

1. E-mail af 8. april fra Lea Fuglsang

Foretrækker løsningsmodel 3. Fornemmer, at det er smarte, hurtigtkørende unge, som stormer gennem slusen, ikke folk, som ikke har andre muligheder. Nuværende løsning giver falsk tryghed, og derfor må der gøres noget.

2. E-mail af 13. april fra Hanne Behrendt Jensen

Udtrykker som beboer stor irritation over, at Stengade er blevet lukket for gennemkørende trafik. Foretrækker derfor løsningsmodel 1, så alle kan være der.

3. Brev af 17. april fra S. Popovic

Er ramt af busslusen under daglig transport af barn fra Ydre Nørrebro til skole på Vesterbro. Det tager dobbelt så lang tid nu, hvor man ikke kan køre gennem Stengade. Tiden er ikke den værste faktor, det er den udstødning bilen slipper ud på den ekstra tid i kø på Jagtvej. Er i øvrigt træt af de mange ensrettede og lukkede veje, og tror næsten, at det er de store benzinselskaber, der står for trafikplanlægningen på Indre Nørrebro, da den fører til øget benzinforbrug.

4. Brev af 23. april fra Niels Lorentz Nielsen

Mener, at foranstaltninger som etableres med det formål at reducere den gennemkørende trafik, ofte ender med det stik modsatte resultat, idet lokale beboere ofte tvinges til komplicerede omveje, der forøger det antal kilometer, der køres i lokalområdet. Bilen er et nødvendigt redskab, hvis man som børnefamilie med to udearbejdende voksne skal få hverdagen til at hænge sammen. anbefaler derfor løsningsmodel 1.

5. Brev af (29. april) fra Annegrethe Zichy

Har ofte brug for at køre igennem Stengade, så det er et irritationsmoment og uforståeligt med de mange kørselsrestriktioner på Nørrebro, herunder busslusen. Foreslår derfor løsningsmodel 1.

6. E-mail af 28. april fra Bjarne Stech

Udtrykker, at den nuværende bussluse kom som en tyv om natten som en af bydelsrådets sidste "gaver" til området, men at borgere på Nørrebro med bil reelt er spærret inde og kun har mulighed for at komme ud via Jagtvej og Nørre Søgade, der som oftest er proppet til. Foreslår derfor løsningsmulighed 1.

7. E-mail af 7. april fra Vejlaugget ved Åen

Gør opmærksom på, at busslusen i Stengade har ført til en sideeffekt i form af manglende respekt for busslusen i Rantzausgade. Gør endvidere opmærksom på en række andre effekter af sidstnævnte bussluse, og foreslår løsninger herpå.

8. E-mail af 24. april fra Marie-Louise Ejlev

Synes bydelsrådets beslutning om at gøre busslusen permanent var usædvanligt egoistisk og snævertsynet. Har selv behov for at køre bil gennem busslusen fra hjemmet i Nørrebrogade til vuggestue tæt ved Åboulevard, men må nu køre via Nørre Søgade og Åboulevard, hvilket dels giver længere transporttid og større mængde sundhedsskadelige stoffer fra bilen. Og beboerne på Nørre Søgade er vel heller ikke interesseret i øget trafik? Mener at de mange vejlukninger fører til dårlig trafikultur i form af, at børnene tror, trafikken tilpasser sig dem. Mener endvidere at busslusen har ført til øget trafik på parallelgader til Jagtvej, som også er skoleveje. Foreslår

bump som dem i Guldbergsgade – de er effektive. Hvis man endeligt skal lukke sidegaderne, skulle man gøre dem hyggelige uderum uden asfalt. Mener at løsningen må være løsningsmodel 1.

9. E-mail af 23. april fra Ulla Steendahl

Spørger til, hvad det vil betyde for trafikken i øvrige mindre gader, og i krydset Stengade/Nørrebrogade/Elmegade-krydset.

10. E-mail af 27. april fra Poul Vinholt

Må køre omvej til og fra skole med sit psykisk handicappede barn – i tæt og langsom (forurende) trafik. Har forståelse for trafikdæmpende foranstaltninger, men finder busslusen for radikal. Foretrækker løsningsmodel 1.

11. E-mail af 3. maj fra Kaspar Brandt

Cykler jævnligt i Stengade, og mener, at busslusen er på sin plads, da den har gjort det mere trygt at cykle på strækningen. Foretrækker derfor løsningsmodel 3. Foreslår en permanent foto-fælde, eller et mere fremsynet politi.

