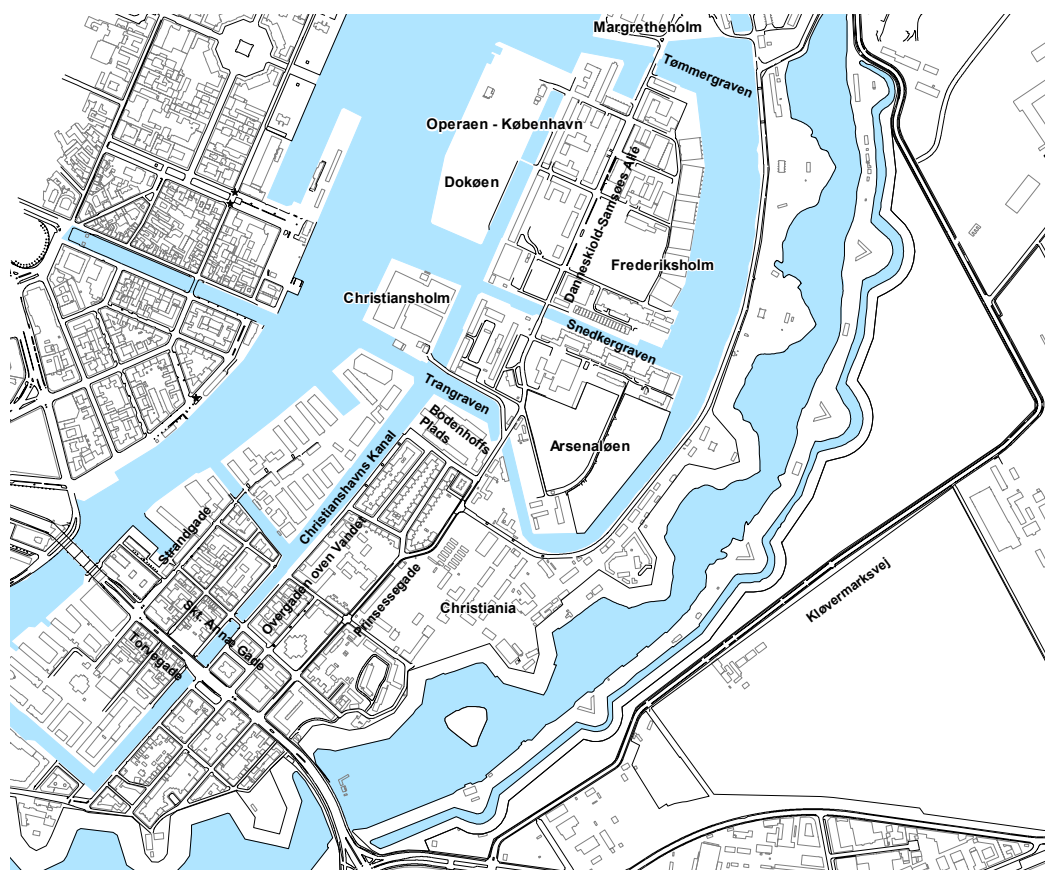




København Kommune Trafiksanering af Christianshavn nord for Torvegade, øst for kanalen

Indhold

Indledning	2
Biltrafik	4
Parkering	5
Let trafik	6
Beplantning	7
Trafiksaneringsplan	8
Prinsessegade	10
Øvrige veje	14



Titel: Trafiksanering af Christianshavn nord for Torvegade, øst for kanalen

Udgiver: København Kommune
Layout &

Redaktion: Via Trafik

Dato: Oktober, 2004

Indledning

Busslusen ved Snedkergraven blev etableret som forsøgsordning og er netop blevet evalueret. Det overvejes derfor, om der skal gennemføres en trafiksanering af Christianshavn nord for Torvegade øst for kanalen. Trafiksaneringen skal primært fokusere på Prinsessegade, hvor farten ønskes dæmpet til 30 km/t.

Gennem trafiksaneringen er det hensigten at forbedre trafikikkerheden og trygheden, bl.a. gennem bedre krydsningsmuligheder for lette trafikanter. Endvidere ønskes det lokale miljø forbedret ved at reducere gennemkørende trafik i området og forskønne byrummene i gaderne.

Der er tidligere gennemført et projekt til forbedring af skoleveje på Prinsessegade. Projektet har dog ikke medført den ønskede forbedring af beboernes tryghed ved at færdes her. Derfor ønsker Christianshavns beboere

yderligere fartdæmpning, samt en forbedring af krydsningsmulighederne på Prinsessegade.

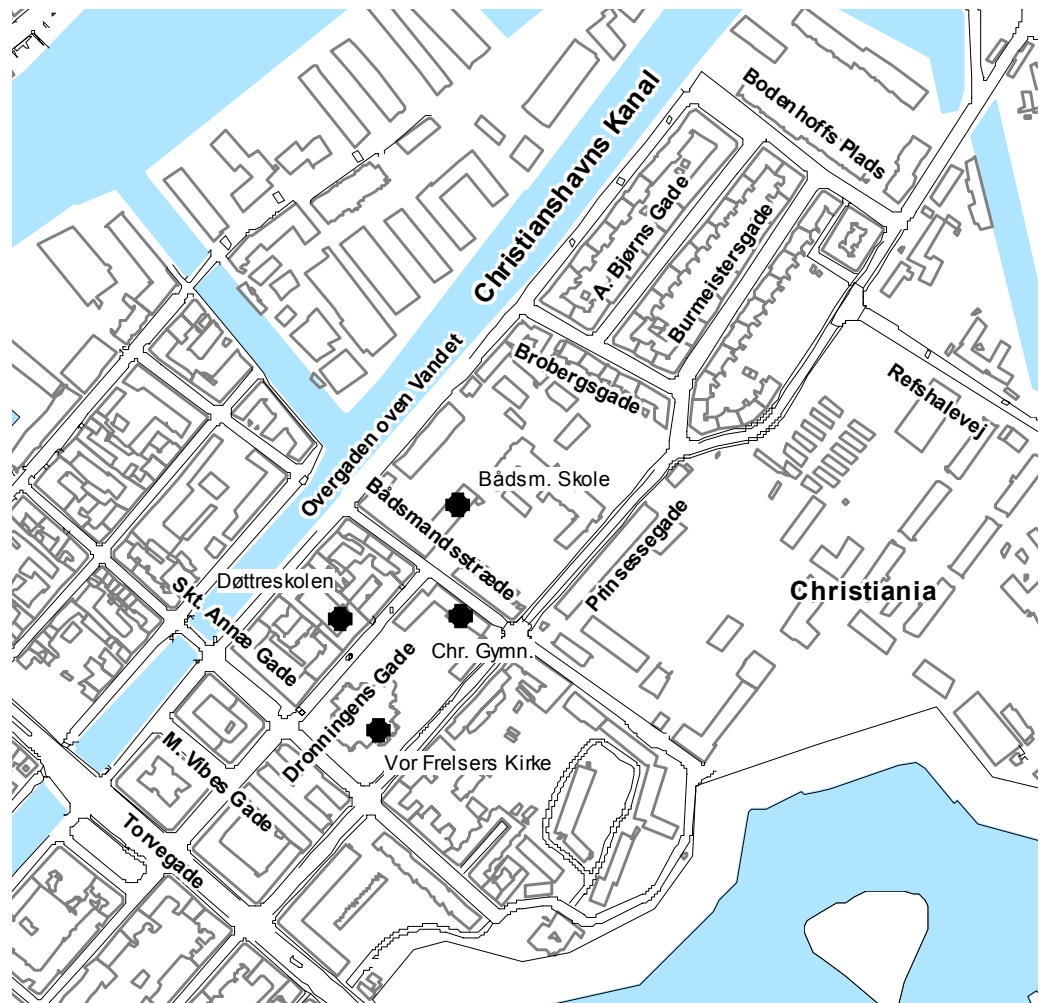
I nærværende rapport beskrives et forslag til, hvordan Christianshavns Kanal kan trafiksaneres. Første halvdel omfatter grundlaget for trafiksaneringen, mens anden halvdel viser en samlet trafiksaneringsplan og eksempler på konkrete tiltag.

