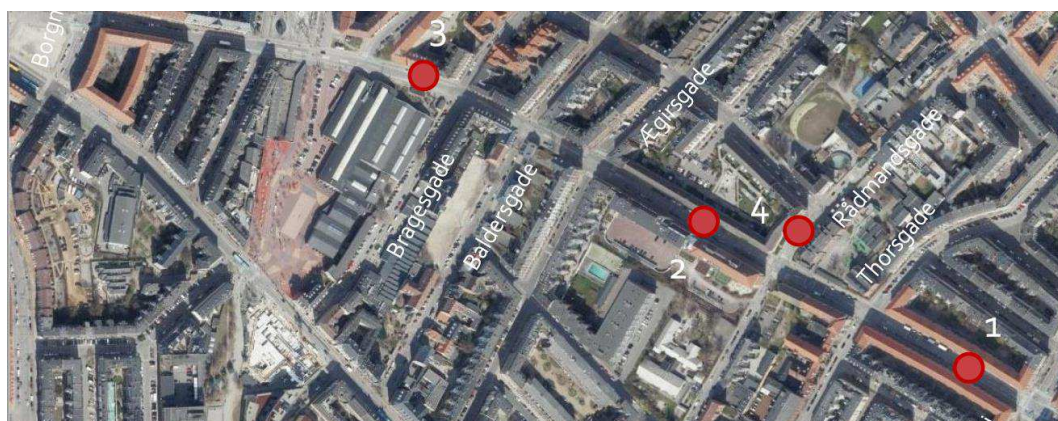


1.2.1 Trafikanalyse

Trafikanalysen omfatter en række mindre delanalyser, der tilsammen bidrager med baggrundsviden til og grundlag for de to dispositionsforslag til omlægning af Mimersgade. Delanalyserne omfatter trafiktællinger, køretøjsfordeling, hastighedsmålinger, uheldsanalyse, og videoobservation (Bilag 2, Via Trafik).

Dataindsamlingen er foretaget i april 2021, og udgør første fase i projektet. De forskellige dele af trafikanalysen er foretaget i den kronologiske rækkefølge, de forekommer i nærværende projektrapport (se afsnittet *trafikanalyse* i analysen).

Trafiktælling (foretaget for biler og cykler), hastighedsmåling, og registrering af køretøjsfordeling er foretaget fire steder på Mimersgade (Bilag 2, Via Trafik).



Figur 1: De fire lokaliteter for dataindsamling.

Målingen af antal motorkøretøjer og typefordeling er foretaget med tælleslanger på vejen. Cykler er dog registreret med video, da slangetællingerne viste sig at være for upræcise til at tælle cykler.

Videoobservationen sikrer samtidig, at grundlaget for de konkrete anbefalinger til løsningsprincipper tager afsæt i *alle* former for færdselsproblematikker på Mimersgade, og ikke kun de uheld, der er registreret hos politiet.

1.2.2 Borgerinddragelse og interessenthåndtering

Interessenter og borgere har været med allerede tidligt i processen. Inddragelsen af borgere og interessenter giver vigtig indsigt i brugernes erfaringer og oplevelser, som ikke kan opnås gennem dataindsamling i trafikanalysen. Brugernes *oplevede* tryghed stemmer ikke nødvendigvis overens med den faktiske tryghed (infrastrukturen og uheldsstatistik), men er afgørende at tage bestik af, da det er den oplevede tryghed, der afgør valg af transportvaner for især bløde trafikanter (fx skoleelever på cykel og gåben).

Inddragelsen er sket dels gennem to workshops med en interessentgruppe af udvalgte og relevante deltagere, en online spørgeskemaundersøgelse, samt samtale med forbigående på gaden ved informationspyloner, som blev opstillet to steder til formålet.



Figur 2: Samtale med bruger ved den ene pylon



Figur 3: Udsnit af pylonernes bagside - brugernes input indtegnet og markeret på oversigtskort

Interessentgruppen bestod af tre repræsentanter for Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune, et medlem af KKFO/klyngebestyrelse, projektleder og facilitator fra Via Trafik, to repræsentanter fra Nørrebro Lokaludvalg, samt to elevrådsrepræsentanter, skoleleder og to bestyrelsesmedlemmer fra Rådmandsgade Skole. Repræsentanterne fra elevrådet på Rådmandsgade Skole har blandt andet fremlagt et kort over utrygge og farlige steder på

skolevejene, som Via Trafik har brugt til at udvælge placeringer af observationsposterne i trafikanalysen.

Samtalerne med forbipasserende blev udført over to dage, på to forskellige lokationer: Rådmandsgade Skole (17.05.22) og Den Sorte Plads (20.05.22).

Spørgeskemaundersøgelsen havde 171 respondenter, og langt størstedelen af respondenterne i spørgeskemaundersøgelsen er i alderen 25-44 år, færdes på Mimersgade dagligt, og vælger oftest cyklen som transportmiddel (Bilag 3, Via Trafik: 5). Konklusionerne på baggrund af spørgeskemaundersøgelsen er derfor i højere grad repræsentativ for voksne cyklister, end den er for blandt andre bilister eller børn.

Det er primært cyklister og fodgængere, der har deltaget, og en lille del bilister. Vi har gjort en ekstra indsats for at få bilister til at bidrage med input og dermed øge deres respondentandel. Dog stemmer den samlede respondentfordeling mellem cykler, fodgængere og bilister godt overens med fordelingen af trafikanter, der bruger Mimersgade (Bilag 3, Via Trafik: 18).

2 Analyse

Dette afsnit redegør for de vigtigste resultater og erfaringer fra analysen, og præsenterer en række løsningsprincipper, knyttet til de problematikker, de forskellige delanalyser afslører. Analysen er del i tre hoveddele: *trafikanalyse*, *borgerinddragelse* og *input fra interessenter*.

2.1 Nuværende vejudformning

Mimersgade er i dag karakteriseret ved relativt brede kørespor og kantstensparkering. Der er cykelsti på strækningen fra Borgmestervangen til Heimdalsgade, hvorefter der er cykelbaner frem til krydset ved Hamletsgade, hvor der også er midterheller og afmærket midterfelt mellem kørselsretningerne. Øst for Hamletsgade er der ingen cykelstier, men dog sporadiske midter- og sideheller samt bump, som sænker hastigheden de tilladte 40 km/t.

Mimersgade har i dag 81 parkeringspladser (kantstensparkering), 6 træer (placeret i et plantebed udfor Sundhedshuset ved nr. 39), og yderligere beplantning langs med Mimersgade på områder, der ikke udgør en del af selve vejarealet.

2.2 Trafikanalyse

Trafikanalysen dækker over flere delanalyser, baseret på trafiktællinger, køretøjsfordeling, hastighedsmålinger, uheldsanalyse, og videoobservation. Dette afsnit gennemgår de vigtigste erfaringer og pointer fra hver delanalyse.

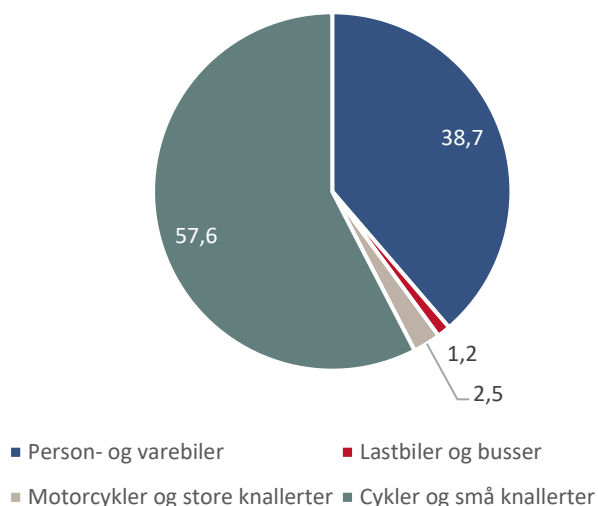
Trafiktællingerne viser, med udgangspunkt i de fire observationspunkter (Figur 1), at der er omtrent dobbelt så mange cyklister som bilister, der bruger Mimersgade – også i myldretid som angivet "spidstimetrafik" i Figur 4 herunder (se Bilag 2). Antallet af cyklister på Mimersgade stiger desuden gradvist efter nærhed til Den Sorte Plads og Nørrebro Station, og antallet af både cykler og biler er betragteligt lavere på Rådmandsgade (post 4 på Figur 1) end på Mimersgade.

Nr.	Stedbetegnelse	Årsdøgntrafik	Spidstimetrafik
1	U.f. Mimersgade nr. 6	Biler: 2.800 Cykler: 4.400	Biler: 370 (kl. 08-09) Cykler: 590 (kl. 17-18)
2	U.f. Mimersgade nr. 34	Biler: 2.800 Cykler: 4.500	Biler: 350 (kl. 08-09) Cykler: 560 (kl. 15-16)
3	U.f. Mimersgade nr. 64	Biler: 2.500 Cykler: 4.750	Biler: 260 (kl. 08-09) Cykler: 580 (kl. 15-16)
4	U.f. Rådmandsgade nr. 21	Biler: 1.500 Cykler: 2.300	Biler: 225 (kl. 15-16) Cykler: 380 (kl. 16-17)

Figur 4: Trafiktællinger, angivet på de fire lokationer på Mimersgade (Bilag 2, Via Trafik: 2).

Biler, cykler og små knallerter er den mest repræsenterede type køretøj på Mimersgade (og Rådmandsgade). Person- og varebiler udgør næsten 40 procent af køretøjerne, mens cykler og små knallerter udgør næsten 60 procent. Andelen af lastbiler og busser er under 1 procent, og motorcykler og knallerter udgør omkring 2 procent. Andelen af cykler er størst i den nordlige/vestlige ende mod Den Sorte Plads (Bilag 2, Via Trafik: 3).

