



Christianshavns Lokaludvalg
Formand Poul Cohrt

Dato **16 NOV. 2012**

Sagsnr.
2012-162861

Trafiksanering af Prinsessegade

Dokumentnr.
2012-888048

Kære Poul Cohrt

Tak for dit brev på vegne af Christianshavns Lokaludvalg fra 1. november 2012 stilet til Teknik- og Miljøudvalget samt Teknik- og Miljøforvaltningen.

Som du sikkert allerede ved, så besluttede Borgerrepræsentationen på mødet den 23. august 2012 at afsætte 4,12 mio. kr. til trafiksanering af Prinsessegade for at imødegå de eksisterende trafikale problemer og skabe mere tryghed for bløde trafikanter i Prinsessegade. Denne beslutning er min forvaltning i fuld gang med at gennemføre, og de forventer at være færdige med projektet i løbet af sommeren 2013. Midlerne til trafiksaneringen af Prinsessegade er med beslutningen frigivet, og med mindre der træffes en ny politisk beslutning i Borgerrepræsentationen, så gennemføres trafiksaneringsprojektet – uanset hvordan beslutningen omkring nedlæggelse af busslusen til Holmen ender ved den endelige politiske behandling af lokalplanforslaget ”Holmen II, tillæg 3” (der muliggør nedlæggelse af busslusen til Holmen).

Det vedtagne trafiksaneringsforslag af Prinsessegade er et udtryk for et kompromis mellem mange og forskelligartede interesser. Jeg hæfter mig dog ved, at vi med det vedtagne løsningsforslag forventer at skabe en uhedsreduktion i størrelsesordenen 17 uheld om året, skaber bedre krydsningsforhold på Prinsessegade end i dagens situation, nedsætter den absolutte hastighed og dette kun ved en lidt øget trafikbelastning (300 biler ekstra). Det mener jeg er et fair kompromis indenfor de givne rammer for et unikt og sammensat sted som Prinsessegade.

./.
Jeres mange gode og konkrete spørgsmål omkring projektet har jeg bedt min forvaltning om at besvare. Dem kan du se i vedlagte notat.

Venlig hilsen

Ayfer Baykal

Rådhuset
1599 København V

Telefon
3366 2613

Telefax
33 66 70 80

Direkte telefon
3366 2626.

E-mail
borgmesteren@tmf.kk.dk

www.tmf.kk.dk



Til Christianshavns Lokaludvalg

07-11-2012

Trafiksanering af Prinsessegade - besvarelse af detailspørgsmål

Christianshavns Lokaludvalg har ønsket svar på en række detailspørgsmål omkring beslutningen om at trafiksanere Prinsessegade til deres behandling af, og høringssvar til, lokalplanforslaget "Holmen II, tillæg 3", der muliggør nedlæggelse af den eksisterende bussluse til Holmen.

Sagsnr.
2012-162861

Dokumentnr.
2012-892245

Sagsbehandler
Jakob Bülow Find

Dette notat besvarer disse spørgsmål.

Spørgsmål 1:

Findes der eksempler, hvor tilsvarende foranstaltninger, som dem, man foreslår for Prinsessegade, er etableret på en lignende vej – med succes? Hvor i landet ligger de? For ellers er der tale om, at Prinsessegade bliver et eksperiment.

Svar:

Først og fremmest må det konstateres, at der højst sandsynlig ikke findes tilsvarende gader som Prinsessegade i Danmark – med henblik på kørselsadfærd, omgivelserne, samt de – til dels – heraf afledte problemstillinger med ulovlig kørsel på cykelstier, høj hastighed, usædvanligt mange uheld mm.

Løsningen for en trafiksanering af Prinsessegade er valgt ud fra et ønske om, dels at sikre en trafiksikker vej, og dels at hindre at den bliver attraktiv som "gennemfartsvej". Hermed er det forventningen, at tiltagene reducerer den forventede trafikvækst, som en eventuel åbning af busslusen ved Holmen vil kunne medføre. Trafikvæksten som følge af nedlæggelse af busslusen er beregnet til ca. 1.800 køretøjer i årsdøgntrafik¹ ÅDT uden trafikdæmpende tiltag og til ca. 300 køretøjer i ÅDT ved gennemførelsen af det foreslåede projekt.

De foranstaltninger der er foreslået, bruges isoleret set flere steder i Danmark – også på skoleveje. Vejindsnævninger bruges fx relativt ofte i Lyngby-Taarbæk Kommune. Typisk bruges foranstaltningerne i forbindelse med veje med lavere trafikintensitet end Prinsessegade.

