



30. januar 2019

Sagsnr.
2018-0305745

Dokumentnr.
2018-0305745-1

Bilag 7: Høringsnotat vedr. Trafikplan Indre Nørrebro

Høringsnotatet er udarbejdet på baggrund af indkomne hørings svar til høring om Trafikplan for Indre Nørrebro inklusive miljøvurdering. Trafikplanen har været i høring i perioden 22. oktober til 17. december 2018, og Teknik- og Miljøforvaltningen har modtaget 119 unikke hørings svar.

Notatet er opdelt i 16 temaer ud fra de emner, som er omtalt i hørings svarene. For hvert tema er der en kort opsummering af indholdet i hørings svarene efterfulgt af forvaltningens bemærkninger. Tallene i () refererer til de enkelte hørings svar, som fremgår af bilag 9 og bilag 10.

Der er indkommet 105 hørings svar fra borgere, 8 fra andels- eller ejerforeninger, 1 gårdlaug, 1 fra en vuggestue og 5 fra organisationerne/foreninger: Nørrebro Lokaludvalg, Nørrebro Miljø Punkt, Områdefornyelsens styregruppe, Danmarks Naturfredningsforening og Dansk Cyklist Forbund. 81 af svarene er fra beboere med adresse i eller omkring Wesselsgade.

Flertallet af hørings svarene forholder sig til enkeltdele i planen og ikke til den overordnede struktur. 25 hørings svar er positive overfor Trafikplanen, imens 89 hørings svar er kritiske overfor enkeltdele. 116 hørings svar har konkrete bemærkninger til forslaget

1. En Trafikenklave og stop for gennemkørende trafik

(Hørings svar nr. 2, 3, 4, 18, 35, 36, 44, 50, 51, 55, 67, 73, 86, 92 107, 110, 113)

7 hørings svar (2, 4, 18, 36, 50, 86, 107) er positive overfor den foreslåede struktur med én stor enklave og 8 hørings svar (36, 50, 51, 55, 73, 86, 110, 113) udtrykker tilfredshed med, at den gennemkørende trafik på tværs af kvarteret stoppes. To hørings svar (2, 3) er tilfredse med, at trafikplanen åbner for trafikken mellem Stengade og Wesselsgade, hvilket de mener vil føre til, at kvarteret igen bliver samlet. Et hørings svar (67) udtrykker glæde over, at der i trafikplanen er taget stort hensyn til handicappede.

4 hørings svar (1, 35, 44, 92) angiver, at Trafikplanen vil være en forringelse for kvarterets beboere, både i forhold til (1) støj, trafiksikkerhedsproblemer og (44) for livskvaliteten for beboere i de gader, som berøres af planen.

Områdefornyelse og Gårdhaver

Islands Brygge 37
Postboks 339
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

Forvaltningens bemærkninger:

Løsningen imødekommer et lokalt ønske, om at alle, der kører ind i området, har et ærinde. Det fremgår af miljøvurderingen, at trafikplanen ikke forventes at føre til en væsentlig støjpåvirkning af boliger eller en væsentlig påvirkning af trafiksikkerheden. Dette udelukker dog ikke, at enkelte beboere kan opleve dårligere forhold i forhold til støj og sikkerhed.

2. Gadens dimensioner

(Høringssvar nr.: 1, 7, 30, 41, 42, 56, 58, 60, 61, 63, 69, 83, 87, 84, 97, 102, 109, 123)

17 høringssvar (1, 7, 30, 41, 42, 56, 58, 60, 63, 69, 61, 71, 88, 84, 102, 123) mener, at Trafikplanen vil føre til store negative ændringer i de smalle gader som Wesselsgade og Thorupsgade.

2 høringssvar (83, 109) mener ikke, at de smalle gader skal have gennemkørende trafik i begge retninger og (109) varelevering fra lastbiler. 1 høringssvar (97) synes, at biltrafikken burde føres ud på de store veje, så de små veje som fx Wesselsgade, skånes for trafik.

Forvaltningens bemærkninger:

Alle kvarterets mindre gader er ca. 12.5 m. bredde. Det gælder fx Baggensensgade og Todesgade, der i dag har dobbeltrettet biltrafik samt Wesselsgade og Thorupsgade. Trafikvurderingen viser at fordelingen af trafikken i de enkelte gader vil flytte sig, hvilket vil medføre en stigning af biltrafikken i nogle gader. Samlet set vil det dog føre til en reduktion af biltrafikken i kvarteret som helhed.

Ændringerne kan gennemføres i de foreslåede gader, da den tilladte hastighed på samme tid sænkes til henholdsvis 15 og 30 km/t. De forholdsvis smalle vejprofiler vil, sammen med hastighedsdæmpende foranstaltninger, sænke hastigheden.

3. Trafikbelastning og trafikflow

(Høringssvar nr.: 1, 3, 6, 7, 12, 13, 18, 25, 30, 36, 37, 41, 42, 46, 54, 56, 57, 58, 60, 61, 63, 64, 65, 66, 67, 69, 71, 77, 79, 80, 84, 87, 88, 89, 90, 92, 94, 102, 103, 108, og 123)

1 høringssvar (64) er positiv overfor tiltagene, der skal mindske trafikbelastningen, øge trafiksikkerheden, og lukke for privat trafik fra Nørrebrogade. 2 høringssvar (90, 108) understreger, at det er afgørende, at den gennemkørende trafik i kvarteret reduceres markant. 1 høringssvar (66) mener, at en åbning af både Wesselsgade og Stengade vil fordele trafiktrykket i området bedre, tilføre trafik- og gadeliv ved Folkets Park, væsentligt nedsætte den unødvendige belastning fra søgekørsel efter parkeringspladser og nedsætte faren for cyklister i Wesselsgade. 1 høringssvar (67) tror, at nedgangen i

antallet af biler bliver større end de 25 %, som planen angiver, og er tilfreds med, at der vil komme færre biler i Stengade og Korsgade, hvor der færdes mange skolebørn.