Køretøjstyper på Mimersgade, andele



Figur 5: Køretøjstyper, andele (baseret på Bilag 2, Via Trafik: 3)

Overordnet set viser tællingerne med tydelighed, at cyklerne er den dominerende transportform i antal. Dette til trods for, at cyklerne ikke infrastrukturelt er dominerende, da der på Rådmandsgade og størstedelen af Mimersgade ikke er nogen cykelfaciliteter. Den tunge trafik er meget begrænset på Mimersgade.

Hastighedsmålingerne for motoriserede køretøjer viser, at hastighedsgrænsen på 40 km/t ikke overskrides. Gennemsnitshastigheden for hele Mimersgade er med 25,7 km/t endda væsentligt lavere end den tilladte. Dog er det værd at bemærke, at der, sammenlignet med andre dele af Mimersgade, forekommer en højere gennemsnitshastighed på strækningen ved Bragesgade og

Den Sorte Plads, mens hastigheden på Rådmandsgade, hvor områdets skole ligger, generelt er lav (Bilag 2, Via Trafik: 4).

85 %-hastighedsfraktilen angiver den hastighed, som 85 % af trafikanterne holder sig under, når de kører på strækningen. Resultatet for hastighedsfraktilen viser, at trafikanterne kører under de tilladte 40 km/t. Selv om det betyder, at 15 % af trafikanterne kører hurtigere end anført i tabellen herunder, viser målingerne, at hovedparten af bilisterne respekterer den eksisterende 40 km/t hastighedsgrænse på Mimersgade.

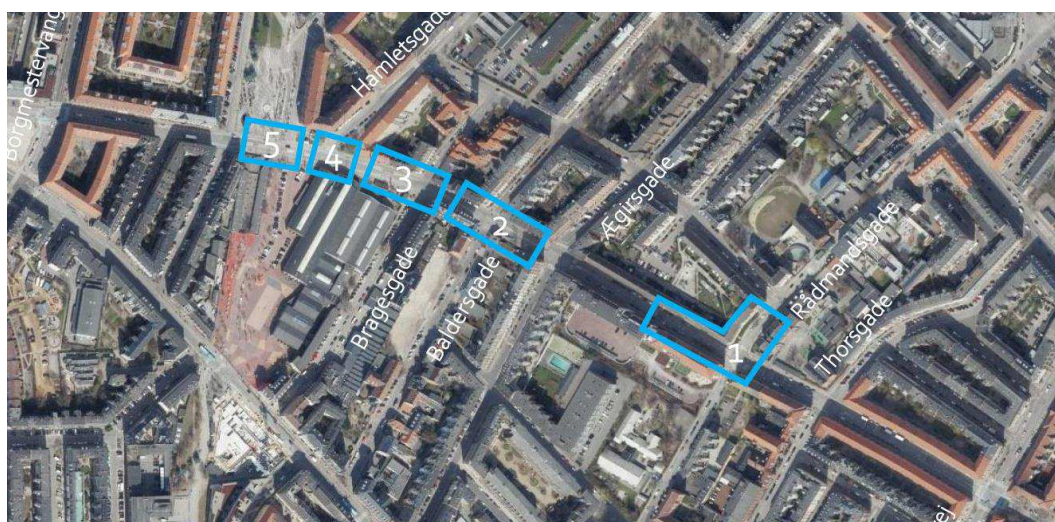
Nr	Stedbetegnelse	Gennemsnitshastighed (mod Ø/V el. N/S)	85 %-hastighedsfraktil (mod Ø/V el. N/S)
1	U.f. Mimersgade nr. 6	24,5 km/t (22,2 km/t / 27,0 km/t)	32,9 km/t (29,5 km/t / 34,4 km/t)
2	U.f. Mimersgade nr. 34	26,7 km/t (26,7 km/t / 26,7 km/t)	34,9 km/t (35,3 km/t / 34,6 km/t)
3	U.f. Mimersgade nr. 64	31,4 km/t (31,7 km/t / 31,2 km/t)	38,5 km/t (38,7 km/t / 38,4 km/t)
4	U.f. Rådmandsgade nr. 21	20,2 km/t (19,1 km/t / 21,6 km/t)	25,8 km/t (24,4 km/t / 27,5 km/t)

Figur 6: Hastighedsmålinger for motorkøretøjer, fordelt på måleposter (1-4) (Bilag 2, Via Trafik: 4)

2.2.1

Videoobservation

Denne del undersøger de trafikale forhold og trafikanternes adfærd på udvalgte specifikke lokationer. På baggrund af observationerne præsenteres her de gennemgående hovedtræk i prioriteret rækkefølge. Se Bilag 2 for yderligere visualiseringer og uddybninger.



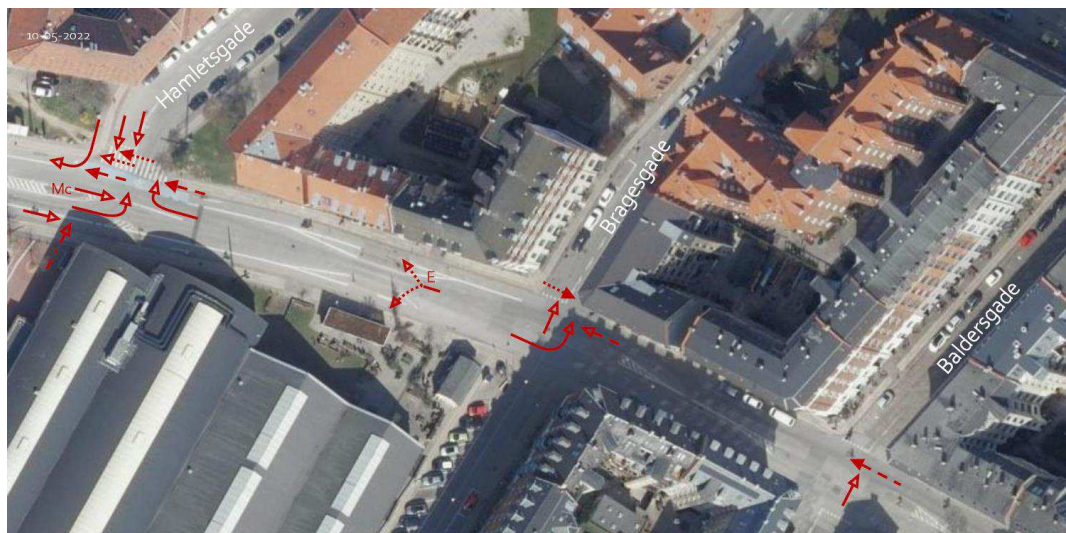
Figur 7: Områder dækket af videooptagelser (Bilag 2, Via Trafik: 10)

- A. **Færdselsregler overholdes ikke.** Det er blandt andet observeret, at cyklende og gående passerer for rødt lys, at spærreflader overskrides, og at biler overhaler i både modsatte vejbane og på cykelbaner. Hertil ignorerer enkelte svingforbud, og bilister tager chancer for at krydse Mimersgade lige over.
- B. **Cyklister foretager farlige sving.** Mange cyklende foretager ulovlige venstresving, og gør det ofte uden at orientere sig bagud. Dette resulterer i flere tilfælde, at cyklende svinger ud foran ligeud-kørende trafikanter, og placerer sig diffust i krydset på spærreflader, kørebane og kantstene.

- C. **Parkerede biler skaber problemer.** Cyklister oplever at blive klemt på steder, hvor parkerede biler indsnævrer vejbanen eller tvinger cykler ud på vejen. Hertil giver parkerede biler også bilister på sideveje dårligt udsyn.
- D. **Mangelfulde midterheller.** Flere af Mimersgades midterheller har enten ikke noget støttepunkt for gående, er for smalle til cykler, eller er placeret asymmetrisk. Dette kræver mange manøvrer.
- E. **Forvirring om rettigheder.** Der hersker tvivl om, hvem der skal holde tilbage for hvem og hvornår, hvilket resulterer i hyppigt hårde opbremsninger, cyklister, der bliver klemt mellem biler, og bilister, der "hænger" for længe i kryds.

2.2.2 Uheldsanalyse

Uheldsanalysen viser, at der sker uheld på Mimersgade, men at disse ikke er skolevejsrelaterede. Dette gælder for perioden 2017-2021, hvor der ikke er registreret tilfælde af skolevejsuheld på Mimersgade¹.



Figur 8: Eksempel på uheldsanalyse på Mimersgade – her for strækningen mellem Baldersgade og Hamlets-gade (Bilag 2, Via Trafik: 7)

En stor del af de uheld, der dog finder sted, er vigepligtsrelaterede, hvilket omfatter tværkollisioner samt højre- og venstresving ind foran med- og modkørende. Mange af disse uheld involverer cyklister og gående.

Ulykkerne sker i særdeleshed i lyskrydsene Borgmestervangen/Jagtvej og Mimersgade/Hamlets-gade. Også i vigepligtskrydsene sker der uheld. Disse finder hovedsageligt sted i de kryds eller ved de sideveje, hvor der ikke er anlagt overkørsler (fx fortov, ført forbi sidevejen (se Bilag 2 for eksempel).

¹ Skolevejsuheld er defineret som uheld i perioden august-juni i tidsrummet 7-17, og som involverer en blød trafikant i alderen 5-17 år.

2.2.3

Gennemgående tendenser og løsningsprincipper

I trafikanalysen forekommer en række gennemgående temaer og erfaringer.

