

KØBENHAVNS KOMMUNE

TRAFIKSANERING AF PRINSESSEGADE

MILJØVURDERING

BILAG 2

ADRESSE COWI A/S
Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby
Danmark

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

| | | |
|-----|--|----|
| 1 | Ikke-teknisk resume | 2 |
| 2 | Indledning | 2 |
| 2.1 | Høring | 3 |
| 3 | Afgrænsning af miljøvurderingen | 3 |
| 3.1 | Miljøforhold, der behandles | 3 |
| 3.2 | Alternativer | 3 |
| 4 | Trafikafvikling | 4 |
| 4.1 | Bustrafik | 4 |
| 5 | Emissioner af CO ₂ og giftige luftarter | 5 |
| 5.1 | Emissionsfaktorer | 5 |
| 5.2 | Forudsætninger om trafikken | 6 |
| 6 | Trafikstøj | 9 |
| 7 | Trafiksikkerhed og risiko for uheld | 10 |
| 8 | Afværgeforanstaltninger | 10 |
| 9 | Overvågning | 10 |
| 10 | Mangler ved miljøvurderingen | 10 |

Bilag A - Tjekliste til miljøvurdering af forslag til tillæg nr. 3 til lokalplan nr. 331 "Holmen II"

PROJEKTNR. 76xxx
DOKUMENTNR. xxx
VERSION 0
UDGIVELSESDATO 21. februar 2012
UDARBEJDET HEK, MN
KONTROLLERET MSD
GODKENDT MSD

1 Ikke-teknisk resume

Dette notat indeholder en miljøvurdering af den foreslåede omlægning af Prinsessegade.

Hovedresultaterne er:

- *Trafikafvikling:* Der er i dag en trafik på 6.500 biler/døgn på strækningen mellem Torvegade og Burmeistergade. På resten af strækningen hen til busslusen er trafikken 2.200 biler/døgn. Åbningen af busslusen skønnes at medføre en trafikstigning på 1.800 biler pr. døgn i Prinsessegade uden trafiksanering. Det svarer til en stigning på 28 % på strækningen mellem Torvegade og Burmeistergade samt en stigning på 82 % på strækningen mellem Burmeistergade og busslusen. Stigningen skyldes, at der overflyttes biler fra ruten ad Kløvermarksvej til Holmen. Den planlagte trafiksanering vil reducere trafikstigning til ca. 300 biler pr. døgn, fordi ruten i så fald er mindre attraktiv som alternativ til Kløvermarksvej. En trafiksanering vil desuden medføre en udjævning af spidstimetrafikken som til gengæld vil blive fordelt over en længere periode.
- *Klimapåvirkning (CO₂-udslip):* Der sker et fald i det samlede CO₂-udslip, som følge af overflytningen fra Kløvermarksvej til den kortere rute via Prinsessegade. Reduktionen er på ca. 658 kg CO₂ pr. døgn eller ca. 240 tons pr. år. Tallene skal ses i relation til, at en gennemsnitsdansker genererer et samlet årligt CO₂-udslip i størrelsesordenen 10-12 tons.
- *Emissioner:* Lokalt i Prinsessegade sker der en stigning i emissioner af partikler, kvælstofoxider og andre giftige udslip som følge af den øgede trafik. Der sker en reduktion af emissioner på Kløvermarksvej, og den samlede effekt er en reduktion. Ikke desto mindre vurderes effekten at være negativ, eftersom den øgede emission sker i Prinsessegade, som er et snævert gaderum, og hvor der er mange mennesker, som udsættes for emissionerne.
- *Støj:* Den øgede trafik, selve med trafiksaneringen, vil medføre en stigning i støjen. Støjændringen er skønnet til 0,6 dB mellem Burmeistergade og busslusen og 0,2 dB på resten af strækningen. Derudover kommer et bidrag fra hastighedsændringen, som vurderes at være mindre, og som trækker i den modsatte retning.
- *Sikkerhed og risiko for ulykker:* Hvis der ikke gennemføres trafiksanering, vil den øgede trafik i Prinsessegade føre til en forværring af alvorsgraden i uheldene. Det vurderes, at den øgede trafik ikke vil generere flere uheld. Uheldsbilledet vil svare til forholdene før etableringen af busslusen. En trafiksanering med bedre bump, vejindsnævninger mm. som foreslået i projektet vil medføre en reduktion af uheldstallet med maks. 17 uheld, svarende til ca. 28 % af de registrerede uheld over en 5-årig periode.