Løsningerne er brugt i Rødovre Kommune i forbindelse med udpegede hastighedszoner. I Gladsaxe Kommune anvendes alene bump, mens Lyngby-Taarbæk Kommune primært bruger ensidig vejindsnævring og i enkelte tilfælde en kombination af vejindsnævring og bump.

Center for Trafik

Postboks 450
2300 København S

Telefon
3366 3570

E-mail
jander@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

www.tmf.kk.dk

¹ Årsdøgntrafik er en teknisk standardbetegnelse for den gennemsnitlige trafik pr. døgn fordelt jævnt henover hele året (inkl. weekender og helligdage).

I Ringsted Kommune er lignende løsninger, som foreslået for Prinsessegade, placeret i forbindelse med en større skole. Trafikmængderne er noget lavere her. I Ringsted Kommune er der gennemført hastighedsmålinger. I gennemsnit er den målte hastighed på ca. 29 km/t. Der er opsat "blå zonetavler" med 30 km/t. Der er ikke registreret uheld i forbindelse med de hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Der er, så vidt vides, ikke gennemført systematiske evalueringer på lignende tiltag som foreslået for Prinsessegade. Den hyppigt rejste problemstilling:

"Problemet med de ensporede indsnævring er, at de giver en meget uhensigtsmæssig trafikafvikling med mange stop og accelerationer, og der vil helt sikkert blive meget "hvem kommer først" kørsel, med stor usikkerhed til følge."

...kan derfor ikke dokumenteres og formodes primært at bygge på subjektive antagelser og "mavefornemmelser".

Principperne for Prinsessegade-løsningsforslaget er baseret på følgende antagelser:

- Relativ høj trafikmængde jævnt fordelt over døgnet åbner kun få muligheder for den adfærd beskrevet af Harry Lahrmann (de få huller i trafikken er med til at holde hastighedsniveauet nede – dette sker allerede i stort omfang i dag, på nær de trafiksvage perioder).
- Afstanden mellem foranstaltningerne er valgt således, at de forventede køer ikke blokerer trafikafviklingen på Prinsessegade, men samtidigt er valgt med en indbyrdes afstand, så hastigheden ikke bliver for høj.
- Det er vurderet, at bump alene vil nedsætte hastigheden og forbedre sikkerheden, men ikke i samme omfang som vejindsnævring vil "tvinge" trafikken bort fra Prinsessegade.
- At det på grund af ovenstående er valgt at sætte "propper" i Prinsessegade (ensidig vejindsnævring fungerer som vigepligtskryds) hvilket gør, at Prinsessegade bliver mindre attraktiv som rute.
- At krydsningen af Prinsessegade gøres mere enkel, idet det areal, der skal krydses, er reduceret kraftigt.
- At en løsning med en helle placeret midt mellem køresporene på grund af de fysiske forhold, og set i relation til de afsatte midler, ikke er mulig.

Spørgsmål 2:

Vil forvaltningen på baggrund af den tvivl, der er rejst om nogle elementer i den foreslåede trafiksanering, tage initiativ til, at den foreslåede løsning vurderes af en uafhængig instans, før den fremlægges til politisk beslutning? En embedsmand fra Teknik- og Miljøforvaltningen sagde på borgermødet d. 24. oktober 2012, at dette først vil ske, når beslutningen om trafiksaneringen er truffet.

Svar:

Det udarbejdede projektforslag kan når som helst blive forelagt en uvildig instans med henblik på en trafiksikkerheds- og tilgængelighedsvurdering. Embedsmandens udtalelse i forbindelse med dialogmødet skal opfattes i den kontekst, at projektforslaget har været politisk behandlet, og at man normalt gennemfører en trafiksikkerheds- og tilgængelighedsrevision inden den politiske behandling. Grundet en særdeles presset tidsplan har det dog ikke været muligt, men detailprojektet vil selvfølgelig blive underlagt en trafiksikkerheds- og tilgængelighedsrevision i den kommende fase.

Spørgsmål 3:

Er det rigtigt, som Harry Lahrman, trafikforsker ved Aalborg Universitet, hævder, at løsningen med de ensporede indsnævring vil give konflikter mellem bilisterne om 'hvem der kommer først'? – og er det rigtigt, at dette vil øge usikkerheden for børn, der skal krydse vejen på disse steder, fordi de nu skal se til begge sider? Har COWI taget højde for, at Prinsessegade er præget af meget hensynsløs kørsel? Se Harry Lahrman's udtalelse nedenfor (findes sidst i lokaludvalgets fremsendte brev, ed.).