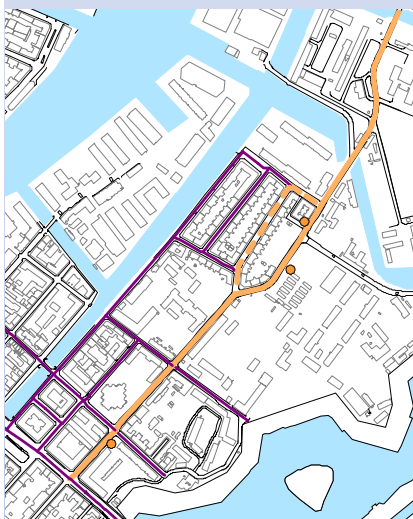
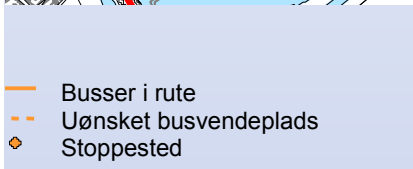
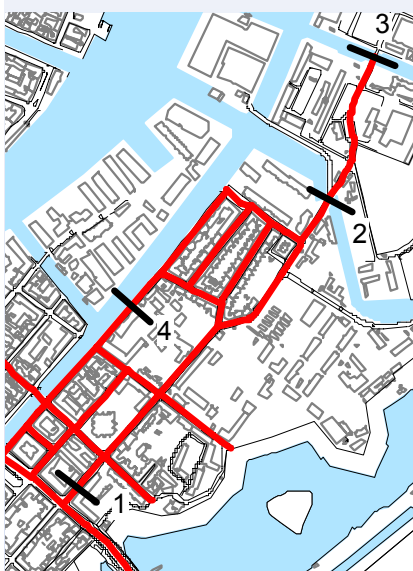
Anlægsomkostningerne afhænger i høj grad af udformning og omfang af trafiksaneringen, herunder valg af belægning. For Prinsessegade og pladsen på Skt. Annæ Gade er omkostningerne groft skønnet ca. 15 mio. kr. For de øvrige veje kan de viste eksempler udføres for ca. 10 mio. kr.

Denne rapport udgør et oplæg til diskussion blandt områdets beboere og København Kommune.



en oprindelige bussluse





Veje med bustrafik

Biltrafik

På den øverste figur til venstre er der vist nogle snit på den nordøstlige del af Christianshavn. Trafikmængderne, udtrykt som hverdagsdøgntrafik i 2003, fremgår af nedenstående tabel:

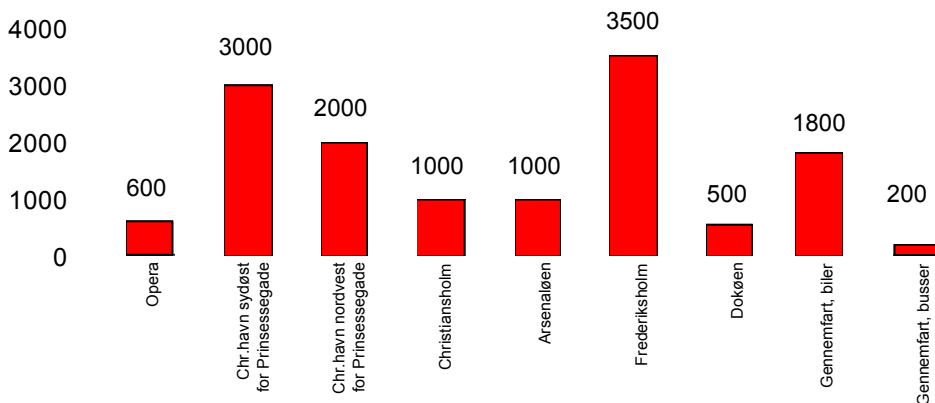
	Snit	Uden bussluse
1	Prinsessegade	11.400
2	Trangraven	6.400
3	Snedkergraven	5.300
4	Ov. o. Vandet	500

Af vejene i området er Prinsessegade mest egnet til afvikling af relativt store trafikmængder. Således er der cykelsti langs begge sider af vejen, og vejen er bred. Dog indbyder den relativt brede tværprofil og det lange lige forløb til høj hastighed. Det betyder samtidig, at det er vanskeligt og utrygt for lette trafikanter at krydse vejen.

Trafikken på de små veje er ret beskeden. Dog kan der være gennemfartstrafik på Skt. Annæ Gade og Overgaden oven Vandet, da ruten kan benyttes mod Torvegade og City.

I et tidligere projekt er den fremtidige basistrafik på Prinsessegade vurderet. Her er Holmen fuldt udbygget, og der er ingen bussluse eller andre tiltag til begrænsning af biltrafikken på Prinsessegade eller til Holmen. Basistrafikken udgør 13.600 køretøjer pr. hverdagsdøgn. Biltrafikens sammensætning fremgår af søjlerne nederst.

Den fremtidige trafik – ved trafiksænering af Prinsessegade og et forbud mod tung trafik – forventes at være



Trafikkens sammensætning på Prinsessegade ved Torvegade ved fuld udbygning af Holmen og uden trafikbegrænsende tiltag. Den samlede trafik, dvs. summen af alle søjler, er ca. 13.600 køretøjer på et hverdagsdøgn.

ca. 10.500 køretøjer pr. hverdagsdøgn. Gennemfartstrafik fjernes, ligesom trafik til Arsenaløen, Frederiksholm og Dokøen reduceres. Alle tunge køretøjer til disse områder fjernes.

Trafiksikkerhed

For godt 3 år siden er der etableret et skolevejsprojekt på Prinsessegade. Siden da er der sket 4 alvorlige uheld med cyklister i kryds og 5 uheld på strækningen ud for Christiania, heraf 2 uheld med cyklister. En evaluering af projektet har vist, at uheldene især skyldes holdende biler på cykelstien ved Christiania. Der er ikke registreret skolevejsuheld på strækningen.

Skolevejsprojektet har ikke medført, at beboerne i området føler sig tilstrækkeligt trygge. Bilernes hastighed mellem krydsene er for høj – 15% af bilisterne kører hurtigere end 45 km/t.

Bustrafik

Prinsessegade benyttes af busser i rute, som skaber forbindelse til Holmen og Dokøen. Derudover kører der andre busser på Prinsessegade pga. Christiania, som er en stor turistattraktion. Disse busser kan ikke vende på Prinsessegade og kører derfor via Bodenoffs Plads og Burmeistersgade. Det giver generende gennemfartstrafik på disse gader. På nogle af vejene vest for Prinsessegade er der indkørselsforbud for busser.

Også mange taxaer kører til Christiania. Disse vender i dag i krydset Prinsessegade/Burmeistersgade til gene for de øvrige trafikanter.

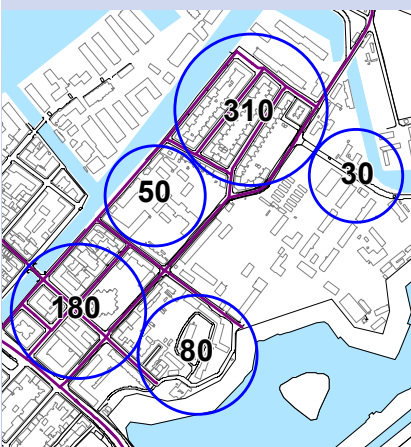
Parkering

Der er ca. 650 offentligt tilgængelige P-pladser i området samt en del privat parkering tilknyttet specifikke boliger. Der findes lidt over 200 gratis P-pladser i det nordlige boligområde, hvor der desuden er godt 100 pladser med betaling. I de øvrige områder er der betaling for alle pladser, undtagen Bådsmandsstræde øst for Prinsessegade.