2 Indledning

COWI har udarbejdet et projektforslag for forbedring af trafikafviklingen på Prinsessegade, når bussluse til Holmen fjernes. Projektet omhandler strækningen fra Torvegade til Bodenholfs Plads - Busslusen. Projektet skal sikre trafiksikkerheden, holde hastigheden nede og forbedre krydsningsmulighederne for de lette trafikanter. Projektet skal på en passende måde håndtere trafikken, når busslusen åbnes.

Dette notat indeholder en miljøvurdering af projektforslaget i henhold til bestemmelserne i lov om miljøvurdering af planer og programmer.

2.1 Høring

Projektforslaget har været sendt til høring hos Center for Trafik, Center for Miljø og Center for Anlæg og Udbud d. 17. juni 2011.

Høringen afstedkom kun svar fra Center for Anlæg og Udbud. Svarene var af en sådan karakter, at de enkelt kunne implementeres i projektforslaget uden at dette afstedkom væsentlige ændringer af denne.

3 Afgrænsning af miljøvurderingen

3.1 Miljøforhold, der behandles

Københavns Kommunes indledende miljøscreening af forslag til tillæg nr. 3 til lokalplan nr. 331 "Holmen II" (gengivet i bilag A) har identificeret de afledte effekter af at fjerne busslusen mellem Bodehoffs Plads og Holmen som de eneste potentielt væsentlige miljøkonsekvenser af planforslaget. På baggrund af screeningen er miljøvurderingen af trafiksaneringen i Prinsessegade afgrænset til at omfatte følgende problemstillinger:

- › Luftkvalitet
- › Trafikstøj
- › Trafiksikkerhed og risiko for uheld

Idet trafiksaneringsprojektet ikke vurderes at ville få væsentlige konsekvenser for internationale eller nationale naturbeskyttelsesområder, bilag IV-arter eller forhold omfattet af EUs vandrammedirektiv, er disse forhold ikke belyst nærmere i denne miljøvurdering.

3.2 Alternativer

Vurderingerne af trafiksaneringens konsekvenser er foretaget i forhold til to 0-alternativer:

- › 0-alternativ med bussluse til Holmen: Eksisterende forhold, dvs. bussluse til Holmen åbnes ikke, og der gennemføres ikke trafiksanering af Prinsessegade. Sammenligningen af projektet med dette alternativ beskriver den ændring, der vil ske i forhold til i dag.
- › 0-alternativ uden bussluse til Holmen: Forslag til tillæg nr. 3 til lokalplan nr. 331 Holmen II forudsættes vedtaget, dvs. at bussluse til Holmen sløjfes. Sammenligningen af projektet med dette alternativ beskriver den forskel der vil være med og uden trafiksanering, når det forudsættes, at bussluse til Holmen sløjfes og der bliver fri passage for andre køretøjer.

Ud over 0-alternativerne er der ikke undersøgt andre alternativer.

4 Trafikafvikling

Hvis busslusen til Holmen sløjfes i forbindelse med vedtagelse af nyt lokalplanforslag for Holmen, og der bliver fri passage for alle typer køretøjer mellem Prinsessegade og Holmen, forventes trafikken i Prinsessegade på strækningen mellem Torvegade og Burmeistergade at stige fra 6.500 biler pr. døgn til 8.300 biler pr. døgn, dvs. en samlet stigning på 1.800 biler pr. døgn.

