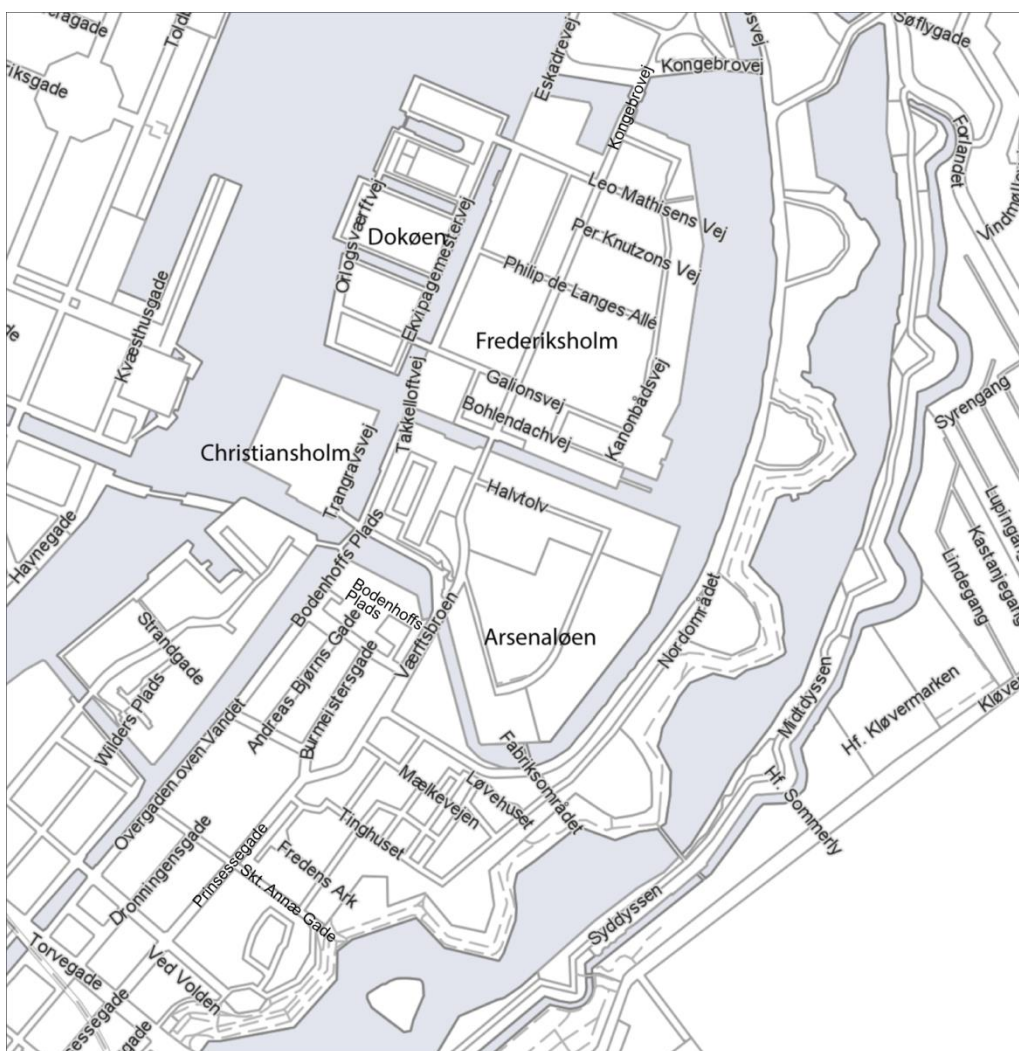


Bilag 1: Trafikanalyse Holmen

Borgerrepræsentation vedtog den 10. november 2016 lokalplanforslaget Christiansholm, herunder at der i forbindelse med endelig vedtagelse af lokalplanen skulle fremlægges en analyse af den trafikale udvikling på Holmen og Prinsessegade efter nedlæggelse af busslusen på Holmen. Analysen skal desuden ses i sammenhæng med de planlagte og mulige byudviklingsprojekter, der blev igangsat i 2015 med forudgående høring af ændringer til Kommuneplan 2015 for Christiansholm, Kuglegården og Dokøen samt Grønlandske Handelsplads.