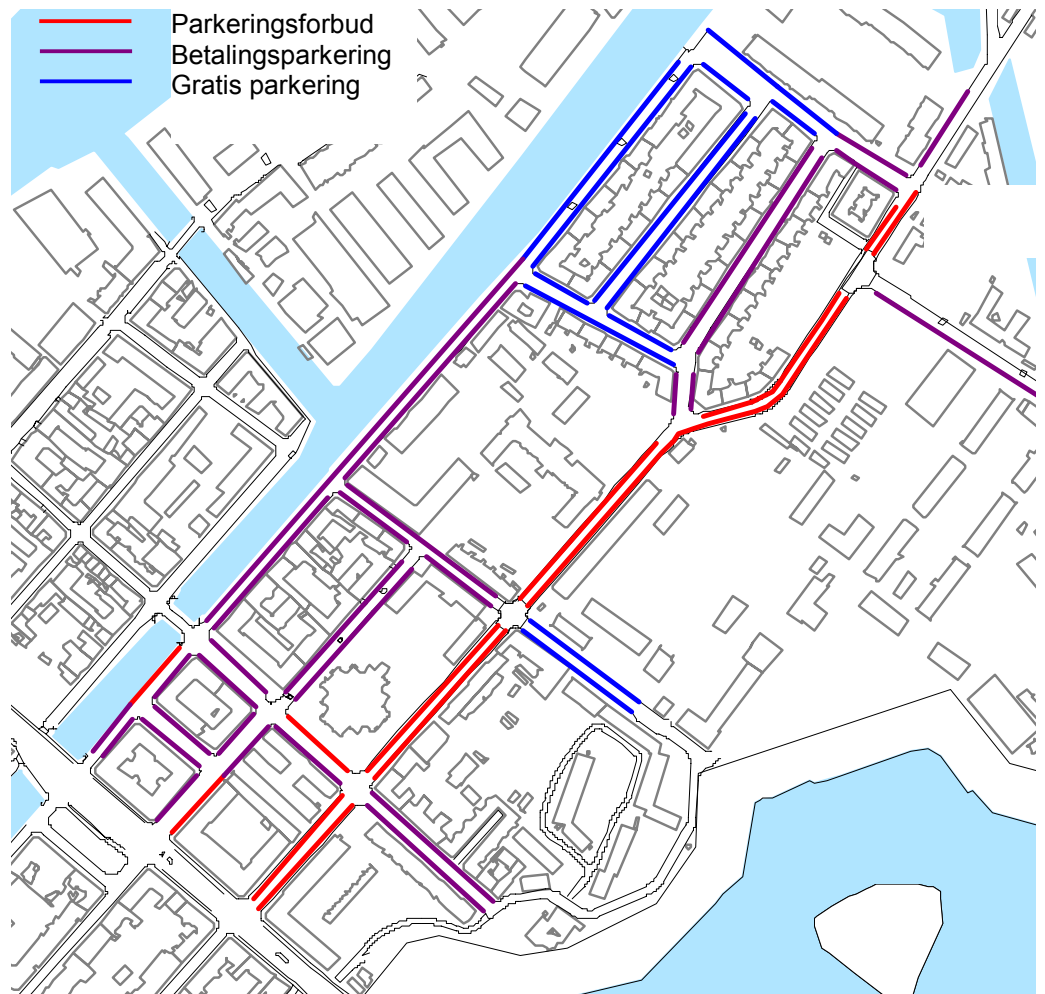
På Prinsessegade er der forbud mod standsning og parkering. Dog sker der meget afsætning ved Christiania.

De fleste P-pladser er parallelparkering, idet vejenes bredde ikke rummer mulighed for andet. På enkelte veje er der skråparkering. Af hensyn til beboerne på Christianshavn bør det samlede antal P-pladser så vidt muligt forsøges opretholdt. Dog er det muligt, at parkeringen lokalt vil blive ændret af hensyn til vejens øvrige udformning.

En registrering af parkerede biler har vist, at parkeringskapaciteten synes at være stort set brugt. Dog indikerer registreringen en lille restkapacitet. Udviklingen i bilejerskabet i København Kommune er kraftigt stigende, hvilket tyder på, at antallet af biler pr bolig på Christianshavn også vil stige de kommende år. Hvis det er tilfældet, vil der opstå et øget behov for P-pladser.



Dmtrentlig P-kapacitet



Let trafik

Vigtige stitruer og krydsninger

Cykelstien langs Prinsessegade er vigtig i det samlede stinet, da Holmen forbindes med stien mod City.

Derudover benyttes Skt. Annæ Gade af mange cyklister, idet denne udgør et attraktivt alternativ til Torvegade. Cyklister kan køre mod ensretningen på visse strækninger.

Overgaden oven Vandet udgør en vigtig lokal stirute – bl.a. fra boligområdet ved Bodenhoffs Plads til Torvegade og Strandgade. Endvidere benyttes ruten af fodgængere, som foretrækker ruten langs med vandet.

Skoler, børnehaver og gymnasiet tiltrækker mange lette trafikanter. Derfor er det vigtigt, at disse kan krydse vejene i sikre krydsninger. Nogle af krydsningerne er allerede sikret, enten vha. signalregulering, fartdæpende foranstaltninger eller fodgængerfelter. I nogle krydsninger mangler der dog sikre krydsningsmuligheder, hvorfor krydsene her bør forbedres.

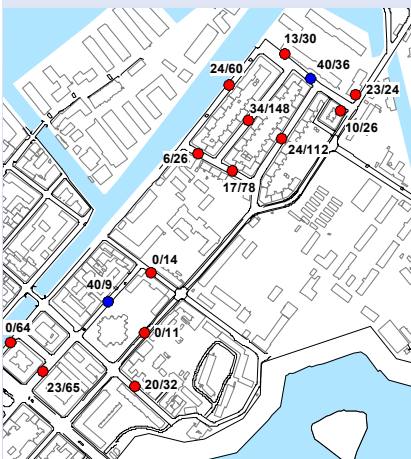
Også andre vigtige mål som fx metrostationen ved Torvegade tiltrækker mange lette trafikanter, hvilket skaber krydsningsbehov. Dette gælder ligeledes de større turistmål i området, Christiania og Vor Frelsers Kirke.

Cykelparkering

Der er registreret mange parkerede cykler i hele området. Selvom der i dag er etableret cykelparkering mange steder i området, indikerer registreringen, at der er behov for mere cykelparkering.

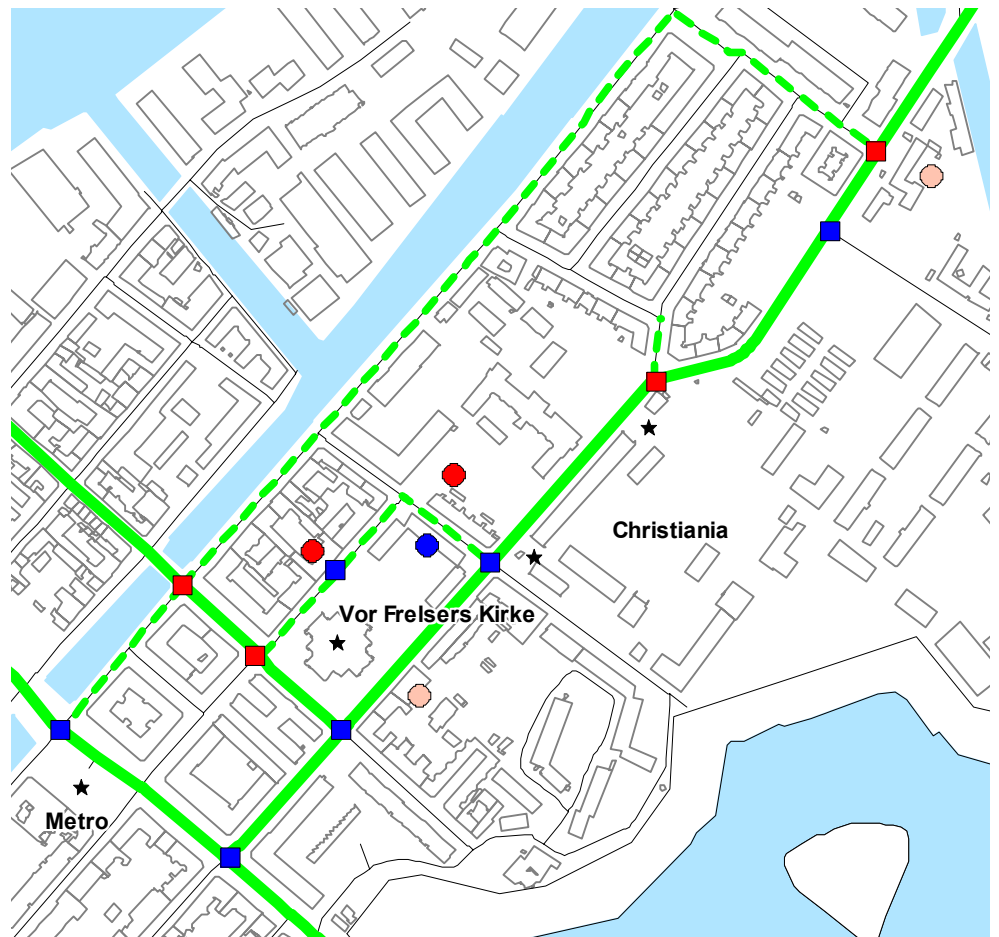
I den sydlige ende af Overgaden oven Vandet og Dronningens Gade er der registreret mange parkerede cykler uden for cykelstativer. Det skyldes sandsynligvis bl.a., at mange cykler hertil for at benytte metroen.

