



Forvaltningens svar til indsigelser mod tillæg 2 til lokalplanforsalg Holmen III.

A) Nedlægge bussluse.

1. Der er ikke noget egentlig formål med nedlæggelsen.

Forvaltningens svar:

Det er en politisk prioritering. På Borger-repræsentationens møde den 10.marts 2011 blev det besluttet at busslusen til Holmen skal nedlægges. Formålet med beslutningen er, at skabe en bedre sammenhæng mellem Holmen og Christianshavn. Samtidig trafiksaneres Prinsessegade for ca. 5 mio. kr. for at afbøde generne ved en fjernelse af busslusen.

2. Hvad er formålet med ønsket om at nedlægge busslusen, i folderen står der intet ud over det er besluttet.

Forvaltningens svar:

Det er en politisk prioritering. På Borger-repræsentationens møde den 10.marts 2011 blev det besluttet at busslusen til Holmen skal nedlægges. Formålet med beslutningen er at skabe en bedre sammenhæng mellem Holmen og Christianshavn. Samtidig trafiksaneres Prinsessegade for ca. 5 mio. kr. for at afbøde generne ved en fjernelse af busslusen.

3. Mærkeligt at nedlægge en god ordning, og erstatte den med noget der ikke virker.

Forvaltningens svar:

Trafikanalyserne viser, at trafikmængden vil stige med i størrelsesordenen 300 biler i døgnet med en nedlæggelse af busslusen. Det er samtidig vurderet, at der gennem det foreliggende trafiksaneringsprojekt, forventes skabt en uhedsreduktion i størrelsesordenen 17 uheld over en periode på ca. 5 år, at der etableres bedre krydsningsforhold på Prinsessegade end i dagens situation og at den absolutte hastighed nedsættes.

4. Nedlægges busslusen vil det medføre øget belastning af de i forvejen kaotiske trafikforhold i Prinsessegade

Forvaltningens svar:

Forvaltningen tager bemærkningen til efterretning.

5. Fjernes busslusen efterlyses en samlet trafikafvikling på hele området, både Prinsessegade, Holmen og Refshalevej.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen har ingen aktuelle planer om at gennemføre en samlet plan for trafikafviklingen på hele området. Forvaltningen arbejder med en række trafiksikkerhedsforanstaltninger heriblandt på Prinsessegade og Burmeistergade.

6. Trafikbelastningen af især Prinsessegade er markant faldet efter indførelsen af busslusen. Hvorfor så fjerne den igen

Forvaltningens svar:

Det er en politisk prioritering. På Borger-repræsentationens møde den 10.marts 2011 blev det besluttet at busslusen til Holmen skal nedlægges. Formålet med beslutningen er at skabe en bedre sammenhæng mellem Holmen og Christianshavn. Samtidig trafiksaneres Prinsessegade for ca. 5 mio. kr. for at afbøde generne ved en fjernelse af busslusen.

7. Politikkerne har lovet at udbygningen af Holmen ikke vil belaste Prinsessegade trafikalt, så det er direkte tarveligt at nedlægge busslusen.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen tager bemærkningen til efterretning.

8. Fjernelse af busslusen er løftebrud mod det 15 år gamle politiske løfte til institutioner og beboere i Prinsessegade, der udmøntede sig i bestemmelsen om busslusen i lokalplan 331, om at Prinsessegade ikke skal være gennemkørselgade til Holmen.

Forvaltningens svar:

Da Borgerrepræsentationen den 7. december 2000 vedtog lokalplan nr. 331 "Holmen II" besluttede de, at en udbygning af Holmen ikke måtte medføre en uacceptabel trafikalt belastning af Prinsessegade. Derfor blev der indsat krav i lokalplanen om, at Danneskiold- Samsøes Allé skal spærres for gennemkørsel – bortset fra HT-busser og cyklister – ved etablering af en mekanisk spærring ved broen mellem Arsenaløen og Frederiksholm. Samtidig blev der indsat bestemmelse om, at Refshalevej skal spærres for gennemkørsel – bortset fra cyklister – mellem Prinsessegade og Forlandet/Danneskiold-Samsøes Allé.

En nedlæggelse af busslusen og fjernelse af spærringen på Refshalevej, der vil være medvirkende til at samle bydelene Holmen og Christianshavn, kræver således, at lokalplan nr. 331 ændres, hvilket sker med lokalplantillæg nr. 3. Forvaltningen mener, at dette - med trafiksaneringen af Prinsessegade - vil kunne ske uden en uacceptabel trafikalt belastning af Prinsessegade.

9. Nedlæggelse af busslusen er en forudsætning for den kreative og rekreative udvikling af Refshaleøen som kommuneplanen lægger op til.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen er enig i, at en evt. nedlæggelse af busslusen og gennemførelse af trafiksaneringen vil være med til at samle naboområdet Holmen og Christianshavn, og således også betyde en mulighed for en mere direkte forbindelse fra Christianshavn til Refshaleøen, og dermed en kreativ og rekreativ udvikling.

10. Vil betyde mindre belastning af krydset ved Christmas Møllers Plads.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen har vurderet, at en mulig nedlæggelse af busslusen sandsynligvis vil give en mindre fredeliggørelse af Christmas Møllers Plads. Dette vil dog næppe kunne registreres i dagligdagen. I tillæg til ovennævnte, kan det oplyses at, forvaltningen arbejder med et trafiksikkerhedsprojekt for Christmas Møllers Plads.

11. Planen fremmer privatbilismen på bekostning af beboernes sikkerhed.

Forvaltningens svar:

Det er korrekt, at en mulig nedlæggelse af busslusen vil medføre 300 flere biler i døgnnet i Prinsessegade.

Det er samtidig vurderet, at der gennem det foreliggende trafiksaneringsprojekt, forventes skabt en uhedsreduktion i størrelsesordenen 17 uheld over en periode på ca. 5 år, at der etableres bedre krydsningsforhold på Prinsessegade end i dagens situation og at den absolutte hastighed nedsættes.

12. Protest fra ”Halvtolv” mod nedlæggelse af bussluse, underskrevet af 138 personer.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen tager protesten til efterretning.

B) Fjerne vejspærring på Refshalevej.

1. Åbning af Refshalevej for trafik på ny, forudsætter fornyelse af hullet vejbelægning, der i dag giver meget trafikstøj, samt etablering af fortov.

Forvaltningens svar:

Kommen har ingen aktuelle planer om at forny vejbelægningen på Refshalevej på nuværende tidspunkt. Ønsket er dog givet videre til driftsafdelingen.

