



**Københavns Kommune**  
**Bygge- og Teknikforvaltningen**

Vej & Park

Trafik og Plan, Trafikafvikling

Tlf.: 33 66 35 90, Fax: 33 66 71 31, E-mail: helar@btf.kk.dk

## **N O T A T**

**DATO** : 8. oktober 2004  
**TIL** : Vejdirektoratet  
**FRA** : Henning L Larsen  
**KOPI** : Københavns Politi

---

**VEDR. : Evaluering af sikker skolevej projekt i Prinsessegade på Christianshavn i København. Projekt tildelt midler fra sektorpulje 1998 - trafikikkerhed. Aftale af 13. juli 1999.**

---

### **Projektbeskrivelse, mål og virkemidler**

Projektet er udført efteråret 2000 og havde primært til formål at beskytte skolebørns eksisterende benyttelse af Prinsessegade på strækningen Skt. Annæ Gade – Refshalevej. Projektet skulle sikre krydsning af Prinsessegade og sideveje. *Trygheden* i trafikken for cyklende børn skulle forbedres i krydsene på strækningen. Fodgængere og cyklister skulle have bedre forhold.

Projektet skulle desuden generelt forbedre *sikkerheden* i trafikken i Prinsessegade. Målet var at fjerne uheld med personskaade.

Projektet indeholdt en hastighedsgrænse til 40 km/t sikret ved to hævede kryds og en ændring af en eksisterende signalregulering til et trafikstyret "rødt hvile anlæg". Der blev udført fodgængerstøttepunkter i form af heller i to sideveje. Se den vedlagte pressemeddelelse med skitse.

### **Konklusion**

Med projektet er det lykkedes, at bevare de mange børns sikkerhed i trafikken. Det

er imidlertid ikke lykkedes, at ændre oplevelsen af, at trafikken i vejen er farlig. De cyklende børn og forældre giver ikke udtryk for at have oplevet en forbedring af deres forhold.

Projektets mål er derfor ikke opfyldt med hensyn til en generel forbedring af sikkerheden i vejen. Bilisterne er årsag til et stigende antal uheld. Se følgende forklaringer.

Det erkendes, at en forbedring af trafikforholdene ved Christiania burde have været en del af opgaven, når sikkerheden i Prinsessegade skulle løses.

Det ”røde hvile anlæg” i signalreguleringen har forbedret sikkerheden i krydset ved Sankt Annæ Gade.

For at opnå opfyldelsen af projektets mål er der behov for at projektet følges op med f.eks.

- Lokale trafikcampagner
- Vejens afstriking på kørebanen kan sammen med myldretids- og parkeringsrestriktioner forenkles, så politiet kan forbedre sin kontrol på stedet.
- Øget kontrol af trafikken
- Afmærkning for cyklister

### **Høring og lokal forankring**

Til projektudviklingen blev der dannet en gruppe med repræsentanter fra HUR, lokalråd, institutioner og skole.

Der blev udsendt pressemeddelelse om projektet, se vedlagt. Lokalrådet orienterede ved en større artikel i den lokale avis.

Beboerne/ forældrene ønskede en meget lav hastighedsgrænse (30 km/t) på Prinsessegade. HUR ønskede uændret hastighedsgrænse (50 km/t). Den valgte fartgrænse på 40 km/t er i Københavns Kommune usædvanlig for en bydelsvej med busser i rute, men det store antal af børn i Prinsessegade er begrundelsen for den lave fartgrænse.

Projektet er accepteret lokalt. Forældrene og skolerne kommer dog forsat med ønsker om yderligere indgreb for at dæmpe bilerne og deres hastighed for at beskytte fodgængere og cyklister.

### **Forudsætninger**

Der blev ikke forud registreret uheld med skolebørn, derfor skulle projektet primært skabe mere trygge forhold i trafikken for børnene. Forældrene klagede over, at besøgende i biler til Pusher Street på Christiania eftermiddag og aften kørte

for hurtigt efter forholdene i Prinsessegade.

Følgegruppen, som deltog i projektudviklingen, ønskede bydelens skoleveje bedre sikret ikke kun i Prinsessegade, men også på andre udsatte steder i lokalveje på børnenes hovedruter til skole, fritidshjem og idrætsklub. En samlet trafiksanering blev udført i etaper de følgende år og er nu fuldført.

Projektet havde som forudsætning jf. trafikplan for Holmen, at Prinsessegade skulle aflastes for biler ved at naboområdet under udbygning fik anden adgangsvej. Forsøg med denne aflastning af Prinsessegade er iværksat i 2004 og pågår stadig.

### **Effekt på trafik, hastighed, sikkerhed og tryghed**

Trafikmålinger og uheldsoversigter er vedlagt.

*Mængden af biler er faldet 23 % fra i alt 11.000 køretøjer i døgnet nord for Skt. Annæ Gade (ud for Vor Frelser Kirke) i år 2000 før trafiksaneringen til 8.500 køretøjer i april 2004. Det skal bemærkes, at faldet i trafikmængden i det væsentlige er sket efter måleperioden for uheld i trafikken, se det følgende.*

Bilernes hastighed målt på mellemstrækninger er nær uændret før og efter med en 85 % fraktil på 45 km/t. Antallet af biler, som kører for stærkt udgjorde i 2004 6 % af den samlede trafikmængde mod 5% i år 2000.