Der er også registreret mange parkerede cykler langs vejene i den nordlige del af området. Her virker det som om, at den eksisterende cykelparkering ikke har tilstrækkelig kapacitet til at dække behovet for cykelparkering.



cykelparkering. Tallene angiver: antal cykelstativer/antal parkerede cykler på strækningen.

- Hovedstirute
- - - Lokal stirute
- Gymnasium
- Skole
- Børnehave
- ★ Andre mål
- Sikret krydsning
- Behov for sikring



Beplantning

Området har trods den tætte og høje bebyggelse et meget grønt præg, der sammen med tilknytningen til Christianshavns Kanal, gør at området virker indbydende.

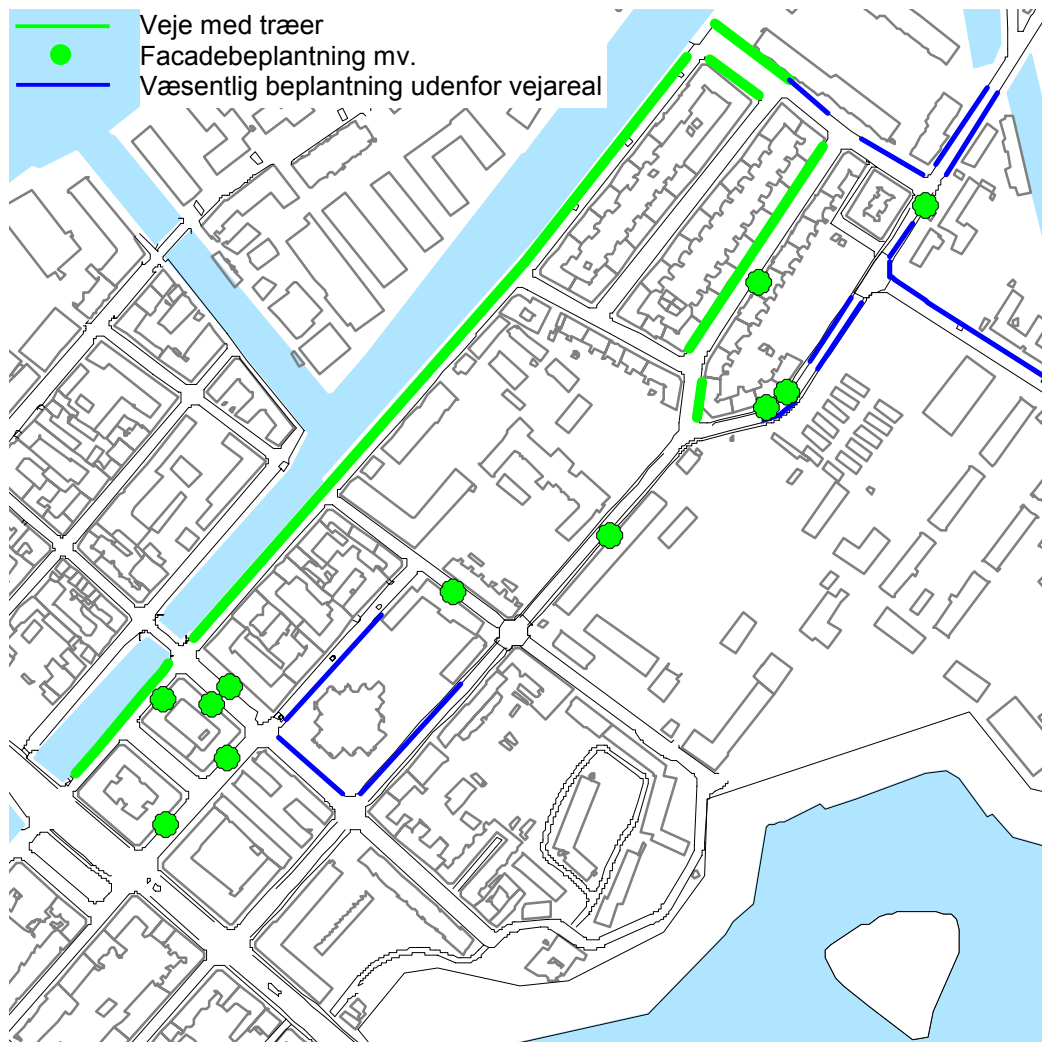
Det er umiddelbart voldanlægget ud mod Stadsgraven, Christiania og anlægget omkring Vor Frelser Kirke der vækker opmærksomhed, men også de mange markante og grønne gårdsaneringer er med til at præge helhedsindtrykket.

Der er allétræer langs Overgaden oven Vandet, felter med træer i Burmeistersgade og et generelt grønt præg langs flere delstrækninger af Prinsessegade.

Der er et par markante solitærtræer, blandt andet i krydset mellem Prinsessegade og Burmeistersgade, og mange steder facadebeplantning der

yderligere understøtter det grønne præg.

Alt i alt udgør den nuværende beplantning et godt fundament for en trafiksanering, der som et mål har at højne det visuelle miljø. I forslaget til trafiksanering af området vil der blive taget hensyn til den eksisterende beplantning, idet sund og smuk beplantning om muligt vil blive bevaret i trafiksaneringen.



Trafiksaneringsplan

Problemer

I dag betjenes det meste af området via Prinsessegade. Det betyder meget trafik her, ligesom hastigheden ofte er høj pga. vejens lange brede forløb. Desuden benyttes området vest for Prinsessegade som gennemfartsmulighed mod City. Trafikken på Prinsessegade gør det vanskeligt for lette trafikanter at krydse vejen.

En række veje i området fremstår i dag mindre vedligeholdte, og det visuelle miljø er dårligt. Området rummer imidlertid – i kraft af beliggenheden tæt ved vandet samt Vor Frelsers Kirke og andre flotte bygninger – et stort potentiale for flotte byrum.

Ønskede forbedringer

Hensigten med forslaget er at forbedre trafikikkerheden og trygheden gennem en fartdæmpning af Prinsessegade. Samtidig skal den øvrige del af området belastes mindst muligt. Endvidere ønskes miljøet forbedret

gennem en reduktion af uvedkommende trafik. Hvis trafik flyttes fra Prinsessegade, kan der dog komme mere trafik på nogle af de andre veje.

Nord for Christiania ønskes en vendemulighed for busser og taxaer på Prinsessegade, så de nærliggende boligveje ikke generes.

