

KØBENHAVNS KOMMUNE

# GENNEMGANG OG TEMATISERING AF HØRINGSSVAR

ADRESSE COWI A/S  
Parallevej 2  
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

TRAFIKPLAN INDRE NØRREBRO

## INDHOLD

1	Indledning	2
1.1	Generelle bemærkninger til trafikplanen	2
1.2	Én Trafikenklave og stop for gennemkørende trafik	4
1.3	Gadernes dimensioner	5
1.4	Kvarteret og beboerne	5
1.5	Datagrundlag	6
1.6	Trafikbelastning og trafikflow	6
1.7	Trafiksikkerhed	8
1.8	Hastighedsbegrænsning	9
1.9	Cykeltrafik	9
1.10	Parkering	10
1.11	Grønne løsninger	11
1.12	Indkørselsforbud, afspærringer og vejbump	11
1.13	Støj, vibrationer og luftforurening	11
1.14	Klima	12
1.15	Skybrudsprojektet	13
1.16	Wesselsgade	13
1.17	Stengade	21
1.18	Korsgade	22
1.19	Blågårdsgade	22
1.20	Thorupsgade	22
1.21	Baggesensgade	23
1.22	Slotsgade	23
1.23	Rantzausgade	23
1.24	Peblinge Dossering	24

PROJEKTNR.

DOKUMENTNR.

A115559

VERSION

UDGIVELSESDATO

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

KONTROLLERET

GODKENDT

1.0

22.01.2019

Høringsnotat

STHZ

SORH

UKJ

1.25	Griffenfeldsgade	24
1.26	Alternative løsninger	24
1.27	Processen	25

## 1 Indledning

Høringsnotatet er udarbejdet på baggrund af indkomne høringssvar til Trafikplan Indre Nørrebro, som har været i høring i perioden fra den 22. oktober til den 17. december 2018. Der er indkommet i alt 123 høringssvar, hvoraf 3 er dubletter (høringssvar nr. 93, 99 og 100).

Høringsnotatet er opdelt i temaer ud fra de emner, som omtales i høringssvarene. Tallene refererer til de enkelte høringssvar, som fremgår af bilag A.

### 1.1 Generelle bemærkninger til trafikplanen

Teknik- og Miljøforvaltningen, København har modtaget 123 høringssvar til trafikplanens generelle initiativer.

Høringssvarene er indgivet af 105 borgere i kvarteret, et gårdlaug (nr. 59), 8 andels- eller ejerforeninger i kvarteret (nr. 2, 36, 42, 55, 64, 69, 79 og 106) Cykelistforbundet (nr. 4), Nørrebro Lokaludvalg (nr. 85), Miljøpunkt Nørrebro (nr. 90), Styregruppen for områdefornyelse Indre Nørrebro (nr. 108), Danmarks Naturfredningsforening (nr. 86) og Dosseringens Vuggestue (nr. 25).

25 høringssvar er positive overfor trafikplanen, imens 89 høringssvar er negative overfor hele eller enkelte dele af trafikplanen, heraf har 116 haft konkrete bemærkninger til forslaget.

1 høringssvar (nr. 2) mener, at planen er meget bedre end de nuværende forhold. Planen holder uvedkommende trafik ude, nedsætter trafikken i Rantzausgade og gør Rantzausgade mere sikker. I høringssvaret udtrykkes bekymring for isolering og at det bliver for svært at komme ind i enklaven, så næringsdrivende må opgive.

Nørrebro Lokaludvalg (nr. 85) udtrykker glæde over, at trafikplanen endelig gennemføres.

1 høringssvar (nr. 82) mener, at trafikplanen skal gennemføres som anbefalet af de fleste af Indre Nørrebros beboere.

1 høringssvar (nr. 111) glæder sig til en positiv forandring.

1 høringssvar (nr. 76) mener, at gennemførelse af trafikplanen vil være en gevinst for hele området. Høringssvaret udviser forståelse for, at beboere i Wesselsgade er imod trafikplanen, men mener at udgangspunktet må være, at hele området skal aflastes.

Miljøpunkt Nørrebro og Områdefornyelsen Indre Nørrebro (nr. 90 og 108) har arbejdet med trafikplanen i flere år og ser gerne planen implementeret hurtigst muligt efter en lang proces med udvikling og lovliggørelse.

1 høringssvar (nr. 115) bakker op om trafikplanen og påpeger, at der virkelig er behov for at gøre noget ved Rantzausgade.

1 høringssvar (nr. 120) mener, at trafikplanen som helhed er en betydelig forbedring af trafikforholdene i kvarteret.

1 høringssvar (nr. 1) udtrykker, at et flertal af gaderne påføres forringelser, og at trafikplanen er hensynsløs overfor kvarterets børn.

1 høringssvar (nr. 13) mener, at trafikplanen modvirker områdets naturlige udvikling, og at den ikke vil medføre trafikale eller miljømæssige forbedringer.

1 høringssvar (nr. 22) oplyser, at der bliver skubbet rundt på de gener, som opstod, da gennemkørsel på Nørrebrogade blev ulovligt, hvor en stor del af trafikken blev flyttet ud i sidegaderne.

1 høringssvar (nr. 28) finder forslaget meget uhensigtsmæssigt og miljøforværende, særligt vedr. Baggensgade, Wesselsgade og Korsgade.

3 høringssvar (nr. 23, 54 og 83) udtrykker bekymring for, at man med trafikplanen flytter problemer fra et område til et andet.

9 høringssvar (nr. 30, 42, 58, 60, 61, 84, 87, 102 og 123) udtrykker, med baggrund i en bekræftelse fra kommunens rådgiver, at der ikke er nogle miljømæssige forbedringer ved at gennemføre trafikplanen udover hastighedsreduktion. Bemærkningerne støttes op af yderligere 7 høringssvar (1, 41, 56, 57, 63, 69 og 71).

1 høringssvar (nr. 65) mener, at planen ser ud til at gøre ondt værre og stiller spørgsmålstejn ved, hvordan man kan gå ind for en plan, der både øger antallet af biler i kvarteret og øger mængden af kørte kilometer for at nå frem til sit mål?

1 høringssvar (nr. 78) udtrykker, at trafikplanen er under al kritik, og at planen ikke har hold i virkeligheden. Det påpeges, at trafikplanen skulle være grøn og mindske trafikken i området, men at miljøvurderingen siger noget andet.

1 høringssvar (nr. 81) påpeger, at det ikke ser ud til, at trafikken vil reduceres, og med den katastrofale åbning af smalle Wesselsgade med trafik i begge retninger vil der blive kaos.

1 høringssvar (nr. 97) mener, at hvis trafikplanen stemmes igennem vil det medføre kaos og farlige situationer, i værste fald med børnene eller de mange cyklister.

1 hørings svar (nr. 101) udtaler, at vedkommende stemte på Socialdemokratiet til kommunalvalget for at få en grønnere by. Forslaget fører ikke til mindsket bilisme – i bedste fald er den uændret og i værste fald stiger den.

1 hørings svar (nr. 103) mener, at det er en rigtig god ide at gøre noget ved trafikken på Indre Nørrebro - ikke mindst i de mest belastede gader som Rantzausgade – men i stedet for at binde det hele sammen i en stor samlet knude, hvor alle dele er afhængige af hinanden, bør tingene blive skilt ad.

1 hørings svar (nr. 103) mener, at det virker højst usandsynligt, at trafikplanen vil sikre hensigtsmæssig trafikafvikling og bedre forhold for fodgængere og cyklister, som det fremgår af planen.

1 hørings svar (nr. 116) er imod trafikplanen, da det bliver meget besværligt at være beboer og have mulighed for at komme til og fra sin bopæl og ud diverse steder i byen.

## 1.2 Én Trafikenklave og stop for gennemkørende trafik

Cyklisterforbundet (nr. 4) er overbevist om, at den foreslåede struktur med én stor enklave vil fungere bedre.

1 hørings svar (nr. 18) bakker op om trafikplanen og mener, at den forhindrer gennemkørsel på tværs af kvarteret og reducerer den samlede trafik.

1 hørings svar (nr. 36) mener, at det er en god idé at lukke for gennemkørende trafik i kvarteret.

1 hørings svar (nr. 50) udtrykker, at trafikplanens tiltag for mere trafiksikkerhed og mindre gennemkørende trafik i kvarteret er et godt bud.

3 hørings svar (nr. 51, 55 og 113) mener, at fordelene ved trafikplanen er, at området lukkes af for gennemkørende trafik.