12. Brev af 9. marts fra Medarbejderne på Københavns Miljø- og Energikontor
(underskrevet af 14 medarbejder)

Gør opmærksom på, at busslusen blev etableret efter 25 års ønske fra beboerne. Anfører, at Stengade er en lille gade i et tætbebygget bydel, at den krydses af mange børn, og at der ikke er cykelsti og lyskryds på gaden. Busslusen har betydet, at Stengade er blevet meget mere sikker at færdes i, særligt for børnene, og at støj- og luftforureningen er blevet væsentlig mindre. Endvidere kan Linie 3 køre væsentligt mere effektiv, og Københavns Kommune burde tage konsekvensen heraf og etablere en kollektiv trafikgade mellem Sydhavnen og Nordhavnen. Støtter derfor løsningsmodel 3, men foreslår en dom, der kan sænkes ned i kørebanen, fremfor en bom. Ønsker de positive erfaringer fra Stengade gennemført på Nørrebrogade også.

13. Brev af 30. april fra Kulturhuset Kapelvej 44
Ensydende med ovenstående henvendelse nr. 12.

14. E-mail af 30. april fra Rådet for Bæredygtig Trafik

Henviser til holdningsanalysen i forbindelse med Københavns Kommunes arbejde med Trafik- og Miljøplan, hvor bedre miljø, bedre kollektiv transport og bedre forhold for cykeltrafikken vægtes meget højt, mens kun et mindretal ønsker bedre forhold for biltrafikken. Mener at en beslutning om at fjerne busslusen vil modarbejde de ønsker, borgeme således har påpeget i kommunens egne undersøgelser. Opfordrer derfor indtrængende til at vælge løsningsmodel 3, gerne i en pænere udformning.

15. E-mail af 29. april fra Café Blågårds Apotek

Mener at busslusen blev mast igennem af det daværende bydelsråd, selvom den var ønsket af et meget snævert befolkningsunderlag, og at denne beslutning var hovedårsagen til, at så mange stemte imod at fortsætte bydelsrådsforsøget. Gør opmærksom på, at trafik handler om at bevæge sig fra sted til sted, og derfor ikke kan være "lokal". Mener, at selvfølgelig skal skolevejene sikres, men man vil vel heller ikke tømme søerne, fordi der sker en drukneulykke. Anfører at busslusen giver mange gener, at kvarteret er blevet skåret over, og at man skal have lokalkend-

skab for at vide, hvilken side af Nørrebro, man vil til. Busslusen er nærmest en delsejr for "bilen ud af byen", og folk nærmest skammer sig over beslutningen. Foretrækker derfor løsningsmodel 1.

16. E-mail af 1. maj fra Frederik Farlov

Anfører, at i en storby er der biler, og de skal have mulighed for at komme frem. Mener, at det, at bydelsrådet besluttede blot at smide trafikken over på Jagtvej og Nørre Søgade, som er rigeligt belastede i forvejen, viser, at en storby må regeres af store organer, der tager hensyn til helheden. Foreslår i stedet, at man åbner Kapelvej, Griffenfeldtsgade, Stengade og Wesselsgade, så trafikken kan fordeles på disse, som kunne suppleres med bump, der sænker hastigheden. Hvis kommunen ønsker at begrænse biltrafikken generelt bør det ske ved restriktioner, der rammer biltrafikken generelt, som Roadpricing.

17. Brev af 2. maj fra NOAH-Trafik

Anfører, at etablering af bus- og cykelslusen på kort tid ændrede en farlig, støjende og stærkt forurenede gade til det modsatte. Tit er det hensynet til mere biltrafik der har styret planlægningen i København. Det har givet mere trafik. Ordningen i Stengade har ændret transportvaner. Et engelsk studium viser, at besværliggørelse af biltrafik får folk til at tænke sig mere om, når de vælger transportmiddel – ikke blot til at køre i bil ad andre veje. Foretrækker løsningsmodel 3, dog ikke med en grav, men hellere en bom eller lignende. At fjerne busslusen vil være et tilbageskridt for København som en by med mere menneskevenlig trafik.

18. Brev af 5. maj fra Leif Rønby Pedersen

Foreslår, at uanset hvilke begrænsninger man i øvrigt vælger, kan man begrænse trafikken yderligere yderligere, ved at begrænse mulighederne for at svinge mellem Stengade og Nørrebrogade – eventuelt lave Stengade til cykel- og busgade mellem Nørrebrogade og Baggesensgade. Hermed kan trafik til og fra området køre via Baggesensgade, mens incitamentet til at køre gennem området mindskes.