Hvis der samtidig gennemføres trafiksanering i Prinsessegade som anbefalet, vurderes det, at trafikstigningen bliver på ca. 300 biler pr. døgn, fordi ruten i så fald er mindre attraktiv som alternativ til Kløvermarksvej. En trafiksanering vil desuden medføre en udjævning af spidstimetrafikken, som til gengæld vil blive fordelt over en længere periode. Med andre ord vil en trafiksanering - på grund af de hastighedsdæmpende tiltag (og dermed kapacitetsbegrænsende tiltag) - medføre, at strækningen fremover ikke vil kunne afvikle lige så meget trafik i spidstimerne som i før situationen. Følgelig vil trafikken fordele sig over en længere periode. Dette er en kendt problemstilling i forbindelse med trafiksaneringer, idet sikkerhedsinteresser i hovedregelen medfører en reduktion i kapaciteten, da en trafiksanering som oftest medfører, at man ønsker at styre hastigheden (holde denne på et lavere niveau), da høj hastighed er en af de primære grunde til alvorlige personskadeuheld.

En stigning på 300 biler svarer til en relativ stigning på 5 % på strækningen mellem Torvegade og Burmeistergade samt på 14 % på strækningen mellem Burmeistergade og busslusen.

4.1 Bustrafik

Prinsessegade betjenes i dag af linje 66 der kører mellem Operaen og Emdrup Torv. I 2013 er det planlagt, at denne linje erstattes af en ny linje 9A.

I myldretiden tager det i dag 176 sek. at køre fra Christianshavns St. til Arsenaløen ekskl. stoppestedsophold og ca. 206 sek. inkl. stoppestedsophold. For strækningen fra Arsenaløen til Christianshavns St. bruger linje 66 i dag 227 sek. i myldretiden ekskl. stoppestedsophold og 257 sek. inkl. stoppestedsophold.

Teoretisk burde køretiden i begge retning være 103 sek. ekskl. stoppestedsophold og 133 sek. inkl. stoppestedsophold.

Med andre ord bruger linje 66 i dag ca. 70 sek. mere tid i retning mod Operaen og næsten 120 sek. mere tid i retning mod Christianshavns St. En stor del af forsinkelsen opbygges i forbindelse med de to signalregulerede kryds ved henholdsvis Skt. Annæ Gade og Christianshavns Torv hvor busserne (og øvrig trafik) ofte skal vente mere end 1 (i ekstreme tilfælde 2) omløb.

Åbnes busslusen og der gennemføres en trafiksanering som foreslået betyder dette en forøgelse af bussernes rejsetid med yderligere 1 - 2½ min i myldretiden. Dette skyldes at de foreslåede ensidige vejindsnævninger reelt fungerer som vigepligtskryds med en gennemsnitlig forsinkelse på ca. 30 sek. (gældende for alle køretøjer). De hævdede flader i forbindelse med vejindsnævningerne vil således ikke have en yderligere forsinkende effekt.

Åbnes busslusen uden at der etableres en trafiksanering medfører dette markant øget trafik på Prinsessegade. Den øgede trafik vil ikke kunne afvikles i de signalregulerede kryds med henholdsvis Skt. Annæ Gade og Christianshavns Torv. Især sidstnævnte kryds råder ikke over kapacitetsreserver så det vil være muligt at omfordele grøntiden i myldretiden. Et forsigtigt skøn er, at samtlige køretøjer forsinkes med ca. 1 - 1½ min. i myldretiden på grund af ekstra ventetid ved de to signalanlæg. En ekstra ventetid der også vil påvirke linje 66.

5 Emissioner af CO₂ og giftige luftarter

Der er foretaget en overordnet vurdering af emissioner ved hjælp af Transportministeriets Emissions beregningsprogram TEMA2010.

Programmet beregner emissioner af CO₂ samt en række giftige luftarter (kulilte, kulbrinte, Kvælstof oxider, svovldioxid) og sodpartikler ud fra forudsætninger om bilernes størrelse, brændstoftype og kørselsmønster.

5.1 Emissionsfaktorer

Der er beregnet emissionsfaktorer for følgende biltyper:

- › Benzindrevet personbil med en motorstørrelse mellem 1,4 og 2,0 liter og med EURO 4 norm (gældende fra 2006)
- › Dieseldrevet personbil med motorstørrelse på under 2 liter og med EURO 4 norm (gældende fra 2006)
- › Sololastbil på 14-20 tons (typisk distributionsbil) med EURO 4 motor.