1 hørings svar (nr. 67) udtrykker glæde over, at der i trafikplanen er taget stort hensyn til handicappede.

1 hørings svar (nr. 73) udtrykker, at tre af kvarterets mest belastede gader, Stengade, Baggesensgade og Peblinge Dossing, vil nyde godt af, at den gennemkørende trafik i kvarteret stoppes. Trafikken i kvarteret bliver logisk set mindre uden biler, der ikke har ærinde i kvarteret.

Danmarks Naturfredningsforening (nr. 86) noterer sig med glæde, at trafikplanen vil lukke for gennemkørende biltrafik og reducere den samlede biltrafik i bydelen med 25 %, samtidig med forbedring af opholdsrum og etablering af skybrudsvej.

1 hørings svar (nr. 107) mener, at trafikplanen er godt lavet, og at løsninger med to nye enklaver og en spærring af Stengade, der rent faktisk virker, er rigtig godt tænkt.

1 hørings svar (nr. 110) mener, at det er en glimrende trafikplan, som med fjernelse af al gennemkørende trafik vil skærme børn, ældre og andre bløde trafikanter fra mange farlige situationer. Værdien af indre Nørrebro som boligområde vil blive forøget med de grønne gader, stormflodsinitiativer og arkitekt og byplanlægger Jan Gehls retningslinjer om at gøre byrum til livsrum.

### 1.3 Gadernes dimensioner

10 hørings svar (nr. 7, 30, 42, 58, 60, 61, 84, 87, 102 og 123) udtrykker bekymring for, at trafikplanen medfører store negative ændringer i de små gader som eksempelvis Wesselsgade og Thorupsgade. Bemærkningerne støttes op af yderligere 7 hørings svar (1, 41, 56, 57, 63, 69 og 71).

1 hørings svar (nr. 109) mener ikke, at det giver mening, at små gader skal døje med gennemkørende trafik i begge retninger og varelevering med store lastbiler. Derfor bør trafikken hovedsageligt køre ad de store veje.

1 hørings svar (nr. 83) pointerer, at der i de små gader er mange flere boliger ud til gaden end i Stengade, så der er mange der vil blive generet mere af planen og ganske få der vil mærke en forbedring.

1 hørings svar (nr. 83) finder det meningsløst, at området's smalleste gader skal åbnes op for trafik i begge retninger.

1 hørings svar (nr. 97) mener, at det er hul i hovedet, at de større veje på Nørrebro skal af med bilerne, mens de små unikke veje som Wesselsgade skal tage al trafikken.

### 1.4 Kvarteret og beboerne

1 hørings svar (nr. 2) mener, at planen trafikmæssigt er en fordel for området's beboere.

1 hørings svar (nr. 2) udtrykker tilfredshed med, at der åbnes op mellem Stengade og Wesselsgade, og at kvarteret igen bliver samlet.

1 hørings svar (nr. 3) ser frem til, at "berlinmuren" mellem Stengade og Wesselsgade fjernes, så kvarteret igen bliver samlet.

1 hørings svar (nr. 50) bakker op om projektet og mener, at trafikplanen bør ses som en samlet løsning for hele kvarteret og ikke kun have fokus på en enkelt gade (Wesselsgade).

1 hørings svar (nr. 92) mener, at Trafikplanen vil stille flere beboere dårligere med støj og trafiksikkerhedsproblemer end tilfældet er nu.

1 hørings svar (nr. 1) mener, at trafikplanens løsninger skærer kvarterets forbindelser over og ødelægger kvarterets eksisterende kvaliteter og sammenhænge. Trafikplanen har ikke øje for kvarterets helhedsvirkning.

1 hørings svar (nr. 35) udtaler, at kvarteret er blevet smadret med hele den socialdemokratiske byfornyelse.

1 hørings svar (nr. 44) frygter, at trafikplanen vil reducere livskvaliteten for beboere i de gader, som berøres af planen.

## 1.5 Datagrundlag

10 hørings svar (nr. 1, 30, 42, 58, 60, 61, 84, 87, 102 og 123) mener ikke, at trafikplanens datagrundlag er tilstrækkeligt professionelt underbygget. 9 hørings svar (nr. 30, 42, 58, 60, 61, 84, 87, 102 og 123) tilføjer, at kommunen har fravalgt udførelse af en trafikanalyse, og derfor er trafikplanen og input til miljøvurderingen foretaget på et utilstrækkeligt datagrundlag. Bemærkningerne støttes op af yderligere 7 hørings svar (nr. 1, 41, 56, 57, 63, 69 og 71).

1 hørings svar (nr. 39) stiller spørgsmålstegn ved, hvordan man kan stemme for en plan, når kommunen har droppet miljøvurdering og når planen er udført på et utilstrækkeligt datagrundlag.

2 hørings svar (nr. 57 og 92) mener ikke, at trafikplanen kan accepteres, så længe den baseres på det samme ukvalificerede grundlag, som den der blev kendt ulovlig af Natur- og Miljøklagenævnet.

1 hørings svar (nr. 77) gør opmærksom på, at miljøscreeningen er baseret på trafikdata udleveret fra kommunen, som ikke er underbyggede med målinger, og samtidig er notatet om trafiktal først udarbejdet efter trafikplanen.

Miljøpunkt Nørrebro og Områdefornyelsen Indre Nørrebro (nr. 90 og 108) udtaler, at miljøvurderingen arbejder med worst case-scenarier (da man ikke har konkrete og opdaterede trafiktællinger), 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.

## 1.6 Trafikbelastning og trafikflow

1 hørings svar (nr. 64) udtrykker glæde for tiltagene til at mindske trafikbelastningen og øge trafikikkerheden på indre Nørrebro, herunder at planen indebærer lukning for privat trafik fra Nørrebrogade.

1 hørings svar (nr. 66) udtrykker, at en åbning af både Wesselsgade og Stengade vil fordele trafiktrykket i området bedre, tilføre trafikliv/gadeliv ved Folkets Park, væsentligt nedsætte den unødvendige røg, støj og møg belastning fra søgekørsel efter parkeringspladser samt nedsætte faren for cyklister i Wesselsgade.

1 hørings svar (nr. 67) tror på, at nedgangen i antallet af biler bliver endnu større end de 25 %, som planen angiver. Og henviser til trafiktallene, hvor det fremgår, at der vil komme færre biler i kvarteret. Der udtrykkes desuden glæde over færre biler i Stengade og Korsgade vest, da der her færdes mange skolebørn.

Miljøpunkt Nørrebro og Områdefornyelsen Indre Nørrebro (nr. 90 og 108) beskriver, at det er afgørende, at den gennemkørende trafik i kvarteret reduceres markant. Miljøvurderingen viser, at Trafikplanen samlet set vil forbedre forholdene for den lokale trafik, og det forventes, at den samlede biltrafik vil blive reduceret med 25%.

2 høringssvar (nr. 6 og 7) fremhæver, at forslaget skaber flaskehalse i trafikafviklingen og giver store negative ændringer i de små gader såsom Wesselsgade og Thorupsgade, hvor trafikken tvinges igennem.

1 høringssvar (nr. 12) mener ikke, at trafikplanens tiltag vil medføre reduceret trafik i Blågårdsgadekvarteret.

13 høringssvar (nr. 1, 30, 42, 54, 58, 60, 61, 79, 84, 87, 89, 102 og 123) mener ikke, at trafikplanens formål om reduceret trafik er opfyldt. Bemærkningerne støttes op af yderligere 7 høringssvar (1, 41, 56, 57, 63, 69 og 71).

11 høringssvar (nr. 6, 30, 42, 58, 60, 61, 80, 84, 87, 102 og 123) mener, at påstanden om en reduktion i trafikken på 25-30 % er forkert, da det fremgår af miljøvurderingen af trafikplanen, at trafikken vil stige. Bemærkningerne støttes op af yderligere 7 høringssvar (1, 41, 56, 57, 63, 69 og 71).

1 høringssvar (nr. 1) mener ikke, at trafikplanens formål med reduceret trafik og samlet kørsel målt i km i kvarteret opfyldes.

1 høringssvar (nr. 57) mener, at det grønne argument i trafikplanen er væk, da trafikplanen tidligere påstod en reduktion i biltrafik på 25 %, men nu taler den stort set samme plan, om en nuleffekt.

1 høringssvar (nr. 13) stiller spørgsmålstegn ved forbedringerne i trafikplanen, da tallene viser en forøgelse i trafikken, og at bilerne skal køre længere for at finde en parkeringsplads.