2. Så skal kommune og politi vise vilje til at gennemføre ordnede forhold her.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen er i tæt dialog med såvel politi som andre myndigheder med henblik på, at der gennemføres ordnede forhold

3. Det vil kun åbne op for yderligere trafikkaos, og hasarderet Christiania relateret kørsel.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen tager bemærkningen til efterretning.

4. Tilstanden på første del af Refshalevej er p.t. fuldstændig kaotisk med parkering på begge sider af vejen, så der kun er ét kørespor, og fjernelse af vejspærring vil kun gøre det værre.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen er opmærksom på problemet med kaotiske parkeringsforhold.

Bemærkningen er videreformidlet til afdelingen der arbejder med trafiksikkerhed.

5. Vejspærringen længere ude er blevet klippet så der i dag ikke er nogen reel spærring, hvilket betyder en voldsom gennemstrømning og vild kørsel.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen er opmærksom på problemet. Forvaltningen har gentagne gange repareret afspærringen, men den bliver hver gang udsat for hærværk.

En evt. nedlæggelse af busslusen vil forventelig betyde at færre vælger at køre via Refshalevej

Der er etableret 10 midlertidige bump på Refshalevej. Registreringer viser, at disse respekteres.

6. Det bedste ville være at lave Refshalevej om til stillegade.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen har ingen foreliggende planer om at omdanne Refshalevej til stillevej, men tager forslaget til efterretning.

C) Udformning af trafikreguleringsprojektet.

1. Der er ingen af de forslåede ting der reelt vil mindske den øgede mængde trafik.

Forvaltningens svar:

Da trafikkapaciteten på strækningen reduceres, forventes det, at nogle bilister vil foretrække en anden rute for at slippe for kø og langsom kørsel. I spidsperioder vil tendensen til at vælge en anden rute være større.

2. Fjernes bussluse efterlyses en samlet trafikafvikling på hele området, både Prinsessegade, Holmen og Refshalevej.

Forvaltningens svar:

I forbindelse med Investeringspakke '13 – "Et løft til København", er der afsat 1 mio. kr. til at afsøge mulighederne for at forbedre trafiksikkerhed, byliv og tryghed omkring Prinsessegade.

Der skal laves forbedringer hvor Bodenhoffs Plads møder

Prinsessegade og hvor Bodenhoffs Plads møder Burmeistergade med opstramninger af kryds og fortovsgennemføring.

Danneskiold Samsøes Alle på Holmen skal hastighedsdæmpes med busvenlige bump for at undgå ny utryghed når busslusen åbnes.

Derudover skabes 2 nye attraktive byrum med plads-dannelse og lukning for biltrafik hvor Burmeistergade udmunder i Prinsessegade - samt i Sct. Annæ Gade ud for Vor Frelser Kirke.

Midlerne til anlægsarbejderne søges tilvejebragt i budgetforhandlingerne for 2014.

- 3. Godt og nødvendigt at man vil trafiksanere Prinsessegade, så man kan få en mere sikker trafik, men uforståeligt at man samtidig øger den daglige trafik belastning med 300 biler ved at nedlægge busslusen**

Forvaltningens svar:

Trafikberegninger viser, at der selv med de ganske restriktive foranstaltninger, vil være en stigning i den daglige trafikbelastning på op til 300 biler i døgnet.

Det er forvaltningens forventning, at de restriktive foranstaltninger der reducerer trafikkapaciteten på strækningen vil medføre, at nogle bilister vil foretrække en anden rute for at slippe for kø og langsom kørsel. I spidsperioder vil tendensen til at vælge en anden rute være større.

- 4. Trafiksaneringen bør indgå i en samlet planlægning for hele området, og fremtidige planer for hele Holmen (Arsenaløen, Christiansholm osv.), Margretheholm, og Refshaleøen.**

Forvaltningens svar:

Forvaltningen har ingen foreliggende planer om en samlet planlægning for trafikken i hele området.

I forbindelse med Investeringsspakke '13 – "Et løft til København", er der afsat 1 mio. kr. til at afsøge mulighederne for at forbedre trafikikkerhed, byliv og tryghed omkring Prinsessegade.

Der skal laves forbedringer hvor Bodenhoffs Plads møder Prinsessegade og hvor Bodenhoffs Plads møder Burmeistergade med opstramninger af kryds og fortovsgennemføring.

Danneskiold Samsøes Alle på Holmen skal hastighedsdæmpes med busvenlige bump for at undgå ny utryghed når busslusen åbnes.

Derudover skabes 2 nye attraktive byrum med plads-dannelse og lukning for biltrafik hvor Burmeistergade udmunder i Prinsessegade - samt i Sct. Annæ Gade ud for Vor Frelser Kirke.

Midlerne til anlægsarbejderne søges tilvejebragt i budgetforhandlingerne for 2014.

- 5. Øget trafikbelastning løses ikke med at blive ledt ind gennem indsnævninger.**

Forvaltningens svar:

Da trafikkapaciteten på strækningen reduceres, forventes det, at flere bilister vil foretrække en anden rute for at slippe for kø og langsom kørsel. I spidsperioder vil tendensen til at vælge en anden rute være større.

6. Indsnævring vil ikke give en mere sikker trafik, men en helt uforudseelig trafikafvikling.

Forvaltningens svar:

Indsnævring til et spor vil reducere flowet i trafikken i det omfang, at der skal ventes på afviklingen af modsatrettet trafik. Den reducerede hastighed vil medføre en bedre trafiksikkerhed.

7. Der tages slet ikke højde for at trafikanter i dette område ikke overholder trafikloven.

Forvaltningens svar:

De ensidige vejindsnævninger i kombination med bumpene, vil medføre, at trafikanter tvinges til at overholde færdselsloven og afvente fri bane.

8. Indsnævring vil kun animere til "hvem kommer først" kørsel, med alt hvad det indebærer af hasarderet kørsel, støj og forurening.

Forvaltningens svar:

"Hvem kommer først" kørsel sker primært hvor gennemkørslen af de enkeltsporede foranstaltninger er placeret i vejmidten, og hvor vigepligten ikke er entydigt defineret..

I det foreslåede trafiksaneringsprojekt er de fysiske foranstaltninger foreslået placeret tydeligt til én side, hvilket medfører, at det er tydeligt hvilken retning der er pålagt vigepligten. Der vil derfor forventeligt ikke være en "hvem kommer først" adfærd.

9. Vil bare give en masse accelererende og bremsende trafik i, med støj og forurening, for så at "give den fuld gas" på Holmen.