Trafikanalysen viser, at andelen af bløde trafikanter på Mimersgade er høj, og at det særligt gælder cyklister. Desværre bliver mange cyklister overset af bilister i særligt to situationer:

1. Krydsning til/fra sideveje
2. Sporadisk indsnævring af kørebanen (fx ved parkeringsrækkers begyndelse, hvor cyklisten bliver klemt mellem parkerede biler og kørende bilister)

Bilister har flere steder tendens til at overskride afstribsningen. Særlig udtalt er problemet i krydset ved Hamletsgade, hvor det giver anledning til flere farlige situationer. Samtidig er der mange af de bløde trafikanter, der ikke overholder signalreguleringen i lyskrydset ved Rådmandsgade – særligt uden for myldretid.

Flere af sidegaderne har brostensbelægning, og det har betydning for cyklisternes rutevalg. Venstresving mod Bragesgade er særlig populær blandt de cyklende, da denne gade ikke er brostensbelagt.

På baggrund af den viden, den samlede trafikanalysen har tilvejebragt, foreslår vi følgende løsningsprincipper (Bilag 3, Via Trafik: 29):

- Overkørsler ved sideveje
- "Hundeører" på krydshjørner (dvs. udvidelser af fortovshjørner, som indsnævrer kørebanen)
- Hævede krydsflader i kryds med vigepligt
- Mindre af kantstensparkerings
- Nedsat skiltet hastighedsbegrænsning
- Enkeltrettede cykelstier



Figur 9: Eksempel på overkørsel ved sidevej – Her Nørrebrogade-Bragesgade (Bilag 2, Via Trafik: 17)

Se den vedlagte samlede trafikanalyse (Bilag 2, Via Trafik: 16-23) for uddybende beskrivelser af de enkelte løsningsprincipper.

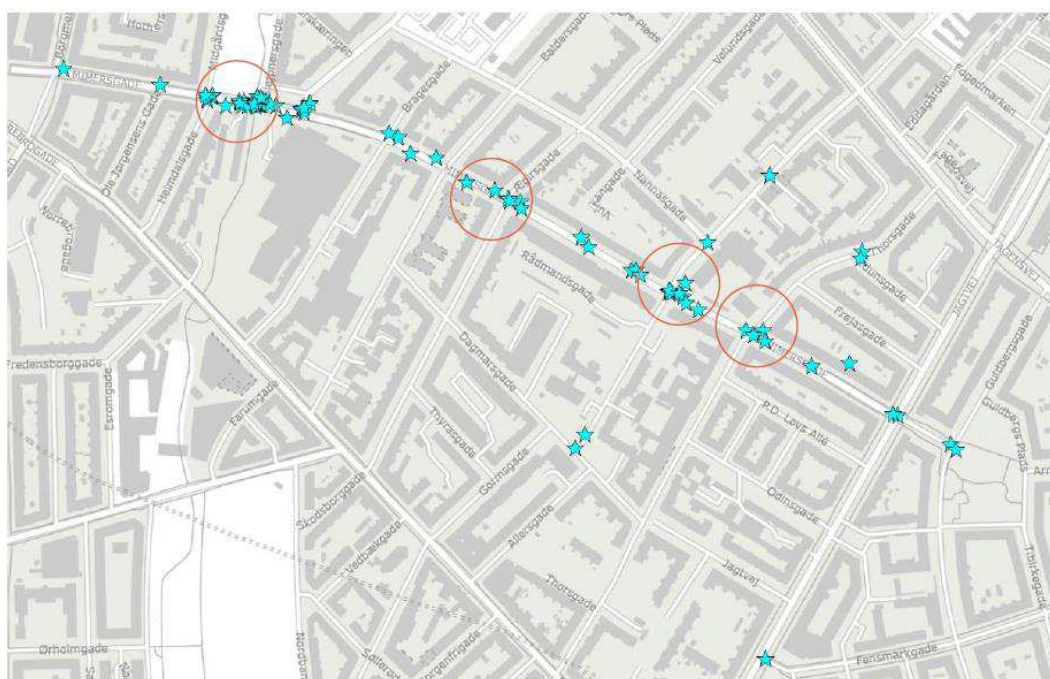
2.3

Borgerinddragelse

Inddragelsen af borgere og andre interessenter viser flere gennemgående tendenser i brugernes oplevede tryghed på Mimersgade.

Cyklisterne oplever utryghed på næsten hele Mimersgades vejstrækning, men udpeger særligt områderne ved Den Sorte Plads og Rådmandsgade Skole som værende utrygge. Den generelle utryghed på Mimersgade understøttes også af et tydeligt ønske om anlæggelse af cykelsti på hele strækningen – også i flere af de tilstødende gader (Bilag 3). Mere cykelparkering synes ikke at blive efterspurgt i et særligt omfang. Det er dog ikke nødvendigvis udtryk for, at det ikke ønskes, men forementlig blot at det ikke er noget, der betragtes som særlig problematisk i dag (Bilag 3, Via Trafik: 6).

Der er samtidig behov for mere og bedre krydsningsmuligheder langs hele Mimersgade. Særligt efterspørges det omkring Den Sorte Plads, Ægirsgade, Rådmandsgade og Thorsgade (Bilag 3, Via Trafik: 7).



Figur 10: Brugernes udpegninger af steder, hvor de oplever behov for (flere/bedre) krydsningspunkter (Bilag 3, Via Trafik: 7).

Brugerne er desuden generelt enige om, at der er strækninger på Mimersgade, der trænger til en begrønning – særligt omkring Ægirsgade og Rådmandsgade (Bilag 3, Via Trafik: 8).

2.3.1

Brugernes foretrukne løsninger

Vi har spurgt de tre hovedgrupper hos trafikanterne: cyklister, bilister og fodgængere.

Langt størstedelen af cyklisterne er enten utilfredse eller meget utilfredse med de nuværende cykelforhold på Mimersgade, og udgør dermed den mest utilfredse gruppe brugere af gaden. **Cyklisterne foretrækker en forbedring af de trafikale forhold gennem etablering af ny cykelsti med kantsten, og at der ikke er mulighed for at parkere i bil.**

Bilisterne er den mest tilfredse gruppe, der dog samlet set lader til at være opdelt i to lige store dele af tilfredse og utilfredse. De utilfredse nævner blandt andet at cyklisterne har en uhensigtsmæssig adfærd, der er én af årsagerne til, at Mimersgade fungerer dårligt for bilister. **Bilisterne foretrækker at forholdene på gaden forbedres med gode parkeringsmuligheder og blandet trafik.** (Bilag 3, Via Trafik: 11-12).

Fodgængernes grad af tilfredshed fordeler sig relativt jævnt mellem tilfredse, utilfredse og hverken tilfredse eller utilfredse. De udgør samlet set dermed den mest indifferente gruppe. De påpeger blandt andet brud på bilisternes fartgrænse og manglende krydsningsmuligheder som særlige faktorer, der forringer forholdene for fodgængere. **Fodgængerne foretrækker at forholdene forbedres med dels brede fortove med træer, og brede cykelstier med kantsten, og dels med ganske lidt eller ingen parkering for biler** (Bilag 3, Via Trafik: 13-14).

2.3.2 Gennemgående tendenser og løsningsprincipper

I inddragelsesprocessen med borgerne forekom en række gennemgående temaer og input.

Blandt alle brugere hersker der en generel opfattelse af, at Mimersgade er en utryk strækning, hvor trafikikkerheden er dårlig. Klagerne drejer sig særligt om høj hastighed, brud på færdselsregler i lyskryds, og uklare trafikale rettigheder. De brede fortove fremhæves derimod som noget, der fungerer godt, hvilket også gælder for den eksisterende korte strækning af cykelsti med kantsten, der er etableret i den nordlige ende.

På tværs af alle trafikanttyperne forekommer der et stort ønske om etablering af mere cykelsti med kantsten. Ønsket er sågar så stort, at mange foreslår at nedlægge lidt af fortovene og parkeringspladserne til fordel for mere cykelsti – dette på trods af, at de nuværende brede fortove opfattes som et særligt velfungerende element på gaden.

Samtidig nævner flere brugere, at forsøget med vejlukning i 2009 fungerede godt, og at de ønsker lukningen permanent, hvilket dog ligger uden for rammene af dette projekt (se afsnit 3.1).

På baggrund af den viden om brugernes oplevelser, inddragelsesprocessen har tilvejebragt, foreslår vi følgende løsningsprincipper (Bilag 3, Via Trafik: 18):

- Cykelsti langs hele Mimersgade (helst med kantsten)
- Hastighedsdæmpende tiltag for biler
- Bedre krydsningsforhold for bløde trafikanter (særligt ved Den Sorte Plads og Rådmandsgade)
- Parkering må gerne nedlægges til fordel for bedre cykelforhold
- Mere beplantning og begrønning
- Fysisk afgrænsning ved Den Sorte Plads (skal holde legende børn væk fra vejen)

2.4 Input fra øvrige interessenter

Interessentgruppen meget tilfredshed med dispositionsforslag 1, hvortil deres input og kommentarer er udarbejdet til et alternativt dispositionsforslag – dispositionsforslag 2.

Interessentgruppen er særdeles positivt stemt over for følgende elementer i dispositionsforslaget, der derfor også er repræsenteret i dispositionsforslag 2:

- Cykelsti med kantsten langs hele strækningen
- Gennemført fortov ved alle sideveje
- Bevaring af parkeringsmuligheder

Interessentgruppen har samtidig foreslået, at følgende alternative løsninger indgår i dispositionsforslag 2:

- Cykelbokse (dvs. afmærket bredt cykelfeltet foran bilernes stoplinje) ved Rådmandsgade
- Markeret cykelsti/cykelsymbol ved sidevejsindsnævninger
- Mere parkering – færre træer



Figur 11: Principtegning af en cykelboks (kilde: Vejdirektoratet)

3

Dispositionsforslag

På baggrund af resultaterne fra analysen præsenteres her to dispositionsforslag, der forbedrer de nuværende forhold for gående og cyklister på langs og på tværs af Mimersgade, særligt med fokus på skolevejen til Rådmandsgade Skole.