For Christiansholm foreligger der et lokalplanforslag, mens det for Kuglegården og Dokøen forventes fremlagt startredegerelse i henholdsvis april/maj og efter sommerferien. Disse områder indgår i nedenstående analyse af den trafikale udvikling.



Opsamling omkring den fremtidige trafikforøgelse i Prinsessegade

Efter nedlæggelse af busslusen i Prinsessegade viser forvaltningens trafiktællinger, at trafikken gennem slusen er øget med ca. 1.000 ture i døgnet (ÅDT). Samtidig medfører de kommende byudviklingsprojekter en yderligere trafik på ca. 850 daglige ture, hvilket betyder at trafikken samlet set stiger med 1.850 ture i forhold til situationen, hvor busslusen var i funktion. Hovedparten vil køre af Prinsessegade (750). Den

samlede trafik i dag, baseret på trafiktællinger, og det fremtidig skøn på trafikmængde efter åbning af busslusen og endt byudvikling på Holmen er vist for fire steder i tabellen nedenfor.

ÅDT	Prinsessegade v. Skt. Annæ Gade	Prinsessegade v. Bodenhoffs Plads	D-Samsøes Allé v. P. de Langes Allé	D-Samsøes Allé v. Kongebrovej
Trafik før nedlæggelse af bussluse	5.200	2.200	900	2.100
Trafik i dag	5.700	3.200	1.900	2.100
Byudvikling	750	750	100	100
Samlet trafik	6.450	3.950	2.000	2.200

Samlet trafik efter åbning af busslusen og endt byudvikling på Holmen.

Den største trafikmængde ses i Prinsessegade ved Sankt Annæ Gade, hvor stigningen efter nedlæggelse af busslusen er steget fra 5.200 til 5.700 og med udviklingsområder vil stige til 6.450. Den samlede stigning her vil derfor være på ca. 1.250 ture i døgnet. De efterfølgende afsnit i notatet indeholder en kort gennemgang af forholdene på Holmen og en detaljeret analyse af trafikken før og efter nedlæggelse af busslusen. Notatet afsluttes med en sammenfattende analyse i forhold til skøn på den fremtidige trafikmængde, når de nye byudviklingsområder medregnes.

Holmen

Holmen var gennem næsten 300 år et lukket militært område, der udviklede sin helt egen bygningshistorie. I dag er store dele af området givet fri til civile formål, og militærets solide bygninger er overtaget af kunstneriske uddannelser, omdannet til boliger og udnyttet til erhverv. Flere steder er der opført nye bygninger og anlagt pladser.

Holmen er en fællesbetegnelse for de områder, der tilhørte Den Danske Orlogsflåde, nemlig Arsenaløen, Christiansholm, Dokøen, Frederiksholm og Nyholm samt Margretheholm. Alle kunstigt skabte holme, der er indbyrdes forbundet af broer. Orlogsværftet, der sendte det sidste skib i havnen i 1970, var i over 300 år Danmarks største arbejdsplads. Holmen fungerede som en by i byen med sine egne love, hospitaler, kirker og skoler. I begyndelsen af 1990'erne rømmede Søværnet det meste af Holmen, og i 1996 flyttede de første af de kunstneriske uddannelser ind i de gamle bygninger og nye tilbygninger blev opført.

Arsenaløen og Frederiksholm er de mest centrale områder, og de områder der har gennemgået den største transformation. Det samlede etagearealer på ca. 130.000 m², hvoraf ca. halvdelen udgør boliger. Der er ca. 600 boliger på de to Holme.

Dokøen er omfattet af tillæg 1 til lokalplan nr. 331 'Holmen II'. Her er operaen opført, mens lokalplanen herudover muliggør ca. 20.000 m² boliger.