Forvaltningens svar:

Det er nødvendigt, at bilisterne bremses op, og venter på hinanden, før de kører. Det er forvaltningens vurdering, at netop dette vil medføre, at flere bilister søger en anden rute. Herved reduceres den samlede trafikmængde i forhold til frit flow, (0-alternativet).

10. Forslaget til trafiksanering er allerede implementeret uofficielt, idet trafikken ifm. Christiania fungerer som sluser, der daglig skaber livsfarlige situationer.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen er opmærksom på problemet, og forventer, at der gennem de fysiske foranstaltninger vil ske en væsentlig regulering i bilisterne adfærd.

11. Trafiksaneringen vil blot flytte problemerne til omkringliggende gader som Overgaden Oven Vandet og Bodenhoffs Plads.

Forvaltningens svar:

Det er vurderet, at flytningen af trafikken er minimal, primært fordi dette medfører en stor omvejskørsel samt forudsætter godt lokalkendskab.

12. Trafiksaneringen vil betyde stor forringelse af den kollektive trafik.

Forvaltningens svar:

Det er korrekt, at den kollektive trafik vil blive pålagt længere køretider i Prinsessegade som følge af foranstaltningerne, men busserne vil samtidig bidrage til at reducere biltrafikkens flow, hvilket forventelig vil reducere antallet af biler i Prinsessegade i forhold til frit flow, (0-alternativet).

13. Trafiksaneringsforslaget er sendt til en uafhængig forsker, som ikke kan anbefale det. Hvordan forholder TMF sig til det?

Forvaltningens svar:

Resultater fra Ringsted Kommune tyder på, at tiltagene fungerer som ønsket – lav hastighed/færre uheld.

Der findes ingen dokumentation for påstanden om, at en ensidig vejindsnævring vil øge usikkerheden.

En vejindsnævring – ensidig eller fra begge sider – øger alt andet lige trafikikkerheden i forhold til eksisterende forhold. Orienteringen i forbindelse med en sådan passage svarer til en alm. 2-sporet vej. Man skal stadig orientere sig til begge sider.

Fordelen ved vejindsnævringen (kombineret med bump) er:

- Hastighedsniveauet er lavere end ved en 2-sporet vej.*
- Vejen der skal krydses er markant smallere og risikoeksponeringen dermed betydelig lavere.*

Der findes så vidt vides ingen evalueringer, der peger i retning af, at de foreslåede løsninger skulle øge usikkerheden.

Kombination af bump og ensidige vejindsnævninger, er netop valgt af hensyn til kendskab til trafikanternes adfærd på Prinsessegade.

Ved at gøre trafikafviklingen så ”træg” som muligt kombineret med hastighedsdæmpende foranstaltninger forsøges ved fysiske tiltag, at holde hastigheden på et acceptabelt niveau.

Andre elementer – så som skiltning (og dermed håndhævelse vha. politi) vurderes at være vanskelig at gennemføre på Prinsessegade.

14. Trafiksaneringen, som er et godt forslag, bør gennemføres som et selvstændigt element, uden at nedlægge bussluse.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen tager ønsket til efterretning.

15. Trafiksaneringen vil på grund af kødannelse kun øge CO₂ i Prinsessegade, hvor der er skoleklasselokaler der vender ud til.

Forvaltningens svar:

Det er korrekt, at der vil komme et øget CO₂-udslip i Prinsessegade og også af giftige emissioner i størrelsesordenen 5-20%. Dette vil forringe

luftkvaliteten i gaden, herunder i boliger, skoler mv. Dette er nævnt i miljøvurderingen.

D) Trafikal adfærd på Prinsessegade.

- 1. Prinsessegade er i dag præget af en ”anarkistisk trafiksanering” der forværrer i stedet for at hjælpe.**

Forvaltningens svar:

Det er forvaltningens forventning, at en mere ordnet og reguleret trafiksanering i Prinsessegade vil bidrage til øget sikkerhed.

- 2. Der er ingen af de foreslåede ting til trafiksaneringen der reelt vil have nogen virkning.**

Forvaltningens svar:

Forvaltningen vurderer, at de foreslåede fysiske foranstaltninger vil have en effekt på strækningen. Vurderingen er bl.a. baseret på målinger af effekten af de midlertidige hastighedsdæmpende foranstaltninger, der er etableret i Prinsessegade.

- 3. Foreslået taxiplads vil hindre udsyn til det efterfølgende højresving og giver dårligere udsyn end i dag med den ulovlige taxiparkering. Kunne med fordel placeres ved Burmeistergade udmunding i Prinsessegade eller evt. på Refshalevej.**

Forvaltningens svar:

Forvaltningen foreslår at etablere taxaparkeringspladser i Prinsessegade.

- 4. Forslaget tager ikke højde for, at trafikanter i Prinsessegades adskiller sig mht. tilstand og aggressionsmønster, i forhold til trafikanter andre steder.**

Forvaltningens svar:

Projektet tager hensyn til de specielle forhold, der gør sig gældende i området. Det er vurderet, at en skiltning i Prinsessegade ikke er tilstrækkelig, og næppe vil blive overholdt. Det er med baggrund i denne vurdering, at der bruges en række fysiske tiltag, der i højere grad sikrer overholdelsen af hastigheden mm.

- 5. Prinsessegade trafik kan ikke vurderes som andre steder i byen, da den har en helt usædvanlig sammensætning af bløde, tunge og hensynsløse trafikanter, hvilket kræver særlige løsninger.**

Forvaltningens svar:

Der er desværre meget restriktive rammer for hvilke foranstaltninger der kan anvendes på strækningen. Endnu mere restriktive foranstaltninger har været foreslået, men kunne ikke godkendes af Københavns politi. Løsningen er derfor udtryk for det bedst mulige kompromis.

- 6. Indsnævringer i Prinsessegade vil blot føre til endnu mere hasarderet kørsel end den i forvejen meget aggressive kørsel.**

Forvaltningens svar:

Det er forvaltningens, at en mere ordnet og reguleret trafiksanering i Prinsessegade vil bidrage til at reducere den hasarderede kørsel samt øge trafikikkerheden.

7. Der sker mange flere ulykker i Prinsessegade end de der registreres.

Forvaltningens svar:

Det er korrekt, at ikke alle uheld registreres.

Der er en tendens til, at andelen af uheld der er registreret, stiger med uheldenes alvorlighed, således at en stor andel af de alvorlige uheld er registreret. Denne generelle tendens er indregnet i uheldsanalysen.

E) Trafikal adfærd på Danneskiold-Samsøes Alle.

1. Der er ikke noget forslag til fartdæmpning på Danneskiold-Samsøes Alle. Når bilister er "sluppet" gennem Prinsessegade kan de rigtig give gas her.