24 høringssvar (1, 6, 12, 30, 41, 42, 54, 56, 57, 58, 60, 61, 63, 66, 69, 71, 79, 80, 84, 87, 89, 102, 103, 123) mener ikke, at Trafikplanens formål om at reducere trafikken i kvarteret opfyldes med planen. 17 høringssvar (1, 30, 41, 42, 56, 57, 58, 60, 61, 63, 69, 71, 80, 84, 87, 102, 123) mener, at planen vil føre til at bilerne vil køre længere, når de skal ud af kvarteret, at det vil forøge de kørte kilometer i kvarteret med ca. 20 %, hvilket vil føre til en stigning i miljøbelastningen. 2 høringssvar (66, 92) påpeger, at der i dag er meget søgekørsel efter parkeringspladser og 2 høringssvar (13, 65) mener, at reduktionen af parkeringspladser i kvarteret vil føre til øget søgekørsel.

1 høringssvar (65) mener ikke det er dokumenteret, at trafikken vil blive aflastes andre steder ved at tvinge trafikken ind fra Åboulevarden. 1 høringssvar (77) fremhæver, at der ikke er taget højde for den trafik som vil komme på Peblinge Dossering som følge af gennemkørsel fra Åboulevarden til Nørrebrogade i de 4 timer om formiddagen i hverdagene, hvor der er åbent fra Peblinge Dosseringen til Nørrebrogade.

1 høringssvar (77) mener, at problemet med gennemkørende biler i Stengade allerede er løst med lukningen af Elmegade. Trafikplanen er derfor spild af penge

3 høringssvar (6, 7, 25) mener, at forslaget vil føre til store, negative ændringer, særligt i de små gader som Wesselsgade og Thorupsgade, hvor Trafikplanen tvinger trafikken igennem. 1 høringssvar (46) påpeger, at det er en fejl at reducere trafikken og luftforureningen på Nørrebrogade, for herefter at åbne de små gader, fx Wesselsgade for gennemkørende trafik.

1 høringssvar (36) mener, at trafikken fra Baggesensgade skal ledes ud til Stengade i stedet for ad Wesselsgade. 2 høringssvar (3, 18) foreslår, at det bliver muligt at dreje til venstre ad Åboulevarden fra Griffenfeldsgade.

Forvaltningens bemærkninger:

Miljøvurderingen understøtter Trafikvurderingens konklusion om, at planen samlet set vil forbedre forholdene for den lokale trafik, at biltrafikken fremover bliver lokal ærindekørsel og den samlede biltrafik vil blive reduceret med 25 %.

Trafikplanen vil ændre det eksisterende trafikflow for beboerkørsel, men der vil være gader, som vil få flere biler end i dag fx Wesselsgade. Det er dog forvaltningens vurdering, at det fortsat vil

være i Stengade, at der kører flest biler i den nord/sydgående retning. Wesselsgade og Thorupsgade forventes at blive sekundære gader, som vil blive langt mindre benyttet.

I konkretiseringen af Trafikplanen er venstresving fra Griffenfeldsgade ad Rantzausgade blevet tilladt. Det er forvaltnings og Politiets vurdering, at det er en bedre løsning end et venstresving via Åboulevard.

Projektet ”Trafikpakke Indre Nørrebro” indeholder finansiering til trafikforbedringer i både Blågårdskvarteret og Guldbergsgadekvarteret. Der er derfor taget højde for trafikflow i de to kvarter kan være indbyrdes afhængige. Det er forvaltningens vurdering, at der forsat er behov for trafikplanen, hvis den gennemkørende biltrafik i kvarteret skal afskaffes.

4. Datagrundlag

(Høringssvar nr.: 1, 30, 39, 41, 42, 56, 57, 58, 60, 61, 63, 69, 71, 77, 84, 87, 90, 92, 102, 108, 123)

19 høringssvar (1, 30, 39, 41, 42, 56, 57, 58, 60, 61, 63, 69, 71, 77, 84, 87, 92, 102, 123) mener ikke, at Trafikplanens datagrundlag er tilstrækkeligt.

To høringssvar (90, 108, Miljøpunkt Nørrebro og Områdefornyelsen Indre Nørrebro) udtaler, at miljøvurderingen arbejder med worst case-scenarier, som viser en stigende trafik i nogle gader, særligt i Wesselsgade. Det er afgørende, at worst case-situationen ikke bliver virkelighed og derfor støtter Miljøpunkt Nørrebro og Områdefornyelsen Indre Nørrebro miljøvurderingens krav om overvågning.

Forvaltningens bemærkninger:

Trafikvurderingen bygger på trafiktællinger i området. De fleste af disse er fra 2015. Der er ikke trafiktal for alle gader i projektområdet.

Trafikvurderingen viser, at det samlede antal bilture ind og ud af kvarteret vil falde med 2.000-3.000 bilture dagligt, hvilket svarer til et fald på 25-30 %. I Trafikvurderingen af fremtidsscenarierne er der regnet med worst-case scenarium, der baserer sig på højst tænkelige tal indregnet et overhead. Dette worst-case scenarium inkl. overhead betyder at Før- og Efterscenariet ikke er direkte sammenligneligt.

Med Trafikplanen vil biltrafikken i kvarteret primært bestå af lokaltrafik på vej ind og ud af kvarteret, og biler der søger efter parkering. Den ændrede trafikmængde i den enkelte gade, stammer dermed fra biltrafik fra andre gader i lokalområdet, der har fået nye bevægelsesmønstre.

Forvaltningen har i 2016 og 2017 foretaget trafiktællinger i Wesselsgade. Tællingerne giver ikke anledning til at foretage en mere detaljeret databaseret trafikanalyse, fordi tællingerne viste, at der ikke var store, interne trafikforskydninger. Forvaltningen vurderer på den baggrund, at de ekstra tællinger ikke giver anledning til at ændre i konklusionen i Den trafikale vurdering eller gennemføre en ny mere detaljeret trafikvurdering.

Miljøvurderingen understøtter konklusionen i Trafikvurderingen, om at planen samlet set vil forbedre forholdene for den lokale trafik, at biltrafikken fremover bliver lokalt ærindekørsel og den samlede biltrafik vil blive reduceret med 25 %-30%.