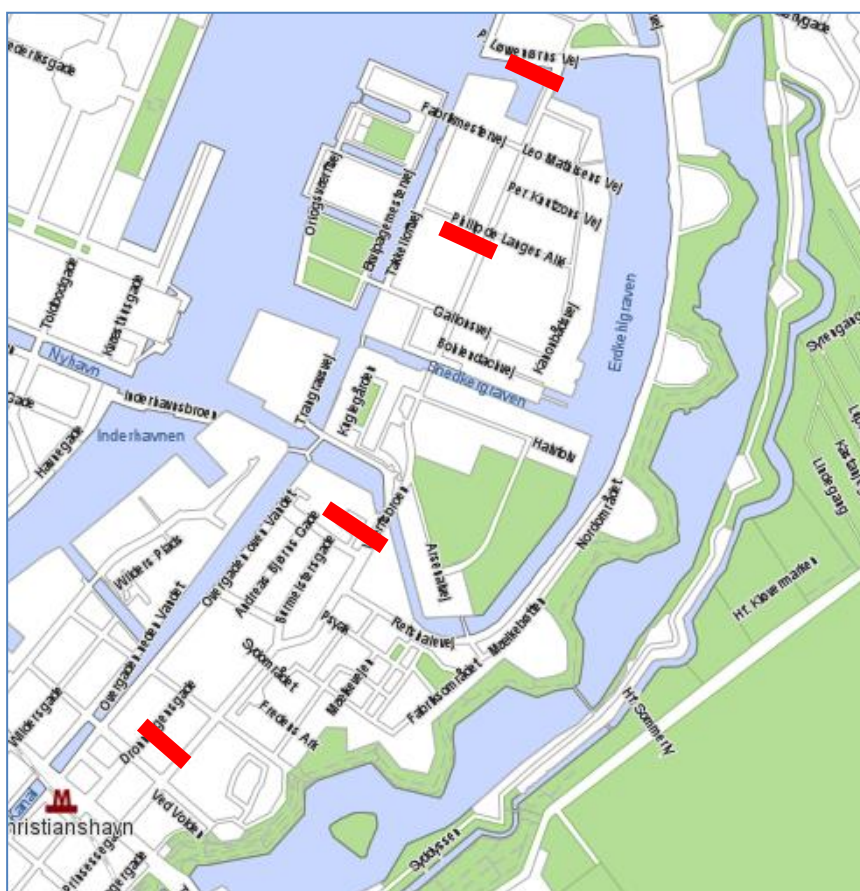
Nyholm er fortsat militært område, mens Margretheholm med tillæg nr. 2 til lokalplanen er blevet omdannet til et boligområde med et samlet etageareal på ca. 70.000 m², svarende til ca. 700 boliger.

Ændringer i trafikken som følge af nedlæggelse af busslusen

I forbindelse med indstilling om nedlæggelse af busslusen på Værftsbroen mellem Christianshavn og Holmen blev det samtidig besluttet, at forvaltningen inden udgangen af 2016 ville evaluere de trafikale

effekter af trafiksaneringsprojektet med bl.a. fjernelse af busslusen i Prinsessegade. For at vurdere trafikken på Christianshavn og Holmen efter nedlæggelse af busslusen, blev der gennemført trafiktællinger fire steder på Prinsessegade og Danneskiold-Samsøes Allé, som vist på figur 1.

Tællestederne er placeret i begge ender af hhv. Prinsessegade og Danneskiold-Samsøes Allé, og giver dermed et billede af biltrafikkens størrelse ind og ud af Christianshavn og Holmen, og mellem de to områder på tværs af busslusen. De fire tællesteder er i Prinsessegade ved hhv. Sankt. Annæ Gade og Bodenhoffs Plads og på Danneskiold-Samsøes Allé ved hhv. Philip de Langes Allé og Kongebrovej.



Figur 1. Lokalteter for tællinger.

I februar/marts 2016 blev gennemført formålinger af trafikken inden busslusen blev nedlagt i slutningen af marts 2016. Efter nedlæggelsen er der gennemført tællinger i maj, august og oktober 2016 for at dokumentere trafikken udvikling.

Der er nogle mindre udsving i tællingerne, der kan skyldes årstidsvariationer og generelle variationer i trafikken. Tællingerne viser dog, at der er sket en stigning i trafikken på ca. 500 køretøjer på Prinsessegade ved Skt. Annæ Gade og ca. 1.000 køretøjer på Prinsessegade ved Bodenhoffs Plads samt på Danneskiold-Samsøes Alle ved Philip de Langes Allé. Der er imidlertid ingen ændring af trafikken på Danneskiold-Samsøes Allé ved Kongebrovej. Resultaterne af tællingerne ses i tabel 1.