De to dispositionsforslag har gennemgående fællestræk, hvad angår de løsningsprincipper, de bygger på (se Bilag 3, Via Trafik: 18, 29):

- Mindre kantstensparkering
- Tydeligere og mere sikker opdeling af cyklister og bilister
- Hastighedsdæmpende tiltag for biler
- Bedre krydsningsforhold for cykler og gående
- Overkørsler, hundeeører, og hævede flader ved kryds og sideveje
- Begrønning
- Færre signalanlæg – flere gennemførte fortove/vigepligt

3.1

Afgrænsning og forudsætninger

Forud for de to aktuelle forslags dispositioner gælder, at der er foretaget enkelte afgrænsninger, justeringer og fravalg efter ønske fra Københavns Kommune, der er blevet forelagt de første udkast på forslagene. De aktuelle forslag er på denne baggrund projekteret ud fra følgende forudsætninger:

Færre signalanlæg. Nedlæggelse af signalanlægget i krydset ved Ægirsgade, samt fravalg af signalanlæg ved Nørrebro Cykelrute, fordi signaler som disse ikke overholdes, og derved i stedet skaber udfordringer med fremkommeligheden.

Mimersgade lukkes *ikke* for biltrafik. Mimersgade er klassificeret som en "bydelsgade", der per definition betyder, at den skal sikre fordelingen og trafikafviklingen i de enkelte gader. En lukning af Mimersgade vil derfor kræve en om-klassificering af vejtypen, og at man, med erfaring fra forsøget i 2019, må forvente øget trafik på omkringliggende gader (Bilag 3, Via Trafik: 16-17). Vores vurdering er, at en lukning vil forbedre trafikikkerheden på Mimersgade, men overflytte trafikken til andre gader, på hvilke trafikikkerheden vil forværres. Vi er derfor ikke gået videre med dette forslag, og anbefaler, at Københavns Kommune oplyser nærområdets borgere herom, samt hvorfor.

Mimersgade omlægges *ikke* til cykeltgade. Det er ikke et ønske fra interessenterne, og det vil alt andet lige kunne øge utrygheden. Strækningen fungerer som skolevej, hvor den oplevede tryghed (ikke at forveksle med den faktiske trafikikkerhed) prioriteres højt, og der hersker i forvejen tvivl om vigepligtsforholdene blandt trafikanterne på Mimersgade.

Svingbanen til Hamletsgade forlænges, fordi den understøtter den primære kørselsretning på gaden, grundet venstresvingsforbuddet. Venstresvingsforbuddet bevares, da det sikrer, at Hamletsgade ikke benyttes som smutvej fra Tagensvej.

Nyt slidlag udgår. Omlægningen af kørebanen skal ikke omfatte nyt slidlag, da dette projekt ikke omfatter anlægsmidler til en egentlig genopretning af kørebanen. Dog vil flytningen af kantsten, heller og andet alligevel medvirke til, at der skal foretages renowering kørebanen, så kanten tilpasses vejforløbets nye profil.

Forudsætningerne har indflydelse på antallet af træer og parkeringspladser mv., hvilket der i de respektive forslag gøres rede for. Ydermere er bænke blevet indplaceret i dispositionsplanerne. De nuværende zonetavler med hastighedsgrænser bevares, da Københavns Kommune, ifm. et gennemført projekt om reducerede hastighedsgrænser, allerede har opsat færdselstavler på hhv. 40 og 30 km/t.

3.2 Forslag 1

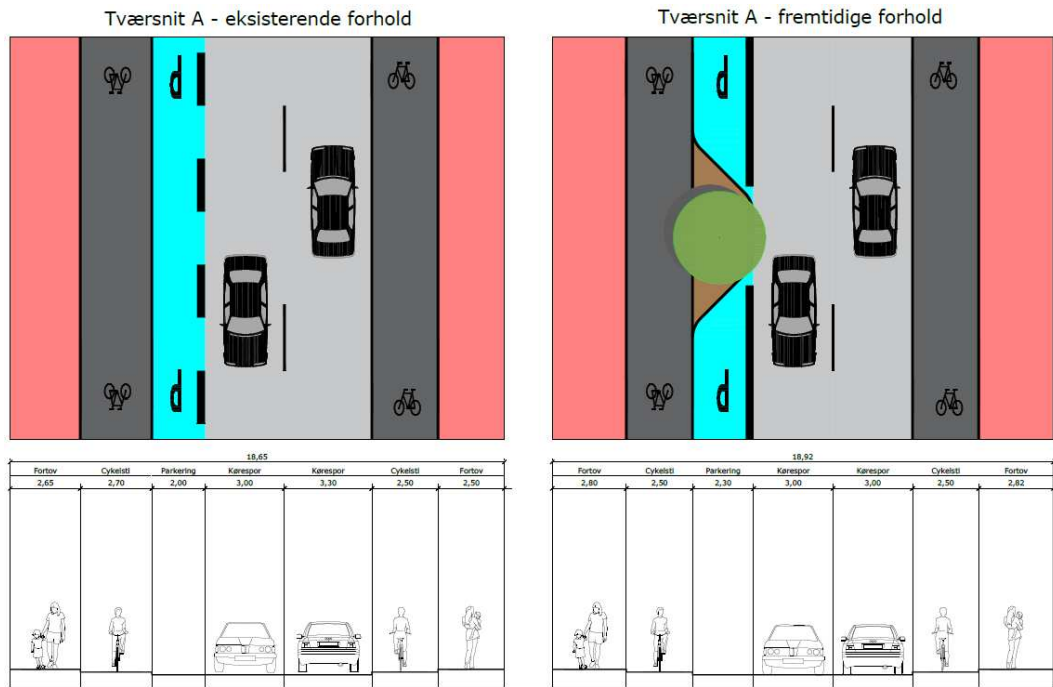


Figur 12: Situationsplan af dispositionsforslag 1 (Bilag 6)

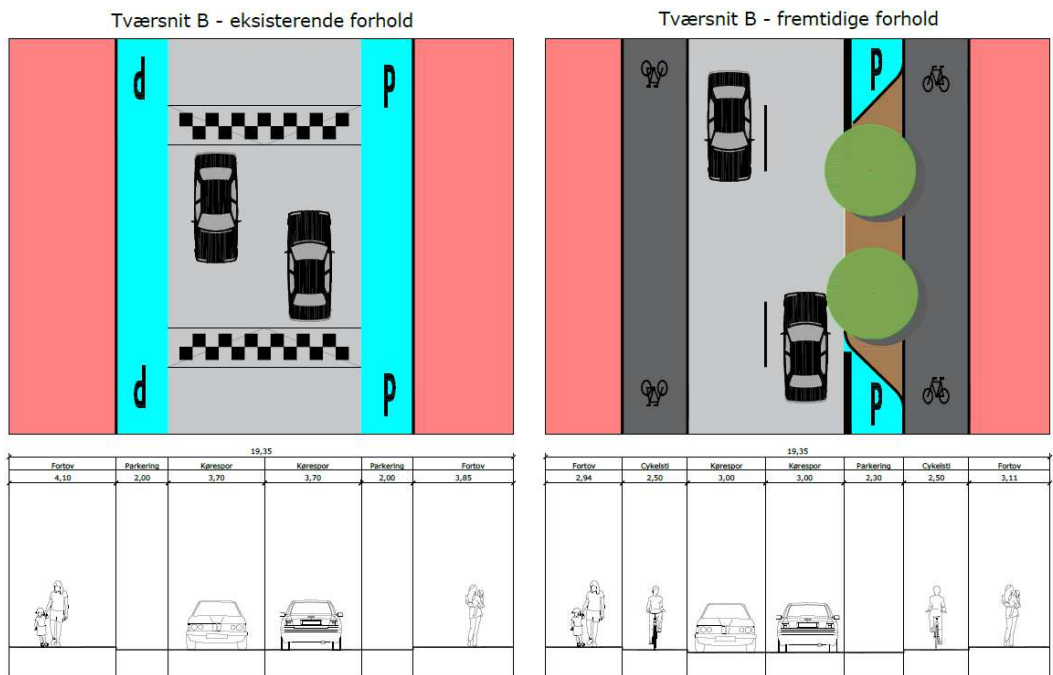
Dette forslag er vores anbefaling, da det er det mest trafikksikre af de to. Forslaget er mere omfattende end Forslag 2, da den fysiske omlægning af Mimersgade er gennemgående for hele vejarealet. Dog er anlægskostningerne ved dette forslag ikke betydeligt større. Forslaget beror på særligt på etablering af cykelstier på hele vejforløbet, bedre fortove, mindre kørebane, bedre krydsningsmuligheder og flere fartdæmpende tiltag.

Vi foreslår at etablere 2,5 m. brede, kantstensafgrænsede cykelstier langs hele Mimersgade fra Jagtvej til Borgmestervangen (ml. Heimdalsgade og Borgmestervangen udvides og omlægges de eksisterende cykelstier for at få samme bredde og tilstrækkelig kantstenslysning). Samtidig skal fortovene genoprettes med ny belægning (da den er relativt nedslidt), med en bredde på minimum 2,5 m.

