

INDSIGELSE MOD TRAFIKPLAN INDRE NØRREBRO - BLÅGÅRDSGADE KVARTERET

Nørrebro 12/12 2018

Trafikplanens datagrundlag er ikke professionelt underbygget

På borgermødet den 19/11 2018 om trafikplanen fortalte Kommunens repræsentanter at Kommunen har fravalgt, at der bliver udført en trafikanalyse således som Kommunens rådgiver har anbefalet. Det vil altså sige at Trafikplanen og dermed input til og grundlag for Miljøvurderingen er foretaget på utilstrækkeligt og upålideligt datagrundlag. Man får herved ikke et tilstrækkeligt grundlag til at politikerne kan træffe det rigtige valg – det er svært at forstå for politikere og borgere i en sag hvor Kommunen er blevet underkendt af Miljø- og fødevareklagenævnet for procedurefejl.

Ved samme møde bekræfter Kommunens rådgiver at der reelt set ikke er nogen miljømæssig forbedring ved at gennemføre trafikplanen (udover hastighedsreduktion).

Formålet med reduceret trafik og kørsel i kvarteret opfyldes ikke

Af MILJØVURDERING AF TRAFIKPLAN INDRE NØRREBRO s.15 fremgår at trafikplanen vil medføre en trafikstigning på:

Stengade 3400 => 3700 køretøjer pr dag, 8,8% stigning,

Griffenfeltsgade 3000 => 4000 køretøjer pr dag, 40% stigning

Korsgade øst 750 => 950 køretøjer pr dag, 26.5% stigning

Wesselsgade 100 => 900 køretøjer pr dag, 800 % stigning

Baggesensgade øst 1550=1500 køretøjer pr dag, 3% fald *(dvs reelt uændret hvor problemet i dag er størst!)

Stigningen i Thorupsgade 150 => 800 er forbigået i tavshed.

Antallet af køretøjer pr dag STIGER altså. Hertil kommer at distancen som der køres per køretøj er større for at komme ud af kvarteret igen. Hvis man ganger vejenes længde med kommunens trafiktal (en ganske simpel øvelse, se bilag som også vedhæftet) så får man at antallet af kørte kilometer i kvarteret øges med ca. 20% og dermed også miljøbelastningen.

Dette harmonerer IKKE med kommunens påstand om at trafikken reduceres 25-30% som jo var præmissen for at vedtage trafikplanen.

På borgermødet om miljøvurderingen d 19/11 2018 oplyste Kommunens repræsentant at man i beregningen har tillagt et sikkerhedstillæg på 20% i trafiktallene. Men selv med fradrag for dette tillæg giver det i bedste fald en O-løsning og IKKE den lovede forbedring som var præmissen for planen.

Som borgere under vi os for det var vores opfattelse at Københavns Kommune arbejder i retning mod GRØNNERE løsninger – men forslaget giver jo tydeligvis ikke nogen grønne forbedringer, men tværtimod skaber forslaget flaskehalse i trafikafviklingen og giver store negative ændringer i de små gader som især Wesselsgade og Thorupsgade hvor trafikken tvinges igennem.

Trafikplanen medfører altså FORRINGELSER målt i trafiktal, forurening og støj og giver ikke de forbedringer der var stillet i udsigt da politikerne vedtog planen.

Det hjælper ikke at man i Kommunens tillæg til trafikal vurdering i notat dateret 16/10 2018 (altså efter at Miljøvurderingen var sendt til kommunen) gentager den fejlagtige påstand om 25-30% reduktion af trafikken, det er jo en påstand mod bedre vidende og i modstrid med Miljøvurderingen, se s 15.

Bemærkningen s. 27 om 25% reduktion er blot gentagelse af målsætningen med planen og må ikke tolkes som et resultat af Miljøvurderingen.

Den øgede trafik giver øget klimabelastning og øget udledning af sundhedsskadelige partikler. Hvilket er i modstrid med kommunens målsætning om 40%'s reduktion af drivhusgasser herunder NOx i 2030.

Støj og vibrationer øges i følge miljøvurderingen i Stengade, Griffenfeltsgade og især i Wesselsgade her med 4,77 dB ekstra målt i 10 m afstand fra vejmidte (der er dog kun 6 m til husfacaderne, dvs at støjen vi opleves væsentligt højere) og kommer herved op på grænsen for WHO's anbefalinger på 53 dB(A). Problemet er tilsvarende stort i Thorupsgade hvor trafikken stiger til samme niveau som i Wesselsgade.