19. Brev af 4. maj fra Maria Marcus Manniche

Ønsker at busslusen bliver nedlagt, da omvejskørslen belaster andre gader på en absurd måde. Foretrækker løsningsmodel 1.

20. Brev af 1. maj fra Dansk Cyklist Forbund

Foretrækker løsningsmodel 3, men kan leve med løsningsmodel 2 som forsøg, hvis man samtidigt beslutter at gennemføre løsningsmodel 3, hvis antallet af køretøjer gennem busslusen – øges markant. Anfører at busslusen har forbedret trafikmiljøet i området mærkbart, også for den cyklisterne. Stengade indgår i den attraktive cykelrute Blegdamsvej – Elmegade – Stengade – Korsgade – Griffenfeldtsgade – H.C. Ørstedesvej, og på flere punkter er denne rute blevet mere tryk, efter at busslusen har reduceret biltrafikken. Denne cykelrute er blevet mere aktuel efter at det er besluttet ikke at give mulighed for at cykle på søernes vestsider. Anfører endvidere, at det har været svært at køre gennem Nørrebro i bil siden gennemkørsel af Elmegade blev forbudt for biler.

21. Brev af 7. maj fra Bente Puggaard-Müller

Mener, at miseren begyndte med afspærring af Blågårdsgade, Solitudevej, Kapelvej og Griffenfeldsgade, hvorved mange butikker måtte lukke. Sidst tilkomne trafikgene er Stengade-slusen,

som har gjort "den sorte firkant" til "den gølge, kolde firkant". Mener, man må acceptere bilerne og gøre det lettest muligt at komme frem, frem for at lave en 1½ km lang "Berlinmur" gennem Nørrebro. Børnene bruger ikke legegaderne, da de jo har gåranlæggene. Føler sig hensat til en besat bydel, hvor andre er forment adgang.

22. E-mail af 7. maj fra Marianne Hørby Jørgensen

Støtter løsningsmodel 3, for at sikre veje for udsatte trafikanter, cyklister og fodgængere, fremme en kollektive trafik og mindske forureningen. Anfører, at Stengade er en lille gade i en tætbebygget bydel, og at busslusen har betydet, at Stengade er blevet mere sikker at færdes i, særligt for børnene. Endvidere kører linie 3 nu mere effektivt og støj- og luftforureningen er blevet mindre.

23. E-mail af 7. maj fra Merete & Asbjørn Skytte

Enslydende med henvendelse nr. 22.

24. Brev af 7. maj fra Ida Maria Schmidt

Enslydende med henvendelse nr. 22.

25. E-mail af 8. maj fra Michael Thy

Bruger dagligt bil til og fra arbejde, og anfører, at busslusen har ført til forringede tilkørselsforhold. Beklager, at forbuddet mod venstresving til Nørrebrogade og diverse parkeringsforbud ikke var blevet ophævet, selv om busslusen havde dæmpet den trafik, som nødvendiggjorde disse forbud. Mener, at det ikke hjælper at have en idealistisk holdning om bilen ud af byen, når virkeligheden er en anden, og at det er egoistisk at eksportere sine problemer til andre beboere.

26. Brev af 7. maj fra Afdelingsbestyrelsen for FSB Prater

(underskrevet af 9 bestyrelsesmedlemmer)

Foretrækker løsningsmodel 3. Udtrykker bekymring for trafiksikkerheden, for fodgængere og cyklister, for børnene. Anfører, at Stengade dagligt krydses af flere hundrede børn til og fra skoler og daginstitutioner, og at den var farlig at passere inden busslusen blev etableret. Påpeger, at samtidigt med at Stengade blev delvis lukket for biler, blev den åbnet for så meget andet: Linie 3 og udrykningskøretøjer kan komme lettere igennem, fodgængere og cyklister har fået bedre forhold, og Indre Nørrebro er blevet mere sammenhængende. Endvidere er støj- og luftforureningen blevet mindre. Mener, at der er mere perspektiv i disse forbedringer end i at fjerne busslusen, og at forbedringerne er i overensstemmelse med kommunens mål og at prioritere den offentlige trafik og begrænse biltrafikken. Tror ikke, at løsningsmodel 2 kan håndhæves.