Trafikplanen skal evalueres et år efter, at den er færdiganlagt. Det vil først være muligt at gennemføre en evaluering når de væsentligste dele er anlagt. Evalueringen vil bl.a. bestå af før/eftertællinger af gennemkørende trafik i Wesselsgade. Efter evalueringen vil det være muligt at lave justeringer af Trafikplanen

5. Trafiksikkerhed

(Høringssvar nr.: 43, 50, 64, 77, 83)

1 høringssvar (81) mener, at Trafikplanen vil medføre kaotisk trafik i alle de berørte gader. 1 høringssvar (50) mener ikke, at trafiksikkerhed for bløde trafikanter ikke bør gennemføres ved at bruge parkerede biler til fartdæmpning. 3 høringssvar (43, 64, 83) udtrykker særlig bekymring for trafiksikkerheden for børnene og 1 høringssvar (83) er bekymret for, at trafiksikkerheden mindskes for personer fra plejecentret i Thorupsgade, fordi større køretøjer efter gennemførelse af planen skal dreje til venstre i Wesselsgade og til højre i Korsgade. 1 høringssvar (77) mener ikke, at morgentrafikken i Wesselsgade vil kunne afvikles trafikmæssigt sikkert.

Forvaltningens bemærkninger:

Et af Trafikplanens formål er at forbedre trafiksikkerheden for bløde trafikanter og skabe sikre skoleveje. Derfor sænkes hastigheden til 30 km/t i hele kvarteret. De trafiksikkerhedsmæssige forhold forbedres markant i Rantzausgade og Stengade. Desuden forbedres forholdene, hvor der er mange krydsende bløde trafikanter fx ved Korsgadehallen, i krydset Baggensensgade/Blågårdsgade, på Peblinge Dosseringen og ved den bemandede legeplads i Wesselsgade, hvor der etableres en fartdæmpende plads.

Bedre tilgængelighed og tryghed vil betyde, at flere vælger at gå eller at tage cyklen, hvilket vil have en positiv påvirkning på menneskers sundhed.

6. Hastighedsbegrænsning

(Høringssvar nr.: 1, 30, 41, 56, 57, 61, 63, 69, 71, 84, 87, 102, 105).

12 høringssvar (1, 30, 41, 56, 57, , 61, 63, 69, 71, 84, 87, 102) støtter miljøvurderingens anbefaling om at gøre hele Wesselsgade til en 15 km/t zone og mener, at zonen skal udvides til også at omfatte Thorupsgade og Peblinge Dossering. 1 høringssvar (105) er tilfreds med hastighedsnedsættelsen til 30 km/t, men er bekymret for, om der bliver indført tilstrækkeligt mange hastighedsnedsættende foranstaltninger, til at farten holdes neden.

Forvaltningens bemærkninger:

Der er forståelse for ønsket om at sænke hastigheden til 15 km/t. Derfor arbejdes der i forslaget til anlæg med punktnedslag med 15 km/t-zoner i Wesselsgade og på Peblinge Dosseringen. Eksisterende 15 km/t-zoner på fx Blågårds Plads følges op med fartnedsættende grønne elementer. Dertil følges der op med fartnedsættende tiltag i fx Wesselsgade, i Baggensensgade og på Peblinge Dosseringen. Der kan følges op med fartnedsættende tiltag i Thorupsgade i forhold til skybrudsprojektet i Korsgade, der også involverer Thorupsgade.

7. Cykeltrafik

(Høringssvar nr.: 4, 23, 29, 30, 42, 61, 63, 66, 84, 87, 95, 102)

1 høringssvar (4) mener, at foldene for cyklister forbedres, bl.a. i den nordlige ende af Stengade, på Peblinge Dosseringen, i krydset Korsgade/Stengade og med ensretningen af Rantzausgade, mens 9 høringssvar (23, 29 30, 42, 61, 63, 66, 84, 87, 102) mener, at det bliver farligt for cyklister, hvis Wesselsgade åbnes for dobbeltrettet trafik. 1 høringssvar (95) påpeger, at Wesselsgade er en vigtig cykelfærdselsvej.

Forvaltningens bemærkninger:

Et af Trafikplanens formål er at forbedre trafiksikkerheden for cyklister, derfor indeholder Trafikplanen en række tiltag fx i Rantzausgade, Stengade, Korsgade og på Askovgårdens Plads.

Forvaltningen deler ikke bekymringen for at de ændrede forhold i Wesselsgade vil give forværrede forhold for cyklisterne. På trods af, at Trafikplanen forventeligt vil føre til en stigning af biler i Wesselsgade, er det forvaltningens opfattelse, at trafiksikkerheden for cyklister og andre bløde trafikanter forbedres i gaden, bl.a. fordi bilerne ikke længere skal bakke/vende i gaden.

8. Parkering

(Høringssvar nr.: 1, 2, 13, 16, 30, 35, 41, 42, 56, 57, 58, 60, 61, 63, 64, 65, 66, 67, 69, 79, 83, 84, 87, 90, 92, 102, 108)

1 høringssvar (2) roser Trafikplanen for, at det med den bliver muligt for områdets beboerne at komme rundt og køre fra bopæl til p-hus.

15 høringssvar (1, 30, 41, 42, 56, 57, 58, 60, 61, 63, 69, 71, 84, 87, 102) mener, at man med Trafikplanen mister 30 parkeringspladser, og er derfor bekymret over, at der i Trafikplanen kun er anvist 8 erstatningsparkeringspladser. 1 høringssvar (16) mener, at åbningen af Wesselsgade vil reducere antallet af parkeringspladser. 2 høringssvar (35, 64) oplyser, at det allerede i dag er svært at finde en ledig parkeringsplads efter kl. 16, og mener at der med gennemførelse af skybrudsprojektet i Korsgade vil forsvinde endnu et stort antal parkeringspladser i området. Det foreslås, at man overvejer en langsigtet løsning på beboernes parkeringsudfordringer. 1 høringssvar (83) påpeger, at parkering ikke er koordineret mellem Trafikplanen og skybrudsprojektet. Trafikplanen regner med parkering i Korsgade og Thorupsgade mens skybrudsprojektet ikke regner med parkering her.

1 høringssvar (67) oplyser, at flytningen af handicapparkeringen ved Åboulevard vil være udfordrende. Personen ønsker derfor, en dialog om en løsning, som tilgodeser behovet for en handicapparkeringsplads i gangdistance til hjemmet. 1 høringssvar (79) bemærker, at handicap-parkeringspladser sløjfes.