ÅDT	Prinsessegade v. Skt. Annæ Gade	Prinsessegade v. Bodenhoffs Plads	D-Samsøes Allé v. P. de Langes Allé	D-Samsøes Allé v. Kongebrovej
Trafik før	5.200	2.200	900	2.100
Trafik efter – maj	5.600	3.000	1.700	2.100
Trafik efter – aug.	6.000	3.600	2.000	2.100
Trafik efter – okt.	5.400	3.100	2.000	2.100

Tabel 1. Resultaterne af de gennemførte tællinger. Tallene er årsdøgntrafik (ÅDT).

Førtællingerne er ikke gennemført samme dag, men på fire forskellige dage. Det betyder, at der er en større usikkerhed i sammenhængen mellem tallene for de fire tællesteder end tilfældet er for eftertællingerne. Eftertællingerne er gennemført på samme dag for alle fire lokaliteter.

For at vurdere trafikens udvikling er det valgt at tage udgangspunkt i et gennemsnit af de tre eftertællinger, der vurderes at give det mest retvisende billede af trafikken.

Udviklingen i trafikken efter nedlæggelse af busslusen er vist i tabel 2.

ÅDT	Prinsessegade v. Skt. Annæ Gade	Prinsessegade v. Bodenhoffs Plads	D-Samsøes Allé v. P. de Langes Allé	D-Samsøes Allé v. Kongebrovej
Trafik før	5.200	2.200	900	2.100
Trafik efter (gns.)	5.700	3.200	1.900	2.100
Trafikstigning	500	1.000	1.000	0

Tabel 2. Stigning i trafikken efter åbning af busslusen.

Tallene viser, at der er sket en stigning i trafikken omkring busslusen på ca. 1.000 køretøjer i døgnet, der antages at være sammenfaldende med den øgede trafik gennem busslusen. Der kan dog være sket andre ændringer i trafikken fx åbning af Børnebyen. Denne andel vurderes dog at være begrænset, og højst 50 ture i døgnet.

Samtidig ses det, at trafikken ind og ud af området, dvs. ved Sankt Annæ Gade og Kongebrovej, ikke er steget tilsvarende. Således er stigningen ved Sankt Annæ Gade kun på ca. 500 køretøjer i døgnet, mens der ikke ses nogen stigning ved Kongebrovej.

Nedlæggelse af busslusen har således medført en begrænset stigning i trafikken internt mellem Christianshavn og Holmen, men ikke ind og ud af området som helhed. Det er ikke muligt at give sikkert svar på, hvorfor det forholder sig sådan, uden at gennemføre mere detaljerede undersøgelser, og forklaringen skal nok findes i en kombination af flere faktorer, der tilsammen giver det nye billede af trafikken.

Dels er en del af de nye ture gennem busslusen lokale ture, der ikke ses i tællingerne ved Sankt Annæ Gade eller Kongebrovej, dels kan trafikbilledet generelt have forandret sig. Det kan fx være pga. ændrede ruter efter nedlæggelse af busslusen, nye behov som konsekvens af byudvikling fx, ændrede transportmiddelvalg ved åbning af Inderhavnsbroen mv. Tællinger for Inderhavnsbroen viser således en større trafik på broen end forventet, hvilket bl.a. kan skyldes en overflytning af trafikanter fra bil til cykel og gang. Overflytningen vurderes at være sket bredt blandt gæster til Operaen, beboere på Christianshavn og studerende, ansatte og beboere på Holmen.

Selvom påvirkningen fra de enkelte nævnte faktorer ikke kendes i detaljer kan det dog konkluderes, at nedlæggelse af busslusen har medført en stigning på ca. 1.000 ture i døgnet gennem busslusen, men ikke generelt i Prinsessegade, hvor den øvrige trafik er blevet lidt mindre. Det er også rimeligt at antage, at stigningen både omfatter gennemkørende bilister og bilister med ærinde i og omkring Prinsessegade.

Et muligt trafikscenarie

For at trafikken kan stige med 1.000 køretøjer omkring busslusen, men ikke tilsvarende andre steder, må der som nævnt ske andre påvirkninger af trafikbilledet, som ikke kan tilskrives nedlæggelse af busslusen. Der kan være mange forklaringer på dette, men ét scenarie kan være som beskrevet i det følgende. Der er sandsynligvis opstået flere lokale ture mellem Christianshavn og Holmen. Dette kan anslås som værende 100 ud af de 1.000 daglige ture.