27. Brev af 12. maj fra Andelsboligforeningen Arken

Enslydende med henvendelse nr. 12.

28. Brev af 14. maj fra Erik Jørgensen

Anfører, at Indre Nørrebro er blevet mindre stressende med mindre larm og forurening efter at den gennemkørende trafik er stoppet. Lige så vigtigt er skolevejene blevet mere sikre. Ser det som et konkret resultat efter 25 års kamp, og anerkender, at Københavns Kommune respekterer den debat, der har fundet sted gennem tiderne. Foretrækker løsningsmodel 3, men med en dom, der kan sænkes ned i vejen, frem for en bom. Mener at svaret på den øgede trafik i bl.a. Jagtvej

må være oprustning af den kollektive trafik. Derfor må man fjerne personbiltrafik fra flere strækninger på linie 3's rute.

29. Brev af 62 beboere i Stengade fra v/ Christian S. Nielsen

Tror ikke, at løsningsmodel 2 (ærindekørsel) kan håndhæves, og at det derfor vil føre til en ikke ønsket tilbagevenden til forholdene før busslusen blev etableret. Fortsætter stort set enslydende med henvendelse nr. 26. Opfordrer til, at den marginale fordel, som især pendlere eventuelt vil få, bliver afvejet i forhold til de risici og ulemper, som en ændring vil påføre hele området. Opfordrer til, at busslusen bevares.

30. Brev af 12. maj fra Solsikken

Ønsker ingen gennemkørende trafik i Stengade eller i nogen andre gader på Indre Nørrebro, da trafiksikkerhed og miljø vejere tungere end at kunderne til Solsikken måtte vælge at købe ind andre steder. Ønsker hellere flere lovlige parkeringsmuligheder og samtidigt hastighedsreduktion til f.eks. 20 km/t. Har en stor og stigende omsætning selv om mange må køre en omvej for at komme dertil.

31. Brev af 13. maj fra Askovgårdens Skoleinstitution

Advarer mod at fjerne busslusen, da mange af de 5 – 9-årige børn på institutionen dagligt skal passere Stengade 2 gange. Forstår ikke, at det, at man kan komme hurtigt på arbejde eller andet, er vigtigere end børnenes sikkerhed. Anfører, at et af skoleinstitutionens børn blev dræbt af en bil ved en påkørsel i Stengade ud for Prins Jørgens Gade, og det bl.a. var derfor, man ønskede busslusen. Busslusen har givet en smule sikkerhed for kvarterets børn, selv om der stadig er en stor gennemkørende trafik af biler, som ikke respekterer færdselsloven.

32. Brev af 12. maj fra Økontrans

Stort set enslydende med henvendelse nr. 12, bortset fra, at forslagene om en kollektiv trafikgade og om også at gennemføre erfaringerne på Nørrebrogade, ligesom ønsket om en dørn frem for en bom ikke er nævnt.

33. Brev af 12. maj fra Spidsroden

Enslydende med henvendelse nr. 32.

34. Brev af 12. maj fra Kirkens Korshær

Enslydende med henvendelse nr. 32.

35. Brev af (14. maj) fra Frank Jensen

Accepterer både parkeringsproblemer og omkørselsproblemer som følge af busslusen, og sniger sig **aldrig** igennem. Har fundet alternative ruter frem til sin bopæl. Støtter altså løsningsmodel 3, evt. løsningsmodel 2.

36. E-mail af 14. maj fra Den Grønne Forering - A21 Ydre Nørrebro

Anser busslusen som et positivt løft for de lette trafikanter, skolebørn og den kollektive trafik. Mener det er nødvendigt, at man i bydelene prioriterer de lokale trafikanter som gående og cyklister og får flyttet biltrafikken ud på de overordnede veje, hvor den hører hjemme. Ønsker at man anvender de samme redskaber på Ydre Nørrebro som på Indre Nørrebro. anbefaler løsningsmodel 3 i en mere æstetisk og grøn udformning.

37. E-mail af 15. maj 2003 fra Søren Rich

Fortæller, at busslusen var en forbedring for beboere i og omkring Stengade samt i Griffenfeldsgade mellem Korsgade og Rantzausgade. Mener ingen af de tre løsningsmodeller er gode, men foretrækker dog løsningsmodel 3. Anfører, at Stengade og Griffenfeldsgade aldrig har været dimensioneret til 9-12.000 biler, og selv med hastighedsdæmpende foranstaltninger vil situationen være uholdbar, særligt i svingene ved Korsgade. Savner løsninger med "brobizz", som giver lokaltrafik mulighed for at køre igennem.