Manglende koordinering med Skybrudsprojektet. Ved borgermødet 26/11 2018 om skybrudsvejen gennem Korsgade, blev det oplyst at den nedre del sænkes med ca. 60 cm ift. nuværende niveau. Tilsvarende skal Thorupsgade og Wesselsgade tilslutningerne sænkes og der etableres trin ned ved kantstenen. Det tager plads fra vejbanen som bliver smallere for at give plads til trinnene ned. Der skal også laves en rampe ud i vejbanen for at sikre at man kan køre over fortov ned i P-kælderens under Murgården. Samlet giver det trange og farligere forhold for trafikafviklingen.

P-pladser. Det blev ved samme møde oplyst af Kommunens rådgiver, at der ikke kan være parkering i Korsgade syd fra Blågårdsgade til Thorupsgade. Dvs. **at man mister ca. 30 P-pladser** heraf 4 handikappladser. I trafikplanen er der kun medregnet at man mister 8 pladser, og der er ikke anvist erstatningspladser for de øvrige pladser.

Forbedringsforslag

Planens formål med at gennemkørsel skal minimeres vil for Baggesensgade (som i dag er belastet af gennemkørsel uden om busslusen på Nørrebrogade) kunne håndteres med en hæve/sænkepullert ved Peblingedosseringen der kun er åben i formiddagstimerne udenfor myldretidsperioden. Men at åbne for gennemkørsel i den smalle Wesselsgade endda i 2 retninger som der lægges op til udgør en stor og unødvendig svaghed i planen.

Det er endvidere trafikplanens formål at trafikken skal afvikles hensigtsmæssigt. Dette forhold opfyldes ikke ved at tillade trafik i 2 retninger i Wesselsgade med parkering i begge sider og 900 cykler der passerer hver dag. Det vil give mange farlige situationer og kødannelser om morgenen. Prøv at lade en trafiksagkyndig lave en trafikanalyse og vurdere hvordan 450 biler og 450 cykler fletter sig igennem i to retninger i løbet af ca 1 time i morgenmyldretiden samtidig med at skolebørn krydser.

Et forslag her kunne være at lade Wesselsgade være ensrettet i nordgående retning – dette forslag er mærkeligt nok IKKE belyst af kommunen i den trafikale vurdering jf. bilag a3. Denne vurdering bør også indgå i vurderingen.

Endvidere anbefales det af hensyn til trafiksikkerhed, minimering af trafik og begrænsning af vibrationer ikke at tillade kørsel med varelastbiler for dagligvarer gennem Wesselsgade (skraldebiler og redningskøretøjer undtaget).

Det er endvidere vigtigt at de trafikdæmpende bump udføres så de ikke giver øget dækstøj og vibrationer i bygninger ved overkørsel, dvs. ingen stålplader over vandkanal eller chaussesten eller hårde bump.

Miljøvurderingens anbefaling om at gøre hele Wesselsgade til en 15 km/h zone er ok men der må ikke kunne køres på fortovej. Zonen burde endvidere udvides til også at omfatte Thorupsgade og Peblingedoseringen pga de mange institutioner der ligger her, samt fordi at disse veje indgår som stier i Miljøvurderingen Figur 5-2: Eksisterende overordnede rekreative stier, stationer og grønne bykiler udpeget i Fingerplan 2017. De er således udpeget som veje med særlig rekreativ herlighedsværdi, som man fortsat bør værne om....

Samlet set kan vi som beboere IKKE anbefale politikerne at trafikplanen gennemføres i dens nuværende form med permanent åbning i Wesselsgade. Derimod kan vi anbefale at Wesselsgade bevares lukket da det fungerer fint i dag. Politiets adgang kan evt. klares med en smart hæve/sænke pullert midt i Wesselsgade, som normalt er lukket men som åbnes i få minutter med signal fra politi/redningstjeneste via centralen ligesom det bliver tilfældet ved Doseringsens udmunding i Nørrebrogade. Pullerten i Wesselsgade kan være nede ved særarrangementer, men den skal normalt være oppe og spærre gaden for passage af biler på midten.

Ovennævnte forslag tilgodeser i øvrigt at politiet får 3 indkørsler fra Nørrebrogade (Stengade, Slotsgade og Doseringen) - og 4-5 indkørselsmuligheder fra Åboulevarden – det må være rigeligt.

Procedure

Det virker i øvrigt mærkeligt at Miljøvurderingen ikke forholder sig miljømæssigt til de i Miljøvurderingen nævnte alternativer og evt. nye alternativer, men blot henviser at de er droppet efter aftale med beboerne se Miljøvurderingen side 35 – hvilken aftale og med hvilke beboere må man spørge, den dokumentation mangler og er ikke fremlagt. Endelig skal man vel ikke forhåndsafskære løsningsmuligheder for at få den oprindelige plan igennem. Det kan jo først ske EFTER at Miljøvurderingen er gennemført jf. kendelsen fra Miljø- og fødevareklagenævnet.