1 høringssvar (nr. 25) udtrykker bekymring for øget trafik i Wesselsgade, Thorupsgade og Ewaldsgade.

1 høringssvar (nr. 37) udtrykker, at det er besynderligt, at folk ikke kan skelne mellem hurtig trafik, tung trafik og lokal trafik.

1 høringssvar (nr. 103) påpeger, at det fremgår, at antallet af køretøjer samlet set vil stige - og sammenlagt med de længere køreveje, der er en konsekvens af planen, vil det øge den samlede biltrafik i kvarteret.

1 høringssvar (nr. 36) mener, at trafikken fra Baggesensgade skal ledes ud til Stengade i stedet for Wesselsgade, da Stengade er mere egnet til trafik.

2 høringssvar (nr. 3 og 18) foreslår, at det bliver muligt at dreje til venstre ad Åboulevarden fra Griffenfeldsgade.

1 hørings svar (nr. 46) påpeger, at det er sjusket planlagt at mindske trafikken på Nørrebrogade for at reducere luftforurening for herefter at åbne de små gader, herunder Wesselsgade i begge retninger.

1 hørings svar (nr. 65) mener ikke, at det er dokumenteret, at trafikken aflastes andre steder ved at tvinge den til at køre ind fra Åboulevarden.

1 hørings svar (nr. 77) fremhæver, at der i trafikplanen ikke er taget højde for gennemkørsel fra Åboulevarden til Nørrebrogade ved Peblinge Dossering, som vil være åben 4 timer om formiddagen i hverdage.

1 hørings svar (nr. 77) udtrykker, at problemet med gennemkørende biler i Stengade har løst sig til efter at Elmegade er lukket, og gennemførsel af trafikplanen er derfor spild af penge.

10 hørings svar (nr. 30, 42, 58, 60, 61, 80, 84, 87, 102 og 123) mener, at distancen, der køres per køretøj øges for at komme ud af kvarteret igen. Hvis man ganger vejenes længde med kommunens trafiktal, får man at antallet af kørte kilometer i kvarteret øges med ca. 20%, en klar stigning i miljøbelastningen. Bemærkningerne støttes op af yderligere 7 hørings svar (1, 41, 56, 57, 63, 69 og 71).

1 hørings svar (nr. 66) påpeger, at der intet er i datamateriale, prognoser og andre forarbejder, der giver grund til at tro, at trafikplanen tilbyder et mindre antal kilometer bilkørsel igennem kvarteret og dermed mindre støj, møg, personsikkerhed og tryghed. Der er i bedste fald kun tale om en omfordeling og spørgsmålet er, om denne omfordeling skal gentænkes.

1 hørings svar (nr. 80) påpeger, at formålet med trafikplanen var reduceret trafik og kørsel i kvarteret, men effektivering af planen vil resultere i en daglig stigning i antallet af køretøjer.

1 hørings svar (nr. 88) påpeger, at ud fra de tal, der er kommet frem i forbindelse med trafikplanen, fremgår det, at den trafikale belastning ikke vil blive bedre. Antallet af biler i kvarteret vil derimod stige.

1 hørings svar (nr. 94) tror at det hele ændres igen, hvis planen gennemføres. Det vil kun medføre forringelse for kvarteret som helhed og planen vil ikke skabe mindre trafik i kvarteret.

## 1.7 Trafiksikkerhed

1 hørings svar (nr. 64) udtrykker bekymring for trafiksikkerheden, da der ligger en vuggestue med indgang fra Ewaldsgade og børnene vil ikke længere kunne færdes sikkert i trafikken.

1 hørings svar (nr. 50) påpeger, at trafiksikkerhed for bløde trafikanter ikke bør gennemføres ved at lave fartdæmpning ved hjælp af parkerede biler, som det er foreslået i planen.



1 hørings svar (Nr. 77) påpeger, at gennemkørsel af 450 biler og et tilsvarende antal cyklister i Wesselsgade om morgenen ikke kan afvikles trafikmæssigt sikkert. Samlet set vil der køre flere biler igennem kvarteret end før, hvilket vil påvirke beboerne, forurening, klima og trafiksikkerhed.

1 hørings svar (nr. 43) udtrykker bekymring for usikkerheden for børnene.

1 hørings svar (nr. 83) mener, at trafiksikkerheden reduceres, da der vil være fare for bløde trafikanter og svage personer fra plejecentret i Thorupsgade, når større køretøjer skal dreje til venstre i Wesselsgade og højre i Korsgade.

## 1.8 Hastighedsbegrænsning

5 hørings svar (nr. 30, 61, 84, 87 og 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, da disse gader i Fingerplan 2017 er udpeget som overordnede rekreative stier. Bemærkningerne støttes op af yderligere 7 hørings svar (nr. 1, 41, 56, 57, 63, 69 og 71).

1 hørings svar (nr. 105) udtrykker enighed i, at der bliver nødt til at være hastighedsnedsættelse til 30 km/h, men håber også der vil være tilstrækkeligt mange hastighedsnedsættende foranstaltninger, da de nuværende blot får biler til at accelerere mellem fartbumpene.

## 1.9 Cykeltrafik

Cyklistforbundet (nr. 4) er positive over for de forbedrede forhold for cyklister, bl.a. at cyklisterne har udsigt til forbedrede forhold i den nordlige ende af Stengade, på Peblinge Dosseringen, i krydset Korsgade/Stengade og ensretningen af Rantzausgade for motortrafik.

2 hørings svar (nr. 23 og 29) udtrykker bekymring for, at det bliver farligt for cyklister, hvis Wesselsgade åbnes for dobbeltrettet trafik.

1 hørings svar (nr. 63) tilføjer, at det allerede i dag er vanskeligt at færdes som cyklist i Wesselsgade og hvis Wesselsgade åbnes vil det være med livet som indsats at cykle i gaden.

6 hørings svar (nr. 30, 42, 61, 84, 87 og 102) oplyser, at 900 cykler vil køre igennem Wesselsgade, hvilket sammen med trafik i begge retninger vil give mange farlige situationer og kødannelser.

1 hørings svar (nr. 95) påpeger, at Wesselsgade er en vigtig cykelfærdsvej. Ruten Ewaldsgade-Thorupsgade-Wesselsgade er en alternativ cykelrute til Dosseringen, som er tæt befærde og farlig i myldretiden. Det kan bidrage til kaos og ulykker.

1 hørings svar (nr. 66) mener, at cykeltrafik i Wesselsgade, og bilister, der søger efter parkeringspladser, skaber farlige situationer pga. svag belysning, manglende cykellygter og uforudsigelig cyklistadfærd.

## 1.10 Parkering

1 høringsvar (nr. 2) mener, at trafikplanen gør det muligt for beboerne at komme rundt i hele området og muliggør kørsel fra bopæl til p-hus, hvilket er meget efterspurgt.

1 høringsvar (nr. 13) oplyser, at 90 % af al kørsel sker i jagten på parkeringspladser og foreslår derfor, at der laves et parkeringshus på hjørnet af Stengade og Baggesensgade, så parkeringspladser langs fortovene kan nedlægges. Samtidig ville det gøre det muligt at give Blågårdsgade og -plads status af gågade.

1 høringsvar (nr. 16) mener, at en åbning af Wesselsgade vil reducere antallet af parkeringspladser.

8 høringsvar (nr. 30, 42, 58, 60, 61, 84, 87 og 102) udtrykker bekymring for, at man mister 30 parkeringspladser, men at trafikplanen kun regner med 8, og der ikke er anvist erstatningspladser for de øvrige pladser. Bemærkningerne støttes op af yderligere 7 høringsvar (1, 41, 56, 57, 63, 69 og 71).

1 høringsvar (nr. 64) oplyser, at det allerede i dag er svært at finde en ledig parkeringsplads efter kl. 16, og ved gennemførelse af skybrudsplanen vil der forsvinde et stort antal parkeringspladser i området. Det foreslås, at man overvejer en langsigtet løsning på beboernes parkeringsudfordringer. 1 høringsvar (nr. 35) oplyser ligeledes, at det er næsten umuligt at finde en parkeringsplads i området efter kl. 14.

1 høringsvar (nr. 65) mener, at reducere af parkeringspladser vil øge trafikken yderligere fordi bilisterne skal lede efter en plads.

1 høringsvar (nr. 66) påpeger, at der er meget søgekørsel i kvarteret, når beboerne skal forsøge at finde en parkeringsplads.