Miljøpunkt Nørrebro og Områdefornyelsen Indre Nørrebro (90, 108) foreslår yderligere smart city-tiltag, som kan reducere ventekørsel og søgekørsel i kvarteret. Det kan være digitalskiltning med antal frie parkeringspladser i de forskellige områder af kvarteret ved indkørsel til kvarteret.

Forvaltningens bemærkninger:

Detailudviklingen af Rantzausgade har vist behov for at nedlægge 45 ud af den politisk udmeldte ramme på 60 parkeringspladser. Der er fundet plads til alle 45 i sidegaderne. I forhold til i Trafikpakke Indre Nørrebro (Blågårdskvarteret) er der behov for at flytte 15 parkeringspladser, der er fundet plads til i sidegaderne. Forvaltningen arbejder indenfor den politisk udmeldte ramme for Korsgade, hvor op til 20 parkeringspladser kan flyttes ud af Korsgade og 7 parkeringspladser skal genplaceres.

I forbindelse med detailudviklingen af Trafikplanens projekter vil forvaltningen se på bemærkningerne omkring handicapparkeringspladser.

9. Grønne løsninger

(Høringssvar nr.: 1, 6, 7, 30, 41, 42, 50, 56, 58, 60, 61, 63, 69, 71, 84, 87, 102, 123)

18 hørings svar (1, 6, 7, 30, 41, 42, 56, 57, 58, 60, 61, 63, 69, 71, 84, 87, 102, 123) mener ikke, at kvarteret bliver mere grønt med Trafikplanen, og 1 hørings svar (50) foreslår, at Trafikplanen indtænker grønne gadeløsninger såsom træer og beplantning af blomsterkummer, og at grøn beplantning i gaden anvendes til fartdæmpning.

Forvaltningens bemærkninger:

Forvaltningen arbejder i konkretiseringen med Trafikplanen med at efterleve kommunens mål om grønne løsninger. Konkretiseringen indeholder træer og grønne regnvandsbede i Rantzausgade, nye træer i Wesselsgade, i Stengade og på Peblinge Dosseringen. I forbindelse med erstatningsparkering bliver der plantet træer, hvor lednings- og andre forhold giver mulighed for det. Derudover arbejdes der i konkretiseringen af Korsgade med både grønne og blå løsninger.

10. Indkørselsforhold, afspærring og vejbump

(Hørings svar nr.: 2, 4, 48, 50)

1 hørings svar (2) understreger, at det skal være nemt for brand, redning og politi at komme ind i kvarteret, der derfor ikke må blive blokeret af pullerter og afspærringer. 1 Hørings svar (4) ønsker, at der findes løsninger, så indkørselsforbud og spærringer overholdes. 1 hørings svar (48) udtrykker bekymring for, hvordan afspærringerne ud til Nørrebrogade kommer til at virke og påpeger, at årsagen til problemerne i Stengade er, at den nuværende afspærring ikke virker. Hørings svaret er imod Trafikplanen indtil der enten afspærres permanent ud til Nørrebrogade eller der fremvises eksempler og garanti for, at de nye afspærringer vil virke.

1 hørings svar (50) udtrykker, at vejbump er til gene for beboerne i de ældre ejendomme, da de fører til rystelser i husene langs vejene.

Forvaltningens bemærkninger:

Forvaltningen er opmærksom på, at Trafikplanens succes er afhængig af, at ind- og udkørselsforbuddet mod Nørrebrogade overholdes. Det er et krav fra Politi og Beredskab, at der er minimum 2 indgange fra Nørrebrogade, heraf mindst en uden pullertløsninger eller lignende. Samtidig skal busdriften i Stengade kunne gennemføres med en driftssikker løsning. Derfor foreslås en skiltet løsning i Stengade og pullertløsninger i hhv. Slotsgade og Peblinge Dosseringen. Forvaltningen afsøger ifm. konkretiseringen en pullertmodel, som er effektiv og driftssikker.

I forbindelse med konkretiseringen er der forskellige fartdæmpende tiltag. Nogle udformes som vejbump andre som vejindsnævringer med forskellige udformninger.

11. Miljøvurderingen

(Høringssvar nr.: 1, 6, 30, 37, 41, 42, 43, 44, 56, 57, 58, 60, 61, 63, 65, 69, 71, 79, 80, 81, 84, 87, 101, 102, 105, 110, 119, 123)

2 høringssvar (37, 110) mener, at Trafikplanen vil betyde, at luftforureningen bliver reduceret væsentligt i hele Blågårdskvarteret og Rantzausgadekvarteret.

23 høringssvar (1, 6, 30, 41, 42, 43, 56, 57, 58, 60, 61, 63, 65, 69, 71, 79, 80, 81, 84, 87, 101, 102, 123) mener, at Trafikplanen vil føre til øget biltrafik, forurening og støj, og at Trafikplanen dermed ikke vil føre til de forbedringer, der var stillet i udsigt da politikerne sidst vedtog planen

15 høringssvar (1, 30, 41, 42, 56, 57, 58, 60, 61, 63, 69, 71, 84, 87, 102) mener, at vibrationer fra biltrafikken vil blive forøget i Stengade, Wesselsgade, Griffenfeldsgade og Thorupsgade. 1 høringssvar (105) håber, at fartbump og hævede flader ikke skaber impulslyd, da det vil være til gene for de nærmeste beboere.

1 høringssvar (119) pointerer, at lukningen af Nørrebrogade har ført til, at flere person- og lastbiler end tidligere kører igennem Baggesensgade, hvilket har ført til en stigning i luftforureningen og trafikstøjen. 1 høringssvar (44) mener, at Trafikplanen vil reducere luftkvaliteten i kvarteret, særligt for cyklister, løbere og gående samt for de børn, der dagligt leger på legepladsen i Wesselsgade.

1 høringssvar (105) kritiserer, måden støj er behandlet på i miljøvurderingen. Indsenderen mener, at kildestyrkeberegninger ikke kan bruges til at sige noget om støjbelastningen, og at denne metode er i modstrid med Miljøstyrelsens og Vejdirektoratets anbefalinger for beregning af trafikstøj. Indsenderen mener derfor, at den del af miljøvurderingen, der handler om støj laves om.