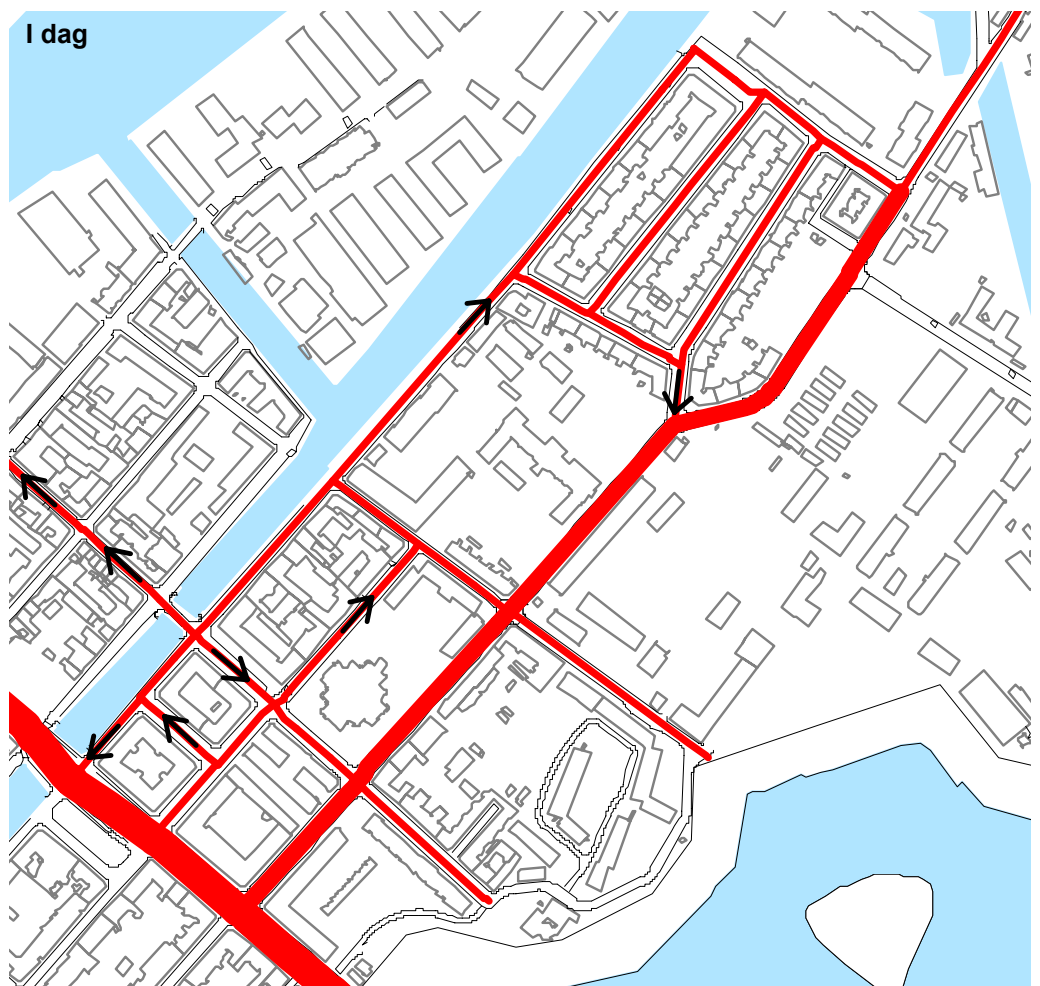
Der ønskes færre adgange fra Prinsessegade til boligområderne vest for Prinsessegade. Endvidere kan det være relevant at skabe færre adgange fra Torvegade til Prinsessegade, da antallet af adgange dels vanskeliggør krydsningsmulighederne for bløde trafikanter, og dels øger muligheden for gennemfartstrafik i området.

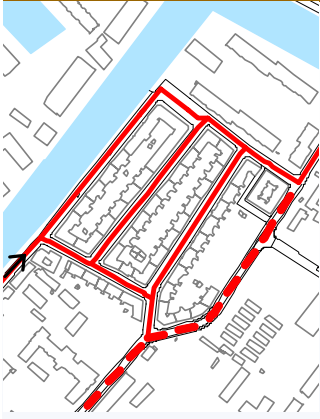
Hele området ønskes forskønnet, bl.a. ved at fremhæve nærheden til vandet og til markante bygninger i området. Forskønnelsen skal dog ske under hensyntagen til, at antallet af p-pladser bevares.



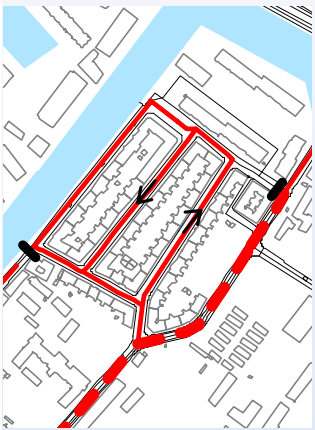
PROJEKTMÅL

- Mere sikkerhed og tryghed
- Forbedring af lokalmiljøet
- Lavere hastighed på Prinsessegade
- Mindskelse af mulighed for gennemfartstrafik
- Færre vejadgange fra Prinsessegade til området vest herfor
- Færre vejadgange fra Torvegade til området
- Forskønnelse af områdets byrum med fokus på lette trafikanter
- Opretholdelse eller forøgelse af antallet af P-pladser
- Bedre mulighed for at busser og taxaer kan vende på Prinsessegade

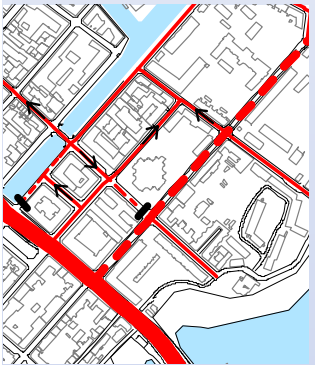




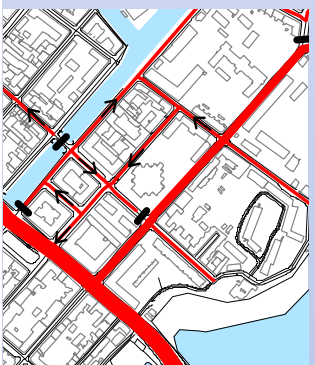
Område Nord – Alternativ 1



Område Nord – Alternativ 2



Område Syd – Alternativ 1



Område Syd – Alternativ 2

Strukturplan

Det nordlige boligområde foreslås vejbetjent via Bodenholfs Plads. Det medfører mere trafik på Bodenholfs Plads. Dog dæmpes farten, ligesom krydsningsmuligheden forbedres vha. en hævet flade.

Der kommer mindre trafik på de øvrige veje, idet Overgaden oven Vandet lukkes, ligesom Burmeistersgade og Andreas Bjørns Gade kun belastes af lokal trafik.

Lukningen af Brobergsgade ved Prinsessegade giver bedre mulighed for at krydse vejen her.

Indkørslen til det sydlige område vil ske via Bådsmandsstræde, som ensrettes mod vest. Udkørslen vil ske via Dronningens Gade, som ensrettes mod syd, eller via broen ved Skt. Annæ Gade.

For at forhindre gennemfartstrafik via sydområdet og Strandgade ensrettes Overgaden oven Vandet mod nord, ligesom ensretningen på Dronningens Gade vendes. Skt. Annæ Gade og

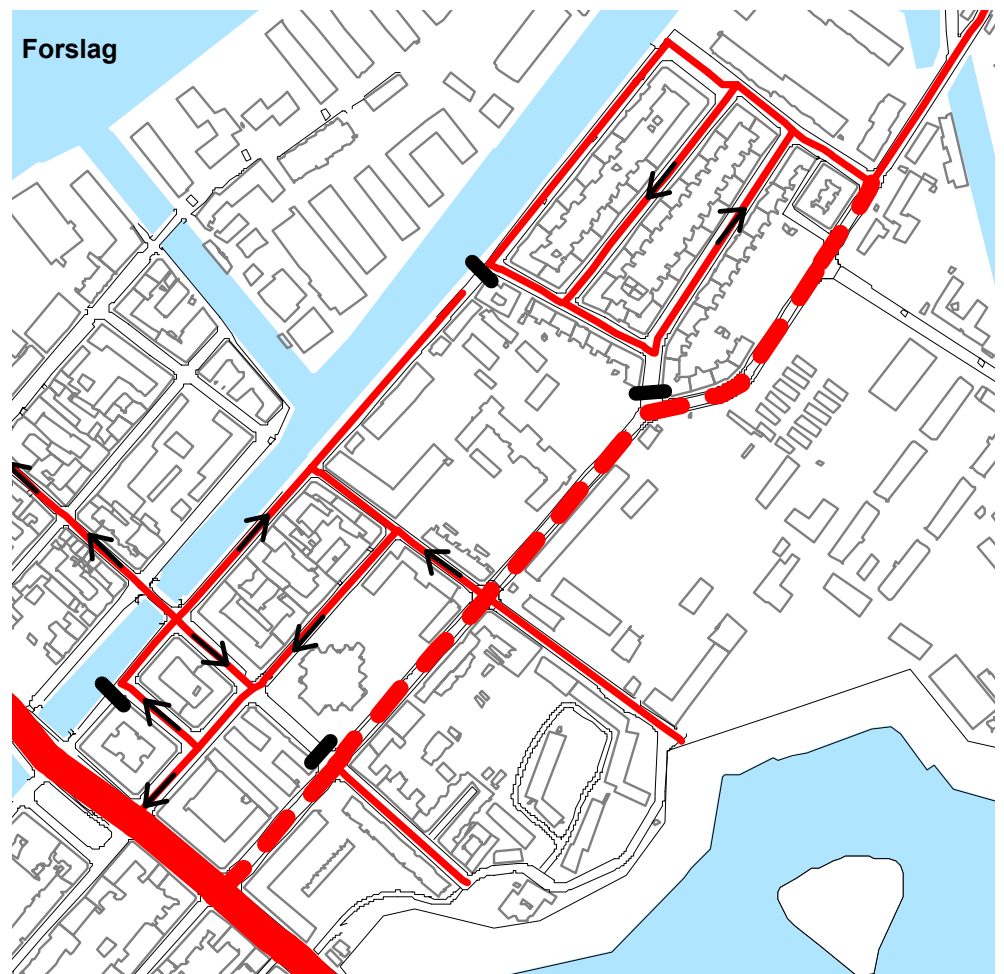
Overgaden oven Vandet lukkes, hvilket fredeliggør dele af disse veje, ligesom krydsningsmulighederne her forbedres.