1 høringsvar (nr. 92) beskriver, at beboere med bil skal snirke sig frem og tilbage for at finde en parkeringsplads med luftforureningsproblemer til følge.

1 høringsvar (nr. 67) oplyser, at den nye placering af handicapparkeringspladsen ved Åboulevard vil udfordre gangdistancen, og udtrykker derfor ønske om, at der i fællesskab kan findes en løsning, der tilgodeser vedkommendes behov for en handicapparkeringsplads i gangdistance til hjemmet.

1 høringsvar (nr. 79) bemærker, at parkeringspladser, herunder handicapparkeringspladser, sløjfes.

1 høringsvar (nr. 83) påpeger, at der ikke er redegjort for erstatningsparkeringspladser i det samlede projekt.

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

## 1.11 Grønne løsninger

1 høringssvar (nr. 1) udtrykker, at trafikplanens formål om grønne løsninger ikke er opfyldt.

11 høringssvar (nr. 6, 7, 30, 42, 58, 60, 61, 84, 87, 102 og 123) mener ikke, at forslaget rummer de grønne forbedringer, som Københavns Kommune arbejder hen imod. Bemærkningerne støttes op af yderligere 7 høringssvar (1, 41, 56, 57, 63, 69 og 71).

1 høringssvar (nr. 50) udtrykker ønske om, at der i trafikplanen vil blive tænkt i grønne gadeløsninger såsom træer og beplantning af grønne blomsterkummer, og at der anvendes grøn beplantning i gaden til fartdæmpning.

## 1.12 Indkørselsforbud, afspærringer og vejbumper

1 høringssvar (nr. 2) pointerer, at det skal sikres, at beboerne kan føle sig trygge og derfor skal det være nemt for brand, redning og politi at komme ind i kvarteret. Beboerne må ikke blive låst inde af pullerter og afspærringer.

Cyklistforbundet (nr. 4) forventer, at der findes løsninger, så indkørselsforbud og spærringer overholdes. Her tænkes især på sikring af overholdelse af indkørselsforbuddet for biler i den nordlige ende af Stengade og de nødvendige spærringer, der skal forhindre kørsel ind og ud af enklavens nordlige grænse.

1 høringssvar (nr. 48) udtrykker bekymring for, at det ikke er beskrevet, hvordan afspærringerne kommer til at virke. Årsagen til problemerne i Stengade er, at afspærringen ikke virker. Hvis de nye afspærringer ud til Nørrebrogade lider samme skæbne som i Stengade, vil det være dybt beklageligt for Wesselsgade. Høringssvaret er imod planen indtil der enten afspærres permanent ud til Nørrebrogade eller der fremvises eksempler og garanti for, at de nye afspærringer vil virke.

1 høringssvar (nr. 50) udtrykker, at vejbumper er til gene for beboerne i de ældre ejendomme, da husene ryster.

## 1.13 Støj, vibrationer og luftforurening

1 høringssvar (nr. 37) mener, at det er åbenlyst, at luftforureningen vil blive reduceret væsentligt i hele Blågårdskvarteret og Rantzausgadekvarteret.

1 høringssvar (nr. 110) mener, at Trafikplanen vil medføre renere luft i bydelen, når biltrafikken kun bliver af lokale og folk med opgaver i nærområdet.

12 høringssvar (nr. 6, 30, 42, 58, 60, 61, 79, 80, 84, 87, 102 og 123) påpeger, at trafikplanen vil medføre forringelser målt i trafiktal, forurening og støj og ikke give de forbedringer, der var stillet i udsigt da politikerne vedtog planen. Bemærkningerne støttes op af yderligere 7 høringssvar (1, 41, 56, 57, 63, 69 og 71).

8 høringssvar (nr. 30, 42, 58, 60, 61, 84, 88 og 103) påpeger, at støj og vibrationer øges i Stengade, Wesselsgade, Griffenfeldsgade og Thorupsgade. Bemærkningerne støttes op af yderligere 7 høringssvar (1, 41, 56, 57, 63, 69 og 71).

4 høringssvar (nr. 43, 63, 65 og 101) udtrykker bekymring for, at forslaget vil medføre øget forurening og/eller støj i kvarteret.

1 høringssvar (nr. 44) mener, at trafikplanen vil reducere luftkvaliteten for cyklister, løbere og gående i kvarteret samt de små børn, der dagligt leger på legepladsen i Wesselsgade.

1 høringssvar (nr. 81) mener, at trafikplanen vil medføre mere støj, forurening og kaotisk trafik i alle de berørte gader - det tyder flere af de fremlagte tal på, herunder miljøvurderingen fra COWI.

1 høringssvar (nr. 105) håber, at fartbump og hævede flader ikke skaber impulslyd, idet at dette vil skabe en stor gene for de nærmeste beboere.

1 høringssvar (nr. 119) pointerer, at der aldrig har kørt så mange personbiler og lastbiler igennem Baggesensgade efter lukningen af Nørrebrogade, og luftforureningen og trafikstøj fra bilerne er steget voldsomt. Levealderen på Nørrebro er den laveste i hele København og luftforureningen og bilstøj bidrager til det.

1 høringssvar (nr. 105) mener, at behandlingen af støj i miljøvurderingen er under al kritik. Kritikken går på, at man har valgt at fremstille kildestyrkeberegninger af trafiktallene fra de enkelte veje som støjbelastningen, hvilket er misvisende overfor borgerne, og modstridende med Miljøstyrelsens og Vejdirektoratets anbefalinger for beregning af trafikstøj. Kildestyrkeberegningerne er ikke de rigtige at anvende til en sådan miljøvurdering, idet disse kun tager bidraget fra den enkelte vej med. Det anbefales derfor, at miljøvurderingen, hvad angår støj, bliver foretaget på ny.

## 1.14 Klima

9 høringssvar (Nr. 6, 30, 42, 58, 60, 61, 87, 102 og 123) påpeger, at øget trafik giver øget klimabelastning og øget udledning af sundhedsskadelige partikler, hvilket er i modstrid med kommunens målsætning om reduktion af drivhusgasser.

1 høringssvar (nr. 44) udtrykker, at det er uacceptabelt, at København er i gang med at gøre det nemmere at køre bil i den centrale del af byen, når byen skal være ledende inden for klimatilpasning og reducere i CO<sub>2</sub> udledninger – målet er at blive CO<sub>2</sub> neutral by i 2025. Der henvises i øvrigt til det ikke-statslige klimaevent C40 Mayors Summit, hvor København skal være vært, og hvor der kommer borgmestere fra hele verden, som kæmper for at lukke trafikken i byerne ned. Det fremhæves, at København i september i år har underskrevet en "Fossil Fuel Free Streets" deklARATION, hvor man lover at sikre "people-friendly planning policies" og "zero emission zones" i centrale dele af byen. Der stilles

spørgsmål om, hvordan dette hænger sammen med at øge trafikken i centrale dele af byen?

1 hørings svar (nr. 63) mener, at åbning af Wesselsgade, og planen om at køre gennem hele kvarteret for at komme ud til Åboulevarden, vil være til gene for klimaet.

## 1.15 Skybrudsprojektet

11 hørings svar (nr. 30, 42, 58, 60, 61, 64, 79, 83, 84, 87 og 102) mener, at der mangler koordination med skybrudsprojektet. I hørings svar nr. 64 og 83 påpeges det, at der i krydset, hvor Korsgade møder Wesselsgade, skal laves indsnævring og sænkning af vejbanen i forbindelse med skybrudsprojektet, og at trafik med store køretøjer besværliggøres. Bemærkningerne støttes op af yderligere 7 hørings svar (nr. 1, 41, 56, 57, 63, 69 og 71).

1 hørings svar (nr. 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.

## 1.16 Wesselsgade

### 1.16.1 Generelle bemærkninger til forslag om åbning af Wesselsgade for dobbeltrettet trafik

1 hørings svar (nr. 51) kan ikke se, at der kan blive væsentlige problemer i Wesselsgade, da der vil være en hastighedsbegrænsning på 30 km/t.

2 hørings svar (nr. 52 og 55) bakker op om åbning af Wesselsgade, da fordeling af trafikken mellem Baggesensgade og Wesselsgade er rimelig og til fordel for alle.

1 hørings svar (nr. 59) støtter ligeledes op om forslaget om at åbne Wesselsgade, så den trafikale belastning på Baggesensgade lettes.