Forvaltningens svar:

I forbindelse med Investeringsspakke '13 – "Et løft til København", er der afsat 1 mio. kr. til at afsøge mulighederne for at forbedre trafikikkerhed, byliv og tryghed omkring Prinsessegade. Dette indebærer blandt andet, at Danneskiold Samsøes Alle på Holmen skal hastighedsdæmpes med busvenlige bump for at undgå ny utryghed når busslusen åbnes.

Midlerne til anlægsarbejderne søges tilvejebragt i budgetforhandlingerne for 2014.

2. Før busslusen evt. fjernes er der akut behov for hastighedsregulerende anlæg på den brede, kilometerlange, lige vej, så at 40 km pr. time respekteres

Forvaltningens svar:

I forbindelse med Investeringsspakke '13 – "Et løft til København", er der afsat 1 mio. kr. til at afsøge mulighederne for at forbedre trafikikkerhed, byliv og tryghed omkring Prinsessegade. Dette indebærer blandt andet, at Danneskiold Samsøes Alle på Holmen skal hastighedsdæmpes med busvenlige bump for at undgå ny utryghed når busslusen åbnes.

Midlerne til anlægsarbejderne søges tilvejebragt i budgetforhandlingerne for 2014.

3. Forslaget vil betyde mere larm og mindre trafikikkerhed på Danneskiold-Samsøes Alle

Forvaltningens svar:

Det er korrekt, at en evt. nedlæggelse af busslusen vil få betydning for Danneskiold-Samsøes Allé.

I forbindelse med Investeringsspakke '13 – "Et løft til København",

er der afsat 1 mio. kr. til at afsøge mulighederne for at forbedre trafikssikkerhed, byliv og tryghed omkring Prinsessegade. Dette indebærer blandt andet, at Danneskiold Samsøes Alle på Holmen skal hastighedsdæmpes med busvenlige bump for at undgå ny utryghed når busslusen åbnes.

Midlerne til anlægsarbejderne søges tilvejebragt i budgetforhandlingerne for 2014.

4. De gange busslusen er ude af drift, drøner biler og taxier igennem, til stor fare for alle unge der bor på Holmen.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen er opmærksom på, at der kan være en tendens til, at ikke alle bilister overholder hastighedsbegrænsningen på bla. i Danneskiold-Samsøes Allé.

I forbindelse med Investeringspakke '13 – "Et løft til København", er der afsat 1 mio. kr. til at afsøge mulighederne for at forbedre trafikssikkerhed, byliv og tryghed omkring Prinsessegade. Dette indebærer blandt andet, at Danneskiold Samsøes Alle på Holmen skal hastighedsdæmpes med busvenlige bump for at undgå ny utryghed når busslusen åbnes.

Midlerne til anlægsarbejderne søges tilvejebragt i budgetforhandlingerne for 2014.

5. Hensynsløse bilister til og fra Christiania vil fremover køre bagom da de rigtig kan give den gas på Danneskiold-Samsøes Alle uden fartdæmpende foranstaltninger.

Forvaltningens svar:

I forbindelse med Investeringspakke '13 – "Et løft til København", er der afsat 1 mio. kr. til at afsøge mulighederne for at forbedre trafikssikkerhed, byliv og tryghed omkring Prinsessegade. Dette indebærer blandt andet, at Danneskiold Samsøes Alle på Holmen skal hastighedsdæmpes med busvenlige bump for at undgå ny utryghed når busslusen åbnes.

Midlerne til anlægsarbejderne søges tilvejebragt i budgetforhandlingerne for 2014.

6. Forslaget er for farligt, hvis ikke også Danneskiold-Samsøes Alle trafiksaneres.

Forvaltningens svar:

I forbindelse med Investeringspakke '13 – "Et løft til København", er der afsat 1 mio. kr. til at afsøge mulighederne for at forbedre trafikssikkerhed, byliv og tryghed omkring Prinsessegade. Dette indebærer blandt andet, at Danneskiold Samsøes Alle på Holmen skal hastighedsdæmpes med busvenlige bump for at undgå ny utryghed når busslusen åbnes.

Midlerne til anlægsarbejderne søges tilvejebragt i budgetforhandlingerne for 2014.

- 7. Københavns Energi har ledninger i området, som bør respekteres, særligt langs strækningen på Danneskiold-Samsøes Alle.**

Forvaltningens svar:

Forvaltningen tager bemærkningen til efterretning.

- 8. Hvis bussluse nedlægges, kræver det også trafiksanering af den meget lange og lige Danneskiold-Samsøes Alle, f.eks. lysregulering af krydset Gallionsvej / Danneskiold-Samsøes Alle.**

Forvaltningens svar:

I forbindelse med Investeringspakke '13 – "Et løft til København", er der afsat 1 mio. kr. til at afsøge mulighederne for at forbedre trafiksikkerhed, byliv og tryghed omkring Prinsessegade. Dette indebærer blandt andet, at Danneskiold Samsøes Alle på Holmen skal hastighedsdæmpes med busvenlige bump for at undgå ny utryghed når busslusen åbnes.

Midlerne til anlægsarbejderne søges tilvejebragt i budgetforhandlingerne for 2014.

F) Spørgsmål til trafikanalyse.

- 1. Hvordan er stigningen i trafikbelastningen beregnet? Metoder og dokumentation burde vedlægges.**

Forvaltningens svar:

Trafikvæksten er baseret på tidligere beregninger, og opgørelser og er baseret på anvendelsesformål, etageareal samt Miljøstyrelsens model for turrateberegninger.

- 2. Hvad har ændret sig, siden man nu ønsker at nedlægge busslusen?**

Forvaltningens svar:

Det er en politisk prioritering.

På Borger-repræsentationens møde den 10.marts 2011 blev det besluttet, at busslusen til Holmen skal nedlægges. Formålet med beslutningen er, at skabe en bedre sammenhæng mellem Holmen og Christianshavn.

Samtidig trafiksaneres Prinsessegade for ca. 5 mio. kr., for at afbøde generne ved en fjernelse af busslusen.

- 3. Kommunen modsiger sig selv, når den både vil nedlægge bussluse og trafiksanere Prinsessegade.**

Forvaltningens svar:

Nedlæggelse af bussluse og en trafiksanering af Prinsessegade hænger sammen, idet forvaltningen er blevet anmodet om, at afsøge muligheden for, at trafiksanere Prinsessegade således, at en nedlæggelse af busslusen ikke vil medføre en øget trafikal belastning af Prinsessegade.