Kørebanelen indsnævres til 6,0 m., svarende til den gældende hastighedsgrænse på 40 km/t, og der etableres parkeringslommer med en bredde på 2,3 m., der placeres skiftevis i hver side af vejen. Disse afgrænses med beplantede sideheller, så der opnås fartdæmpende forsætninger af kørebanelen, som illustreret på Figur 13 og Figur 14.

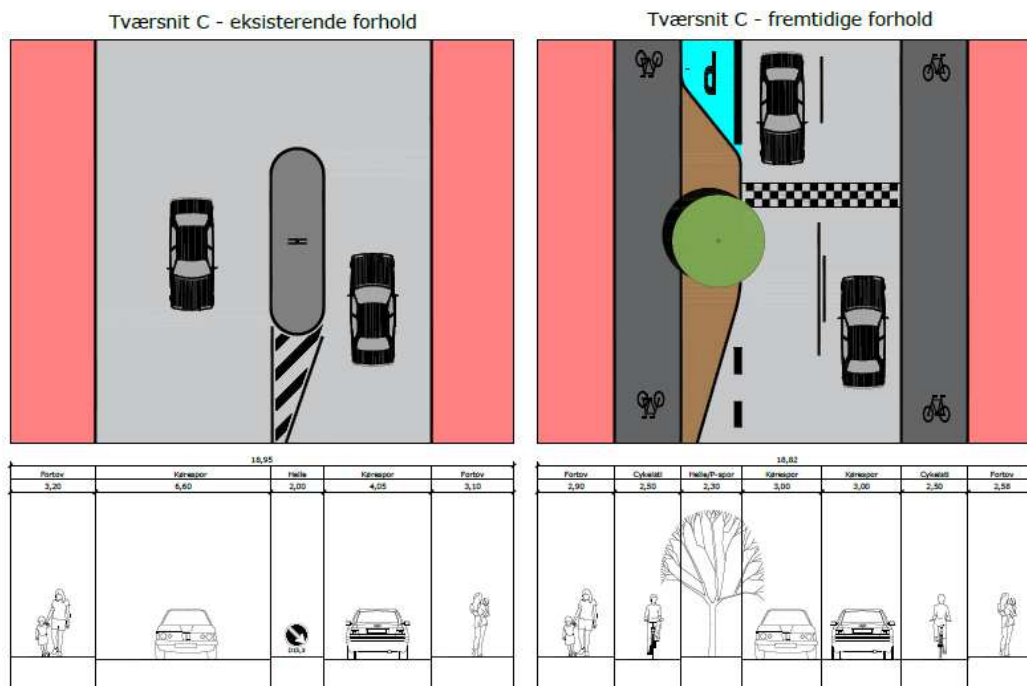


Figur 13: Tværsnit af Mimersgade mellem Borgmestervangen og Ole Jørgensens Gade (Bilag 5) Her omlægges eksisterende cykelstier, så der opnås bedre kantstenslysninger, og der etableres beplantet midterhelle.



Figur 14: Tværsnit af Mimersgade mellem Thorsgade og Jagtvej (Bilag 5)

Herudover etableres fartdæmpende hævede flader omkring krydsningspunkter og sideveje pr. ca. 150 m., også svarende til 40 km/t, som illustreret på Figur 15.



Figur 15: Tværsnit af Mimersgade mellem Bragesgade og Baldersgade (Bilag 5)

Vi foreslår at bevare den tilladte hastighed på 40 km/t, som Københavns Kommune i forvejen har gennemført for vejene i lokalområdet.

Ved sidevejene etableres overkørsler og hundehører (sideheller med beplantning eller cykelparkering), der kan indsnævre kørebanearealet, skabe bedre oversigt og sænke farten omkring sidevejstilslutningerne. Endvidere etableres fartdæmpende hævede flader samt forsætning af kørebane, som også medvirker til at begrænse bilernes fart.

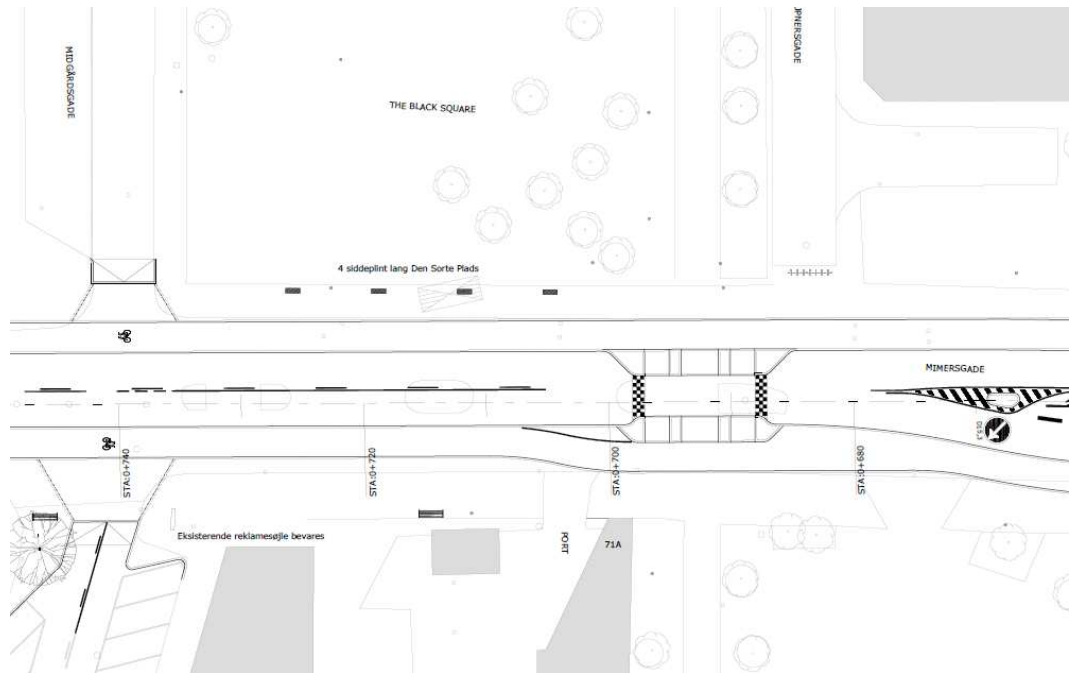
Vi foreslår også en række ændringer i flere konkrete kryds:

- **Krydsningen mellem Nørrebro Cykelrute og Mimersgade** ud for den Sorte Plads ændres. Kørebane indsnævres til ét spor på en hævet flade, suppleret med to helle-øer mellem kørebane og cykelsti. Bilerne skal i det indsnævrede kørebaneareal have vigepligt i den ene retning, hvilket afmærkes vha. færdselstavler. Denne løsning vil dæmpe bilisternes fart, og gøre det lettere og mere trafiksikkert for cyklister og fodgængere, når de krydser Mimersgade via Nørrebro Cykelrute. Den lokale vejindsnævring til et spor vurderes ikke at påvirke fremkommeligheden på Mimersgade nævneværdigt, da trafiktællingerne indikerer, at der kører under 300 biler på denne del af strækningen i spidstimen, hvilket svarer til vejreglernes anbefalinger.
- **Signalkrydset ved Rådmandsgade** omlægges. Her afmærkes cykelbaner og 'cykelboks' (foran højresvingspilen), som giver cyklisterne bedre fremkommelighed og mere synlighed i trafikken, og som vurderes at være en mere trafiksikker løsning end fremført cykelsti. Krydset bør have et højresvingforbud fra vest, samt fremført cykelsti, for at bevare de nuværende træer ud for Sundhedshuset ved nr. 39.
- **Signalkrydset ved Ægirsgade** nedlægges. I stedet etableres en stor, hævet flade med vigepligt for Ægirsgade, som sænker farten og forbedrer krydsningsmulighederne for cyklister og fodgængere. Vigepligten skal etableres med gennemførte fortove på Mimersgade (forbi Ægirsgade), samt indsnævring af Ægirsgades tilslutning til Mimersgade. Indsnævringen skal anlægges som hundehører med cykelparkering og bænke.

Nedlæggelsen af signalkrydset muliggør kantstensparkering på Mimersgade, hvor der afmærkes parkeringsbane frem mod Ægirsgade.

- **Hævede flader**, som sikrer lav fart og gode krydsningsmuligheder for fodgængere og cyklister, etableres desuden ved Bragesgade, vest for Rådmandsgade samt ved Thorsgade.
- **Rådmandsgade-krydset** bør have et højresvingsforbud fra vest, samt fremført cykelsti, for at bevare de nuværende træer ud for Sundhedshuset ved nr. 39.

Signalkrydsene ved Jagtvej og Borgmestervangen bevares hovedsageligt som i dag aht. trafikviklingen.



Figur 16: Planudsnit af krydsning mellem Mimersgade og Nørrebro Cykelrute i forslag 1.

3.2.1 Konsekvenser for antal parkering og vejtræer

Forslaget medfører, at 35 ud af nuværende 81 parkeringspladser (gul zone) langs Mimersgade nedlægges. Der vil efter omlægningen derfor være 45 parkeringspladser til biler, hvoraf 40 af dem reetableres. Til gengæld etableres yderligere 86 cykelparkeringspladser, hvilket giver i alt 137 pladser. De placeres fortrinsvis i forbindelse med sidevejene.

De 5 nuværende træer ved nr. 39 bevares. Samtidig plantes i alt 23 nye vejtræer i kantstensafrænsede plantebede, med mindst 10 m² åbent bed pr. træ. Det betyder, at der vil være 28 træer på strækningen. Nogle af de nye træer øst for Rådmandsgade kan dog være i konflikt med en højspændingsledning tæt på de foreslåede plantehuller. Muligheden for anlægge plantehullerne og/eller flytte ledningerne skal derfor undersøges nærmere i en efterfølgende projektfase.