1 hørings svar (nr. 66) er for en åbning af både Stengade og Wesselsgade og påpeger, at der ikke render flokke af børn rundt i gaderne. Samtidig kan der ikke køres ræs i Wesselsgade, hvis gaden åbnes, da de trange pladsforhold gør det umuligt.

3 hørings svar (nr. 73, 76 og 82) påpeger, at Wesselsgade ikke er smallere end Baggesensgade – men i Baggesensgade er der ikke parkering i begge sider af vejen.

1 hørings svar (nr. 82) mener ikke, at Wesselsgade kommer til at bære større trafikbyrder end sine nabogader, bl.a. fordi Wesselsgade har fået etableret en vejindsnævring, trafikbump og 15 km/t hastighedsbegrænsning for at få bilister til at fravælge unødvendig gennemkørsel og fordi gennemkørende trafik fra Nørrebrogade i fremtiden forsvinder fra kvarteret.

Miljøpunkt Nørrebro (nr. 90) udtrykker forståelse for, at beboerne i Wesselsgade er bekymrede for stigende trafikmængder. Derfor mener de, at lukningen af Stengade skal være veldokumenteret og varig, før en ændring af Wesselsgades status kan ske, og der skal følges op på trafikmængden i Wesselsgade efter en åbning.

Miljøpunkt Nørrebro og Områdefornyelsen Indre Nørrebro (nr. 90 og 108) beskriver, at spørgsmålet om tung trafik i Wesselsgade hænger sammen med ordningen for mekaniske pullerter og hvordan disse indrettes og hvornår de åbnes. Dette skal overvåges nøje, da vi ikke skal have gennemkørende tung trafik. Når regeringens nye lov om miljøzone og nummerplade-screening af tunge køretøjer og varebiler vedtages, ser vi gerne at pullerterne reguleres og åbnes for varelevering ved brug af dette system, i stedet for at der er faste åbningstider.

1 høringssvar (nr. 24) mener, at det er gækket at lave en børnevenlig gade om til en transportvej og stiller spørgsmålstegn ved, om planen er gennemtænkt.

1 høringssvar (nr. 33) påpeger, at Trafikplanen ikke indeholder en forklaring eller beskrivelse af åbningen af Wesselsgade, som ellers må vurderes at være en meget drastisk ændring.

1 høringssvar (nr. 33) gør opmærksom på, at der i 2015 er blevet foretaget en underskriftsindsamling på 375 underskrifter for at beholde Wesselsgade lukket. Der er samtidig en række institutioner, som bakker op om at bevare gaden lukket.

1 høringssvar (nr. 6) udtrykker, at trafikplanen vil medføre store negative ændringer i trafikken i Wesselsgade.

1 høringssvar (nr. 32) mener, at argumenterne for at åbne Wesselsgade er meget vage.

4 høringssvar (nr. 9, 95, 97 og 103) mener, at konsekvensen af en åbning af Wesselsgade vil være trafikpropper.

2 høringssvar (nr. 17 og 23) udtrykker bekymring for, at gaden bliver tilholdssted for kriminelle med hurtigkørende biler.

1 høringssvar (nr. 97) fremhæver, at de gange, hvor Wesselsgade har været åbnet op, f.eks. til Distortion, kører folk sindssygt stærkt.

1 høringssvar (nr. 21) udtrykker bekymring for, at åbning af gaden vil medføre mangedobling af trafikken i en fredelig og tætbebygget smal gade.

1 høringssvar (nr. 22) mener, at åbning af gaden er en kortsigtet og farlig løsning.

1 høringssvar (nr. 23) mener, at det er uansvarligt at åbne gaden op, da der kommer mere trafik og samtidig vil det være problematisk, da der altid er 1-3 byggepladser i gaden.

1 hørings svar (nr. 33) udtrykker fuld forståelse for en trafikplan, der har til formål at optimere kvarteret samt sikre de bløde trafikanter, men påpeger, at Wesselsgade har været sådan en gade i mange år, og årsagen til at gaden blev lukket var primært et tragisk trafikdrab af et barn, derfor fremstår det uforståeligt, at trafikplanen vil forringe forholdene i netop Wesselsgade.

1 hørings svar (nr. 36) udtrykker, at Wesselsgade er den eneste gade i området der er forsyningsgade og parkering for biler for hele tre husrækker, to i Wesselsgade og så hele Peblinge Dosseringen. Det vil være problematisk at åbne gaden, da den ofte er spærret af lastbiler. Trafikken bør fra Baggesensgade ledes ud til Stengade, der er meget mere egnet til trafik. Der kan evt. opsættes pullerter i Wesselsgade i stedet for en åbning.

1 hørings svar (nr. 38) udtrykker nervøsitet overfor følgerne af en åbning af Wesselsgade, da der ikke er ordentlig klarhed omkring, hvad følgerne bliver.

5 hørings svar (nr. 38, 39, 96, 97 og 103) fremhæver, at der bliver en stigning i trafikken i Wesselsgade på 800 %. Hørings svar nr. 39 stiller spørgsmålet, hvordan en stigning på 800 % kan kaldes en reduktion?

1 hørings svar (nr. 39) udtrykker, at det vil medføre store gener at åbne for trafik i to retninger i en lille gade som Wesselsgade, og at det vil påvirke både gaden og hele kvarteret.

1 hørings svar (nr. 40) udtrykker forundring over åbning af Wesselsgade, da det er en stille gade, som vil gå tabt i motorstøj på trods af hastighedsdæmpende tiltag.

1 hørings svar (nr. 31) mener, at gaden skal forblive som lukket stillegade.

1 hørings svar (nr. 8) mener, at det er useriøst, at man går op i at fjerne trafikken i de gader, f.eks. Stengade, hvor der bor meget få mennesker, og så åbner man for trafik i en af de gader, hvor der absolut færdes flest børn, og bløde trafikanter.

1 hørings svar (nr. 25) frygter, at deres vuggestue vil blive lukket inde af trafik.

5 hørings svar (nr. 30, 42, 84, 87 og 102) mener ikke, at trafikplanens formål om, at trafikken skal afvikles hensigtsmæssigt, opfyldes ved at åbne Wesselsgade. Bemærkningerne støttes op af yderligere 7 hørings svar (1, 41, 56, 57, 63, 69 og 71).

1 hørings svar (nr. 44) udtrykker, at København burde have flere gader som Wesselsgade, uden gennemkørende trafik, i stedet for at lave Wesselsgade om til endnu en bilvej.

2 hørings svar (nr. 47 og 53) udtrykker bekymring for, at forøgelse af trafikken vil være til gene for beboere i området.

1 hørings svar (nr. 49) er uforstående over for, at forholdene i gaden skal forringes i forhold til tilstanden i dag.

1 hørings svar (nr. 63) påpeger, at der ved åbning af Wesselsgade med kørsel i begge retninger på en gade, som i forvejen er smal og har parkerede biler, vil blive køre flere kilometer end før til gene for beboerne.

1 hørings svar (nr. 68) oplyser, at der ofte var trafik kaos og kørsel med høj fart, da der var gennemkørsel i Wesselsgade, og at gaden blev lukket, da et barn blev kørt ned af en taxa.

1 hørings svar (nr. 71) finder det uansvarligt, at der er bilkørsel i begge sider af gaden, da der ikke er tilstrækkeligt med plads, og det bliver farligt for cyklister og gående at benytte gaden.

1 hørings svar (nr. 74) har svært ved at se, at der er plads til kørsel i begge retninger i Wesselsgade, når der er fortov og parkeringspladser, og stiller spørgsmålet, om det er intentionen, at der skal være plads til kørsel i begge retninger i gadens nuværende form?

1 hørings svar (nr. 72) ønsker ikke, at gaden åbnes, da der er større tryghed, når den er lukket og vil være ked af øget trafik.

1 hørings svar (nr. 77) mener, at der ikke længere er argumenter for, at det er en god idé at åbne for kørsel gennem Wesselsgade, bl.a. fordi der er parkering i begge sider og mangler cykelsti, og der ligger en bemandet legeplads og en affaldssorteringsstation i Wesselsgade.

1 hørings svar (nr. 79) udtrykker, at de tiltag der er nødvendige i forbindelse med skybrudsprojektet og trafikplanen, herunder åbning af Wesselsgade i begge retninger, samlet set vil give farligere forhold i trafikken.

1 hørings svar (nr. 81) mener, at der vil blive kaos ved åbning af Wesselsgade for trafik i begge retninger.