4. Er en sanering på denne måde prøvet før, eller er dette et forsøg?

Forvaltningens svar:

Der findes højst sandsynligt ikke tilsvarende gader som Prinsessegade i Danmark – i forhold til kørselsadfærd, omgivelser samt de – til dels – heraf afledte problemstillinger med ulovlig kørsel på cykelstier, høj hastighed, mange uheld mm.

De foranstaltninger der er foreslået i forbindelse med trafiksaneringsprojektet Prinsessegade, er anvendt med succes andre steder i landet – også på skoleveje.

Typisk bruges foranstaltningerne i forbindelse med veje med lavere trafikintensitet.

Projektforslaget er udformet ud fra et ønske om dels, at sikre en trafiksikker vej dels, at tilføje vejen gener, så den bliver mindre attraktiv som ”gennemfartsvej”, og dermed reducerer den forventede trafikvækst en evt. åbning af busslusen ved Holmen vil medføre.

Afstanden mellem foranstaltningerne er valgt således, at de forventede køer ikke blokerer for trafikafviklingen på Prinsessegade, samtidig med, at hastigheden ikke bliver for høj (læs = kommer over 45 km/t).

Det er vurderet, at bump alene forventelig vil nedsætte hastigheden, og forbedre sikkerheden, men ikke vil ”tvinge” trafikken bort fra Prinsessegade

På grund af ovenstående, er der valgt at sætte ”propper” i Prinsessegade (ensidig vejindsnævring), hvilket gør Prinsessegade mindre attraktiv som primær rute.

Krydsningen af Prinsessegade gøres mere enkel idet afstanden, der skal krydses, reduceres kraftigt.

5. Giver den fremkomne kritik på borgermødet, anledning til at løsningen vurderes af uafhængig instans før den fremlægges til politisk beslutning?

Forvaltningens svar:

En uvildig rådgiver, Rambøll, har foretaget en trafiksikkerheds- og tilgængelighedsrevision af det foreliggende trafiksaneringsprojekt. På baggrund af revisorens bemærkninger, vil der ske mindre ændringer af projektforslaget, inden det genfremsendes til politisk behandling.

6. Vil løsningen give bilerne mange flere stop, tomgangskørsel og accelerationer, og hvor meget mere støj og forurening vil det give?

Forvaltningens svar:

Køremønstret vil blive ændret til et mere ujævnt mønster. Dette vil forventelig betyde en øgning af luftforurening i størrelsesordenen 5-20%.

Det gennemsnitlige støjniveau vil stige, men ikke hørbart.

Dog vil antallet af enkeltstående støjbelastninger (ved accelerationer) formentlig øges.

- 7. Rapporten siger, at der kun forventes ca. 300 nye biler om dagen. Hvordan hænger det sammen med at der før slusen dagligt var 1-2000 flere biler igennem?**

Forvaltningens svar:

Trafiksaneringen af Prinsessegade får mange bilister til at fravælge ruten ad Prinsessegade.

- 8. Der er ikke taget højde for de nye boliger på Margretheholm.**

Forvaltningens svar:

En evt. trafikgenerering fra dette område er ikke medtaget i trafikanalysen, da det er forudsat, at Refshalevej er lukket mod Prinsessegade, og at adgangen til Margretheholm derfor sker via Kløvermarksvej.

- 9. Planens forudsætning er, at trafikstigningen i Prinsessegade er på 300, svarende til faldet på Kløvermarksvej til Holmen. I den beregning indgår ikke nye boliger på Margretheholm, Refshaleøen, den nye Multihal, Papirøen, nye institution i Prinsessegade, osv. Hvorfor ikke det?**

Forvaltningens svar:

I beregningen indgår de nye boliger på Refshaleøen, den nye Multihal samt den nye institution på Prinsessegade. Derimod indgår de nye boliger fra Margretheholm ikke. En trafikgenerering fra Margretheholm er ikke medtaget i trafikanalysen, da det er forudsat, at Refshalevej er lukket mod Prinsessegade, og at adgangen til Margretheholm derfor sker via Kløvermarksvej.

Derudover omfatter trafikanalysen ikke evt. aktiviteter på Papirøen. Dels foreligger der ikke konkrete planer for dette område, (og dermed tilstrækkelige oplysninger om den forventede trafik), dels er der ikke taget endelig stilling til trafikbetjeningen af Papirøen.

- 10. Der er ikke lavet konsekvensvurdering på de mange nye tiltag i området, nye boliger på Margretheholm, Krøyers Plads, Christiansholm, Papirøen, ny Multihal, ny børneinstitution, osv. Hvorfor indgår disse ikke i trafik- og miljøvurderingen.**

Forvaltningens svar:

Der er taget højde for de fleste af de nævnte tiltag i analysen.

For at kunne konsekvensvurdere tiltagene, er det en forudsætning, at der foreligger konkrete projekter for disse.

- 11. Meget tvivlsomt at nedlæggelse af bussluse, kun øger trafikken i Prinsessegade med 300 biler i døgnet på grund af trafiksaneringen af Prinsessegade.**

Forvaltningens svar:

Det vurderes at en meget restriktiv trafiksanering vil betyde, at mange vælger, også fremadrettet, at benytte Kløvermarksvej.

12. En stigning på kun ca. 300, på grund af trafiksaneringen af Prinsessegade, forekommer meget usandsynlig.

Forvaltningens svar:

Den meget restriktive trafiksanering får mange bilister til at fravælge ruten ad Prinsessegade og fortsat vælge ruten ad Kløvermarksvej.

13. Før slusen blev taget i brug, var der mellem 4000-6000 flere biler på hverdage i Prinsessegade, derfor undrer den estimerede stigning på kun 300 ved nedlæggelse af slusen. Bygger dette på faktiske trafiktællinger / beregninger, og hvor kan man i givet fald se dem?

Forvaltningens svar:

Trafikvæksten er baseret på tidligere beregninger og opgørelser og er baseret på anvendelsesformål, etageareal samt Miljøstyrelsens model for turrateberegninger.

G) Spørgsmål i forbindelse med miljøvurderingen.

Offentliggørelsen af miljøvurderingen giver ikke forvaltningen anledning til at foretage ændringer heri. Man vil overvåge konsekvenserne af de trafikale ændringer ved at foretage trafiktællinger i Prinsessegade 1-2 gange om året i de første 3 år til dokumentation af trafikken. Endvidere vil uheldsdata løbende blive registreret.

1. Vil betyde ekstra CO₂ i Prinsessegade, hvor skoleklasselokaler vender ud til, da der må forventes meget kødannelse, som følge af trafiksanering.