Disse biler er valgt som de mest repræsentative biltyper ud fra alder og motorstørrelse. For lastbilernes vedkommende gælder, at Prinsessegade ligger inden for den københavnske miljøzone, hvorfor bilen mindst skal opfylde EURO 3-normen.

Endvidere er emissionsfaktorerne beregnet for rejsehastigheder på henholdsvis 20, 30 og 40km/t.

De beregnede emissioner pr. køretøjskilometer er angivet i Tabel 1.

Tabel 1: Emissionsfaktorer for benzin- og dieseldrevne personbiler samt lastbiler (g/km)

| Hastighed | Partikler | NO _x | SO ₂ | CO | HC | CO ₂ |
|-----------------|-----------|-----------------|-----------------|--------|--------|-----------------|
| Benzin: | | | | | | |
| 20 km/t | 0,0029 | 0,1192 | 0,0131 | 0,1765 | 0,0159 | 273,6 |
| 30 km/t | 0,0034 | 0,0953 | 0,0110 | 0,1895 | 0,0153 | 228,9 |
| 40 km/t | 0,0039 | 0,0772 | 0,0098 | 0,2063 | 0,0152 | 203,7 |
| Diesel: | | | | | | |
| 20 km/t | 0,0356 | 0,8306 | 0,0104 | 0,1892 | 0,0270 | 216,1 |
| 30 km/t | 0,0320 | 0,6932 | 0,0089 | 0,1280 | 0,0183 | 183,6 |
| 40 km/t | 0,0290 | 0,5901 | 0,0080 | 0,0893 | 0,0132 | 166,0 |
| Lastbil: | | | | | | |
| 20 km/t | 0,0625 | 6,4779 | 0,0569 | 0,2905 | 0,0607 | 1.180,3 |
| 30 km/t | 0,0425 | 5,2156 | 0,0449 | 0,2043 | 0,0422 | 931,9 |
| 40 km/t | 0,0330 | 4,5111 | 0,0384 | 0,1626 | 0,0332 | 796,3 |

Emissioner for hastigheder på 25 og 35 km/t interpoleres ud fra ovenstående.

5.2 Forudsætninger om trafikken

I dag er der en årsdøgntrafik på 6.500 biler i Prinsessegade mellem Torvegade og Burmeistergade, en strækning på ca. 600 meter. 5% af bilerne er lastbiler.

Mellem Burmeistergade og busslusen (400 meter) er ÅDT 2.200 biler

Fordelingen mellem benzin- og dieseldrevne personbiler sættes til at være 77% benzin-drevne og 23% dieseldrevne, svarende til landsgennemsnittet for bilparken.

Efter omlægningen er det vurderet, at yderligere 1.800 biler pr. døgn vil vælge Prinsessegade i stedet for omvejen via Kløvermarksvej til Holmen. De pågældende biler sparer dermed en omvejskørsel på ca. 2,5 km.

Rejsehastigheden i Prinsessegade afhænger af tidspunktet på døgnet. I myldretiden er der tæt trafik og lav rejsehastighed, mens der i aften- og nattetimerne er meget få biler, hvorfor de alle kan køre den højst tilladte hastighed, som er 40 km/t.

I miljøvurderingen er årsdøgntrafikken fordelt som følger:

Tabel 2: Rejsehastigheder og fordeling af ÅDT

| Periode | Rejsehastighed før ombygning | Rejsehastighed efter ombygning | Andel af ÅDT |
|--------------|------------------------------|--------------------------------|--------------|
| Myldretid | 30 km/t | 30 km/t | 40 % |
| Nat og aften | 40 km/t | 40 km/t | 20 % |
| Øvrig tid | 35 km/t | 35 km/t | 40 % |

5.2.1 Åbning af bussluse samt trafiksanering

Hvis der samtidig med åbningen af busslusen etableres trafiksanering, antages det, at trafikken på Prinsessegade vil øges med ca. 300 biler pr. døgn i forhold til i dag. De pågældende biler sparer dermed en omvejskørsel ad Kløvermarksvej på ca. 2,5 km.