Med venlig hilsen

for beboere i Korsgade, Wesselsgade, Thorupsgade og Peblinge Doseringen

Reto Hummelshøj

Jeg kan ikke støtte trafikplanen for indre Nørrebro med åbning af Wesselsgade. Endvidere må jeg som medlem at den såkaldte hurtigruppe konstatere og påpege at trafikplanens datagrundlag ikke er tilstrækkeligt professionelt underbygget og at formålet med reduceret trafik og samlet kørsel målt i km i kvarteret ikke opfyldes. Dvs at præmissen med en GRØNNERE løsning ikke holder – og flertallet af gader påføres forringelser. Se nedenstående punkt for punkt: Trafikplanens datagrundlag er ikke professionelt underbygget På borgermødet den 19/11 2018 fortalte Kommunens repræsentanter at Kommunen har fravalgt at der bliver udført en trafikanalyse således som Kommunens rådgiver har anbefalet. Det vil altså sige at Trafikplanen og dermed input til og grundlag for Miljøvurderingen er foretaget på utilstrækkeligt og upålideligt datagrundlag. Man får herved ikke et tilstrækkeligt grundlag til at politikkerne kan træffe det rigtige valg – det er svært at forstå for såvel politikere som borgere i en sag hvor Kommunen er blevet underkendt af Miljø- og fødevareklagenævnet for procedurefejl. Ved samme møde bekræfter Kommunens rådgiver at der reelt set ikke er nogen miljømæssig forbedring ved at gennemføre trafikplanen (udover hastighedsreduktion). Formålet med reduceret trafik og kørsel i kvarteret opfyldes ikke: Af MILJØVURDERING AF TRAFIKPLAN INDRE NØRRE BRO s.15 fremgår at trafikplanen vil medføre en trafikstigning på: Stengade 3400 => 3700 køretøjer pr dag, 8,8% stigning, Griffenfeltsgade 3000 => 4000 køretøjer pr dag, 40% stigning Korsgade øst 750 => 950 køretøjer pr dag, 26.5% stigning Wesselsgade 100 => 900 køretøjer pr dag, 800 % stigning Baggesensgade øst 1550=1500 køretøjer pr dag, 3% fald *(dvs reelt uændret hvor problemet i dag er størst!) Stigningen i Thorupsgade 150 => 800 er forbigået i tavshed. Antallet af køretøjer pr dag STIGER altså. Hertil kommer at distancen som der køres per køretøj er større for at komme ud af kvarteret igen. Hvis man ganger vejenes længde med kommunens trafiktal (en ganske simpel øvelse) så får man at antallet af kørte kilometer i kvarteret øges med ca. 20% og dermed også miljøbelastningen. Dette harmonerer ikke med ko

Kommunens påstand om at trafikken reduceres 25-30% som jo var præmissen for at vedtage trafikplanen... På borgermødet om miljøvurderingen d 19/11 2018 oplyste Kommunens repræsentant at man i beregningen har tillagt et sikkerhedstillæg på 20% i trafiktallene. Men selv med fradrag for dette tillæg giver det i bedste fald en 0-løsning og ikke den lovede forbedring som var præmissen for planen. Som borger undrer man sig for det var vores opfattelse at Københavns Kommune arbejder i retning mod GRØNNERE løsninger – men forslaget giver jo tydeligvis ikke nogen grønne forbedringer, men tværtimod skaber forslaget flaskehalse i trafikafviklingen og giver store negative ændringer i de små gader som især Wesselsgade og Thorupsgade hvor trafikken tvinges igennem. Trafikplanen medfører altså FORRINGELSER målt i trafiktal, forurening og støj og giver ikke de forbedringer der var stillet i udsigt da politikerne vedtog planen. Det hjælper ikke at man i Kommunens tillæg til trafikal vurdering i notat dateret 16/10 2018 (altså efter at Miljøvurderingen var sendt til kommunen) gentager den fejlagtige påstand om 25-30% reduktion af trafikken, det er jo en påstand mod bedre vidende og i modsatretning med Miljøvurderingen, se side 15. Den øgede trafik giver øget klimabelastning og øget udledning af sundhedsskadelige partikler. Hvilket er i modstrid med kommunens og politikernes målsætning om 40%'s reduktion af drivhusgasser herunder NOx i 2030. Støj og vibrationer øges i følge miljøvurderingen i Stengade, Griffenfeltsgade og især i Wesselsgade her med 4,77 dB ekstra målt i 10 m afstand fra vejmidte (der er dog kun 6 m til husfacaderne, dvs at støjen vi opleves væsentligt højere) og kommer herved op på grænsen for WHO's anbefalinger på 53 dB(A). Problemet er tilsvarende stort i Thorupsgade hvor trafikken stiger til samme niveau som i Wesselsgade. Manglende koordinering med Skybrudsprojektet. Ved borgermødet 26/11 2018 om skybrudsvejen gennem Korsgade, blev det oplyst at den nedre del sænkes med ca. 60 cm ift. nuværende niveau. Tilsvarende skal Thorupsgade og Wesselsgade tilslutningerne sænkes og der etableres trin ned ved kantstenen. Det tager plads fra vejbanen som bliver sm

