

Hørings svar til Trafikplan for Indre Nørrebro fra Anders Juel Hansen

Trafikplanen bliver en kæmpe fordel, når den gennemkørende biltrafik i kvarteret stoppes helt ved at der lukkes for ind- og udkørsel fra Nørrebrogade (linje 3, politi og ambulancer undtaget). Det vil tre af kvarterets mest belastede gader, Stengade ved Nørrebrogade, Baggesensgade og Peblinge Dossering, der har været smutveje for gennemkørsel, nyde godt af. Den stigende trafik i hele kvarteret bliver logisk set (uanset de mange oplyste tal) mindre uden biler, der ikke har ærinde i kvarteret.

Korte dele af Blågårdsgade, Griffenfeldsgade/Korsgade samt Stengade og Baggesensgade er dog stadig bydelens mest udsatte. Al trafik skal ind i kvarteret fra Åboulevarden/Rantzausgade. Stengade bliver derfor åbnet hen til Baggesensgade. Med kun få boliger direkte ved vejen på denne strækning og både cykelsti og fortov, er den bedst stillet til trafikken.

Baggesensgade er dårligst stillet

Baggesensgade med mange beboere og kvarterets længste med biltrafik, er derimod stadig et trafikmæssigt ømt punkt. Ikke mindst i det ubehagelige og farlige kryds ved Blågårdsgade, hvor biltrafikken skal krydse de mange cyklende og gående i Blågårdsgade. Jeg er ikke den eneste, der synes, at Baggesensgade burde spærres her, men det har politiet modsat sig, da de vil kunne køre ind her til Blågårdsgade/plads området. Belægningen i dette kryds ændres dog, så det skal nedsætte farten for kørende i Baggesensgade.

Baggesensgade skal som eneste smalle gade alene bære den tunge trafik, lastbiler med varer til butikker og cafeer, der kører ind ad gaden for at læsse af i Slotsgade (Netto), på hjørnet ved Blågårdsgade (cafeer og butikker i Blågårdsgade) og på Peblinge Dossering (cafeer og City Irma). Til gengæld har lastbilerne, som de eneste og kun om formiddagen, via sænkede pullerter, lov til at køre fra Slotsgade og Dosseringen, der ellers er spærret for ind- og udkørsel, ud på Nørrebrogade.

Ikke rimeligt at belaste Baggesensgade for at holde Wesselsgade lukket

Mange kan ikke forstå, hvorfor Wesselsgade skal åbnes for gennemkørende trafik - den er så smal, synes man. Fakta er, at gaden har nøjagtig samme bredde som fx Baggesensgade, men her er ikke parkering i begge sider. Parkering i begge sider i Wesselsgade og vigepladser, når man møder modgående, er med til at nedsætte både hastighed og trafikmængde og gøre den vanskeligt fremkommelig for lastbiler. Det er på ingen måde rimeligt at belaste Baggesensgade med yderligere trafik.

Hvis Wesselsgade forbliver lukket, betyder det mere kørsel, fx når beboere i den nordøstlige del af Wesselsgade (mod Baggesensgade) skal køre igennem Stengade og Baggesensgade for at komme ind i egen gade. I stedet for at køre lige ind ad Blågårdsgade og Korsgade, under en tredjedel af den anden distance. Det er logisk, at trafikken til Wesselsgade og fx Peblinge Dossering også skal kunne komme via Wesselsgade.

Byrumsløsning i Wesselsgade dæmper hastighed og trafikmængde

I Wesselsgade investeres til gengæld i en byrumsløsning med udvidet fortovsområde med bænke og træer ud for legepladsen og et smalt, hævet vejområde til bilpassage (max. 15 km.) samme sted. En visuel og praktisk løsning som repræsenterer for gadens beboere ønskede skulle medvirke til at nedsætte fart og trafikmængde, mens Baggesensgade ikke er tilgodeset i nær samme udstrækning - her er plads til fremtidige forbedringer.

I en samlet vurdering, dvs. for alle beboere i Blågårdskvarteret, må trafikplanen betragtes som den mindst ringe løsning med de krav til gennemkørsel, som politiet har stillet. En god plan med mindre biltrafik, lavere hastighed i hele området og byrumsløsninger, der inddrager gadeareal i Wesselsgade og på Peblinge Dossering til ophold og gående.