38. E-mail af 15. maj fra SR i Connex

Udtaler som SR for buschaufførerne i Vasbygade, at det vil give store forsinkelser for linie 3, hvis busslusen bliver fjernet. Disse forsinkelser vil ødelægge intentionerne for den kommende A-buslinie, som meget let vil komme til at køre med intervaller på op mod 20 minutter i stedet for de planlagte 5 - 10 minutter som følge af forsinkelserne.

39. Brev af 8. maj fra Bestyrelsen for Andelsboligforeningen Udbygård

Anfører, at kommunens egne tællinger viser, at busslusen ikke har ført til stigninger på det omkringliggende vejnet, og at Hovedstadsområdets Trafikmodel viser stigninger blot demonstrerer modellens ufuldkommenhed. Endvidere har busslusen ført til fald i trafikken nord for Nørrebrogade. Mener, at forudsætningen for at fortsætte en tendens med at unge, velfungerende familier bliver boende i København er, at kommunen reducerer den gennemkørende trafik i boligområderne. Prioriterer færdselssikkerhed og lav luftforurening højere end gennemkørende bilisters mulighed for at komme et par minutter hurtigere frem. Ser løsningsmodel 3 som den eneste acceptable.

40. Brev af 14. maj fra Bestyrelsen for Andelsboligforeningen af 1935

Støtter løsningsmodel 3 af mange årsager, først og fremmest fordi, busslusen er med til at give børnene sikre skoleveje.

41. Brev af 15. maj fra Bydelslisten

Mener, at det at 1.000 biler kører ulovligt igennem busslusen ikke er udtryk for et behov for at sive mellem de to dele af området, men derimod et udtryk for manglende kontrol med at forbuddet overholdes. Anklager politiet for at politisere, og spørger, hvorfor Vej & Park ikke har interviewet trafikanterne i stedet for blot at tælle dem. Ønsker busslusen bevaret, men stiller sig tvivlende over for nødvendigheden af en bom eller grav. Foreslår i stedet øget politikontrol, eventuelt med fotoudstyr. Anfører, at busslusen har fredeliggjort hele området til glæde for beboere, bløde trafikanter mv.

42. Brev af 14. maj fra Nørrebro Handelsforening

Udtrykker forståelse for, at man vil sikre skolebørnenes trafik, og for at beboerne ikke ønsker for megen trafik. Men mener, at de mange trafikreguleringer, ensretninger og vejlukninger er skyld i den meget trafik. Anfører at busslusen og andre trafikchikaner er skyld i unødvendig kørsel. Gør opmærksom på, at busslusen er med til at forøge udgifterne i forbindelse med den nødvendige trafik, den trafik som erhvervslivet skal anvende for at udføre sit erhverv. Foretrækker løsningsmodel nr. 1, og mener, at hvis det fører til dårligere fremkommelighed for busserne, må man blot sætte flere busser ind. Foreslår i øvrigt parkering som hastighedsdæmpende foranstaltning, samt lyssignaler, som kan sikre børnenes krydsning af vejen. Betvivler at en løsning med brobizz eller lignende er lovlig.

43. Brev af 14. maj fra Kirsten Monrad Jensen

Anfører at det er svært at finde parkering i området, og endnu sværere, når man skal vælge på forhånd, hvilken side af busslusen, man vil holde på. Anfører, at området bliver delt i en Nørrebrogadedel og en Korsgade/Åboulevarddel. Busslusen skulle have ført til nedgang i omsætningen for restauranter, problemer med at blive afhentet af taxi til tiden, problemer for lægevagten med at finde frem. Mener, at det er den gennemkørende trafik, der skal skrives ind over for, f.eks. ved forskudte parkeringspladser langs vejen, som gør det svært at komme frem, svingforbud, trafiklys ud for Sankt Jørgens Gade og andre trafikdæmpende foranstaltninger. Foretrækker nærmest løsningsmodel nr. 1. Mener at beslutningen om busslusen i sin tid blev taget i desperation og uden dialog med borgerne. Nu gælder det om at finde en løsning uden gennemkørende trafik.