1 hørings svar (nr. 94) har svært ved at forstå, at man mener, at det er en god idé at åbne en lille smal gade med mange bløde trafikanter og en stor legeplads, for at begrænse trafikken på Stengade, hvor der er to spor, brede fortove og et åbent parkareal.

3 hørings svar (nr. 116 og 117, 121) udtrykker, at Stengade er en bedre gade til gennemkørende trafik end Wesselsgade, som er for smal og ligger op ad en legeplads.

1 hørings svar (nr. 103) mener, at åbning af Wesselsgade vil kompromittere gadens nuværende status som en fredelig cykelgade.

1 hørings svar (nr. 114) påpeger, at åbningen af Wesselsgade vil stride imod planens hovedformål om at mindske biltrafikken og gøre det mere attraktivt og sikkert at være blød trafikant (cyklist og fodgænger) i hele kvarteret.

1 hørings svar (nr. 114) udtrykker, at Wesselsgade er en børnegade, der favner børn og deres familier, hele året rundt. En åbning af Wesselsgade er en uholdbar



løsning, udtænkt af folk der ikke kender til gaden og aldrig har taget sig tid til at besøge den.

1 hørings svar (nr. 34) mener, at en åbning med trafik i begge retninger, nedlæggelsen af i forvejen sparsomme parkeringspladser, og de gener og den utryghed det skaber når miljøstationens containere skal tømmes, er en gennemført dårlig beslutning.

1 hørings svar (nr. 120) påpeger, at det bliver dobbelt belastende med støj og tomgang, når den gennemkørende trafik bliver tovejs i Wesselsgade.

1 hørings svar (nr. 121) udtrykker bekymring for, at åbningen af Wesselsgade for gennemkørende trafik vil medføre en væsentlig øgning af biltrafikken i gaden. Wesselsgade er en lille gade med parkering på begge sider og hvor der tit holder køretøjer.

1 hørings svar (nr. 88) støtter indsigelse lavet af nej til åbning af Wesselsgade-gruppen.

### 1.16.2 Trafiktal

1 hørings svar (nr. 33) sår tvivl om grundlaget for at åbne gaden, da der ikke er lavet en trafiktælling.

1 hørings svar (nr. 74) mener ikke, at de målte trafiktal for Wesselsgade er repræsentative i forhold til et fremtidigt scenarie, hvor det vil være kendt, at Wesselsgade er åben for trafik. Det vil være på sin plads, at trafikvurderingerne laves om, og at der udarbejdes en rapport for, hvad der skal ske med Wesselsgade i forhold til vejbredde, parkeringsforhold, affaldssortering mv.

1 hørings svar (nr. 62) mener ikke, at planen om at åbne gaden med stigning i trafik til følge er velbegrundet eller giver mening. Der må findes en bedre og mere veldokumenteret løsning.

1 hørings svar (nr. 64) mener, at dobbeltretning af Wesselsgade med begrundelse i aflastning af trafikken i Baggensgade og Stengade bygger på et meget løst grundlag. Kommunens trafiktællinger viser, at åbningen af Wesselsgade kun i mindre omfang eller slet ikke begrænser trafikken i Baggensgade, Stengade og Blågårdsgade, samtidig med at den forøges væsentligt i Wesselsgade, Thorupsgade og Griffenfeldsgade.

### 1.16.3 Tryghed for bløde trafikanter og legende børn

1 hørings svar (nr. 1) udtrykker bekymring for, at trafikplanen ikke har forståelse for Wesselsgade og legepladsens rolle i kvarteret. Wesselsgade og legepladsen i Wesselsgade er en lomme for kvarterets børn og sårbare trafikanter.

Cyklistforbundet (nr. 4) mener, at Wesselsgade skal holdes lukket for at skabe tryghed for cyklister og forhindrer gennemkørende trafik i Thorupsgade og Korsgade.

2 hørings svar (nr. 5 og 10) ønsker ikke, at Wesselsgade skal åbnes for dobbeltrettet trafik pga. sikkerheden for de bløde trafikanter, der færdes i gaden og pga. øget trafik, højere hastigheder og risiko for trafikprop.

8 hørings svar (nr. 1, 13, 14, 15, 16, 17, 29 og 47) mener, at det er en dårlig idé at åbne Wesselsgade, da gaden er smal og bliver brugt til at passere, når børn og bløde trafikanter skal hen til legepladsen, hvilket er farligt og skaber usikkerhed.

6 hørings svar (nr. 20, 23, 25, 45, 63, og 97) udtrykker ligeledes bekymring for sikkerheden for de børn, der anvender legepladsen og frygter, at der kan ske ulykker.

6 hørings svar (nr. 12, 34, 35, 49, 112 og 121) mener, at det er en dårlig beslutning at åbne Wesselsgade, da der er en legeplads midt i gaden, som børn og institutioner benytter.

1 hørings svar (nr. 11) udtrykker, at øget trafik med trængsel og larm vil ødelægge den afslappende atmosfære, som børnene trives i. Der er et rigt socialt liv, især pga. den legeplads der ligger midt i det hele, hvor børn dagligt leger og forældre og familier mødes og hænger ud.

1 hørings svar (nr. 64) påpeger, at åbning af Wesselsgade for dobbeltrettet trafik vil øge trafikken i Wesselsgade, hvor der ligger en stor legeplads med tilhørende trafik af børn, og i Thorupsgade, hvor der ligger et plejehjem med psykisk svage beboere. Herudover er der børneinstitutioner i Ewaldsgade og i Murergården.

1 hørings svar (nr. 83) udtrykker, at udgang fra legeplads ikke er særlig overskuelig rent trafikalt.

1 hørings svar (nr. 103) påpeger, at man opererer med en fjernelse af den spærring, der for snart 30 år siden blev etableret for at sikre børnene ved en af kvarterets største legepladser.

1 hørings svar (nr. 75) frygter, at bilerne vil ræse ned igennem gaden til fare for børn og unge.

1 hørings svar (nr. 109) mener ikke, at det ser ud til, at trafikplanen vil gøre trafikken sikrere og bedre for de bløde trafikanter i Wesselsgade, da der er mange cyklister i gaden, der er parkering på begge sider, gaden har ofte lastbiler og håndværkerbiler parkeret, der er skraldestation og der er en bemandet legeplads.

1 hørings svar (nr. 114) giver udtryk for, at der er gode ting i planen og at mange er for forandring, men det må ikke ske på bekostning af vores børns og egen sikkerhed.

1 hørings svar (nr. 11) udtrykker bekymring for de mange hunde og katte, som færdes i gaden. Deres frihed og adfærd vil blive indskrænket.

1 høringssvar (nr. 120) beskriver, at det vil blive meget utrygt at færdes på cykel med tovejs trafik i gaden. Der cykler mange børnefamilier i gaden med helt små cyklister.

1 høringssvar (nr. 66) stiller spørgsmålstegn ved, om omfordelingen af trafik er hensigtsmæssig for børn og bløde trafikanter samt miljø, støj og møg.

1 høringssvar (nr. 70) udtrykker bekymring for, at trygheden vil blive mindsket ved åbning af Wesselsgade.

#### 1.16.4 Gadens dimensioner

3 høringssvar (nr. 1, 7 og 20) mener, at det er en dårlig løsning at åbne Wesselsgade set i forhold til gadens dimensioner, da det er en smal gade med parkering på begge sider.

1 høringssvar (nr. 13) udtrykker, at åbning af Wesselsgade er uigennemtænkt, da det er en smal gade og boligmassen ligger tæt ud til vejen, så det er vanskeligt at passere hinanden.

1 høringssvar (nr. 40) mener ikke, at gaden er gearet til gennemkørende trafik bl.a. pga. containerordningen i gaden.

1 høringssvar (nr. 40) mener ikke at det giver mening at lukke af for trafik på Nørrebrogade, som er en stor gade med plads til tung trafik og så åbne en smal gade som Wesselsgade.

1 høringssvar (nr. 83) påpeger, at Wesselsgade er meget smal og det er svært for større køretøjer at komme frem.

1 høringssvar (nr. 112) fremhæver, at Wesselsgade er en lille tætbebygget gade, som vil blive trafikmæssigt hårdt belastet ved en åbning for gennemgående trafik.

1 høringssvar (nr. 119) udtrykker bekymring for, at gaden vil blive indrettet i gadeplan, således at de gående, cykler og biler vil få mere plads. Det er en farlig plan, fordi det vil betyde, at vi beboere kommer til at træde direkte ud på gaden fra vores opgange, ligesom folk har gjort ved søerne og cykelstierne.