Vejlukningerne giver mulighed for at forskønne store dele af sydområdet, bl.a. vejen foran Vor Frelzers Kirke og den sydlige del af Overgaden oven Vandet (begge steder kan biltrafik forbydes). Endvidere forbedres vilkårene for lette trafikanter væsentligt.

Der ledes en forholdsvis større trafik gennem den østlige del af Bådsmandsstræde og den nordlige del af Dronningens Gade. Uddannelsesinstitutionerne gør, at der er mange lette trafikanter her, hvorfor disses krydsningsbehov bør tilgodeses vha. fartdæmpning.

Alternativer

Forskellige alternative strukturplaner for delområdet er vist til venstre. I alternativerne er hovedprincipperne fastholdt.



Prinsessegade

Trafiksaneringen af Prinsessegade har til formål at begrænse de trafikale gener, forbedre trafikikkerheden og trafikanternes tryghed samt at højne det visuelle miljø.

Hensigten er at ombygge strækningen, således at den tilladte hastighed kan reduceres til 30 km/t. Det forudsætter en yderligere trafiksanering af strækningen udover de nuværende hastighedsdæmpende foranstaltninger, der omfatter hævede flader i de centrale kryds.

Der er mest trafik på strækningen nærmest Torvegade. Her er det forudsat, at der skal være ét kørespor i hver retning. På strækningen op mod Holmen, hvor trafikken er begrænset er der foreslået foranstaltninger, hvor kørearealet indsnævres til ét spor.

Der skal fortsat færdes busser i rute i begge retninger. Der skal være cykelsti i begge vejsider, og der skal fortsat være gode og gerne forbedrede krydsningsmuligheder for den lette trafik på hele strækningen.

Prinsessegade foreslås opdelt i delstrækninger vha. 4 pladser eller knudepunkter. De fire pladser er:

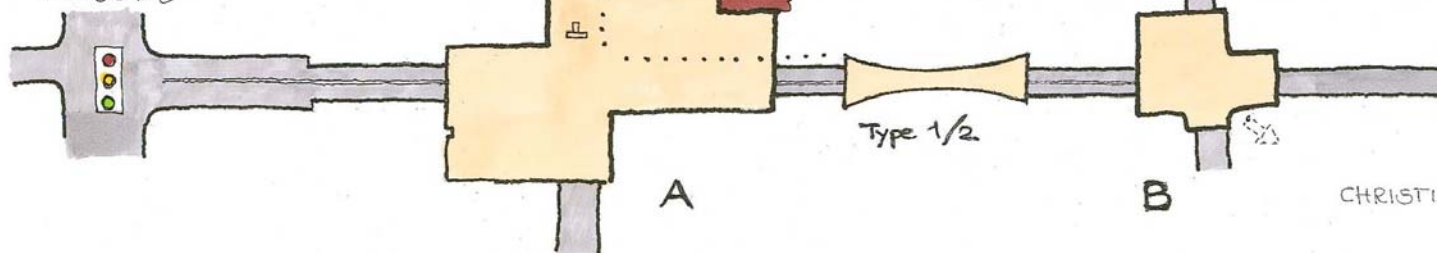
- A. I krydset ved Vor Frelsers Kirke. Her foreslås Skt. Annæ Gade lukket og hele området omkring Skt. Annæ Gade op mod kanalen ombygget til en sammenhængende plads.
- B. I krydset ved Bådsmadsstræde etableres en signalregulering. Dermed forbedres krydsningsmulighederne for lette trafikanter, der skal til gymnasiet, Bådsmadsstræde Skole eller Christiania.
- C. I krydset ved Burmeistersgade, hvor der foreslås en midterhelle, der vil gøre kurven mere overskuelig og forbedre krydsningsmuligheden.
- D. I Krydset ved Bodenhoffs Plads, der bliver hovedadgangen til det nordlige boligområde, men hvor farten dæmpes, og pladsen forskønnes ud mod Prinsessegade.

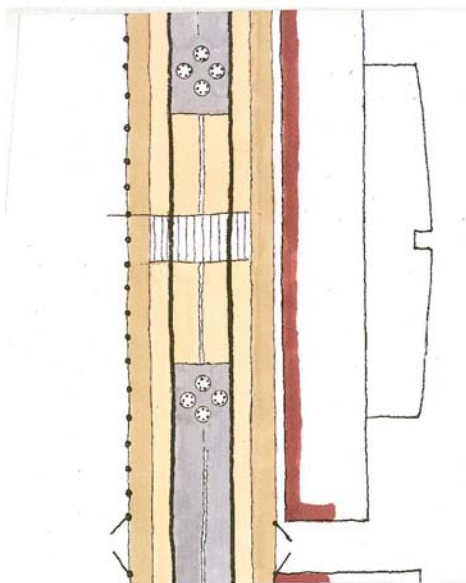
A, C og D behandles mere detaljeret på næste opslag.

De mellemliggende strækninger kan ombygges efter de 4 principper, der er vist på figuren. I type 3 og 4 indsnævres kørearealet til 1 spor. De kan kun anvendes på Prinsessegade nord for Burmeistersgade.