Forvaltningens bemærkninger:

Miljøvurderingen viser, at Trafikplanen kan medføre ændringer i påvirkningerne fra støj, vibrationer og luftforurening, som flyttes fra ét sted i kvarteret til et andet, men der vil ikke være en væsentlig påvirkning som følge af luftforurening.

Miljøvurderingen viser, at en ensretning af Rantzausgade og flytning af to busruter vil reducere støjniveauet lokalt, omvendt vil støjniveauet i Wesselsgade stige, men påvirkningen er ikke væsentlig, fordi støjniveauet fortsat vil ligge et godt stykke under de vejledende støjgrænser. Indre Nørrebro er generelt præget af et højt støjniveau, og Wesselsgade er fortsat én af de mest stille gader i området.

Kommunes rådgiver har i miljøvurderingen af planen vurderet, *at den primære positive miljøpåvirkning af trafikplanen er en generel hastighedsnedsættelse samt en hindring af uvedkommende gennemkørende trafik i området generelt. Derudover vurderes skabelsen af flere små offentlige rum i området at ville bidrage til et bedre lokalmiljø. Internt i området vil trafikplanen føre til en ændring i trafikstrømmene.*

I forhold til Miljøvurderingens behandling af støj svarer forvaltningens eksterne rådgiver at *Den udarbejdede støjberegning, som anvendes som grundlag for miljøvurderingen, har haft som mål at beregne den forventede ændring af støjen i de enkelte gader, som der forelå trafiktal for. Den valgte fremgangsmåde for støjberegninger har været begrundet i, at det gadenetværk, som findes på indre Nørrebro, består af tætte små gader med bebyggelse helt ud til fortove på de fleste steder, og at der som følge heraf ikke kan forventes at være betydelig støjindstråling fra krydsende gader ned i de beregnede gader. En støjberegning baseret på Miljøstyrelsens og Vejdirektoratets anbefalinger ville have vist, at der kun vil være en marginal ændring i støjbelastningen af området omkring krydsene i absolutte tal, da disse ville vise en meget lille ændring i støjen, idet den samlede baggrundsstøj fra fx Åboulevarden ville få stor indflydelse på resultatet.*

12. Klima

(Høringssvar nr.: 6, 30, 42, 44, 58, 60, 61, 63, 87, 102, 123)

9 høringssvar (6, 30, 42, 58, 60, 61, 87, 102, 123) påpeger, at øget trafik øger klimabelastningen og udledningen af sundhedsskadelige partikler.

1 høringssvar (44) finder det uacceptabelt, at det med Trafikplanen bliver nemmere at køre bil i en central del af byen, når målet er at blive CO₂ neutral by i 2025.

1 høringssvar (63) mener, at åbning af Wesselsgade, og det at man med planen skal køre gennem hele kvarteret for at komme ud til Åboulevarden, vil være en ulempe for klimaet.

Forvaltningens bemærkninger:

Miljøvurderingen viser, at Trafikplanen ikke vil have en væsentlig negativ påvirkning på menneskers sundhed som følge af støj, vibrationer og luftforurening. Samlet set vil der være et fald i biltrafikken, men internt vil biltrafikken blive flyttet rundt. Det samme gælder for miljøpåvirkningerne, der samlet set reduceres, men også flyttes fra en gade til en anden.

13. Skybrudsprojektet

(Høringssvar nr.: 1, 30, 41, 42, 56, 57, 58, 60, 61, 63, 64, 69, 71, 79, 83, 84, 87, 102)

17 høringssvar (1, 30, 41, 42, 56, 57, 58, 60, 61, 63, 64, 69, 71, 79, 84, 87, 102) synes ikke, at Trafikplanen er koordineret med skybrudsprojekterne. 2 høringssvar (64, 83) mener, at den indsnævring i krydset Korsgade Wesselsgade, som etableres i forbindelse med skybrudsprojektet i Korsgade, vil besværliggøre den trafik med store køretøjer, som vil komme på grund af Trafikplanen.

Forvaltningens bemærkninger:

Trafikplanens struktur er en forudsætning for Skybrudsprojektet i Korsgade. I konkretiseringen vil forvaltningen koordinere projekter, der berører samme områder, herunder Trafikpakke Indre Nørrebro Nørrebro og Hans Tavsens Park/Korsgade-projektet. På nuværende tidspunkt er konkretiseringen af Trafikpakke Indre Nørrebro (Blågårdskvarteret) under udarbejdelse og i hovedprojekt, mens Korsgadeprojektet stadig er i dispositionsfasen.

14. Om specifikke gader

14.1 Wesselsgade

(Høringssvar nr.: 1, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 47, 49, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 59, 62, 63, 64, 66, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 87, 88, 90, 94, 95, 96, 97, 102, 103, 108, 109, 112, 114, 116, 117, 119, 120, 121)

Forvaltningen har modtaget 92 høringssvar vedrørende forslaget om åbning af spærringen i Wesselsgade. 8 høringssvar er positive overfor forslaget og 88 af høringssvar er imod. De konkrete bemærkninger fremgår af bilag 9 og 10. I det nedenstående er der en sammenfatning af svarene, hvor kun de centrale pointer er nævnt.

8 høringssvar (51, 52, 55, 59, 66, 73, 76, 82) er positive overfor åbningen af Wesselsgade. De fremhæver, at Trafikplanen vil være til gavn for hele kvarteret, og at generne i Wesselsgade mindskes med vejindsnævring, trafikbump og 15 km/t hastighedsbegrænsning.

88 høringssvar (1, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 47, 49, 53, 56, 57, 62, 63, 64, 66, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 87, 88, 94, 95, 96, 97, 102, 103, 109, 112, 114, 116, 117, 119, 120, 121) er imod åbningen af Wesselsgade, fordi gade er lille og har mange beboere; der ofte er byggepladser i gaden; det vil føre til mere trafik i Wesselsgade, det vil øge luftforurening og støjgener; det vil føre til trafikpropper i gaden; der er institutionerne i

gaden; den bemandede legeplads betyder, at der er mange børn i gaden; gaden risikerer at blive tilholdssted for kriminelle med hurtigkørende biler; der vil komme mere motorstøj; den vil mindske trafiksikkerheden for cyklister og gående; det vil reducere byliv og være en ulempe for små erhverv, som formodentligt har valgt netop denne gade pga. dens centrale beliggenhed og rolige miljø; og fordi lejlighederne vil blive mindre attraktive for kommende købere.