Samtidig er en del bilister begyndt at køre til og fra Holmen via Christianshavn efter nedlæggelse af busslusen, i stedet for at køre uden om via Forlandet og Kløvermarksvej. Beboere og andre med ærinde på Refshaleøen og Margretheholm er også begyndt at køre gennem busslusen til og fra Christianshavn og City. For nogle er der alene tale om en kortere rute, mens andre har ærinde på Christianshavn fx i forbindelse med aflevering og afhentning af børn ved Christianshavns Skole og Børnebyen ved Refshalevej/Bodenhoffs Plads.

For at trafikken ved Kongebrovej skal forblive på samme niveau før og efter nedlæggelse af busslusen, så skal antallet af biler, der ikke længere kører via Kløvermarksvej, og den nye trafik fra Refshaleøen og Margretheholm, have samme størrelse, så de to trafikstrømme udligner hinanden. Derudover skal de tilsammen udgøre de resterende 900 ekstra ture, der kører igennem busslusen. Hver af de nævnte trafikstrømme anslås dermed at udgøre ca. 450 ture i døgnet.

Dermed stiger trafikken med 1.000 ture i døgnet gennem busslusen, uden at der ses en stigning ved Kongebrovej. Ved Sankt Annæ Gade burde trafikken stige med 900 ture, men tællingerne viser kun en stigning på 500 ture. Den mindre stigning kan skyldes, at andre ture i Prinsessegade er forsvundet, hvilket reducerer den samlede trafikstigning. En generel reduktion på 400 ture kan bl.a. skyldes, at nogle ture frem og tilbage i Prinsessegade nu er erstattet af gennemkørende trafik og at nogle bilture er erstattet af cykelture over Inderhavnsbroen. Det er også muligt, at trafikken til Christiania er faldet en smule i forbindelse med uroen omkring Pusher Street i september 2016.

Vurderingerne er ikke præcise angivelser af de trafikale ændringer, men skal ses som nogle hovedtræk og sandsynlige størrelsesordner for ændringer i trafikbilledet på Christianshavn og Holmen. Trafikvurderinger på baggrund af tællinger er altid behæftet med usikkerhed pga. variationer i trafik, vejr, årstider mv., ligesom det virkelige billede af ændringerne er mere komplekst end beskrevet her.

Cykeltrafik på Christianshavn og Holmen

Etablering af Tranegravsbroen og Inderhavnsbroen har skabt en øget tilgængelighed for cyklister til Holmen og det nordlige Christianshavn, og har givet mange trafikanter en mere direkte rute. Broerne har helt forventeligt medført et fald i cykeltrafikken i Prinsessegade og på Knippelsbro, der tidligere var den eneste rute mellem Indre By og Christianshavn.

Der er ikke et entydigt billede af effekterne af de nye broer, men de forskellige trafiktællinger, der i de senere år er gennemført i området, kan medvirke til at beskrive ændringerne.

Der er i efteråret 2016 talt ca. 14.500 cyklister på Inderhavnsbroen. Samtidig ses der et fald på Knippelsbro på ca. 4.500 cykler, der direkte vurderes at være flyttet fra den ene bro til den anden. Tællingerne i 2016 blev dog gennemført på den varmeste septemberdag i 69 år i Danmark, hvilket har medført unormalt meget cykeltrafik alle steder. Det vurderes, at tællingerne ligger ca. 2.500 ture over normalen på de to broer, hvorfor den reelle trafikmængde på Inderhavnsbroen er ca. 12.000 ture og faldet på Knippelsbro er ca. 7.000 ture.

Det betyder, at to tredjedele af trafikken på Inderhavnsbroen er overflyttede ture, og en tredjedel dermed er nye ture, som er opstået alene pga. den nye forbindelse over havnen. De ca. 4.000 nye ture indeholder også en generel trafikvækst, broens nyhedsinteresse mv., men udgøres primært af trafikanter, der har ændret transportmiddelvalg eller er begyndt at rejse mere fordi den nye forbindelse har skabt en let og direkte forbindelse mellem Christianshavn/Holmen og City. Det er dog tydeligt, at broens centrale placering i København har gjort det langt mere attraktivt at gå og cykel mellem Christianshavn/Holmen og City.