Rejsehastigheden i Prinsessegade afhænger af tidspunktet på døgnet. I myldretiden er der tæt trafik og lav rejsehastighed, mens der i aften- og nattetimerne er meget få biler, hvorfor de alle kan køre 40 km/t.

Det antages, at årsdøgnetrafikken er fordelt som følger:

Tabel 3: Rejsehastigheder og fordeling af ÅDT

| Periode | Rejsehastighed før ombygning | Rejsehastighed efter ombygning | Andel af ÅDT |
|--------------|------------------------------|--------------------------------|--------------|
| Myldretid | 30 km/t | 25 km/t | 40 % |
| Nat og aften | 40 km/t | 40 km/t | 20 % |
| Øvrig tid | 35 km/t | 30 km/t | 40 % |

Med de nævnte forudsætninger fås følgende emissioner:

Tabel 4: Beregnede emissioner (gram/døgn)

| | Partikler | NO _x | SO ₂ | CO | HC | CO ₂ |
|---|-----------|-----------------|-----------------|------|-----|-----------------|
| Prinsessegade: Før åbning af bus- sluse og ombygning | 54 | 2.168 | 56 | 848 | 80 | 1.159 kg |
| Efter åbning af bus- sluse og ombygning | 60 | 2.489 | 63 | 908 | 90 | 1.315 kg |
| Forskel | +6 | +321 | +7 | +60 | +10 | +155 kg |
| Kløvermarksvej: Ændring | -9 | -441 | -9 | -137 | -12 | -182 kg |
| Samlet ændring | -3 | -121 | -1 | -77 | -2 | -27 kg |

Den primære årsag til ændringerne er den overflyttede trafik fra Kløvermarksvej til Prinsessegade.

5.2.2 Åbning af bussluse uden trafiksanering

Hvis der ikke gennemføres trafiksanering, vurderes det, at den overflyttede trafik fra Kløvermarksvej til Prinsessegade vil være i størrelsesordenen 1.800 biler pr. døgn.

I så fald fås de emissioner, der er vist i Tabel 5.

Tabel 5: Beregnede emissioner uden trafiksanering (gram/døgn)

| | Partikler | NO _x | SO ₂ | CO | HC | CO ₂ |
|---|-----------|-----------------|-----------------|-------|-----|-----------------|
| Prinsessegade: Før åbning af busluse | 54 | 2.168 | 56 | 848 | 80 | 1.159 kg |
| Efter åbning af busluse | 74 | 2.984 | 77 | 1.168 | 110 | 1.596 kg |
| Forskel | +20 | +816 | +21 | +320 | +30 | +437 kg |
| Kløvermarksvej: Ændring | -52 | -2.646 | -53 | -820 | -72 | -1094 kg |
| Samlet ændring | -32 | -1.830 | -32 | -500 | -42 | -658 kg |

5.2.3 Ændringer af CO₂

En åbning af busslusen med trafiksanering vil reducere det samlede CO₂-udslip marginalt med 27 kg i døgnet eller knap 10 tons om året. Det har ikke nogen lokal effekt, men derimod en global effekt som bidrager til klimaforandringer.

Hvis der ikke gennemføres trafiksanering, bliver reduktionen større - 658 kg pr. døgn eller ca. 240 tons pr. år.

5.2.4 Emissioner af giftige luftarter

For de giftige luftarter sker der en stigning i emissionerne i Prinsessegade og et fald på Kløvermarksvej, hvilket primært skyldes den overflyttede trafik. Da den overflyttede trafik sparer en betydelig omvejskørsel bliver det samlede resultat en reduktion i emissionerne.

Der er ikke foretaget beregninger med spredningsmodeller, men det vurderes, at Prinsessegade er et mere følsomt område end Kløvermarksvej, eftersom Prinsessegade er et snævert gaderum med en stor befolkningkoncentration, mens Kløvermarksvej ligger i mere åbent terræn, hvor færre mennesker eksponeres for forureningen.