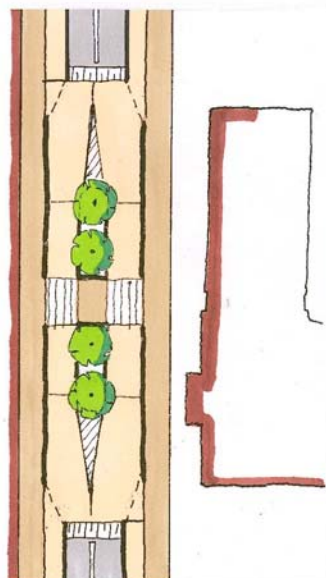


TORVEGADE

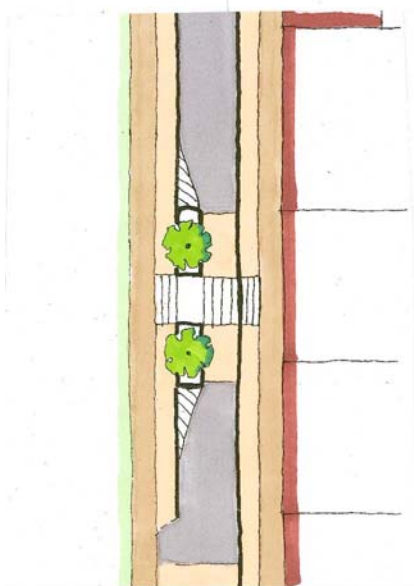




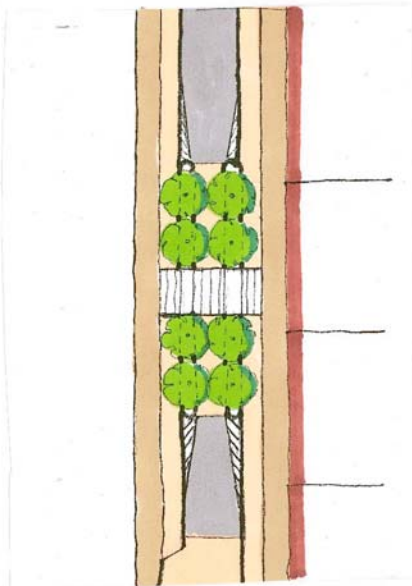
TYPE 1



TYPE 2



TYPE 3



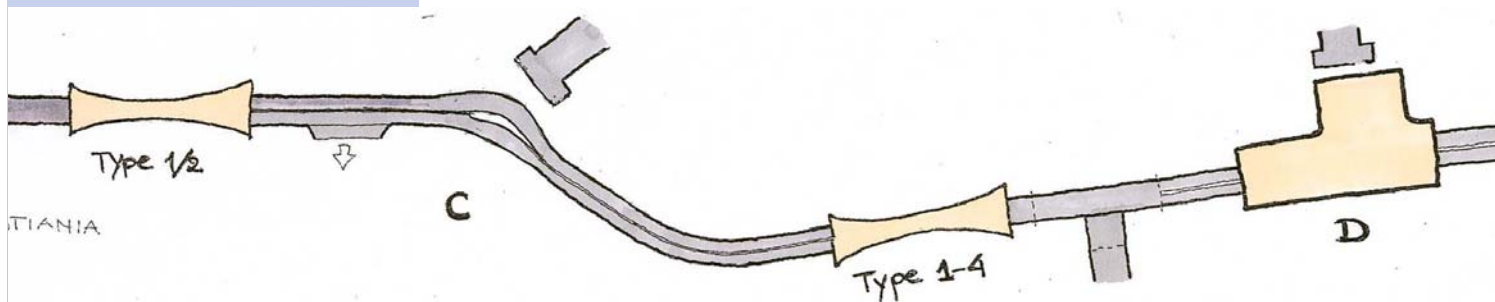
TYPE 4

De fire foranstaltningstyper omfatter:

- 1. Hastighedsdæmpning vha. pukkelbump og afvigende belægning.
- 2. Etablering af en hævet flade med midterfelt. Hastigheden sænkes og det bliver lettere at

krydse vejen. Cyklisterne blandes med bilister eller ledes forbi på smalle delte stier.

- 3. Indsnævring til ét spor vha. 1 sidehelle.
- 4. Indsnævring til ét spor vha. 2 sideheller.





Prinsessegade

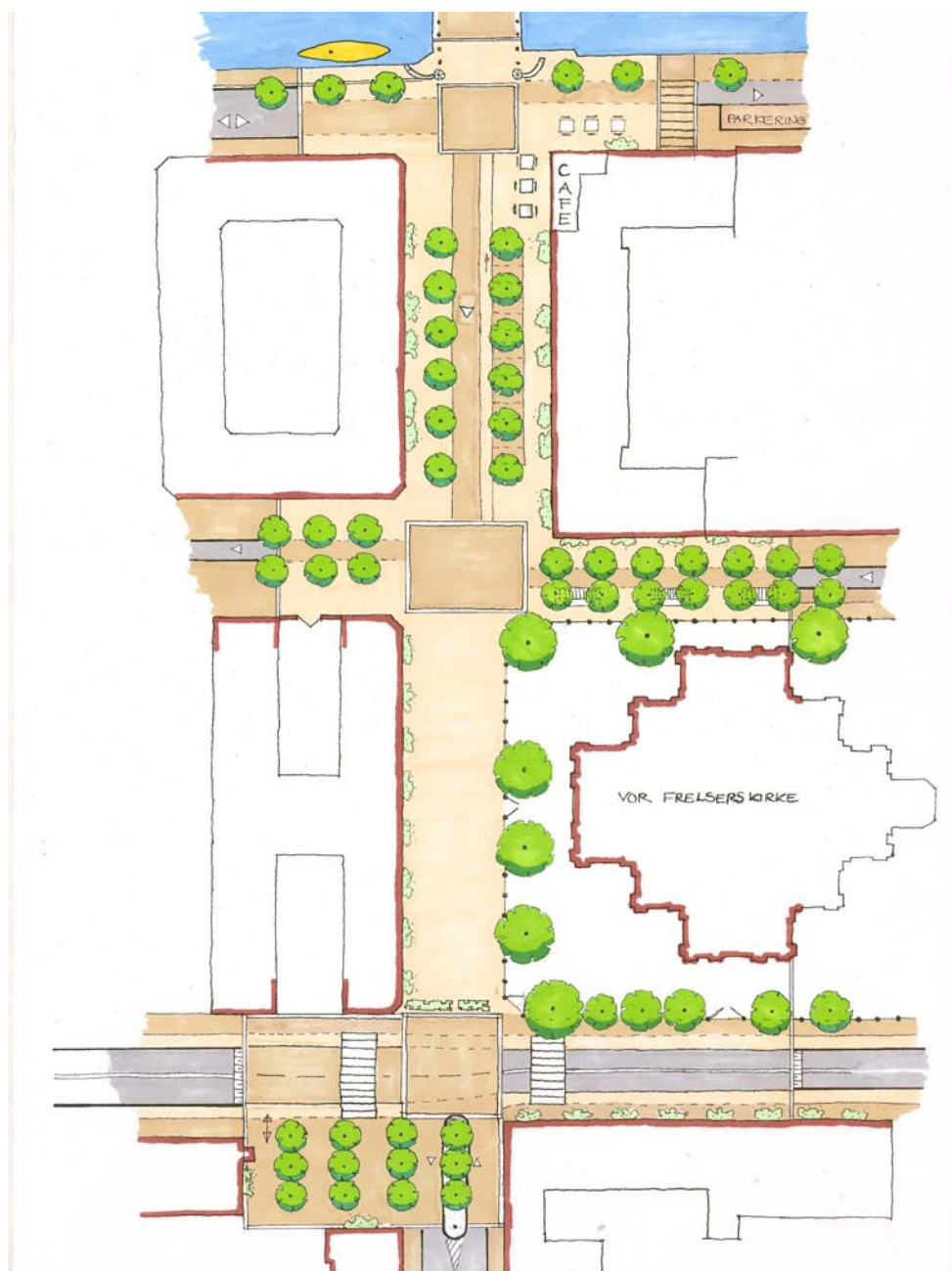
Skt. Annæ Gade ved kirken

Det foreslås, at Skt. Annæ Gade mellem Prinsessegade og Christianshavns Kanal udformes som en stor sammenhængende plads med et fælles arkitektonisk udtryk.

Området ved Prinsessegade skal udformes, så det afbalancerer hensynet til trafikens afvikling med ønsket om lavere hastighed og pladsdannelser. Her udformes pladsen som en hævet flade med ensartet belægning, sikrede krydsningsmuligheder og beplantning. Dog tydeliggøres de enkelte trafikale funktioner.

Delstrækningen mellem Dronningens Gade og Prinsessegade lukkes helt for biltrafik. Der skal dog fortsat være passagemulighed for cyklister, men pladsen bør udformes, så den fremstår som en del af forpladsen til kirken.

Området op mod kanalen foreslås udformet efter principperne om integration af hårde og lette trafikanter.





Krydset ved Burmeistersgade

Der foreslås etableret en midterhelle i kurven ved Brobergsgade. Dette er en enkel og billig fartdæmpende foranstaltning, der skaber god krydsningsmulighed.

En sådan løsning egner sig bedst ved en lukning af Burmeistersgade. Af hensyn til busserne skal der suppleres med en busvendesløjfe umiddelbart nord for Værftsbroen.

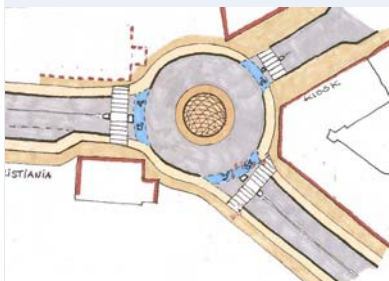


Alternativ

Kurven kan ombygges til en rundkørsel. Det vil give god venstresvingmulighed herfra til Brobergsgade og de resterende boligveje i den nordlige del af området. Ligeledes skabes en bedre vendemulighed for busser, der i dag vender via Burmeistersgade. Endvidere virker rundkørslen fartdæmpende.

Rundkørslen kan kombineres med et afsætningsspor ved Christiania, hvor der i dag foregår meget afsætning.

Der er meget begrænset areal til rådighed, hvorfor det vil være nødvendigt at reducere fortovet betydeligt. Derfor vil det blive vanskeligt for gående at passere rundkørslen.