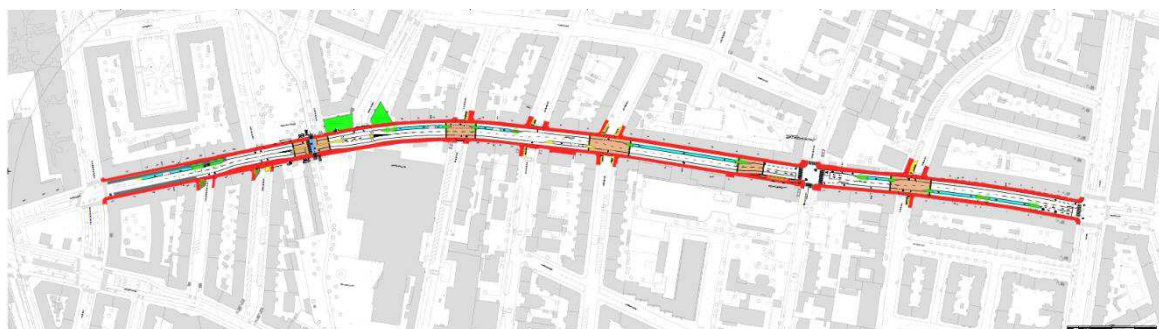
3.2.2 Vurdering af trafiksikkerhed og tryghed

Den fysiske fartdæmpning til 40 km/t vil medføre, at risikoen for uheld reduceres. De fartdæmpende hævede flader, beplantede sideheller, køresporsforsætninger samt overkørsler og hundehører ved sidevejene, vil sænke farten og forbedre sikkerheden for svingende trafikanter, samt forbedre oversigten ved ind- og udkørsel til og fra sidevejene.

Herudover bliver det mere sikkert at krydse Mimersgade generelt. Særligt ved de hævede flader og indsnævringen og vigepligt ved stikrydsningen ved Nørrebro Cykelrute, hvilket imødekommer brugerne stærke ønske herom.

Kantstensafgrænsede cykelstier vil øge tryghed og fremkommelighed for cyklister markant, og udgør også er et højt prioriteret ønske fra brugerne – navnlig cyklister, fodgængere og tilknyttede til skolen. Færre kantstensparkeringspladser medvirker til at reducere uheldsrisikoen på cykelstierne (pga. åbne bildøre). Afgrænsningen af P-lommerne vha. beplantede heller, mindsker også risikoen for påkørsel af parkerede/parkerende biler.

3.3 Forslag 2

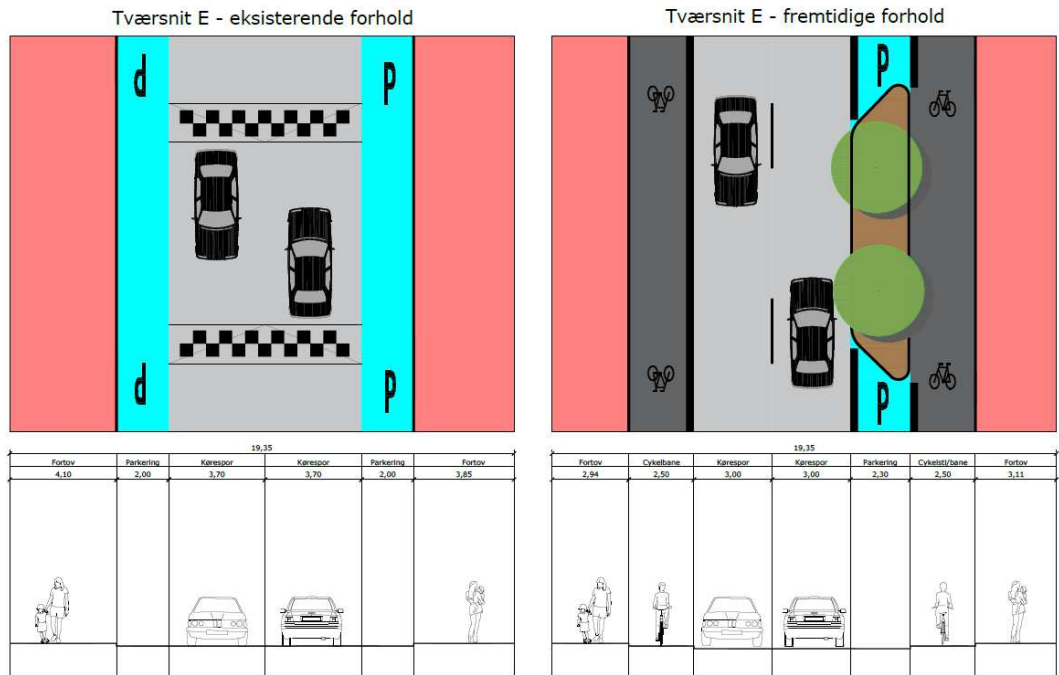


Figur 17: Udsnit, Situationsplan af dispositionsforslag 2 (Bilag 7)

Dette forslag er en anelse mindre omfattende hvad angår anlægsomkostninger. Forslaget indeholder løsninger, der i høj grad minder om Forslag 1, men fraviger dog særligt i form af, at forslaget her ikke indebærer en etablering af cykelsti med kantsten, men i stedet en afmærkning af cykelbaner, samt at løsningen for kryds og forbedring af krydsningsforhold ved Nørrebro Cykelrute er anderledes, idet de to kørespor på Mimersgade foreslås opretholdt samtidig med at biler og cykler på Mimersgade pålægges vigepligt ift. krydsende fodgængere og cyklister.

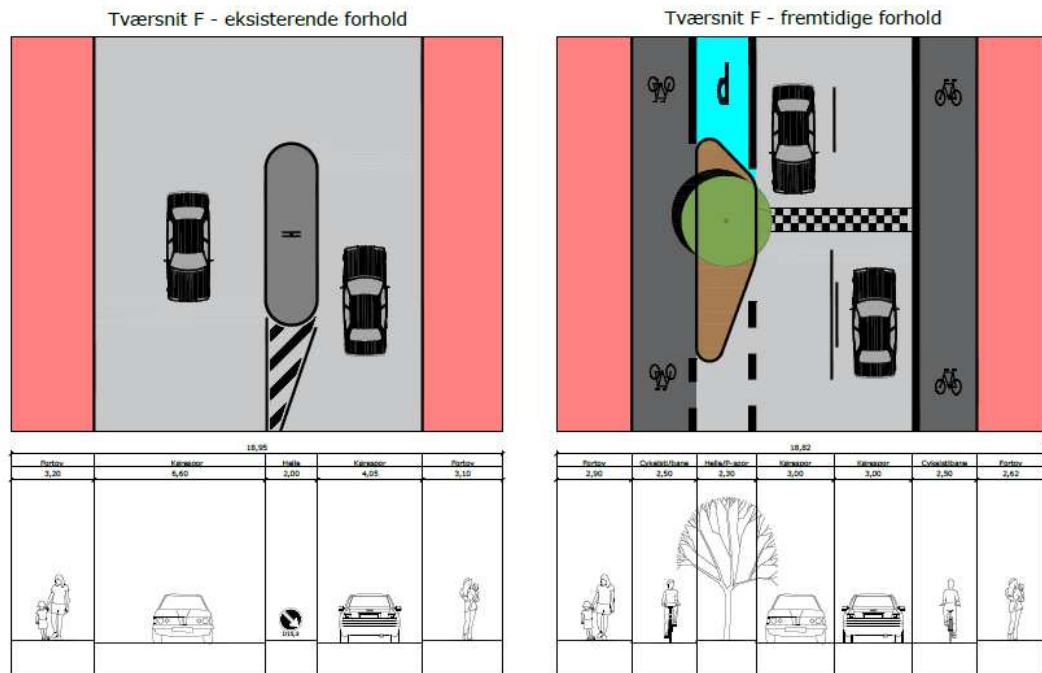
Vi foreslår at etablere 2,5 m. brede cykelbaner langs hele Mimergade fra Jagtvej til Borgmestervangen (ml. Heimdalsgade og Borgmestervangen bevares de eksisterende cykelstier). Afmærkning af cykelbaner er billigere end anlæggelse af cykelsti med kantsten, men er stadig en trafik-sikker løsning, om end den opleves som mindre tryk. Samtidig skal fortovene genoprettes med ny belægning (da den er relativt nedslidt), med en bredde på minimum 2,5 m.

Kørebanelen indsnævres til 6,0 m., svarende til hastighedsgrænsen på 40 km/t, og der etableres parkeringslomme med en bredde på 2,3 m., der placeres skiftevis i hver side af vejen. Disse afgrænses med beplantede sideheller, så der opnås fartdæmpende forsætninger af kørebanelen, som illustreret på og Figur 19.



Figur 18: Tværsnit af Mimersgade mellem Thorsgade og Jagtvej (Bilag 5)

Herudover etableres fartdæmpende hævede flader omkring krydsningspunkter og sideveje pr. ca. 150 m., også svarende til 40 km/t, som illustreret på Figur 19.