Forvaltningens svar:

Der vil komme et øget CO₂-udslip i Prinsessegade, også af de giftige emissioner i størrelsesordenen 5-20%. Dette vil forringe luftkvaliteten i gaden, herunder i boliger, skoler mv.

2. Vil løsningen give bilerne mange flere stop, tomgangskørsel og accelerationer, og hvor meget mere støj og forurening vil det give?

Forvaltningens svar:

Køremønstret vil blive ændret til et mere ujævnt mønster. Det vil give en øget luftforurening i størrelsesordenen 5-20%,

Det gennemsnitlige støjniveau vil stige, men ikke hørbart. Dog vil antallet af enkeltstående støjbelastninger (ved accelerationer) formentlig øges.

3. Vurderingen af at den øgede trafik i Prinsessegade ved nedlæggelsen af busslusen, skulle mindskes næsten tilsvarende ved trafiksaneringen, er udokumenteret og synes ubegrundet.

Forvaltningens svar:

Vurderingen er baseret på tidligere beregninger og opgørelser, og er baseret på etageareal, anvendelsesformål samt Miljøstyrelsens model for turrateberegninger.

4. Konklusionen om en reduktion i CO₂ udslip er fejlagtig og misvisende, hvilket også fremgår af forvaltningens/COWI's egne beregninger, jf. afsnit 4.2.1, tabel 4., da ændringen er så lille pr.

døgn, så det falder inden for den usikkerhed den slags beregninger indebærer.

Forvaltningens svar:

Ses Prinsessegade og Kløvermarksvej under et, vil den samlede CO₂-emission falde, fordi nogle biler får reduceret turlængde.

Det er korrekt at ændringen er meget lille.

Også for de giftige luftarter vil den samlede emission falde, men lokalt i Prinsessegade vil emissionen stige, og forholdene bliver derved værre.

De 300 biler der forventelig vil omlægge sin rute fra Kløvermarksvej til Prinsessegade, vil betyde en reduktion i CO₂ udslip på Kløvermarksvej, hvor der er langt færre mennesker. Dette betyder, at selv om der sker en samlet reduktion af CO₂ udslip, er effekten negativ. Dette er beskrevet i miljøvurderingen.

- 5. Miljøeffekten for stigningen af biler er kun beregnet ved lav hastighed, men forslaget vil give køkørsel og hyppige accelerationer, som forurener lang mere end jævnt kørende trafik.**

Forvaltningens svar:

Effekten er beregnet for bytrafik med en rejsehastighed på 25 km/t. Heri ligger et ujævnt kørselsmønster. Effekten er ikke beregnet for kørsel med en jævn hastighed på 25 km/t.

- 6. De miljømæssige luft- og støjgener for institutioner ud til Prinsessegade, bør afdækkes inden trafikken øges.**

Forvaltningens svar:

De giftige emissioner øges med 5-20% lokalt i Prinsessegade og vil dermed medføre forringet luftkvalitet, hvilket er anført i miljøvurderingen.

- 7. Opgørelsen af forøgelsen af udslip af giftige luftarter, emissioner, i forbindelse med trafiksaneringen, forekommer utilstrækkelig. Den forudsætter en gennemsnithastighed på 25 km i timen, og tager slet ikke højde for tomgangskørsel og accelerationer.**

Forvaltningens svar:

Effekten er beregnet for bytrafik med en rejsehastighed på 25 km/t. Heri ligger et ujævnt kørselsmønster. Effekten er ikke beregnet for kørsel med en jævn hastighed på 25 km/t.

H) Alternative trafikløsninger.

- 1. Ensret Prinsessegade og lad trafikken fortsætte ad Trangravsvej og via tunnel til Krøyers Plads tilbage ad Strandgade.**

Forvaltningens svar:

Forvaltningen har ingen aktuelle planer om at ensrette Prinsessegade, etablere vejtunnel under kanalen samt ensrette Strandgade.

Forvaltningen vurderer, at et ensrettet system af denne karakter vil skabe for meget unødvendig omvejskørsel på Christianshavn (f.eks. vil al trafik til Strandgade skulle passere Prinsessegade og al trafik til Prinsessegade skulle passere Strandgade). En ensretning vil betyde

trafik i kun én retning, og dermed et måske mere overskueligt "trafikrum" på Prinsessegade, der med snævre trafikikkerhedsbriller har en lille fordel.

En ensretning vil ikke fjerne trafikken, kun flytte den.

Antallet af biler vil formentlig blive lidt højere pga. den større samlede kapacitet for biltrafik i sådan et system. Til gengæld vil løsningen skabe meget mere omvejskørsel, hvor bilisterne skal køre væsentligt længere, for at nå frem til deres mål (eksempelvis skal man på en tur fra Knippelsbro til Udenrigsministeriet rundt om Prinsessegade og Christiansholm).

Dertil kommer, at en ny tunnel under kanalen, vurderes at koste et trecifret millionbeløb.

En forbindelse fra Strandgade til Christiansholm ("Papirøen") kan muligvis styrke den trafikale betjening af Christiansholm, men det er ikke uproblematisk at etablere en sådan. En biltunnel vil skulle langt ind på hhv. Strandgade og Christiansholm for at kunne komme "under vandet".

Umiddelbart vil en forbindelse på tværs af kanalen i Strandgades forlængelse blive vanskelig at indpasse både på Strandgade- og Christiansholm-siden.

Etableres der en broforbindelse for biler i Strandgades forlængelse, kan man undgå nogle af generne ved indpasning på begge sider af kanalen, men vil samtidig stå med de udfordringer en yderligere broforbindelse over kanalen skaber ift. broåbning, havneliv mm.

2. Lav en tunnel fra parkeringsanlæg ved Kvæsthusbroen under havnen til operaen, det ville mindske behovet for at nedlægge bussluse.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen har ingen aktuelle planer om at etablere en tunnel fra det kommende p-anlæg under Kvæsthusmolen til Operaen.

Tidligere tilbød RealDania kommunen, at betale for anlæg af en bro mellem Kvæsthusmolen (ved Skuespilshuset) og til Operaen, men valget faldt på en anden brodonation med Inderhavnsbroen og tilhørende broer.

Anlægget af den nye plads og p-huset på Kvæsthusmolen, er forberedt til etablering af den oprindelige bro, men der er ikke truffet politisk beslutning herom, ej heller er der afsat finansiering af denne.

Når p-huset ved Kvæsthusmolen er etableret, vil den mest direkte vej til Operaen være at benytte havnebussen på tværs af havneløbet.