1 høringsvar (74) mener ikke, at de målte trafiktal for Wesselsgade er repræsentative når det bliver kendt, at Wesselsgade er åben for trafik. Indsenderen ønsker derfor, at Trafikvurderingerne laves om, og at der herefter udarbejdes en rapport om, hvad der skal ske med Wesselsgade i forhold til vejbredde, parkeringsforhold, affaldssortering mv.

1 høringsvar (71) mener, at kantsten og niveauforskel mellem fortov og kørselsgade ud for Wesselsgade 15 skal bibeholdes, fordi det bliver farligt at træde direkte ud på gaden fra trappen.

1 høringsvar (73) synes, det er positivt, at der investeres i udvidelse af fortovsområde med bænke og træer ud for legepladsen i Wesselsgade og at der etableres et hævet vejområde, der vil medvirke til at nedsætte fart og trafikmængde.

1 høringsvar (31) foreslår, at da gadens bevaringsværdi bliver tildelt en SAVE 3 kategori, og at miljøstationen nedlægges eller skjules bag et træraftehegn eller en hæk.

Forvaltningens bemærkninger:

Forvaltningen er opmærksom på at der er udtrykt stor bekymring for åbningen af Wesselsgade, både i høringen på BlivHørt, såvel som ved den politiske behandling i 2016. Der har i foråret 2018 været inviteret til dialog om konkretiseringen af byrumsløsningerne og flere beboere fra Wesselsgade har deltaget. Der er valgt en løsning, som har udgangspunkt i et beboerforslag, hvor der etableres en plads med træer midt i gaden ud for den bemandede legepladsgaden. Henover pladsen er det kun muligt at passere 1 bil ad gangen og hastigheden sænkes til 15 km/t. Det er forvaltningens vurdering, at den konkrete løsning i Wesselsgade imødekommer mange bekymringer ift. hastighed, den bemandede legeplads, vigelommer osv.

Forvaltningen har i 2016 og 2017 foretaget trafiktællinger i Wesselsgade. Tællingerne viser at trafiktallet i Wesselsgade er lavt og ligger væsentlig under Den Trafikale vurdering, og underbygger dermed at der tale om et worst-case scenarium. Forvaltningen vurderer ikke der er grundlag for at ændre i konklusionen i Den Trafikale vurdering eller foretage en mere detaljeret databaseret trafikanalyse.

14.2 Stengade

(Høringssvar nr.: 66, 106, 108, 110, 112)

2 høringssvar (66, 106) synes det er positivt, at der med planen oprettes en buszone fra Nørrebrogade til Baggesensgade, og 1 høringssvar (66) tror, at løsningen i Stengade vil føre til en fortsat positiv udvikling af trygheden omkring Folkets Park og Griffenfeldsgade. 1 høringssvar (106) mener, at løsningen i Stengade vil være god for de bløde trafikanter, da fx børn er udsatte i den tætte trafik af biler, varebiler og lastbiler, der nu kører i Stengade. 2 høringssvar (109, 112) er kritiske overfor, om spærringen i Stengade vil fungere og om det vil være muligt at holde gaden lukket for gennemkørende trafik.

1 Høringssvar (106) foreslår, at der anlægges en busbane i Stengade, og at gaden ensrettes for at forbedre de trafikale forhold for bløde trafikanter. Områdefornyelsen Indre Nørrebro (108) mener, at de forventede fald i den samlede gennemkørende trafik er afhængig af, at busslusen i Stengade er effektiv og bliver håndhævet. De opfordrer derfor til, at løsningerne evalueres og at politiet er klar til at gøre en ekstra indsats.

Forvaltningens bemærkninger:

Målet med at flytte busslusen i Stengade, til en placering mellem Baggesensgade og Nørrebrogade, er at stoppe gennemkørende bilister, men samtidig åbne for en mere fleksibel intern søgetrafik ifm. parkering. Søgetrafikken kører i dag ulovligt igennem busslusen i Stengade. Det er forvaltningens og politiets opfattelse, at den nye placering og udformning vil være mere effektiv, driftssikker og nemmere at håndhæve.

Det er forvaltningens vurdering, at det primære flow mellem nord- og syddelen i kvarteret vil foregå via Stengade, mens trafikflowet i Wesselsgade vil være markant lavere end i Stengade.

14.3 Korsgade

(Høringssvar nr.: 36, 83, 105, 106)

2 høringssvar (105, 106) tilslutter sig forslaget om at gøre Korsgade ensrettet med etablering af bus/udrykningsbane. 1 høringssvar (105) er positiv overfor Trafikplanen, men frygter at flytning af den trafikale opdeling mod Nørrebrogade vil øge andelen af farlige situationer i krydset mellem Wesselsgade og Korsgade.

1 høringssvar (36) påpeger, at hjørnet af Wesselsgade og Korsgade bliver svært at passere, når der etableres en rende til afledning af regnvand i Korsgade. 1 høringssvar (83) pointerer, at den ene

kørebane i Korsgade vil blive blokeret ved levering af varer og ved afhentning af affald.

Forvaltningens bemærkninger:

Forvaltningen er opmærksom på, at der i konkretiseringen af Korsgade/Wesselsgade skal findes en løsning, der inkluderer regnvandshåndteringen og trafiksikkerhed for bløde trafikanter

14.4 Blågårdsgade

(Høringssvar nr.: 13)

1 høringssvar (13) er imod Trafikplanen, da denne vil forøge krydsende trafik i Blågårdsgade og dermed øge risikoen for uheld. Høringssvaret foreslår i stedet at Blågårdsgade gøres til en gågade.

Forvaltningens bemærkninger:

Blågårdsgade, mellem Korsgade og Nørrebrogade, har allerede i dag status af gågade med 15 km/t. Forvaltningen er opmærksom på, at der er problematiske forhold i krydset Baggensgade/Blågårdsgade, men forholdene vil blive forbedret med Trafikplanen, da den gennemkørende trafik forsvinder. Forvaltningen vil undersøge om der indenfor den afsatte økonomi, kan findes en løsning i krydset.