Som konsekvens af de nye broer og den øgede cykeltrafik, er mængden af cyklister faldet i Prinsessegade fra anslået ca. 11.000 til ca. 5.500 ture i døgnet. Samtidig er den steget på Holmen fra ca. 7.500 til ca. 11.000 ture i døgnet. Der er ikke tale om eksakte tal for udviklingen, men der er et klart billede af, at Inderhavnsbroen har ændret cyklisternes trafikmønster i området. Den direkte tilslutning af Inderhavnsbroen midt i området har skabt en mere jævn fordeling af trafikken, og har gjort det lettere at køre direkte til det ønskede mål uden at skulle krydse hele vejen igennem Christianshavn.

Ændringer i trafikken som følge af ny byudvikling på Holmen

Trafikken er steget i Prinsessegade efter nedlæggelse af busslusen. I fremtiden vil den forventeligt stige yderligere pga. ny byudvikling på Holmen. Således er der planlagt udviklingsprojekter for:

- Christiansholm (Papirøen)
- Kuglegården og Base Camp
- Dokøen

Samlet set vurderes disse projekter at skabe 850 nye bilture pr. døgn, hvoraf langt størstedelen forventes at køre via Prinsessegade. Fordelingen kendes ikke, men det vurderes, at ca. 750 af de nye daglige ture vil benytte Prinsessegade.

De 750 ture vil i praksis kunne blive færre pga. Inderhavnsbroen, der giver et attraktivt alternativ til at køre i bil til holmen. Bl.a. har gæster til Operaen fået mulighed for at parkere ved Skuespilhuset og gå over Inderhavnsbroen, ligesom flere og flere også benytter Havnebussen til Operaen.

Christiansholm

Byudviklingen på Christiansholm skønnes at genere ca. 1.000 daglige ture, hvilket er ca. 500 flere end i dag. Der er udarbejdet en lokalplan for udviklingen af Christiansholm, der tillader byggeri på op til 45.000 m²,

hvoraf 60-75 % bliver boliger. Den resterende del er primært udlagt til publikumsorienterede serviceerhverv og offentlige formål.

Som en del af projektet skabes bedre forhold for alle trafikanttyper på Trangravsvej, og vejens udmunding i Danneskiold-Samsøes Allé forlænges ca. 50 m mod nord. Dermed skabes et mere regulært kryds, der bedre kan afvikle trafikken. Med 1.000 daglige ture ind og ud af området og omkring 2.000 daglige ture på Danneskiold-Samsøes Allé vurderes udformningen af adgangen med et vigepligtsreguleret kryds ikke at ville give afviklingsmæssige problemer.

De ekstra ca. 500 daglige ture i forhold til dagens trafik forventes næsten alle at køre via Prinsessegade, da denne rute for de fleste vil være den mest attraktive, og samtidig er den rute, der har været anvendt af alle trafikanter hidtil. Det antages at 450 af de 500 ture vil ske via Prinsessegade.

Kuglegården og Base Camp

Byudviklingen på Base Camp og Kuglegården indeholder en blanding af boliger og erhvervsbyggeri skønnes at generere ekstra ca. 350 bilture. I forbindelse med omdannelse af området sker der bygningsmæssige ændringer på begge sider af Danneskiold-Samsøes Allé. Udviklingen sker dog i et samlet projekt, og medfører at øgede parkeringsbehov for begge områder håndteres i et fælles parkeringsanlæg ved Kuglegården.

Med de foreslåede byggerier og ændringer betyder det, at parkeringsbehovet for Base Camp falder med 5 parkeringspladser på Base Camp, men stiger med 44 pladser ved Kuglegården. Samtidig øges parkeringsbehovet ved Kuglegården fra 144 pladser til 203 pladser. Med behovet fra Base Camp ender det samlede behov på 247 pladser.

Dermed opnås et fald på 5 pladser ved Base Camp og en stigning på 103 pladser ved Kuglegården, eller hvad der svarer til en samlet forøgelse på ca. 100 parkeringspladser.