#### 1.16.5 Tung trafik

1 høringssvar (nr. 14) påpeger, at der er en stor affaldsstation i Wesselsgade, hvor cirka syv affaldscontainere jævnligt skal tømmes. Og da Peblinge Dosseringen er bilfri er alle varetransporter, skraldebiler, håndværkervogne, flyttebiler, hjemmehjælperbiler, kraner mv. nødsaget til at holde i Wesselsgade.

1 høringssvar (nr. 19) protesterer imod åbning af Wesselsgade pga. risikoen for kørsel med lastbiler i et børnevenligt område.

1 høringssvar (nr. 114), mener ikke at en åbning af Wesselsgade for trafik i begge retninger vil fungere i dagligdagen, da der altid er et projekt i gang, der

involverer en kæmpe lastbil, en affaldstruck, containere etc., som ville gøre det umuligt og uholdbart at have trafik i gaden.

### 1.16.6 Integration

1 høringssvar (nr. 23) beskriver, at legepladsen bidrager til mere integration mellem etniske dansker og danskere med anden etnisk baggrund, og frygter at dette bliver ødelagt.

### 1.16.7 Støj, vibrationer og luftforurening

4 høringssvar (nr. 13, 17, 21 og 29) mener, at åbning af Wesselsgade vil medføre øget støjgener og/eller øget forurening.

2 høringssvar (nr. 38 og 47) påpeger, at gennemkørende trafik i Wesselsgade vil betyde øget forurening, som påvirker de legende børn.

1 høringssvar (nr. 72) ønsker ikke at gaden åbnes og vil være ked af øget trafikstøj og bilos.

1 høringssvar (nr. 80) udtrykker, at åbning af Wesselsgade vil have betydning for luft- og støjforureningen til stor gene for beboerne, men også med konsekvenser for de mange børn, der benytter legepladsen ud til Wesselsgade.

1 høringssvar (nr. 96) påpeger, at åbning af Wesselsgade med dertil følgende forurening, støj og øget sikkerhed for bløde trafikanter ikke harmonerer med planerne om et grønnere og mere trafikreduceret Indre Nørrebro.

### 1.16.8 Byrum og miljø

1 høringssvar (nr. 1) påpeger, at Wesselsgade allerede har det gode miljø og væsentlige byrum, som trafikplanen forsøger at skabe i resten af kvarteret.

1 høringssvar (nr. 11) er imod en åbning af Wesselsgade og mener, at vi skal værne om de pusterum vi har. I høringssvaret påpeges, at der er tætstående huse med beboere, institutioner og andre enkelte forsamlingssteder som kræver en rolig og u-trafikeret gade. Der er flere små erhverv, som formodentligt har valgt netop denne gade pga. dens centrale beliggenhed og rolige miljø.

1 høringssvar (nr. 38) mener, at København vil miste et værested for familier med den gennemkørende trafik i Wesselsgade.

1 høringssvar (nr. 23) pointerer, at man med trafikplanen ønsker at lave områder med potentiale for mere byliv, men at det netop er det man ødelægger i Wesselsgade, hvis gaden åbnes.

1 høringssvar (nr. 62) mener, at åbning af Wesselsgade vil ødelægge freden og harmonien i gaden.

1 høringssvar (nr. 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 høringssvar (nr. 73) fremhæver, at det er positivt, at der investeres i byrumsløsninger i Wesselsgade med udvidet fortovsområde med bænke og træer ud for legepladsen og et hævet vejområde, som skal medvirke til at nedsætte fart og trafikmængde.

1 høringssvar (nr. 121) udtrykker, at Wesselsgade er en oase på Indre Nørrebro, som betjener det lokale nærmiljø. Det er en fredelig gade og mere trafik vil skabe mere utryghed.

### 1.16.9 Ejendomsværdi

1 høringssvar (nr. 40) udtrykker bekymring for, at lejlighederne bliver mindre attraktive for kommende købere, når Wesselsgade åbnes. Mener ikke, at det er i orden at presse værdien på folks bolig ned.

#### 1.16.10 Andet

1 høringssvar (nr. 31) foreslår, at da gadens bevaringsværdi er tildelt en SAVE 3 kategori, så bør den grimme miljøstation nedlægges, da den skænder gadebilledet. Alternativt kan de blå kasser skjules bag et træraftehegn eller en levende hæk.

### 1.17 Stengade

1 høringssvar (nr. 106) er glad for forslaget om at oprette buszone fra Nørrebrogade til Baggesensgade, og at det forhåbentligt er slut med gennemkørsel i Stengade. Det foreslås, at der anlægges en busbane i Stengade ligesom den i Korsgade, og at Stengade ensrettes for at forbedre de trafikale forhold for bløde trafikanter yderligere.

1 høringssvar (nr. 66) ønsker, at både Wesselsgade og Stengade åbnes for trafik. Stengade tåler bedst trafik fordi gaden ligger ud til et parkmiljø og langt fra beboelse. Stengade bør derfor åbnes, så kørselsbelastningen deles med Wesselsgade, som har et mere sårbart byggeri.

1 høringssvar (nr. 66) mener, at trafik i Stengade vil medvirke til en fortsat positiv udvikling af trygheden omkring Folkets Park og Griffenfeldsgade.

1 høringssvar (nr. 106) er glad for, at der tænkes på de bløde trafikanter, da børn er udsatte i den tætte trafik af biler, varebiler og lastbiler, der kører gennem Stengade.

Områdefornyelsen Indre Nørrebro (nr. 108) udtrykker, at det er afgørende for realiseringen af de forventede fald i den samlede gennemkørende trafik - og dermed også for trafikplanens succes - at busslusen i Stengade er effektiv og bliver håndhævet. Dette skal evalueres og myndighederne skal være klar til en ekstra indsats.

1 hørings svar (nr. 109) mener ikke, at der er nogen i kvarteret, der tror på, at spærringen i Stengade vil fungere bare, fordi den flyttes tættere på Nørrebrogade.

1 hørings svar (nr. 112) udtrykker, at det virker bizart at ville holde Stengade lukket for gennemkørende trafik, når man i årevis ikke har kunnet håndhæve forbuddet mod gennemkørsel.

1 hørings svar (nr. 112) forslår, at hvis der skal lukkes op for tværgående gennemkørsel, så er Stengade langt bedre egnet til gennemkørsel end Wesselsgade, da Stengade ikke er lige så tæt bebygget som Wesselsgade, og bebyggelsen i Stengade ligger i flere tilfælde også tilbagetrukket fra gaden.

### 1.18 Korsgade

1 hørings svar (nr. 106) tilslutter sig forslaget om at gøre Korsgade ensrettet med etablering af bus/udrykningsbane.

1 hørings svar (nr. 36) påpeger, at hjørnet af Wesselsgade og Korsgade gøres svært at passere, når der skal etableres en rende til afledning af regnvand i Korsgade.

1 hørings svar (nr. 83) pointerer, at Korsgade rutens ene vej vil blive helt blokeret, når der leveres øl til diligencen eller madvarer til Thaipan eller når der hentes affald.

1 hørings svar (nr. 105) udtrykker glæde for projektet, men frygter at flytning af den trafikale opdeling mod Nørrebrogade vil øge andelen af farlige situationer i krydset mellem Wesselsgade og Korsgade, idet at der kommer flere biler i et kryds hvor der ofte er nærved-sammenstød mellem cykler og biler.

### 1.19 Blågårdsgade

1 hørings svar (nr. 13) mener, at Blågårdsgade fortjener at få status som gågade i stedet for trafikplanens forslag, som vil forøge den krydsende trafik i Blågårdsgade og øge risikoen for uheld.

### 1.20 Thorupsgade

1 hørings svar (nr. 1) udtrykker, at Thorupsgade er en af kvarterets smalleste gader, med parkering i begge sider og der er ikke plads til dobbeltrettet trafik.

1 hørings svar (nr. 6) mener, at trafikplanen medfører store negative ændringer i trafikken i Thorupsgade.

1 hørings svar (nr. 57) er uforstående overfor, at man kan lave en flaskehalsløsning gennem Thorupsgade, hvor der ligger plejehjem og daginstitutioner.

## 1.21 Baggesensgade

1 høringsvar (nr. 3) glæder sig over, at trafikken gennem Baggesensgade bliver begrænset.

