

Fra: Jesper la Cour Andersen <dft1984@icloud.com>

Sendt: 21. februar 2019 15:09

Til: Ulrik Kohl (Borgerrepræsentationen) <Ulrik_Kohl@kk.dk>; Borgmesteren TMF <BORGMESTEREN@tmf.kk.dk>; Mette Annelie Rasmussen (Borgerrepræsentationen) <Mette_Annelie_Rasmussen@kk.dk>; Marcus Vesterager (Borgerrepræsentationen) <Marcus_Vesterager@kk.dk>; Lars Weiss (Borgerrepræsentationen) <Lars_Weiss@kk.dk>; Klaus Mygind (Borgerrepræsentationen) <Klaus_Mygind@kk.dk>; Julie Frølich (Borgerrepræsentationen) <Julie_Frolich@kk.dk>; Jakob Næsager (Borgerrepræsentationen) <Jakob_Naesager@kk.dk>; Finn Rudaizky (Borgerrepræsentationen) <Finn_Rudaizky@kk.dk>; Fanny Broholm (Borgerrepræsentationen) <fanny_broholm@kk.dk>; alex_vanopslagj@kk.dk; RMH@cowi.com; Elisabeth Topsøe <e.topsoe@gmail.com>

Emne: Vil så gerne have en seriøst gennemarbejdet Trafikplan

Kære TMU's medlem

Det er beskæmmende at den genfremsatte Trafikplan for Indre Nørrebro nu forsøges vedtaget på stort set samme uoplyste og direkte misvisende grundlag, som den første ulovlige Trafikplan.

I høringsvar gentager forvaltningen mantraet med 25% mindre trafik, som der ikke er grundlag for at konkludere – tværtimod. Man ønsker heller ikke at foretage en trafikanalyse som kommunens rådgiver ellers har anbefalet.

Dvs at man er på vej til at tage en beslutning på utilstrækkeligt oplyst grundlag.

Man tager endda miljøvurderingen til indtægt og siger at den bekræfter de 25% mindre trafik, det er ikke korrekt. Miljøvurderingen refererer kun til de af forvaltningen oplyste tal, den bekræfter dem ikke (snarere tværtimod hvis man nærlæser).

Man forbigår i høringsvar alle tallene om at trafikken ikke mindskes væsentligt som det tydeligt fremgår af Miljøvurderingen side 15, se nedenfor

I forbindelse med planprocessen har Københavns Kommune gennemført trafik-tællinger på en række veje i lokalområdet. Teknik- og Miljøforvaltningen har vurderet de forventede trafiktal for visse lokalgader i forslaget til trafikplanen. Det fremgår af trafiktallene, som tager udgangspunkt i tilgængelige trafiktællinger for området, at åbning af Wesselsgade for dobbeltrettet trafik vil medføre en stigning i bilture i Wesselsgade fra 100-300 bilture ÅDT² til 900 bilture ÅDT. I Stengade vil biltrafikken stige fra 3400 til 3700 bilture, I Griffenfeldsgade vil der være en stigning fra 3000 til 4200 bilture og i Korsgade øst en stigning fra 750 til 950 bilture. Der vil være et fald i bilture i Korsgade vest fra 1250 til 950, i Baggesensgade øst fra 1550 til 1500 og i Blågårdsgade på 2450 til 1900. Tung

Det er at manipulere politikkerne til en vedtagelse på uoplyst grundlag og trafikplanen giver jo ikke væsentlige forbedringer andet en generel hastighedssænkning og ensretning af Korsgade, som man også kan gøre med den nuværende trafikale disponering uden at åbne Wesselsgade.

Forvaltningen forsvarer bravt og stædigt den tidligere indstilling, bl.a. med at det er krav fra politiet om 2 indgange og at skybrudsprojektet kræver den nye løsning.

Men der vil stadig være 2 veje ind for politiet fra begge sider selv om Wesselgade er lukket og Korsgade kan godt være ensrettet uden at Wesselgade er åben og en hæve sænke pullert til politiet midt i Wesselgade vil stoppe enhver diskussion. I øvrigt har politiet ikke præcedens.

Men skriver tilmed at planen om åbning skyldes et forslag fra en beboer på første workshop - det er jo ikke det samme som at flertallet af beboerne ønsker dette eller at det er en god ide ved nærmere vurdering.

Som politiker bør man sende opgaven tilbage til forvaltningen og bede om et bedre underbygget forslag med løsninger der i højere grad imødegår den massive modstand der er mod åbning af Wesselgade, eller i det mindste imødekomme ønsket om en hæve sænke pullert på midten.

Lad os se detaljeringen af skybrudsvejen i Korsgades nedre del og anvisningen af de manglende p-pladser som man skubber over på skybrudsprojektet før man beslutter videre.

Med venlig hilsner

Reto Michael Hummelshøj, Elisabeth Topsøe og Jesper la Cour Andersen

Wesselgade