Både Base Camp og Kuglegården indeholder en blanding af bolig- og erhvervsbyggeri. Her kan turraten pr. plads anslås til at være 3,5 - dvs. at hver plads genererer 3,5 bilture i døgnet. Med ca. 100 ekstra parkeringspladser giver det ca. 350 ekstra bilture i døgnet. Denne trafik vil ikke medføre afviklingsmæssige problemer ved Danneskiold-Samsøes Allé. De fleste af turene – ca. 300 – anslås at køre til og fra området via Prinsessegade.

Dokøen

Der planlægges etableret et underjordisk parkeringsanlæg på Dokøen ved Operaen. Parkeringsanlægget skal i udgangspunktet erstatte den nuværende parkering på overfladen, hvorved det samlede antal parkeringspladser udvides fra ca. 260 pladser i dag til ca. 300 pladser i fremtiden.

Det er anslået, at de 300 pladser fortsat ikke fuldt ud vil dække behovet ved spidsbelastninger, hvilket sker nogle gange om året. Trafikken vil derfor være som i dag. Parkeringsanlægget vurderes derfor ikke at ændre væsentligt på parkeringssituationen ved Operaen eller tiltrække ny biltrafik. Som nævnt vil trafikken endda kunne falde pga. den attraktive forbindelse via Inderhavnsbroen, men det indregnes ikke her.

Samlet fremtidig trafikforøgelse i Prinsessegade

Efter nedlæggelse af busslusen viser tællingerne, at trafikken gennem slusen er øget med ca. 1.000 ture i døgnet. Samtidig medfører de kommende byudviklingsprojekter en yderligere trafik på ca. 850 daglige ture i alt fra byudviklingsområderne, hvilket betyder at trafikken samlet set stiger med 1.850 ture i forhold til situationen, hvor busslusen var i funktion. Hovedparten (750) vurderes at benytte Prinsessegade. Den samlede trafik på de fire tællesteder ses i tabel 3.

ÅDT	Prinsessegade v. Skt. Annæ Gade	Prinsessegade v. Bodenholms Plads	D-Samsøes Allé v. P. de Langes Allé	D-Samsøes Allé v. Kongebrovej
Trafik før nedlæggelse af bussluse	5.200	2.200	900	2.100
Trafik i dag	5.700	3.200	1.900	2.100
Byudvikling	750	750	100	100
Samlet trafik	6.450	3.950	2.000	2.200

Tabel 3. Samlet trafik efter åbning af busslusen og endt byudvikling på Holmen.

Den højeste trafikmængde ses i Prinsessegade ved Sankt Annæ Gade, hvor stigningen efter nedlæggelse af busslusen dog kun er på ca. 500 ture i døgnet. Den samlede stigning her vil derfor være på ca. 1.250 ture i døgnet, dvs. en stigning fra ca. 5.200 til 6.450 køretøjer.

I 2012 udarbejdede Cowi et notat, der beskrev de trafikale konsekvenser ved at nedlægge busslusen. Notatet beskrev trafikken og de forventede effekter af nedlæggelse af busslusen og trafiksanering af Prinsessegade. Den forventede trafikstigning og samlede trafikmængde blev samtidig en målestok for det højeste acceptable trafikniveau i forbindelse med den politiske beslutning om at nedlægge busslusen.

Cowi vurderede, at den samlede trafik i Prinsessegade kunne stige fra 6.500 bilture til 8.300 bilture i døgnet i forbindelse med nedlæggelse af busslusen og byudvikling på Holmen, dvs. en anslået stigning på 1.800 ture i døgnet. De 1.800 ture indeholdt udover den forventede gæstetrafik også trafikken fra den forventede byudvikling og de beboere, der dengang ikke havde licens til busslusen. Cowis rapport omfattede ikke byggerierne på Dokøen, Christiansholm og Margrethesholm samt Børnebyen og en udvidelse af Christianshavns Skole.

Cowi vurderede samtidig, at en trafiksanering af Prinsessegade alene vil reducere trafikken med 300 ture, hvilket efter den forventede byudvikling ville betyde, at den samlede trafik i Prinsessegade endte på ca. 8.000 ture i døgnet. I tabel 4 er vist en sammenligning mellem Cowis tal for den samlede trafik fra 2012 og forvaltningens vurdering af den samlede trafik med tal fra 2016.