14.5 Thorupsgade

(Høringssvar nr.: 1, 6, 57)

3 høringssvar (1, 6, 57) er imod Trafikplanens løsning i Thorupsgade. 1 høringssvar (1) understreger, at Thorupsgade er en af kvarterets smalleste gader, hvor parkeringen i begge sider af vejen betyder, at der ikke er plads til dobbeltrettet trafik. 1 høringssvar (57) påpeger, at Trafikplanen kan medføre problemer i Thorupsgade, hvor der ligger plejehjem og daginstitutioner.

Forvaltningens bemærkninger:

Thorupsgade har samme bredde som øvrige gader i kvarteret med dobbeltrettet trafik og parkering i begge retninger. Før Plejehjemmet er gaden i dag indrettet med 15 km/t-zone.

14.6 Baggensgade

(Høringssvar nr.: 3, 50, 73)

2 høringssvar (3, 50) glæder sig over, at trafikken gennem Baggensgade bliver begrænset.

1 høringssvar (73) mener, at der vil komme mere trafik i Baggensgade, hvis Wesselsgade holdes lukket, fordi beboere i den nordøstlige del af Wesselsgade så skal køre gennem Stengade og Baggensgade for at komme ind og ud af Wesselsgade. 1 høringssvar

(73) påpeger, at der ikke kommer lige så mange byrumsløsninger i Baggensengade som i Wesselsgade.

Forvaltningens bemærkninger:

Det er forvaltningens opfattelse, at de trafikale forhold bliver væsentligt forbedret i Baggensengade, idet gaden fremover ikke belastes af gennemkørende trafik. I anlægsforslaget er der flere fartdæmpende tiltag i Baggensengade og i krydset Baggensengade/Blågårdsgade undersøges også en løsning, som vil forbedre trafikikkerheden.

14.7 Slotsgade

(Høringssvar nr.: 104)

1 høringssvar (104) er bekymret for, at det fremover vil blive svært at til komme igennem frem til Nørrebrogade, når nogle gader spærres med fx kraner eller flyttebiler. Dette har normalt kunnet lade sig gøre via Slotsgade. I høringssvaret spørges der til, hvordan man skal kunne parkere i nærheden, når Slotsgade bliver spærret. Og hvad skal der til for at man kan ophæve spærringen. Endelig spørges der til, hvordan store lastbiler og skraldebiler skal vende i Slotsgade.

Forvaltningens bemærkninger:

Pullertløsningen i Slotsgade og på Peblinge Dosseringen kan betjenes af Politi og Beredskab. Der vil være åbent for udkørsel ifm. varelevering et par formiddagstimer i hverdagen. Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at lave individuelle løsninger. Udformningen af vendepladsen vil tage højde for vendeproblematikken.

14.8 Rantzausgade

(Høringssvar nr.: 108, 115)

2 høringssvar (108, 115) er positive overfor løsningen i Rantzausgade. Områdefornyelsen Indre Nørrebro (108) gør opmærksom på, at tidsplanen for anlægsfasen har stor indflydelse på det spirende lokale butiksliv i Rantzausgade, idet langt de fleste har deres primære omsætning i forår og sommermånederne. Derfor er det også et stort lokalt ønske, at anlægsfasen ikke ligger i den periode.

Forvaltningens bemærkninger:

Den samlede anlægsfase for reoveringen af Rantzausgade er ca. 13 måneder. Projektet er sat i bero i 2019, og der er derfor ikke taget stilling til tidspunkt for anlæg af projektet.

14.9 Peblinge Dossering

(Høringssvar nr.: 35, 51, 64)

2 høringsvar (35, 51) er positiv overfor lukning af Nørrebrogade ved Peblinge Dossering, da det vil standse gennemkørende trafik, som i dag ofte foregår med høj hastighed. 1 høringsvar (64) tror, at trafikken ved Peblinge Dossering vil blive forøget, som er udfordret af den stærkt trafikerede cykelsti på dosseringen, der gør det svært for beboerne at anvende søerne som et rekreativt område.

Forvaltningens bemærkninger:

Forvaltningen er opmærksom på, at den konkrete løsning på Peblinge Dosseringen skal indarbejde en mere trafiksikker løsning for cyklister og fodgængere på Peblinge Dosseringen.

14.10 Griffenfeldsgade
(Høringsvar nr.: 91)

1 høringsvar (91) mener, at beboere allerede i dag, er stærkt generede af støj fra udeservering på Griffenfeldsgade omkring Folkets Park, og er derfor kritisk overfor at udeservering og opholdsområder udvides med Trafikplaenn.

Forvaltningens bemærkninger:

Trafikplanen regulerer ikke forholdene omkring Griffenfeldsgade ved Folkets Park. Forvaltningen er opmærksom på at, der er en stigning i udeservering i området, som skaber mere byliv, tryghed og støj. Dette støttes op med den allerede gennemførte byrumsrenovering ved Folkets Park og projektet i Griffenfeldsgade mellem Folkets Park og Nørrebrogade.

15. Alternative løsninger

(Høringsvar nr.: 1, 30, 41, 42, 49, 56, 57, 61, 63, 66, 69, 71, 77, 84, 86, 87, 104, 108, 119, 123)

13 høringsvar (1, 30, 41, 42, 56, 57, 63, 69, 71, 84, 87, 102, 123) anbefaler at etableres en pullert i Wesselsgade, som kan åbnes når udrykningskøretøjer skal igennem og ved særarrangementer i stedet for en fast åbning af Wesselsgade.

13 høringsvar (1, 30, 41, 42, 56, 57, 61, 63, 69, 71, 84, 87, 102) forslår en række forbedringer, som skal mindske gennemkørsel i Baggesensgade: hæve-sænke pullert ved Peblinge Dossering, som kun er åbent i formiddagstimerne; at Wesselsgade ensrettes i nordlig retning; at trafikbelastning og vibrationer minimeres, at kørsel med varebiler forbydes; og at trafikdæmpende bump etableres, så de ikke giver dækstøj og vibrationer.