3. Hvis bussluse fjernes er der behov for bomme på begge sider af Frederiksholms broen.

Forvaltningens svar:

*Forvaltningen har ingen foreliggende planer om at etablere bomme på begge sider af Frederiksholms broen.
Forvaltningen tager ønsket til efterretning.*

- 4. Flyt bussluse til sydsiden af Refshalevej. Opret vendeplads og af- og påsætningsplads her, evt. ved inddragelse af Christianias hjørnegrund. Renover Refshalevej, så trafik til og fra institutioner kan foregå uden at vende.**

Forvaltningens svar:

*Forvaltningen har ingen aktuelle planer om at flytte busslusen til sydsiden af Refshalevej. Trafikalt vurderes denne placering af en ny bussluse, at skabe en uheldig opdeling af Christianshavn og vil – hvis den gennemføres – nødvendigvis belaste de tilstødende sidegader med gennemkørende trafik. Etablering af en rundkørsel/vendeplads vil kræve ekspropriation af et større areal af Christianias grund. Dette ligger udenfor projektets rammer og økonomiske formåen.
Forvaltningen tager ønsket om renovering af Refshalevej til efterretning.*

- 5. I stedet for at nedlægge slusen bør den flyttes til krydset Prinsessegade - Sankt Annæ Gade, det vil både være visionært og grønt.**

Forvaltningens svar:

Forvaltningen har ingen aktuelle planer om at flytte busslusen til den nævnte placering.

Trafikalt vurderes den foreslåede flytning af busslusen, at skabe en uheldig opdeling af Christianshavn, og vil – hvis den gennemføres – nødvendigvis belaste de tilstødende side- og parallelgader med gennemkørende trafik.

- 6. Lad tung trafik til byggerier som f.eks. multihallen få et brobizz til busslusen, så de ikke er tvunget til at belaste Prinsessegade yderligere, men kan komme via Holmen.**

Forvaltningens svar:

De gældende regler for passage af busslusen er meget klare og forankret i Lokalplan 331 "Holmen II" (§5, stk. 3). Heraf fremgår det, at tilladelse til passage kan gives til bilister med bopæl (folkeregisteradresse) på den sydlige del af Frederiksholm. Herudover tillades Movia-busser, redningskøretøjer, snerydning mv. Lastbiltrafik til f.eks. byggeri af multihallen kan derfor ikke gives tilladelse til passage af busslusen.

- 7. I stedet for at øge trafikken i Prinsessegade, bør muligheder for at lukke dele af gade for biltrafik undersøges.**

Forvaltningens svar:

Den politiske beslutning og efterfølgende opgave til forvaltningen har været at skitsere et projekt, der dels kan trafiksanere Prinsessegade og sikre mere trykke og trafiksikre forhold, dels designe trafiksaneringen således, at busslusen til Holmen kan fjernes uden at biltrafikken i

Prinsessegade stiger nævneværdigt. Det har derfor ikke været på tale at undersøge muligheder for at lukke Prinsessegade, eller dele heraf, for biltrafik. Det er en helt anden opgave at gennemtænke et sådant forslag. Det vil nødvendigvis betyde, at den trafikale betjening af hele Christianshavn gentænkes fuldstændig, og nødvendigvis medføre, at lokale veje i side- og parallelgaderne skal afvikle den trafik, der ikke længere må køre på de strækninger af Prinsessegade der tænkes lukket.

8. Styrk sammenhænge i byen for fodgængere og cyklister, og træk Holmens grønne præg ned til Prinsessegade, i stedet for at åbne for flere biler.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen tager forslaget til efterretning

9. Øg den offentlige trafik ved små elektriske busser, der også kan køre ad Ovengaden oven Vandet til Holmen, for at mindske biltrafik i Prinsessegade.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen tager forslaget til efterretning

10. Hvis trafik til og fra Christiania løses, så løses Prinsessegade trafik også. Henvi bilejerskab i Christiania til P-hus ligesom i Ørestad.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen tager forslaget til efterretning

11. Prøv først med trafiksanering uden at nedlægge bussluse, for at se om det nedsætter trafik og i givet fald hvor meget.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen tager forslaget til efterretning

12. Luk Prinsessegade mellem Refshalevej og broen til Arsenaløen.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen har ingen aktuelle planer om at lukke et stykke af Prinsessegade for trafik. Prinsessegade er i den gældende kommuneplan udlagt som bydelsgade indtil Refshalevej, og skal dermed sikre den primære biladgang til denne del af Christianshavn. Det politiske flertals ønske er, at sikre bedre sammenhæng mellem Christianshavn og Holmen via nedlæggelse af den eksisterende bussluse – og derved sikre biladgang direkte fra Christianshavn til Holmen. Nedlæggelse af biladgang på Prinsessegade på stykket mellem Refshalevej og broen til Arsenaløen vurderes at være i modstrid med det politiske flertals ønske.

13. Det er meget tiltrængt med en holde- og vendeplads for taxaer og busser, til at regulere trafikken, f.eks. ved Røde Sols Plads på hjørnet ved Refshalevej.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen foreslår at etablere taxaholdeplader i Prinsessegade for at afhjælpe problemet.

Forvaltningen har afsøgt muligheden for at etablere en vendeplads for busser, men det vil betyde inddragelse af arealer der ikke tilhører Forvaltningen.

14. Luk Prinsessegade ved Vor Frelser Kirke, ved Forsvarskommandobroen, ved Refshalevej og ved Bådsmadsstræde med bussluser – ligesom planerne med Nørrebrogade og Amagerbrogade.

Forvaltningens svar:

Den politiske beslutning og efterfølgende opgave til forvaltningen har været, at skitsere et projekt, der dels kan trafiksanere Prinsessegade og sikre mere trygge og trafiksikre forhold, dels designe trafiksaneringen således, at busslusen til Holmen kan fjernes uden at biltrafikken i Prinsessegade stiger, samt sikre, at der fortsat er vejadgang til denne del af Christianshavn via bydelsgaden Prinsessegade. Det har derfor ikke været på tale at undersøge muligheder for at lukke Prinsessegade for biltrafik som skitseret i spørgsmålet.

Det vurderes at være en overreaktion at etablere det foreslåede antal bussluser. Eksempelvist kan det nævnes;

- *At der på den ca 2,2 km lange strækning af Nørrebrogade der trafiksaneres, forventelig kun etableres to busgader.*
- *At hvis løsningen på den ca. 3,1 km lange Amagerbrogade bliver ”inkl. bussluser”, vil antallet formentligt ligge mellem én og to.*

Prinsessegade er på projektstrækningen ca. 700 m lang, hvorfor antallet på fire bussluser ikke vil fungere i praksis. Skal der etableres en bussluse på, eller i forlængelse af, Prinsessegade, så bør der være max én og den bør etableres, hvor den er placeret i dag, da kanalen signalerer en naturlig barriere.