44. Brev af 14. maj fra Jens Villadsen & Anni Christensen

Anfører, at det var meget utrygt at sende børn i skole før busslusen blev etableret. Støtter løsningsmodel nr. 3. Mener, at fjernelse af busslusen vil modarbejde kommunens mål og at prioritere den offentlige trafik og begrænse biltrafikken. Ønsker, at Stengade lukkes for gennemkørende trafik undtagen busser og udrykningskøretøjer, at der findes en løsning, så døgnpleje og renovation kan køre igennem og at busslusen renoveres. Gør opmærksom på, at de selv har bil og betragter omvejskørsel som et lille hensyn at tage til dem der bor i området. Anfører, at man jo også kan cykle. Mener, at det kræver at der skabes fredeligere gader inde i kvarteret for at sikre, at beboerne ikke flytter ud.

45. E-mail af 14. maj fra Mette-Lise Sørensen

Anmoder om, at Stengade bevares som en sikker skolevej. Anfører, at busslusen har betydet tryghed i hverdagen. Foreslår, at der sættes et kamera op, så der kan udstedes bøder til alle, der kører gennem busslusen.

46. E-mail af 19. maj fra Dalia Faitelson

Anfører, at man ved at lukke Stengade har flyttet problemet til andre gader, så som Stefansgade. Foreslår en underjordisk passage til børnene, et lyskryds, fartdæmpende foranstaltninger, skolepatroljer og ensretningen. Anfører, at Stengade for tiden er farlig, fordi folk kører hurtigt igennem for at komme væk fra deres forbrydelse.

47. Brev af (19. maj) fra Nalle Kirkvåg

Ønsker at støtte løsningsmulighed nr. 3, da han ønsker sikre veje for de udsatte trafikanter, fremme af den kollektive trafik og mindsket forurening. Anfører, at Stengade er en lille gade i en tæt bebygget bydel, og at den krydses af mange børn til skoler og daginstitutioner i kvarteret. Busslusen har betydet, at det er blevet mere sikkert at færdes i Stengade, og at linie 3 kan køre mere effektivt. Mener, at fjernelse af busslusen vil modarbejde kommunens mål om at prioritere den offentlige trafik og begrænse biltrafikken, og at cyklister og fodgængere får svære trafikale vilkår. Samtidigt er støj- og luftforureningen blevet mindre.

48. Brev af 10. maj fra Skolebestyrelserne på Hellig Kors Skolen og Blågårsskolen

Støtter løsningsmodel nr. 3. Anfører, at Stengade er Nørrebros mest befærdede skolevej og dagligt krydses af 600 – 700 skolebørn. Anfører at Stengade var en livsfarlig gade at passere før busslusen blev etableret, og at selv i dag er det dagligt at børnene og skolepatroljer er ved at blive kørt ned af bilister, der lige skal igennem. Mener at fjernelse af busslusen vil modarbejde

kommunens mål om at prioritere den offentlige trafik og begrænse biltrafikken. Opfordrer til, at hvis der vælges en løsning uden bussluse, bliver denne udformet med samme eller bedre sikkerhed for skolebørnene end i dag.

49. Brev af 13. maj fra Peer Kjær (samt ulæselig medunderskriver)

Stort set enslydende med henvendelse nr. 47.

50. E-mail af 15. maj fra Brugerbestyrelsen i Medborgerhuset Blågården

Protesterer mod nedlæggelse af busslusen, som har medvirket til at sænke den gennemkørende trafik i bydelen og dermed formindsket ulykker og forurening. Mener at det skal sikres, at man ikke kan køre ulovligt igennem. Foretrækker løsningsmodel nr. 3. Opfordrer samtidig til en samlet trafikløsning for København med mindre trafik, for eksempel med bompenge.

51. Brev af 12. maj fra Marlis Steendahl

Er meget tilpas med, at det er besværligt at køre ind fra landet og være bilist i København, da hun ønsker at hendes børnebørn kan færdes sikkert i byen på deres skolevej. Opfordrer til, at man giver de bløde trafikanter en god by at færdes i frem for at tænke på bilisterne. Støtter løsningsmodel nr. 3 og andre gode ideer.