Alternativ

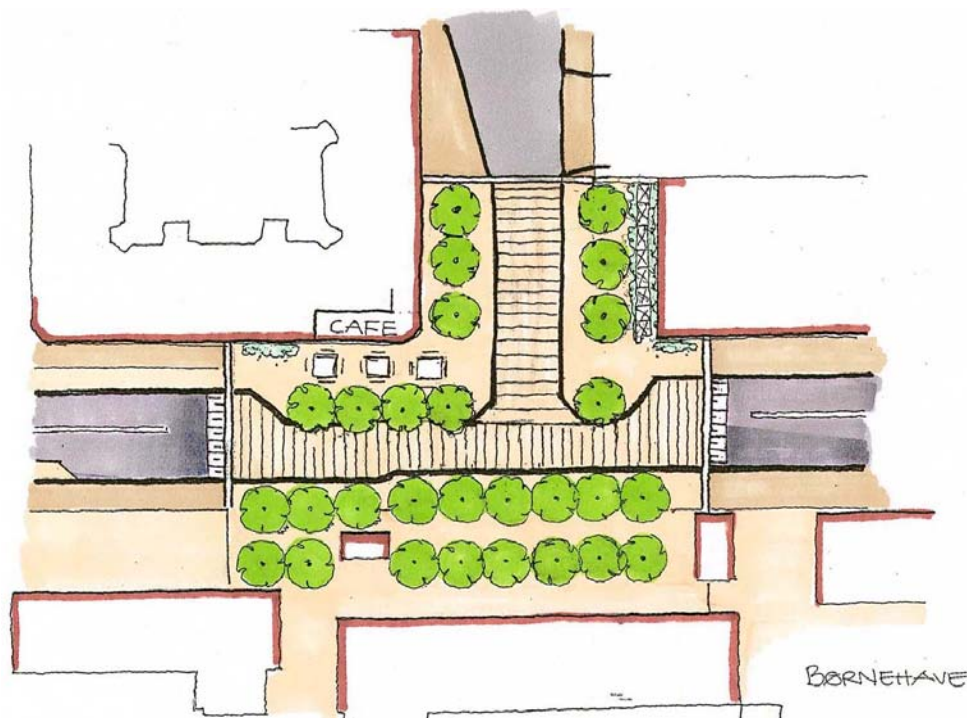
Krydset ved Bodenhoffs Plads

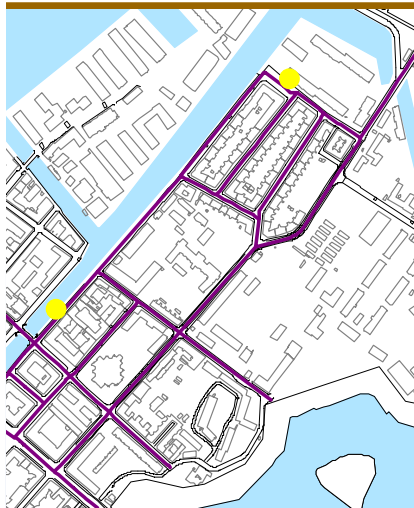
Både Bodenhoffs Plads og Prinsessegade gøres smallere, og der etableres en hævet flade. Det vil dæmpe farten og gøre krydsningen bedre for lette trafikanter. Samtidig forskønnes denne del af pladsen væsentligt, og der bliver bedre sammenhæng med Prinsessegade.

Alternativ

Bodenhoffs Plads foreslås alternativt lukket ud mod Prinsessegade. Den østlige ende ombygges til en plads, der binder området ved institutionen sammen med resten af Bodenhoffs plads på tværs af Prinsessegade.

Prinsessegade indsnævres til 1 spor.





ste skitseforslag.

Øvrige veje – eksempler

Indledning

Forslaget til trafiksanering af Christianshavn er i væsentlig grad fokuseret omkring en nedklassificering af Prinsessegade til en 40 km/t og ombygning af Skt. Annæ Gade til en sammenhængende plads på tværs af Prinsessegade.

For det resterende område er der ikke udarbejdet forslag til tiltag for de enkelte veje. Der er derimod udpeget 3 områder der kan tjene som eksempler for det resterende område. Det drejer sig om:

- Bodenhoffs Plads ud mod Kanalen
- Overgaden oven Vandet op mod Chr. Havns Torv
- Overgaden oven Vandet mellem Skt. Annæ Gade og Bådsmadsstræde

Virkemidlerne på lokalvejnettet omfatter primært elementer, der kan sikre at uønsket gennemkørende trafik undgås og at den nødvendige ærindekørsel afvikles med lav hastighed, således at der opnås en høj tryghed for de lette trafikanter. Herudover bør tiltagenes udformning og materialevalget ske under hensyntagen til områdets karakter og arkitektoniske udtryk.

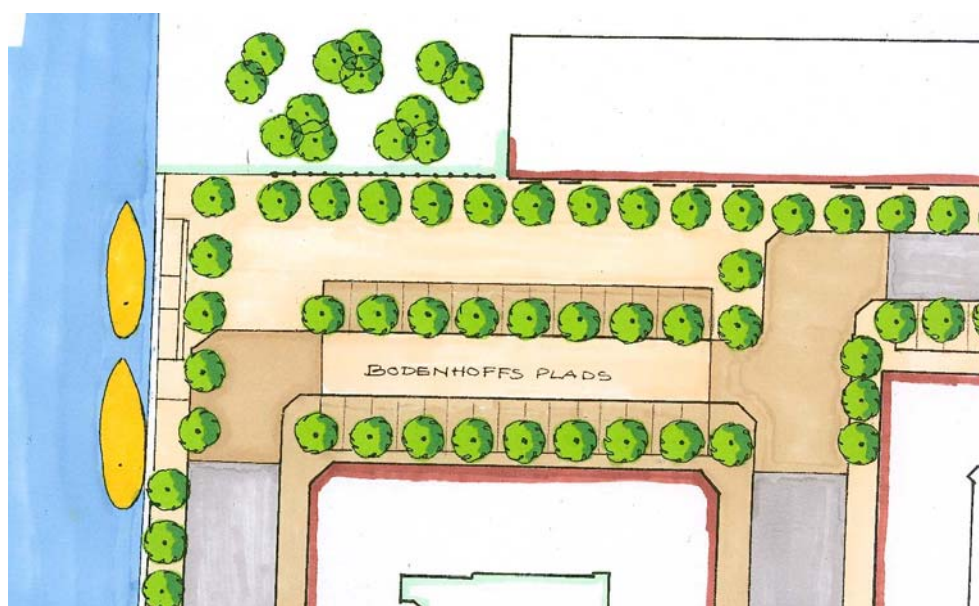
Bodenhoffs Plads ud mod Kanalen

På Bodenhoffs Plads er der rigeligt vejareal. Det åbner mulighed for at kombinere mange parkeringspladser med friareal beplantning og en generel forskønnelse.

Det foreslås at parkeringen placeres mod syd og fortsat udformes som vinkelret parkering for at sikre en høj kapacitet. Nord for parkeringen frigøres

et areal, der ca. svarer til 1/3 af den samlede plads. Det kan indrettes som opholdsområde. Hele området søges strammet op vha. træer.

Alternativt kan antallet af parkeringspladser øget i forhold til i dag, hvilket skaber mulighed for mindre parkering i andre delområder fx langs Overgaden oven Vandet.





Overgaden oven Vandet op mod Chr. Havns Torv

Overgaden oven Vandet foreslås lukket for biltrafik ud mod Torvegade Herved bliver der bedre mulighed for udeservering ved bageren. Der kan etableres flere cykelparkeringspladser, hvilket der er en udpræget behov for. Det skyldes formentlig, at mange i området cykler til Chr. Havns Torv, for at fortsætte med Metroen.

Vejlukningen skaber også bedre mulighed for bedre udsyn fra Torvegade ud over kanalen, specielt når de nuværende træer bliver lidt højere.

Vejlukningen og pladsdannelsen kan udføres uden en større omlægning af strækningen og er derfor relativt billig.



Overgaden oven Vandet mellem Skt. Annæ Gade og Bådsmændsstræde

Der er i dag parkering i begge vejsider. Det foreslås at parkeringen samles i den ene side af vejen op mod bebyggelsen og her udformes som skråparkering, således at parkeringskapaciteten opretholdes.

net over kanalen ikke blokeres af parkerede biler.

En ombygning vil betyde, at biltrafikken reduceres og vil skulle afvikles med lavere hastighed. Det vil både forbedre trygheden og dæmpe de støjgener, som kørsel på brosten let medfører.

Sammen med en foreslået ensretning mod nord, vil det betyde, at der frigøres mere areal til gående, og at udsy-

Ombygningen vil skabe mulighed for et større areal til udeservering ved cafeen på hjørnet af Skt. Annæ Gade.