1 høringsvar (49) foreslår, at der laves mange flere trafikbump og indsnævring i de gader, der i dag er belastede af trafik.

1 høringsvar (66) foreslår, at der etableres et p-hus i Baggesensgade/Stengade.

Danmarks Naturfredningsforening (86) foreslår, at der laves en begrønningsplan for området, som etablerer vejtræer og facadebegrønning i Wesselsgade, som det også anbefales i miljøvurderingen.

Danmarks Naturfredningsforening (86) foreslår, at den bilfri zone ved Peblinge Dosseringen fortsættes på den anden side af Dronning Louise Bro til de dele af Sortedams Dosseringen, hvor der fortsat er parkering.

1 høringsvar (119) foreslår, at Trafikplanen droppes og at der i stedet plantes træer, at gaderne gøres beboervenlig med bænke og toiletter og at byen indrettes for beboerne.

Forvaltningens bemærkninger:

Der er gennemført en grundig dialog med Politiet ifm. forarbejdet til Trafikplanen. Politiet mener, det er nødvendigt med to indgange for Politi og Beredskab til kvarteret fra Nørrebrogade. Internt i kvarteret vil politiet ikke acceptere, at biler skal vende unødigt i Baggesensgade ifm. udkørsel. Derfor er en åbning af Wesselsgade i begge retninger nødvendigt som følge af spærringen af Peblinge Dosseringen. Dertil er det forvaltningens vurdering, at en åbning for biler i begge retninger vil give et bedre flow for beboerkørsel og søgetrafik ifm. parkering.

16. Processen

(Høringsvar nr.: 1, 20, 26, 30, 33, 34, 35, 41, 42, 56, 57, 61, 63, 67, 69, 71, 78, 84, 87, 92, 102, 114, 122, 123)

2 høringsvar (67, 122) er tilfredse med den proces, der har været i forbindelse med udarbejdelsen af Trafikplanen. 1 høringsvar (67) mener, at borgerne er blevet inviteret ind i det kommunale ”maskinrum” og har haft medindflydelse på de tiltag, som er blevet til på baggrund af Trafikplanen, herunder indretning af Rantzausgade og forslaget om en mere sikker adgang til legepladsen i Wesselsgade. 1 høringsvar (122) mener, at Trafikplanen er udarbejdet af borgere fra kvarteret, og at de kritikpunkter, der har været undervejs, er blevet taget til efterretning og behandlet.

2 høringsvar (20, 26) undrer sig over høringsprocessen, da de ikke mener beboerne ikke er blevet gjort opmærksomme på, at planen var i høring.

14 høringssvar (1, 30, 41, 42, 56, 57, 61, 63, 69, 71, 84, 87, 102, 123) undrer sig over, at alternativerne i miljøvurderingen ikke er taget i betragtning med en henvisning til, at de er blevet droppet efter aftale med beboerne.

1 høringssvar (33) stiller spørgsmålstegn ved processen, da der ikke foreligger undersøgelser af, hvor mange der bruger legepladsen i Wesselsgade, og ingen af brugerne er blevet inddraget i processen.

4 høringssvar (33, 34, 35, 78, 92, 114) mener, at processen om Trafikplanen har være udemokratisk. 1 høringssvar (33) mener, at der har ført frem til beslutningen om at åbne Wesselsgade er mangelfuld og udemokratisk, da der ikke har været dialog med borgerne i Wesselsgade i processen og da Områdefornyelsen Indre Nørrebro, har meldt ud, at beboerne i Wesselsgade ikke skulle inddrages, fordi de ville være imod planen. Indsenderen mener endvidere, at 90 % af beboerne i Wesselsgade ikke har hørt om at Wesselsgade skulle åbnes, før efter at beslutningen var taget. Indsenderen mener endvidere, at en medarbejder i Områdefornyelsen har sagt sin stilling oppå grund af den manglende borgerinddragelse.

1 høringssvar (33) mener ikke, at beslutningstagerne er blevet informeret om, at der ligger en legeplads i Wesselsgade.

1 høringssvar (57) frygter, at løsningerne bliver af ringere kvalitet pga. finansiel udhuling af projektet, da Områdefornyelsen kun er finansieret til 2019, selvom processen er blevet udskudt i et år, og planen er ikke dækket ind ved en finansieret forlængelse af projektet.

Forvaltningens bemærkninger:

Arbejdet med Trafikplanen startede i foråret 2015 med åbne møder annonceret i avis, ved opslag, personlige mail, på sociale medie etc. Mere end 500 beboere deltog og involverede sig i diskussionerne om Trafikplanen i 2015.

Den foreslåede trafikstruktur i Trafikplanen var et beboerforslag, der kom frem på en beboerworkshop, hvor forskellige strukturforslag blev diskuteret.

I processen frem til den politiske vedtagelse i 2016, har der været dialog med beboere i Wesselsgade på forskellig vis fx på møder inviteret via direkte mails, opslag i gaden etc.

I forbindelse med konkretisering af anlægsprojektet Trafikpakke Nørrebro (Blågårdskvarteret) har der i foråret 2018 været inviteret til flere workshops. Der er inviteret via avisannoncer, plakatstandere i kvarteret bl.a. i Wesselsgade, mails, flyers, sociale medier mm. Der er desuden nedsat en (beboer)arbejdsgruppe, som mødes yderligere og

kvalitetssikrer projektet i dialog med forvaltningen. Her sidder flere beboere, der er interesseret i løsninger for Wesselsgade. Det samme er gældende for konkretiseringen af de øvrige projekter, hvor der er holdt workshops annonceret i aviser, på standere, mails, nyhedsbreve mm.

Ifm. høring på BlivHørt er der blevet informeret i avisen, i nyhedsbreve, personlige mail, sociale medier. Miljøpunkt Nørrebro var inviteret som høringspart ifm. Miljøscreeningen og har også informeret.

Finansieringen af Trafikpakke Nørrebro er uafhængig af Områdefornyelsen bevilling. Ligeledes er konkretiseringen af projektet uafhængig af Områdefornyelsens afslutning i december 2019, da hovedprojektet er fastlagt i 2018. Forvaltningen er opmærksom på, at det skal kommunikeres til kvarterets borgere, når projektet igangsættes.