Svar:

Harry Lahrman's fornemmelse ønskes dokumenteret. Som nævnt under svaret til spørgsmål 1 findes der som bekendt ikke større evalueringresultater. Resultaterne fra Ringsted Kommune tyder imidlertid på, at tiltagene fungerer som ønsket – det vil sige lav hastighed og ingen uheld.

Med henblik på om en ensidig vejindsnævring skulle øge usikkerheden, så kendes der ingen dokumentation herfor. En vejindsnævring – ensidig eller fra begge sider – øger alt andet lige sikkerheden i forhold til eksisterende forhold. Orienteringen i forbindelse med en sådan passage svarer til en alm. 2-sporet vej. 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 evalueringresultater, der peger i retning af, at de foreslåede løsninger skulle øge usikkerheden. Det kan oplyses, at forvaltningen tager kontakt til Harry Lahrman, for at få hans evaluering af Prinsessegade trafiksaneringsforslaget i sin helhed og herunder den dokumentation han har, som ligger til grund for hans udsagn.

Kombinationen af bump og ensidig vejindsnævring er bevidst valgt af hensyn til kendskabet til trafikanternes adfærd på Prinsessegade. Ved at gøre trafikafviklingen så "træg" som muligt, kombineret med

hastighedsdæmpende foranstaltninger, så forsøges det via fysiske tiltag at holde hastigheden på et acceptabelt niveau. Andre elementer – så som skiltning (og dermed håndhævelse via politi) - vurderes at have begrænset effekt på Prinsessegade.

Spørgsmål 4:

Er det rigtigt, at løsningen vil give bilisterne mange stop og accelerationer og tomgangskørsel, og at dette vil give mere forurening og støj, end hvis bilerne kunne passere i en jævn, lav hastighed? Har COWI og forvaltningen brugt konstanthastighedsberegninger, dvs. at man går ud fra, at bilerne i Prinsessegade kører med jævn hastighed, der er afstemt efter forholdene?

Svar:

I forbindelse med miljøberegningerne er Transportministeriets TEMA-model anvendt. TEMA-modellen opererer med rejsehastigheder, som er gennemsnitlige hastigheder på strækningen fra A til B.

Grundlæggende skal der vælges en af tre typer: *Bykørsel*, *landevejskørsel* eller *motorvejskørsel*. I den aktuelle sammenhæng er der naturligvis valgt ”bykørsel”.

Dernæst skal der vælges en rejsehastighed, som for bykørselens vedkommende kan ligge i intervallet 15-60 km/t. Hvis hastigheden er 50-60 km/t, beregnes emissionerne ud fra forudsætninger om en nogenlunde jævn hastighed. Ved lavere hastigheder er der derimod indlagt forudsætninger i modellen om, at reduktionen skyldes problemer i trafikafviklingen med kø-kørsel, start og stop osv. I disse situationer er emissionerne beregnet ud fra et stort antal faktiske køremønstre, som afspejler reel kørsel med lave hastigheder.

Miljøberegningerne er således *ikke* baseret på en forudsætning om jævn kørsel med f.eks. 30 km/t - men på et ujævnt køremønster med en gennemsnitshastighed på 30 km/t.

Det fremgår også af COWIs notat (”Prinsessegade projektforslag – trafikanalyse, 10. maj 2012 – bilag 5 til BR-indstillingen), at CO2-emissionen og energiforbruget pr. km *stiger*, når rejsehastigheden falder. Det samme gælder for de giftige luftarter NOx og HC. Dette er netop udtryk for en mere ujævn kørsel.

Spørgsmål 5:

Er der i lokalplanforslaget taget højde for, at der sker en kraftig udbygning af Margretheholm og senere Refshaleøen, at der bliver øget trafik til multihallen på Arsenaløen og til Christiansholm (Papirøen), både i byggefasen med tung trafik, og når byggeriet er slut, med deraf følgende trafikbelastning af Prinsessegade?

Lokalplanforslaget "Holmen II – tillæg 3" giver isoleret set kun mulighed for at nedlægge busslusen til Holmen, samt den fysiske spærring af Refshalevej. Derfor tolkes spørgsmålet at referere til den foreslåede trafiksaneringsløsning af Prinsessegade.

I trafiksaneringsprojektet for Prinsessegade er der taget højde for udbygningsplanerne af Margretheholm, anlæg af multihallen på Arsenaløen samt den kommende udvidelse af institutionen ved 'trekantgrunden' på Prinsessegade 74-78. Trafikspringet som følger af disse udbygninger, er skønnet til ca. 1.800 køretøjer (ÅDT). Biltrafikken vil, såfremt busslusen åbnes og der ikke implementeres foranstaltninger, der vanskeliggør passagen igennem Prinsessegade, derfor stige i størrelsesordenen 1.800 køretøjer (ÅDT). De foreslåede tiltag i forbindelse med trafiksaneringsprojektet skønnes at kunne holde trafikspringet på et niveau i størrelsesordenen 300 køretøjer (ÅDT).