ÅDT	Trafikvurdering 2012	Trafikvurdering 2016
Baggrundstrafik	6.500	5.700
Byudvikling	1.800	750
Trafiksanering	-300	
Samlet trafik	8.000	6.450

Tabel 4. Sammenligning af trafikken ift. tidligere analyse fra Cowi i forhold til den aktuelle vurdering

Kun den samlede trafik er sammenlignelig, idet tallet for byudvikling i 2012 indeholder den øgede trafik pga. nedlæggelse af busslusen, mens denne trafik i 2016 er indeholdt i baggrundstrafikken.

Samlet set betyder trafik- og byudviklingen på Christianshavn og Holmen derfor, at der ikke sker en stigning af trafikken i Prinsessegade i forhold til udgangsniveauet i 2012. I praksis kan trafikken dog variere en del fra dag til dag afhængigt af normale trafikvariationer, vejret, arrangementer som forestillinger i Operaen mv. Derfor vil tællingerne og vurderinger på baggrund af disse altid være gennemsnitsbetragtninger for en typisk trafiksituation.

Tællingerne er gennemført på en hverdag i tidsrummet 9-19 og er herefter opregnet til døgntrafik (ÅDT). Nogle konkrete trafikstrømme som fx trafik til og fra Operaen træder derfor ikke frem i tællingerne, men dækkes alligevel af tallene. Trafikken til og fra Operaen anses som værende indeholdt i opregningen til ÅDT på en gennemsnitlig dag over hele året.

Dette notat giver en trafikl vurdering af trafikken på Christianshavn og Holmen baseret på situationen i efteråret 2016. Her havde busslusen kun været nedlagt i kort tid, ligesom Inderhavnsbroen netop var åbnet. Trafikken gennem busslusen inkl. beboertrafikken til Margretheholm samt trafikken på Inderhavnsbroen havde formentligt derfor ikke fundet sit mere normale leje. Derfor anbefales det, at der gennemføres nye trafiktællinger i efteråret 2017, der kan kvalificere den nye trafikale situation.

Yderligere byudvikling på Holmen

Der vil i fremtiden uvægerligt komme ønsker om og behov for at udvikle Holmen og de omkringliggende områder yderligere, fx med skoler, plejecentre og bolig- og erhvervsprojekter. Prinsessegade kan af fysiske årsager ikke udvides, og derfor vil yderligere byudvikling give anledning til, at man i fremtiden vil skulle tage stilling til andre kapacitetsudvidelser og regulering af trafikken. Der foreslås her nedenfor forskellige tiltag, der kan bringes i spil ved kommende byudvikling. Tiltagene skal ses som ideer, der vil skulle kvalificeres yderligere før der kan træffes beslutning om valg af eventuel løsning.

Kollektiv trafik: Bedre kollektiv trafikbetjening internt i byen vil forbedre tilgængeligheden. Det vurderes ikke at flytte mange bilturer.

Cykelstier: Cykelstier på Danneskiold-Samsøes Allé vil skabe tryghed og indsnævre kørebaner, og hermed medvirke til at reducere hastigheden, samt forbedre og udvide eksisterende cykelstier, fx ved Børnebyen.

Øvrige hastighedsdæmpende foranstaltninger: indsnævring af kørebane på strategiske steder, fx ved broer.

30 km/t zone: Det vil skabe øget tryghed og mindske trafikbelastningen.

Begrænsninger for kørsel: Der kan ved skiltning og fysisk indretning ske en regulering af, hvem der kører ad Prinsessegade. Den kan fx lukkes for andet end beboer- og ærindetrafik i bil.

Genindførelse af busslusen: Det vil mindske den gennemkørende trafik, men trafikken fra Christiansholm og Arsenaløen vil skulle køre ad Prinsessegade.

Østlig ringvej og havnetunnel: Vil primært aflaste Torvegade og give mulighed for udvikling af Refshaleøen.

Delebiler: Delebilordninger som en aktiv del af planlægningen på Holmen. Jf. kommunens netop vedtagne strategi for debiler.