6 Trafikstøj

Støj er en væsentlig gene fra trafik, navnlig i byrum, hvor mange mennesker udsættes for støjen.

Støj måles i decibel (forkortet dB). Støjskalaen er logaritmisk, hvilket bl.a. betyder, at man ikke opfatter to biler som dobbelt så støjende som én bil. Mindre ændringer i trafikmængder vil derfor kun have ringe indflydelse på støjen. Som tommelfingerregel kan man regne med, at en fordobling af trafikken giver en ændring af støjen på 3 dB.

En trafikstigning på 25 % øger støjen med 1 dB, og 10% svarer til en stigning på 0,4 dB. Ændringer mindre end 1 dB kan ikke opfattes af det menneskelige øre. Hastigheden har også betydning for støjen, idet højere hastighed giver øget støj, primært på grund af dækstøj. Også her gælder, at små hastighedsændringer ikke giver hørbare ændringer af støjen.

Efter fjernelse af busslusen og uden trafiksanering vil der næsten blive registreret en fordobling af trafikken mellem Burmeistergade og busslusen, hvilket ud fra ovenstående giver en stigning i støjniveauet på 3dB og dermed en hørbar ændring. På strækningen mellem Torvegade og Burmeistergade er stigningen være på 28 %, svarende til en stigning i støjniveauet på godt 1 dB, hvilket er på kanten af en hørbar forskel.

Med trafiksanering reduceres trafikstigningen i Prinsessegade til omkring 14 % på strækningen mellem busslusen og Burmeistergade og ca. 5 % mellem Burmeistergade og Torvegade. Ud fra ovenstående tommelfingerregel kan støjændringen som følge af trafikstigningen skønnes til 0,6 dB mellem Burmeistergade og busslusen og 0,2 dB på resten af strækningen. Derudover kommer et bidrag fra hastighedsændringen, som vurderes at være mindre, og som trækker i den modsatte retning.

7 Trafiksikkerhed og risiko for uheld

Hvis der ikke gennemføres trafiksanering vurderes det, at uheldsbilledet vil svare til forholdene før busslusen blev etableret. Det vil med andre ord sige, at antallet af uheld stort set vil svare til dagens niveau, men at der vil blive tale om en forværring af alvorsgraden i uheldene. I en femårig periode før busslusen blev etableret kunne der blandt andet registreres 1 dødsuheld, mens der af uheldsregistreringerne ikke fremgår dødsulykker efter etableringen af slusen.

Ved at gennemføre de foreslåede trafiksaneringstiltag - svarende til den alternative løsning - kan sikkerhed imidlertid forbedres og medføre en reduktion af uheldstallet med 17 uheld, svarende til ca. 28 % af de registrerede uheld.

8 Afværgeforanstaltninger

Trafiksaneringsprojektet er i sig selv en afværgeforanstaltning, der skal reducere de negative virkninger af, at bussluse til Holmen bliver sløjfet. Der foreslås ikke særskilte afværgeforanstaltninger til trafiksaneringen.

9 Overvågning

Der vil blive foretaget trafiktællinger i Prinsessegade 1 - 2 gange årligt i minimum de første tre år til dokumentation af trafikken. Endvidere vil uheldsdata løbende blive registreret.

Hvis trafik eller uheldsfrekvens mod forventning viser sig at være højere end beregnet, vil der blive etableret yderligere afbødende tiltag.

10 Mangler ved miljøvurderingen

Der vurderes ikke at være væsentlige mangler i grundlaget for miljøvurderingen.