52. E-mail af 12. maj fra Jesper Deleuran

Bor 1½ m fra trafikken i Stengade, og mener, at situationen uden bussluse var grotesk. Har i øvrigt været vidne til en dødsulykke, hvor et barn blev dræbt under en lastbil. Mener at løsningsmodel nr. 2 er irrelevant. Løsningsmodel nr. 3 er altså den eneste rimelige mulighed. Deltog i borgermødet, og mener, at de tre personer, der dér talte imod busslusen, alle bor på gader, som er stille og ikke udsat for de trafikmængder, Stengade har uden bussluse. Mener, at mange unge med børn vil flytte, hvis busslusen fjernes, hvilket vil harmonere dårligt med intentionerne om en socialt mere blandet befolkning. Endvidere vil det modvirke ønskerne om at gøre København til et rarere sted at færdes og til en cyklernes by.

53. E-mail af 10. maj fra Thomas Larsen

Opfordrer til at vælge løsningsmodel nr. 1. Mener det er usocialt at eksportere de trafikale problemer til andre gader, og synes selv, han bruger urimelig lang tid på gennemkørsel. Synes dog, man skal overveje grundigt, hvordan den gennemkørende trafik kan minimeres, og foreslår en ensretning af trafikken (bortset fra bustrafikken).

54. Brev af 13. maj fra Agenda 21 Center Indre Nørrebro

Enslydende med henvendelse nr. 12.

55. Brev af 14. maj fra Palle B. Jensen

Enslydende med henvendelse nr. 12

56. Brev af 14. maj fra Ulla Steendahl

Har bemærket, at busslusen også har ført til roligere forhold i Elmegade. Har læst, at kommunens politikere ønsker en by, hvor det er rart at bo med plads til alle, og mener, at det er lige det, busslusen har givet i hendes kvarter. Undrer sig derfor over, at man aktivt vælger en handling, der trækker udviklingen i modsat retning. Mener, at gennemkørende biltrafik vil få de "gode skatteborgere" til at flytte. Foretrækker en samlet planlægning for trafikken på Indre Nørrebro i stedet for hovsaændringer. Mener ikke, man løser problemerne med, at der er andre steder, hvor

man ønsker renere luft og mindre støj, ved at fjerne trafikreguleringerne på Indre Nørrebro, men at man i stedet bruger de gode resultater som model for andre områder. anbefaler løsning nr. 3.

57. Brev af 10. maj fra Ludorica Cervi & Nicholas Moray Williams

Ønsker som forældre til et barn på fritidshjem at støtte løsningsmodel nr. 3 for at sikre skolevejen og mindske luft- og støjforureningen. Gør opmærksom på, at Stengade krydses dagligt af børnene, og at fra 2. klasse bliver børnene ikke fulgt på fritidshjem af personalet. Synes ikke, at det er rimeligt, at en gade på størrelse med Stengade skal bære en trafik, som er større end på de fleste motorveje i Danmark. Mener principielt, at fjernelse af busslusen vil modarbejde kommunens mål om at prioritere den offentlige trafik og begrænse biltrafikken.

58. Brev af 13. maj fra Kongens Enghave Agenda 21, Trafikgruppen

Støtter løsningsmodel nr. 3, da den gør færdselen i området mere sikker for bløde trafikanter og samtidig har nedsat støj- og luftforureningen i lokalområdet. Yderligere har linie 3 fået bedre fremkommelighed, hvilket betyder en forbedring af den kollektive trafikforbindelse mellem Kongens Enghave og Indre Nørrebro og Østerbro.

59. Brev af (19. maj) fra Marlene Langebæk

Ønsker at støtte løsningsmodel nr. 3, dels fordi hendes børn dagligt benytter Stengade til skole, dels fordi busslusen begrænser den samlede trafikmængden på Nørrebro. Mener, at en genåbning af busslusen vil betyde øget trafik i Ravnsborg Tværgade, da Sortedams Dossering – Ravnsborggade er første lovlige mulighed for at fortsætte mod Østerbro. Mener at en ophævelse af busslusen i Stengade vil være i modstrid med Københavns Kommunes mål om at begrænse biltrafikken og udbygge den kollektive trafik.

60. Brev af 10. maj fra Ejerforeningen Sortedams Dossering 11/ Ravnsborg Tværgade 2

Ønsker at bevare busslusen (løsningsmodel nr. 3). Frygter at den store trafikmængde, som en ophævelse vil medføre, vil være til fare og gene for børn på vej til og fra skole og fritidshjem. Gør opmærksom på, at fra 2. klasse bliver børnene ikke fulgt til fritidshjemmet af personalet. Har oplevet stigning i den gennemkørende trafik i Ravnsborg Tværgade (2.500 biler i døgnet). Mener, at en genåbning af busslusen vil betyde øget trafik i Ravnsborg Tværgade, da Sortedams Dossering – Ravnsborggade er første lovlige mulighed for at fortsætte mod Østerbro. Synes det er urimeligt, at Stengade skal bære så meget trafik som i andre dele af landet automatisk ville kræve en motorvejsudbygning. Håber, at politikerne i Københavns Kommune vil holde fast i målet om at prioritere den offentlige trafik og begrænse biltrafikken, og opfordrer til, at der snarest muligt udarbejdes en overordnet strategi for trafiksituationen i brokvartererne.