1 høringsvar (nr. 50) oplyser, at beboerne i Baggesensgade ser frem til en lukning af gennemkørsel fra Nørrebrogade og påpeger, at Baggesensgade har samme bredde som Wesselsgade, og at der færdes ligeså mange bløde trafikanter/børn i denne gade.

1 høringsvar (nr. 73) mener, at Baggesensgade er dårligst stillet. Gaden er med de mange beboere og kvarterets længste med biltrafik, et trafikmæssigt ømt punkt. Det er ikke rimeligt at belaste Baggesensgade med yderligere trafik, hvilket vil ske, hvis Wesselsgade holdes lukket, fordi beboere i den nordøstlige del af Wesselsgade skal køre gennem Stengade og Baggesensgade for at komme ind i egen gade.

1 høringsvar (nr. 73) påpeger, at Baggesensgade ikke er tilgodeset i samme omfang som Wesselsgade hvad angår byrumsløsninger, og at der er plads til forbedringer.

## 1.22 Slotsgade

1 høringsvar (nr. 104) påpeger, at det er svært at komme frem til Nørrebrogade, når man skal anvende kraner eller flytte, hvilket normalt har været muligt på Slotsgade. I høringsvaret stilles der spørgsmål om, hvordan man skal kunne parkere i nærheden, når Slotsgade bliver spærret? Og hvad skal der til for at man kan ophæve spærringen, skal man søge om det? Hvordan kan store lastbiler og skraldebiler vende rundt på den smalle gade med mange parkerede biler?

## 1.23 Rantzausgade

Områdefornyelse Indre Nørrebro (nr. 108) udtaler, at de står bag den gennemførte revidering af trafikplanen, så bussen kører via Åboulevard og Borups Plads.

Områdefornyelsen Indre Nørrebro (nr. 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 man ikke ligger anlægsfasen der.

1 høringsvar (nr. 115) mener det er en god løsning at ensrette Rantzausgade, som det fremgår af forslaget. Som både bilist og cyklist på Rantzausgade opleves ofte farlige situationer, da der er meget mere trafik end hvad gaden kan bære.

## 1.24 Peblinge Dossering

1 høringsvar (nr. 51) er positiv overfor lukning af Nørrebrogade ved Peblinge Dossering, da det vil standse gennemkørende trafik, som generelt foregår med høj hastighed.

1 høringsvar (nr. 35) udtrykker, at Peblinge Dossering i dag er et livsfarligt sted at gå tur, da cykelstien er en racerbane med alt for lidt plads, og der har været alvorlige uheld. Hjørnet af Peblinge Dossering og Baggesensgade er hjernedødt planlagt og dybt uforsvarligt pga. risikoen for sammenstød.

1 høringsvar (nr. 64) mener, at problemerne ved Peblinge Dossering vil blive forøget ved en øget biltrafik. Problemerne omfatter den stærkt trafikerede cykelsti på dosseringen, som gør at det er svært for beboerne at anvende søerne rekreativt. Og cyklerne anvender fortovene som cykelsti.

## 1.25 Griffenfeldsgade

1 høringsvar (nr. 91) udtaler, at beboere er stærkt generede af støj fra udeservering på Griffenfeldsgade omkring Folkets Park. Det ser ud til, at udeservering og opholdsområder udvides, hvilket vil gøre det værre og det virker til at være et tiltag der tilgodeser erhvervslivet frem for beboerne.

## 1.26 Alternative løsninger

7 høringsvar (nr. 1, 30, 42, 84, 87, 102 og 123) anbefaler en løsning, hvor Wesselsgade ikke åbnes op for dobbeltrettet trafik, men bevares lukket. Der kan etableres en pullert, som kan åbnes i forbindelse med udrykningskøretøjer og særarrangementer. Bemærkningerne støttes op af yderligere 7 høringsvar (1, 41, 56, 57, 63, 69 og 71).

6 høringsvar (Nr. 30, 42, 61, 84, 87 og 102) foreslår en række forbedringer, som indebærer at for at minimere gennemkørsel i Baggesensgade, så skal der være en hæve-sænke pullert ved Peblinge Dossering, som kun er åbent i formiddagstimerne. Wesselsgade skal ensrettes i nordlig retning. Der skal ikke tillades kørsel med varebiler for at minimere trafikbelastning og vibrationer, og trafikdæmpende bump skal udføres, så de ikke giver dækstøj og vibrationer. Bemærkningerne støttes op af yderligere 7 høringsvar (1, 41, 56, 57, 63, 69 og 71).

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

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

1 høringsvar (nr. 77) foreslår, at gennemkørsel i Baggesensgade løses ved at lave en hæve-sænke pullert ved udkørsel fra Peblinge Dossering til Nørrebrogade.



Danmarks Naturfredningsforening (nr. 86) foreslår, at mulighederne for at forbedre bydelens opholdsrum følges op af en begrønningsplan, hvor der, som anbefalet i miljørapporten, etableres vejtræer og facadebegrønning i Wesselsgade.

Danmarks Naturfredningsforening (nr. 86) noterer, at der etableres et nyt bilfrit rum på Peblinge Dosseringen og foreslår, at den bilfri zone fortsættes på den anden side af Dr. Louise Bro til de dele af Sortedams Dosseringen, hvor der fortsat er parkering.

1 høringssvar (nr. 119) forslår, at trafikplanen droppes og at der plantes træer, gaden gøres beboervenlig med bænke og toiletter og at byen indrettes for beboerne.

Områdefornyelsen Indre Nørrebro (nr. 108) udtrykker behov for at gennemføre de skitserede løfter om overvågning.

## 1.27 Processen

1 høringssvar (nr. 67) udtrykker glæde over, at borgerne er blevet inviteret med ind i "maskinrummet" og har haft medindflydelse på tiltag, som er blevet til på grundlag af trafikplanen, herunder indretning af Rantzausgade og mere sikker adgang til legepladsen i Wesselsgade.

1 høringssvar (nr. 123) mener, at det bedste ved trafikplanen er, at den er udarbejdet af borgere fra kvarteret, og at de kritikpunkter, der har været undervejs, er blevet taget til efterretning og behandlet.

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

6 høringssvar (nr. 30, 42, 61, 84, 87, 102 og 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. Der mangler dokumentation for dette. Bemærkningerne støttes op af yderligere 7 høringssvar (1, 41, 56, 57, 63, 69 og 71).

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

1 høringssvar (nr. 33) mener, at processen der har ført frem til beslutningen om at åbne Wesselsgade for dobbeltrettet trafik er mangelfuld og udemokratisk. Der har ikke været dialog med borgerne i Wesselsgade i arbejdsprocessen og det er blevet meldt ud af Områdefornyelsen, at beboerne i Wesselsgade ikke skulle inddrages, da de ville være imod planen. 90 % af beboerne i Wesselsgade først har stiftet bekendtskab med åbning af Wesselsgade efter beslutningen var taget.

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

1 høringssvar (nr. 33) undrer sig over, at der ikke har været en høring af borgerne forud for vedtagelse af trafikplanen og mener, at arbejdsgruppen ikke har været inddraget til informationsmøder og kritiserer, at et informationsmøde er blevet afholdt på et værtshus. Det tilføjes, at en medarbejder i Områdefornyelsen har opsagt sin stilling, da hun ikke kunne stå inde for processen med manglende borgerinddragelse.

1 høringssvar (nr. 33) kritiserer invitationen til dialogmødet mellem arbejdsgruppen for Wesselsgade og Områdefornyelsen i 2015 og den utilstrækkelige dagsorden.

1 høringssvar (nr. 34) mener, at den manglende borgerinddragelse er udemokratisk og udtrykker, at den ikke klæder miljø- og teknikudvalget.

1 høringssvar (nr. 35) udtrykker, at det har været så om så med demokratiet, da alt allerede var bestemt på forhånd, og mener ikke, at man har været lydhør overfor ensretning af Wesselsgade.

1 høringssvar (nr. 57) frygter, at løsningerne bliver af ringe kvalitet pga. finansiell udhulning 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.

1 høringssvar (nr. 78) mener, at det er fejlagtigt at påstå, at trafikplanen er udarbejdet i samarbejde med borgerne på Nørrebro, da rammerne for planen allerede var allerede besluttet inden borgerne blev inddraget.

1 høringssvar (nr. 92) udtaler, at beboerne ikke føler sig hørt.

1 høringssvar (nr. 114) mener, at et af de helt store problemer ved trafikplanen er, at man glemte at informere beboerne i de to gader, der bliver ramt negativt af denne plan og ydermere fik presset planen helt frem i bussen, uden at have miljøscreenet.