Figur 19: Tværsnit af Mimersgade mellem Bragesgade og Baldersgade

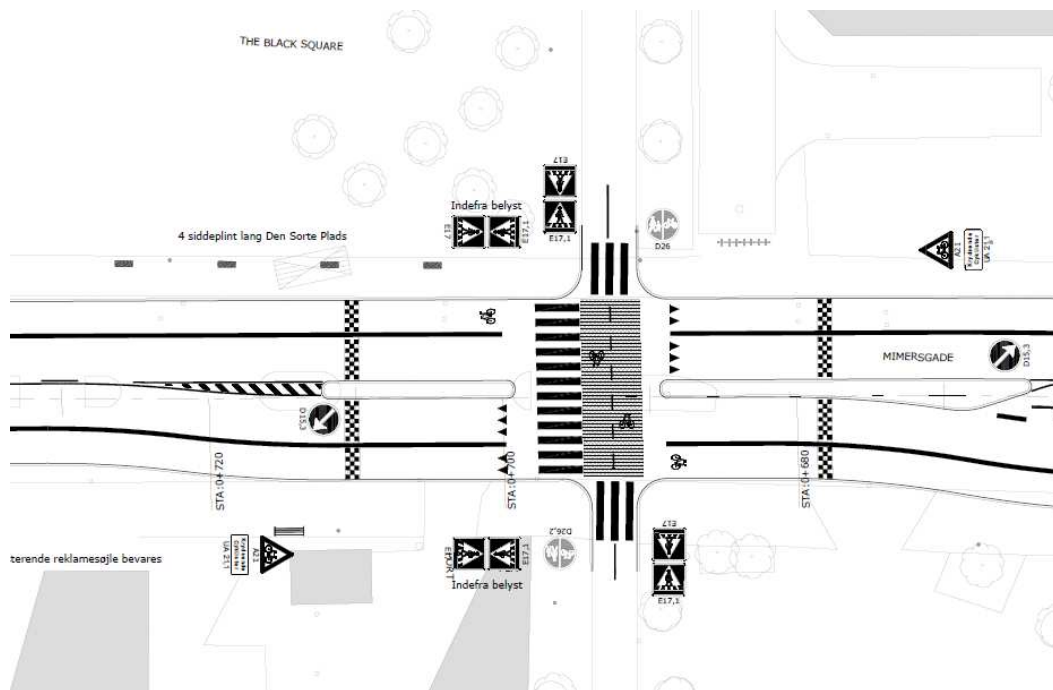
Vi foreslår at bevare den tilladte hastighed på 40 km/t, som Københavns Kommune i forvejen har gennemført for vejene i lokalområdet.

Ved sidevejene etableres overkørsler og hundehører (sideheller med beplantning eller cykelparkering), der kan indsnævre kørebanearealet, skabe bedre oversigt og sænke farten omkring sidevejstilslutningerne. Endvidere etableres fartdæmpende hævede flader samt forsætning af kørebanelanet, som også medvirker til at begrænse bilernes fart.

Vi foreslår også en række ændringer i flere konkrete kryds:

- **Nørrebro Cykelrutes krydsning med Mimersgade** er i dette forslag udformet på en måde, der ikke inkluderer helleanlæg, da der modsat forslag 1, skal være to kørebanelanet som hidtil. Fladen hæves dog også i dette forslag, ligesom der vil være vigepligt, så bilerne skal holde tilbage for krydsende cyklister. Vigepligten ændres dermed fra vigepligt for cyklister til vigepligt for biler. Herudover foreslås krydsningen etableret med en kantstensafgrænset midterhelle, som kan sænke hastigheden yderligere og hindre ulovlige overhalinger ved krydsningen.
- **Signalkrydset ved Rådmansgade** omlægges. Her afmærkes cykelbaner og 'cykelboksse' (foran højresvingspilen), som giver cyklisterne bedre fremkommelighed og mere synlighed i trafikken, og som vurderes at være en mere trafikikker løsning end fremført cykelsti. Krydset bør have et højresvingforbud fra vest, samt fremført cykelsti, for at bevare de nuværende træer ud for Sundhedshuset ved nr. 39.
- **Signalkrydset ved Ægirsgade** nedlægges. I stedet etableres en stor, hævet flade med vigepligt for Ægirsgade, som sænker farten og forbedrer krydsningsmulighederne for cyklister og fodgængere. Vigepligten skal etableres med gennemførte fortove på Mimersgade (forbi Ægirsgade), samt indsnævring af Ægirsgades tilslutning til Mimersgade. Indsnævringen skal anlægges som hundehører med cykelparkering og bænke. Nedlæggelsen af signalkrydset muliggør kantstensparkerings på Mimersgade, hvor der afmærkes Parkeringsbane frem mod Ægirsgade.
- **Hævede flader**, som sikrer lav fart og gode krydsningsmuligheder for fodgængere og cyklister, etableres desuden ved Bragesgade, vest for Rådmansgade samt ved Thorsgade.
- **Rådmansgade-krydset** bør have et højresvingforbud fra vest, samt fremført cykelsti, for at bevare de nuværende træer ud for Sundhedshuset ved nr. 39.

Signalkrydsene ved Jagtvej og Borgmestervangen bevares hovedsageligt som i dag aht. trafikafviklingen.



Figur 20: Planudsnit af krydsning mellem Mimersgade og Nørrebro Cykelrute i forslag 2.

3.3.1 Konsekvenser for parkering og vejtræer

Forslaget medfører, at i alt 33 ud af de 81 eksisterende parkeringspladser til biler på Mimersgade nedlægges. Der vil efter omlægningen derfor være 47 parkeringspladser til biler, hvoraf 40 af dem er reetablerede. Til gengæld etableres yderligere 86 cykelparkingspladser, hvilket giver i alt 137 pladser. De placeres fortrinsvis i forbindelse med sidevejene.

Forslaget indebærer 27 træer, mod de i dag 5. Nogle af de nye træer øst for Rådmandsgade kan dog være i konflikt med en højspændingsledning tæt på de foreslåede plantehuller. Muligheden for anlægge plantehullerne og/eller flytte ledningerne skal derfor undersøges nærmere i en efterfølgende projektfase.

3.3.2 Vurdering af trafiksikkerhed og tryghed

Den fysiske fartdæmpning til 40 km/t vil medføre, at risikoen for uheld reduceres. De fartdæmpende hævede flader, beplantede sideheller, samt overkørsler og hundehører ved sidevejene, vil sænke farten og forbedre sikkerheden for svingende trafikanter, samt forbedre oversigten ved ind- og udkørsel til og fra sidevejene.

Herudover bliver det mere sikkert at krydse Mimersgade generelt. Særligt ved de hævede flader samt krydsningen ved Nørrebro Cykelrute, hvor ændret vigepligt og fartdæmpning forbedrer krydsningsmuligheden for cyklister og gående, hvilket imødekommer brugernes stærke ønske herom.

Cykelbaner vil øge trafiksikkerheden, men øger ikke trygheden i samme grad som cykelsti med kantsten. Det betyder, at antallet af uheld vil falde, men at cyklisternes oplevelse af tryghed ikke forbedres markant.

Færre kantstensparkeringspladser medvirker til at reducere uheldsrisikoen på cykelstierne (pga. åbne bildøre), dog i lidt mindre grad end forslag 2, idet bilister ofte parkerer tættere på

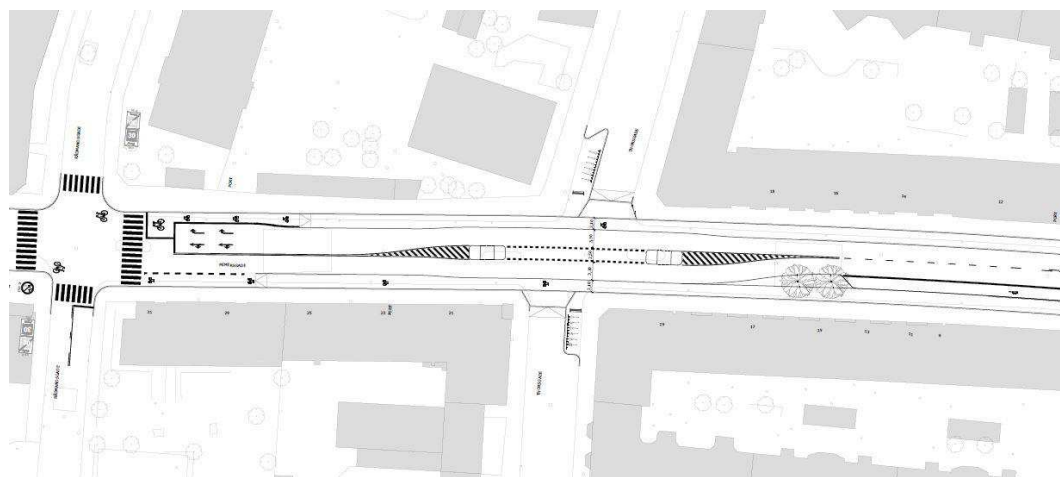
afmærkede cykelbaner end kantstensafgrænsede cykelstier. Afgrænsningen af P-lommerne vha. beplantede heller, mindsker også risikoen for påkørsel af parkerede/parkerende biler.

3.4 Alternativ dispositionsforslag for krydsningen ved Thorsgade

På forespørgsel fra Københavns Kommune er der udarbejdet et separat forslag for krydsningen ved Thorsgade og skolen, i tilfælde af, at kommunen ønsker at bevare de relativt nyetablerede heller til fodgængere, og midterfelt til svingende biler.

Denne løsning kan inddrages som et muligt alternativ til de to forslags dispositionsforslag, der indebærer en omlægning af stedet til en hævet flade med gennemførte fortov.

Den alternative løsning indebærer nedlæggelse af parkerings- og afsætningsarealet til biler på Mimersgade foran skolen, men til gengæld en bevaring af hellerne og midterfeltet. Løsningen er mindre sikker, men til gengæld mere tryk. Samtidig vil det ikke være muligt, som det er projekteret i de to forslag, at etablere træer på stedet.



Figur 21: Alternativt forslag til krydsning med heller ved Thorsgade.