Den øgede mængde af tung trafik i forbindelse med byggefaserne er ikke medtaget, da kendskabet til udførelsesmetode samt anlægslogistikken ikke er kendt endnu.

Dog skal det bemærkes, at der med Borgerrepræsentationens beslutning fra 23. august 2012 åbnes mulighed for etablering af et lastbilforbud på den nuværende placering af busslusen til Holmen, således at kørsel i forbindelse med bygge-aktivitet, og anden tung lastbiltrafik, på østsiden af den nuværende bussluse, fortsat skal ske via Kløvermarksvej-ruten som i dag.

Teknik- og Miljøudvalget
Teknik- og Miljøforvaltningen

I sit møde den 31. oktober 2012 drøftede Christianshavns Lokaludvalg lokalplanforslaget "Holmen II - tillæg 3" og forslaget til trafiksanering af Prinsessegade.

Lokaludvalget besluttede at stille Teknik- og Miljøudvalget og Teknik- og Miljøforvaltningen nedenstående spørgsmål om den foreslåede trafiksanering af Prinsessegade. Svarene vil lokaludvalget anvende i forberedelsen af et hørings svar om sagen, som besluttes i lokaludvalgets møde den 28. november 2012.

Spørgsmålene er:

- 1) Findes der eksempler, hvor tilsvarende foranstaltninger, som dem, man foreslår for Prinsessegade, er etableret på en lignende vej – med succes? Hvor i landet ligger de? For ellers er der tale om, at Prinsessegade bliver et eksperiment.
- 2) Vil forvaltningen på baggrund af den tvivl, der er rejst om nogle elementer i den foreslåede trafiksanering, tage initiativ til, at den foreslåede løsning vurderes af en uafhængig instans, før den fremlægges til politisk beslutning? En embedsmand fra Teknik- og Miljøforvaltningen sagde på borgermødet d. 24. oktober 2012, at dette først vil ske, *når* beslutningen om trafiksaneringen er truffet.
- 3) Er det rigtigt, som Harry Lahrmann, trafikforsker ved Aalborg Universitet, hævder, at løsningen med de ensporede indsnævringer vil give konflikter mellem bilisterne om 'hvem der kommer først?' – og er det rigtigt, at dette vil øge usikkerheden for børn, der skal krydse vejen på disse steder, fordi de nu skal se til begge sider? Har COWI taget højde for, at Prinsessegade er præget af meget hensynsløs kørsel? Se Harry Lahrmanns udtalelse nedenfor.
- 4) Er det rigtigt, at løsningen vil give bilisterne mange stop og accelerationer og tomgangskørsel, og at dette vil give mere forurening og støj, end hvis bilerne kunne passere i en jævn, lav

01-11-2012

Sagsnr.
2012-161880

Dokumentnr.
2012-870542



hastighed? Har COWI og forvaltningen brugt konstanthastighedsberegninger, dvs. at man går ud fra, at bilerne i Prinsessegade kører med jævn hastighed, der er afstemt efter forholdene?

- 5) Er der i lokalplanforslaget taget højde for, at der sker en kraftig udbygning af Margretheholm og senere af Refshaleøen, at der bliver øget trafik til multihallen på Arsenaløen og til Christiansholm (Papirøen), både i byggefasen med tung trafik, og når byggeriet er slut, med deraf følgende trafikbelastning af Prinsessegade?

Lokaludvalget beder om at få svar på spørgsmålene inden den 12. november 2012, så lokaludvalgets arbejdsgruppe om sagen har tid til at udarbejde et udkast til høringssvar fra lokaludvalget om lokalplanforslaget "Holmen II - tillæg 3" og forslaget til trafiksanering af Prinsessegade forud for lokaludvalgets møde den 28. november 2012.

Med venlig hilsen

Poul Cohrt,
formand

Udtalelse fra trafikforsker Harry Lahrman: "Problemet med de ensporede indsnævninger er at de giver en meget u hensigtsmæssig trafikafvikling med mange stop og accelerationer, og der vil helt sikkert blive meget "hvem kommer først" kørsel, med stor usikkerhed til følge – jeg vil klart frarådet en sådan løsning. Dertil kommer at den helt sikkert vil forøge både støj og luftforurening fra bilerne – et forhold som ikke beskrives i afsnittet om støj og luftforening."