*Antallet af uheld med personskade er øget væsentligt.*

*Der er målt før uheld fra 1994-september 2000 og efter uheld fra september 2000 til og med år 2003.*

Før skete der 11 alvorlige uheld på små 6 år. Efter projektet er udført er der sket 9 alvorlige uheld på lidt over 3 år. Uheldene er nu anderledes fordelt i vejen.

Ud for Christiania er antallet af alvorlige uheld øget fra 3 til 5 uheld. Det er især bilers ulovlige holden op på cykelstien, der er årsag til uheld. Desuden giver for hurtige biler i S kurven ved Burmeistergade anledning til uheld.

Der er i efter perioden sket 4 alvorlige uheld med cyklister i kryds. Der er sket 2 alvorlige uheld med cyklister på cykelstien ud for Christiania.

Sikkerheden i trafikken målt på politiets registrerede uheld fremgår af vedlagte uheldsoptegninger. Der sker forsat ikke uheld med børn på skolevejen.

Trygheden i trafikken kan ikke måles, men kan studeres ved at iagttage trafikanternes adfærd og ved hjælp af dialog med forældrene. Børnenes forældre giver ikke udtryk for en forbedret tryghed, og de har et ønske om et yderligere fald i mængden af biler. Det er svært at opfylde dette ønske, da en stadig større del af

bilerne hører hjemme i området, idet Christianshavnerne selv har fået flere biler.

### **Bivirkninger og særlige forhold**

Anlægsopgaven ved projektets udførelse i Prinsessegade var vanskelig, idet trafikken skulle opretholdes og der skulle arbejdes ved Christiania, med risiko for beskadigelse af materiel.

Kort efter udførelsen blev der modtaget klager over støj og rystelser fra store køretøjer fra beboere i Prinsessegade ved Bådmandsstræde i lejligheder tæt på ramperne til de hævede kryds. Klagerne blev afvist, da der i krydset ikke kunne påvises usædvanlige forhold for en bydelsvej.

Vej & Park har siden øget sin opmærksomhed omkring miljøforhold af denne type, når der udføres nye projekter. Elementer som jordbund af opfyld med høj grundvandstand, som på Christianshavn med huse på pæle, kan give en øget gene ved rystelser forårsaget af en ujævn vejoverflade.

### **Erfaringer og den senere trafikudvikling**

Bilernes generelle hastighed på strækningerne mellem krydsene er ikke sænket, men muligheden for at køre stærkt er formindsket. Ved børnenes overgangssteder sænker bilerne hastigheden ved ramperne til de hævede kryds.

I det trafikstyrede signal skulle fodgængerne lære at anmelde deres passage. Det førte i den første tid til overgang for rødt lys, idet fodgængerne blev utålmodige og ikke ville vente. Det trafikstyrede signal er den af foranstaltningerne i projektet, der har givet den største effekt.

De første år efter projektet i år 2000 steg antallet af biler og cyklister i vejen. De seneste år er antallet af biler mindsket i Prinsessegade, efter der er udført forsøg med en sluse for busser/ spærring for personbiler på Holmen i Danneskiold Samsøes Allé, som ligger i forlængelse af Prinsessegade. Der er håb om, at lovliggørelsen af forholdene på Christiania vil kunne aflæses i et lavere antal uheld de kommende år.

Trafikken er først efter evalueringsperioden af den sikre skolevej reduceret som forudsat ved en spærring for gennemkørende biler på Holmen.

Trafikken ved Christiania er i måleperioden afviklet med ringe kontrol af forholdene, idet færdselspolitiet og kommunens P-vagter kun kunne arbejde med beskyttelse, dvs. med et stort opbud af politi. Trafikken i Prinsessegade på den trafiksanererede strækning har i årene efter udførelsen af projektet været generet af ulovlig holden ved Christiania's hovedindgang af omkring 30 biler i timen om eftermiddagen og med mange taxi, som vender i de trafiksanererede kryds på strækningen.

Hele området ved Christiania, især i sidevejene til Prinsessegade er generet af parkering af besøgende til fristaden.

Det støttede projekt løste ikke trafikproblemer ved Christiania, som er et velbesøgt område beliggende på den strækning, som blev trafiksaneret. Siden 2003 er der påbegyndt en lovliggørelse af forholdene med bl.a. en bedre trafikkontrol ved Christiania. Formelt er handelen med narkotika i Pusher Street bragt til ophør og Christiania er pålagt at etablere intern parkering for faste beboeres biler.

Der er samtidig de seneste år udarbejdet planer om vejprojekter i Prinsessegade ved Christiania. Projekterne skal løse trafikproblemer ved Christianias hovedindgang ved at rydde op og fjerne dele af den generende og ulovlig kørsel, samt holden af taxi og turistbusser, som der ikke er plads til.

Lokalvejene ud til Prinsessegade er planlagt at indgå i en zone med 40 km/t fartgrænse for hele området jf. kommunens hastighedsplan.

### **Økonomi**

Projektet blev tildelt puljemidler på i alt 300.000 kr. (50.000 kr. år 1999 og 250.000 kr. år 2000). Københavns Kommune skulle investere minimum et tilsvarende beløb. Udgiften til projektet blev i alt på lidt over 1.000.000 kr.