61. Brev af 12. maj fra Boligforeningen BO90

Mener, at busslusen har reduceret støj, møg og trafikfarerne væsentligt. Gør opmærksom på, at børn og voksne i kvarteret krydser Stengade meget mellem daginstitutioner, skoler og andre gøremål, hvilket er blevet mere sikkert og rarere. Mener, at linie 3 har fået lettere ved at komme gennem Stengade, hvilket har effektiviseret driften, samt at cyklisterne også kan køre mere sikkert på vejen, selv om der ikke er cykelstier. Erkender, at busslusen har medført ulemper også for lokale bilister, men mener, at mange bilister er positive overfor busslusen, da ulemperne kan gøres op i tid og ikke i sikkerhed. Støtter derfor løsningsmodel nr. 3, gerne i en pænere udformning.

62. Brev af 13. maj fra Solsikken

Ønsker ikke gennemkørende trafik i Stengade eller nogen anden gade på Indre Nørrebro, da trafiksikkerheden og miljøet betyder mere end at hans kunder vælger at handle andre steder. Foretrækker at man i stedet forbedrer mulighederne for at parkere lovligt, og dermed gør gaderne så smalle, at hastigheden bliver nedsat til f.eks. 20 km/t. Erkender at bilen er kommet for at blive, men ønsker ikke at invitere den til at drøne igennem et tætbeholdt område. Har oplevet stor og stigende omsætning selv om mange må køre en omvej.

63. Brev af 6. maj fra Hospitalskarreens Gårdlaug

Anbefaler at busslusen bevares (løsningsmodel nr. 3), da situationen før den blev etableret var uudholdelig med biler i kø i 10-15 minutter i to vejbaner i Griffenfeldsgade. Har opfattet, at busslusen ikke har betydet ændring i trafikken i Nørre Søgade og Jagtvej, og mener derfor ikke, at man kan konkludere, at man har eksporteret generne til andre dele af byen. Mener, at bilisternes følelse af, at de kommer langsommere frem, må være et udtryk for fortrængning, når man tager den lange ventetid i køerne i Griffenfeldsgade/Rantzausgade og Stengade/Nørrebrogade før busslusen blev etableret i betragtning. Mener at et forslag om ærindekørsel vil være umuligt at administrere. Foreslår at busslusen får en udformning, som sikre sammenhæng på tværs af Stengade, og at Griffenfeldsgade indrettes som stillegade.

64. Brev af 14. maj fra Jesper Kongshaug

Har mange gøremål, både privat og erhvervsmæssigt, på tværs af Stengade. Er kedet af, at den er lukket for trafik, og kan ikke afvikle deres liv på cykel. Mener at omvejen er helt urimelig, særligt i myldretiden. Oplever at det centrale Nørrebro er skåret midt over, og at sikkerheden ikke er blevet bedre af det.

65. Brev af 15. maj fra Jan Andersen

Brevet er bilagt 6 udtalelser fra beboerforeninger, skoler og institutioner, der støtter brevets synspunkter, navn og adresse på 176 personer, som har udtrykt deres støtte busslusens bevarelse via hjemmesiden www.busslusehttp://www.bussluse/2200.dk, samt 108 ark med 1584 underskrifter, der også støtter busslusens bevarelse.

Mener, at miljøet og trafikken, beboere i Stengade og alle Københavnerne får det bedre, hvis busslusen bevares. Mener, at busslusen i tråd med den overordnede trafikplan har begrænset biltrafikken i byen, ikke kun i Stengade, men også på de omliggende veje. Har beregnet, at der dagligt køres 3.500 km mindre gennem Nørrebro. Mener ikke, at det er muligt at håndhæve et forslag om ærindekørsel (løsningsmodel nr. 2). Giver udtryk for, at det vil skabe en tillidskrise mellem beboerne på Indre Nørrebro og Københavns Kommune, hvis en så vidtrækkende beslutning træffes hen over hovedet på dem.