15. Bevar busslusen, eller alternativt først efter en virkning af trafiksanering er påvist.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen tager ønsket/forslaget til efterretning.

16. Lav en trafiksanering af hele Prinsessegade så det giver langsom kørsel i to baner ved hjælp af bump, men uden indsnævringer, kørebaneudvidelser til passagerafsætning, taxa holde- og vendeplads for enden af Bådsmadsstræde.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen har vurderet, at det kun er igennem en kombination af bump og ensporede vejindsnævninger, at den ønskede trafiksanering opnås.

Forvaltningen har afsøgt mulighederne for at etablere en afsætnings- og holdeplads på Bådsmadsstræde.

Dette vil dels reducere antallet af parkeringspladser, dels vil det medføre en ekstra krydsning i mellem de lette trafikanter og biler til og fra Bådsmadsstræde, hvorfor denne løsning er fravalgt.

17. Lav Refshalevej om til stillegade.

Forvaltningens svar:

Projektforslaget omfatter alene en trafiksanering af Prinsessegade. Forvaltningen tager ønsket om at omdanne Refshalevej til en stillegade til efterretning, og videreformidler ønsket til trafiksikkerhedsfolkene.

18. Lav en uafhængig vurdering af forslaget før det udføres.

Forvaltningens svar:

Det udarbejdede forslag er revideret af uafhængige revisorer. Revisorerne har påpeget de trafiksikkerheds- og tilgængelighedsmæssige aspekter der er i forslaget. Projektet tilpasses så vidt muligt før den endelige etablering.

19. Lav trafiksanering af Prinsessegade først, vurder derefter effekten, og tag så stilling til om busslusen skal nedlægges.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen tager forslaget til efterretning.

20. Lav øjeblikkelig midlertidigt bump el. lign. i Prinsessegade, indtil der er sket en mærkbar forbedring af sikkerheden.

Forvaltningens svar:

Der er allerede etableret midlertidige bump i Prinsessegade. Der er foretaget målinger, der viser, at disse har en gavnlig effekt på hastigheden i gaden.

21. Sæt størekasser op i Prinsessegade.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen har ikke hjemmel til at opsætte størekasser. Forvaltningen har formidlet ønsket om opsætning af størekasser til politiet.

22. Der indføres den betingelse i forslaget, at hvis det fører til uacceptabel trafikbelastning af Prinsessegade så genindføres en spærring ved broen til Holmen.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen tager ønsket til efterretning.

23. Bevar busslusen, men lad den være åben mellem kl. 18.00 og 6.00, hvor skoler og institutioner er lukkede, og lad den evt. være åben hele døgnet for taxa'er.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen tager ønsket til efterretning.

I) Forhold for cyklister og fodgængere.

- 1. Som cyklist oplever man hver dag farlige situationer, og en øgning af trafik vil givet føre til flere færdselsulykker.**

Forvaltningens svar:

Risikoen for uheld er afhængig af flere faktorer, bl.a. trafikmængde og hastighed. Der er ikke en entydig sammenhæng i mellem flere biler og flere uheld.

- 2. De mange institutioner der er i området betyder at mange børn til fods og på cykel er nødt til at bruge Prinsessegade, som i forvejen er meget hårdt belastet med trafik, så det er uforståeligt at der nu skal åbnes op mere trafik og forurening.**

Forvaltningens svar:

Forvaltningen tager bemærkningen til efterretning.

- 3. Skal der "lig på bordet" før politikerne vågner op og indser, hvor farlig trafikken er, for de mange børn og andre bløde trafikanter, der på grund af skoler og institutioner, har daglige ærinder i Prinsessegade.**

Forvaltningens svar:

Forvaltningen tager bemærkningen til efterretning.

- 4. Børn der bor i de nye boliger på Margretheholm, får en meget farlig skolevej til Christianshavn, hvis der åbnes op for gennemkørende trafik.**

Forvaltningens svar:

Forvaltningen tager bemærkningen til efterretning.

J) Konsekvenser ved udvikling af Christiansholm, ny børneinstitution og multihal.

- 1. Trafikbelastning fra evt. nybyggeri på det meget attraktive Christiansholm er slet ikke taget med i forslag til trafiksanering.**

Forvaltningens svar:

Forudsætningen for beregningen af den trafikale merbelastning, har forudsat, at der forelå konkrete projekter for udviklingen af disse områder. F.eks. kan det være vanskeligt at opgøre effekten af tiltagene på Papirøen (Christiansholm), når et eventuelt projekt endnu ikke er så fremskredent, at anvendelse og opkobling til det overordnede vejnet er kendt.

- 2. Øget trafik af bløde trafikanter til den nye børneinstitution, Danmarks største, er ikke taget i betragtning.**

Forvaltningens svar:

Der er i forbindelse med sikkerhedsvurderingen og de anbefalede løsninger, taget hensyn til især lette (bløde) trafikanter. De hastighedsdæmpende foranstaltninger og gennemførelsen af cykelsti ved Burmeistergade er eksempler herpå.

3. Trafik til nye multihal, nye boliger på Margretheholm, Christiansholm er ikke medregnet i trafikberegninger.

Forvaltningens svar:

Forudsætningen for beregning af den trafikale merbelastning har forudsat, at der forelå konkrete projekter for udvikling af disse områder. F.eks. kan det være vanskeligt at opgøre effekten af tiltagene på Papirøen (Christiansholm), når et eventuelt projekt endnu ikke er så fremskredent, at anvendelse og opkobling til det overordnede vejnet er kendt.

K) Andet.

1. Området er særlig derved at trafikanterne, især til og fra Christiania, ofte er påvirkede og/eller aggressive, hvilket gør trafikken meget farlig.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen har gennem det foreliggende restriktive trafiksaneringsforslag forsøgt at tage højde for den meget atypiske adfærd der er blandt trafikanter til og fra Christiania.

2. Området er præget af trafikanter der ikke respekterer fartgrænser og færdselsregler.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen er opmærksom på, at området er præget af en meget atypisk trafikadfærd. Forvaltningen har derfor gennem det foreliggende restriktive forslag forsøgt at tage højde for dette.

3. Trafikproblemerne i området kan ikke finde en løsning, før trafikken til og fra Christiania finder en løsning.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen har ikke foreliggende planer om at løse trafikken til og fra Christiania.

Forvaltningen tager dog bemærkningen til efterretning.