Bilag A - Tjekliste til miljøvurdering af forslag til tillæg nr. 3 til lokalplan nr. 331 "Holmen II"

| Scoping | | | | |
|--|---------------|---------------------------|---------------------------------------|--------------|
| Planens indvirkning på miljøet | | | | |
| Miljøparametre | Ikke relevant | Forhold, der bør vurderes | Forhold, der ikke vurderes yderligere | Bemærkninger |
| Befolkning og sundhed | | | | |
| Indendørs støjpåvirkning | X | | | |
| Sundhedstilstand | X | | | |
| Svage grupper (f. eks. handicappede) | X | | | |
| Friluftsliv og rekreative interesser | X | | | |
| Gener over for befolkningen | X | | | |
| Biologisk mangfoldighed – flora og fauna | | | | |
| Dyreliv | X | | | |
| Sjældne, udryddelsestruede el. fredede dyr, planter el. naturtyper | X | | | |
| Evt. nærliggende naturbeskyttelses- og fuglebeskyttelsesområder | X | | | |
| Habitatområder | X | | | |
| Spredningskorridorer | X | | | |
| Naturbeskyttelse § 3 | X | | | |
| Grønne områder | X | | | |
| Skovrejsning | X | | | |
| Fredning | X | | | |
| Fredskov | X | | | |
| Landskab og jordbund | | | | |
| Landskabelig værdi | X | | | |
| Geologiske særpræg | X | | | |
| Jordforurening | X | | | |
| Risiko for forurening | X | | | |
| Jordhåndtering og flytning | X | | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|--|
| Vand | | | | |
| Overfladevand, herunder påvirkning af vandløb og vådområder | X | | | |
| Udledning af spildevand | X | | | |
| Grundvandsforhold | X | | | |
| Risiko for forurening af grundvandsressourcer | X | | | |
| Luft | | | | |
| Luftforurening (støv og andre emissioner) | X | | | |
| Emissioner fra evt. trafik til og fra området | | X | | En væsentlig forøgelse af trafikken i Prinsessegade må alt andet lige forventes at skabe yderligere luftforurening i Prinsessegade. Der forventes ikke en øget trafik generelt, men en omlægning af trafikken, hvilket vil medføre mindre forurening andre steder. |
| Støj | | | | |
| Støj | X | | | |
| Vibrationer | | | X | Selv med en øget trafikmængde skønnes der ikke at blive tale om problemer med vibrationer fra trafikken. Trafiksanering af Prinsessegade med deraf følgende nedsatte hastighed vil nedsætte eventuelle vibrationsproblemer |
| Trafik | | | | |
| Trafikafvikling/belastning | | X | | Der er tale om en væsentlig omlægning af trafikken på Christianshavn, Holmen samt ad Vermlandsgade, Uplandsgade, Kløvermarksgade og Forlandet |
| Støj | | X | | Øgning af trafikken i Prinsessegade må forventes at give yderligere støj i det omfang, en trafiksanering ikke ville kunne dæmme op for dette problem |
| Energiforbrug | X | | | |
| Sikkerhed | | X | | Øgning af trafikken vil skabe mindre trafiksikkerhed i det omfang, en trafiksanering af Prinsessegade ikke vil kunne modvirke dette. |
| Risiko for ulykker | | X | | Øgning af trafikken i Prinsessegade vil øge risikoen for ulykker i det omfang, en trafiksanering af Prinsessegade ikke vil kunne modvirke dette. |
| Klimatiske faktorer | | | | |
| Evt. påvirkning af klima | X | | | |
| Kulturarv | | | | |
| Kulturhistoriske værdier | X | | | |
| Kirker | X | | | |
| Fredede eller bevaringsværdige bygninger | X | | | |
| Jordfaste fortidsminder, arkæologisk arv | X | | | |

| | | | | |
|-----------------------------------|---|--|--|--|
| Ressourcer og affald | | | | |
| Arealforbrug | X | | | |
| Energiforbrug | X | | | |
| Vandforbrug | X | | | |
| Produkter, materialer, råstoffer | X | | | |
| Kemikalier, miljøfremmede stoffer | X | | | |
| Affald, genanvendelse | X | | | |
| Visuel effekt | | | | |
| Arkitektonisk udtryk | X | | | |
| Lys og/eller refleksioner | X | | | |
| Sikkerhed | | | | |
| Kriminalitet | X | | | |
| Brand, eksplosion, giftpåvirkning | X | | | |
| Socioøkonomiske effekter | | | | |
| Påvirkning af sociale forhold | X | | | |
| Påvirkning af erhvervsliv | X | | | |