allere for at give plads til trinnene ned. Der skal også laves en rampe ud i vejbanen for at sikre at man kan køre over fortovej ned i P-kælderen under Murergården. Samlet giver det trange og farligere forhold for trafikafviklingen. P-pladser. Det blev ved samme møde oplyst af Kommunens rådgiver, at der ikke kan være parkering i Korsgade syd fra Blågårdsgade til Thorupsgade. Dvs. at man mister ca. 30 P-pladser heraf 4 handicappladser. I trafikplanen er der kun medregnet at man mister 8 pladser, og der er ikke anvist erstatningspladser for de øvrige pladser. Man kan derfor kun gentage at der er behov for mere P-plads/ P-hus fx hvor Stengade møder Baggesensgade, ellers kan enderne ikke mødes i en samlet plan, som jo var udgangspunktet. Forbedringsforslag Planens formål med at gennemkørsel skal minimeres vil for Baggesensgade (som i dag er belastet af gennemkørsel uden om busslusen på Nørrebrogade) kunne håndteres med en hæve/sænkeplade ved Peblingedosseringen der kun er åben i formiddagstimerne udenfor myldretidsperioden. Men at åbne for gennemkørsel i den smalle Wesselsgade endda i 2 retninger som der lægges op til udgør en stor og unødvendig svaghed i planen. Det er endvidere trafikplanens formål at trafikken skal afvikles hensigtsmæssigt. Dette forhold opfyldes ikke ved at tillade trafik i 2 retninger i Wesselsgade med parkering i begge sider og 900 cykler der passerer hver dag. Det vil give mange farlige situationer og kødannelser om morgenen hvor modsatrettede biltrafik skal sy sig igennem og passere alle modkørende, da trafikken om morgenen er meget intens. Et forslag her kunne være at lade Wesselsgade være ensrettet i nordgående retning – dette forslag er mærkeligt nok IKKE belyst af kommunen i den trafikal vurdering jf bilag a3. Denne vurdering bør også indgå i vurderingen. Endvidere anbefales det af hensyn til trafiksikkerhed, minimering af trafik og begrænsning af vibrationer ikke at tillade kørsel med varelastbiler for dagligvarer gennem Wesselsgade (skraldebiler og redningskøretøjer undtaget). Det er endvidere vigtigt at de trafikdæmpende bump udføres så de ikke giver øget dækstøj og vibrationer i bygninger ved overkørsel, dvs ingen stålplader over vandka-

nal eller chaussesten eller hårde bumb. Hele Wesselsgade bør være 15 km/h zone. Zonen burde endvidere udvides til også at omfatte Thorupsgade og Peplingedoseringen pga de mange institutioner der ligger her samt at disse veje indgår som stier i Miljøvurderingen Figur 5-2: Eksisterende overordnede rekreative stier, stationer og grønne bykiler udpeget i Fingerplan 2017. De er således udpeget som veje med særlig rekreativ herlighedsværdi, som man fortsat bør værne om.... Samlet set kan vi som beboere IKKE anbefale politikerne at trafikplanen gennemføres i dens nuværende form med permanent åbning i Wesselsgade. Derimod kan vi anbefale at Wesselsgade bevares lukket da det fungerer fint i dag. Politisk adgang kan evt. klares med en smart hæve/sænke pullert midt i Wesselsgade, som normalt er lukket men som åbnes i få minutter med signal fra politi/redningstjeneste via centralen ligesom det bliver tilfældet ved Dosseringens udmunding i Nørrebrogade. Pullerten i Wesselsgade kan være nede ved særrangementer, men den skal normalt være oppe. Ovennævnte forslag tilgodeser i øvrigt at politiet får 3 indkørsler fra Nørrebrogade (Stengade, Slotsgade og Doserengen) - og 4-5 indkørselsmuligheder fra Åboulevarden – det må være rigeligt. Procedure Det virker i øvrigt mærkeligt at Miljøvurderingen ikke forholder sig miljømæssigt til de i Miljøvurderingen nævnte alternativer og evt. nye alternativer, men blot henviser at de er droppet efter aftale med beboerne se Miljøvurderingen side 35 – hvilken aftale og med hvilke beboere må man spørge, den dokumentation mangler (findes den?). Endelig skal man vel ikke forhåndsafskære løsningsmuligheder for at få den oprindelige plan igennem. Det kan jo først ske EFTER at Miljøvurderingen er gennemført jf. kendelse fra Miljø- og fødevareklagenævnet.