Kombineres denne alternative dispositionsforslag med de to forslag, vil det have en effekt på de respektive dispositionsforslag samlede antal træer og parkeringspladser til biler (vil ikke påvirke antallet af pladser til cykler):

Kombineret med forslag 1:

- 41 parkeringspladser til biler, frem for 45 i forslag 1. I alt vil 36 parkeringspladser for biler blive genoprettet, frem for 40 i forslag 1.
- 24 træer, frem for 28 i forslag 1.

Kombineret med forslag 2:

- 43 parkeringspladser til biler, frem for 47 i forslag 2. I alt vil 36 parkeringspladser for biler blive genoprettet, frem for 40 i forslag 2.
- 23 træer, frem for 27 i forslag 2.

3.5

Anlægsoverslag

For hver dispositionsforslag har vi udarbejdet anlægsoverslag på baggrund af beregnede mængder og erfaringspriser fra lignende projekter.

Det skal bemærkes, at mængderne er forbundet med nogen usikkerhed, idet projekteringsgrundlaget ikke har været et opmålt grundkort, men tekniske kort baseret på luftfotoopmålinger, som erfaringsmæssigt kan variere fra faktiske forhold med op til +/- 0,5 m.

Anlægsoverslaget omfatter entreprenørudgiver til anlæg og inventar, herunder nedlæggelse af signalanlæg ved Ægirsgade (øvrige signalanlæg forudsættes genanvendt).

Der er ikke indregnet udgifter til evt. arealerhvervelser eller bygherreadministration, ligesom udgifter til klimabede på Hamletsgade (som er vist på situationsplanerne) samt genopretning af kørebaner og nyt slidlag ikke finansieres gennem dette projekt.

Desuden er det forudsat, at:

- Fortove kan genoprettes uden væsentlige meromkostninger fra ledningsomlægninger o.l.
- Jorden ikke er forurennet i væsentlig grad, men kan bortkøres som byjord til KMC
- Der anvendes standard materialer
- Granitmaterialer genanvendes i væsentlig grad (maks. 10% spild)
- Vejbelysningen bevares uændret ift. dagens situation
- Uforudseelige udgifter udgør 30%

Ud over anlægsafgifterne skal afsættes midler til udgifter for evt. nedlæggelse af AFAs reklamevitrine (som dog genplaceres i både forslag 1 og 2).

3.5.1

Forslag 1

01	ARBEJDSPLADS MV.				kr.	2.940.000
02	JORDARBEJDER				kr.	3.420.000
03	AFVANDING	,			kr.	1.030.000
04	BUNDSIKRINGSLAG AF SAND OG GRUS				kr.	250.000
05	UBUNDNE BÆRELAG AF STABILTGRUS				kr.	1.620.000
06	RODVENLIGE BÆ- RELAG				kr.	0
07	VARMBLANDET ASFALT				kr.	3.420.000
08	BROLÆGNING				kr.	6.810.000
09	KØREBANEAF- MÆRKNING				kr.	510.000
10	AFMÆRKNINGS- MATERIEL				kr.	90.000
11	INVENTAR				kr.	220.000
12	BEPLANTNING				kr.	1.730.000
13	DIVERSE ARBEJ- DER				kr.	0
14	SIGNALARBEJDER				kr.	500.000
-	ENTREPRISESUM				kr.	22.540.000
-	UFORUDSEELIGE / TIL- LÆGSARBEJDER			30%	kr.	6.760.000
ENTREPRENØRUDGIFTER I ALT EXCL. MOMS						29.290.000
	PROJEKTERING, FAGTILSYN OG BYGGELEDELSE			20%	kr.	5.860.000
	OPMÅLING VED LANDINSPEKTØR			3%	kr.	880.000
			TEKNISKE FORUNDER- SØGELSER	1,5%	kr.	440.000
ANLÆGSUDGIFTER I ALT EXCL. MOMS						36.030.000

3.5.2

Forslag 1 – Alternativ løsning med krydsningsheller

01	ARBEJDSPLADS MV.				kr.	2.880.000
02	JORDARBEJDER				kr.	3.380.000
03	AFVANDING	,			kr.	1.030.000
04	BUNDSIKRINGSLAG AF SAND OG GRUS				kr.	250.000
05	UBUNDNE BÆRELAG AF STABILTGRUS				kr.	1.630.000
06	RODVENLIGE BÆ- RELAG				kr.	0
07	VARMBLANDET ASFALT				kr.	3.280.000
08	BROLÆGNING				kr.	6.880.000
09	KØREBANEAF- MÆRKNING				kr.	510.000
10	AFMÆRKNINGS- MATERIEL				kr.	90.000
11	INVENTAR				kr.	220.000
12	BEPLANTNING				kr.	1.430.000
13	DIVERSE ARBEJ- DER				kr.	0
14	SIGNALARBEJDER				kr.	500.000
-	ENTREPRISESUM				kr.	22.080.000
-	UFORUDSEELIGE / TIL- LÆGSARBEJDER			30%	kr.	6.620.000
ENTREPRENØRUDGIFTER I ALT EXCL. MOMS						28.690.000
PROJEKTERING, FAGTILSYN OG BYGGELEDELSE						20% kr. 5.740.000
OPMÅLING VED LANDINSPEKTØR						3% kr. 860.000
TEKNISKE FORUNDER- SØGELSER						1,5% kr. 430.000
ANLÆGSUDGIFTER I ALT EXCL. MOMS						35.290.000

3.5.3

Forslag 2

01	ARBEJDSPLADS MV.				kr.	2.530.000
02	JORDARBEJDER				kr.	3.160.000
03	AFVANDING	,			kr.	310.000
04	BUNDSIKRINGSLAG AF SAND OG GRUS				kr.	700.000
05	UBUNDNE BÆRELAG AF STABILTGRUS				kr.	1.190.000
06	RODVENLIGE BÆ- RELAG				kr.	0
07	VARMBLANDET AS- FALT				kr.	2.400.000
08	BROLÆGNING				kr.	6.000.000
09	KØREBANEAF- MÆRKNING				kr.	620.000
10	AFMÆRKNINGSMA- TERIEL				kr.	150.000
11	INVENTAR				kr.	220.000
12	BEPLANTNING				kr.	1.650.000
13	DIVERSE ARBEJDER				kr.	0
14	SIGNALARBEJDER				kr.	500.000
-	ENTREPRISESUM				kr.	19.430.000
-	UFORUDSEELIGE / TIL- LÆGSARBEJDER			30%	kr.	5.830.000
ENTREPRENØRUDGIFTER I ALT EXCL. MOMS						25.250.000
	PROJEKTERING, FAGTILSYN OG BYGGELEDELSE			20%	kr.	5.050.000
	OPMÅLING VED LANDINSPEKTØR			3%	kr.	760.000
			TEKNISKE FORUN- DERSØGELSER	1,5%	kr.	380.000
ANLÆGSUDGIFTER I ALT EXCL. MOMS					kr.	31.060.000

3.5.4

Forslag 2 – Alternativ løsning med krydsningsheller

01	ARBEJDSPLADS MV.				kr.	2.450.000
02	JORDARBEJDER				kr.	3.110.000
03	AFVANDING	,			kr.	310.000
04	BUNDSIKRINGSLAG AF SAND OG GRUS				kr.	690.000
05	UBUNDNE BÆRELAG AF STABILTGRUS				kr.	1.200.000
06	RODVENLIGE BÆ- RELAG				kr.	0
07	VARMBLANDET ASFALT				kr.	2.170.000
08	BROLÆGNING				kr.	6.060.000
09	KØREBANEAF- MÆRKNING				kr.	610.000
10	AFMÆRKNINGS- MATERIEL				kr.	150.000
11	INVENTAR				kr.	220.000
12	BEPLANTNING				kr.	1.350.000
13	DIVERSE ARBEJ- DER				kr.	0
14	SIGNALARBEJDER				kr.	500.000
-	ENTREPRISESUM				kr.	18.820.000
-	UFORUDSEELIGE / TIL- LÆGSARBEJDER			30%	kr.	5.640.000
ENTREPRENØRUDGIFTER I ALT EXCL. MOMS						24.449.000
	PROJEKTERING, FAGTILSYN OG BYGGELEDELSE			20%	kr.	4.890.000
	OPMÅLING VED LANDINSPEKTØR			3%	kr.	730.000
			TEKNISKE FORUNDER- SØGELSER	1,5%	kr.	370.000
ANLÆGSUDGIFTER I ALT EXCL. MOMS						30.060.000

4

Bilagsoversigt

Bilag 1: Budgetnotat, *TM201 Sikker skolevej ved Mimersgade, Nørrebro - foranalyse*, Københavns Kommune [10.08.2021]

Bilag 2: Samlet trafikanalyse, *Mimersgade – sikker skolevej*, Via Trafik [10.05.2022]

Bilag 3: Samlet præsentation af resultater, *Mimersgade – sikker skolevej*, Via Trafik [13.06.22]

Bilag 4: Referat på afsluttende møde i interessentgruppen, *Mødereferat*, Via Trafik [16.06.22]

Bilag 5: Tværsnit af eksisterende og fremtidige forhold, *Tværsnit*, Via Trafik

Bilag 6: Situationsplan, *Dispositionsforslag 1*, Via Trafik

Bilag 7: Situationsplan, *Dispositionsforslag 2*, Via Trafik

Bilag 8: Alternativ dispositionsforslag v. skolen, Via Trafik

Via Trafik Rådgivning A/S

Søvej 13 B 3460 Birkerød

T.: 4820 9000

E.: via@viatrafik.dk

www.viatrafik.dk

CVR. nr.: 25115708

Via Trafik Aarhus

Inge Lehmanns Gade 10, 7. sal

DK-8000 Aarhus C

T.: 8626 6070

E.: via@viatrafik.dk