



Notat

Orientering om evaluering af trafikø Indre Nørrebro

Resumé

Klima-, Miljø- og Teknikudvalget orienteres om evaluering af trafikø Indre Nørrebro, der har til formål at fredeliggøre Blågårdsgadekvarteret for gennemkørende biltrafik. Etableringen har medført reduceret biltrafik og hastighed, tilfredshed blandt fodgængere og cyklister er nogenlunde uændret, mens der er sket et fald i tilfredsheden blandt bilister, hvilket er forventeligt. Nørrebro Lokaludvalg udtrykker overordnet tilfredshed med trafikøen, men fremhæver udfordringer ift. tryghed.

Sagsfremstilling

Trafikø Indre Nørrebro følger principperne i Trafikplan Indre Nørrebro, der blev udviklet som en del af Områdefornyelse Indre Nørrebro, der forløb i perioden 2013-2019. Trafikplanen blev oprindeligt vedtaget af Borgerrepræsentationen 11. februar 2016 (BR 11. februar 2016). Konceptet trafikø er introduceret som greb til at reducere biltrafik i Indre By og brokvartererne i Mobilitetsanalyserne (BR 3. juni 2021). Med Budget 2022 (BR 7. oktober 2021) (A, B, F, O, V, Ø, Å, Frie Grønne og Kaare Traberg Smidt) blev det vedtaget at etablere en trafikø på Indre Nørrebro.

Trafikø Indre Nørrebro blev oprindeligt igangsat som et projekt med foreløbige foranstaltninger, men fordi projektet er udført som de vedtagne principper i Trafikplan Indre Nørrebro, som er en samlet plan for trafiktrafikafviklingen på Nørrebro, er det etableret med permanente foranstaltninger. Dette dog med undtagelse af forsøget med grøn trafikvej på Stefansgade, der blev gennemført som et forsøg i perioden marts 2023 – december 2024 (TMU 28. april 2025).

Trafikø Indre Nørrebro

Trafikø Indre Nørrebro består af seks delprojekter på gaderne Peblinge Dossering, Baggesensgade, Wesselsgade, Blågårds Plads, Slotsgade og Stengade. Trafikø Indre Nørrebro er primært anlagt med ensretninger,

19-02-2026

Sagsnummer i F2
2025 - 4250

Dokumentnummer i F2
181222

Sagsnummer i eDoc
2025-0069669

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold

vejlukninger, svingforbud og hastighedsdæmpende bump. På Peblinge Dossering er etableret byrumsforbedrende tiltag med udvidelse af fortovsarealer, en automatisk pullert, cykelparkering, bænke og beplantning, på Blågårds Plads er opsat blomsterkummer som trafikdæmpning, og på Slotsgade er også opsat en automatisk pullert. Desuden er der nedtaget skiltning om opholds- og legeområder i kvarteret i forbindelse med etablering af trafikø-projektet, da forvaltningen har vurderet, at områderne ikke længere lever op til de gældende lovkrav for opholds- og legeområder (uddybende beskrivelser findes i bilag 1).

Evaluering

Med vedtagelsen af trafikø Indre Nørrebro blev det besluttet at gennemføre en evaluering. Evalueringen er baseret på tællinger af trafikken, spørgeskemaundersøgelser sendt til beboere i området og en særskilt evaluering af de to automatiske pullerter på Slotsgade og Peblinge Dossering. Derudover har Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen haft løbende dialog med lokale beboere og aktører, herunder Nørrebro Lokaludvalg.

Indre Nørrebro er et område med et relativt lavt antal biler og lave cykeltrafikmængder, med undtagelse af de gennemgående cykelforbindelser, både før og efter etablering af trafikø-projektet. De lave trafikmængder og vejrmæssige forskelle på tælledatoer giver usikkerhed i forhold til resultaterne af de manuelle trafiktællinger.

Tilfredsheden med at bo i Blågårdskvarteret er generelt høj, både før og efter etablering af trafikø Indre Nørrebro. Beboere udtrykker forskellig grad af tilfredshed med de ændrede trafikale forhold efter etablering af trafikø-projektet. Tilfredsheden blandt beboere er højest blandt dem, der færdes til fods og på cykel og lavest blandt bilister.

I 2024 svarede 74 % af de adspurgte beboere, at de var tilfredse eller meget tilfredse med at færdes til fods i kvarteret, mens 68 % har svaret, at de er tilfredse eller meget tilfredse med at færdes på cykel i kvarteret og 20 % har svaret, at de er tilfredse eller meget tilfredse med at køre i bil i kvarteret. Tilfredsheden for fodgængere og cyklister er nogenlunde på samme niveau før og efter etablering af trafikø Indre Nørrebro, mens der er sket et fald i tilfredsheden blandt bilister fra 28 % i 2023 til 20 % i 2024. 62 % af bilisterne udtrykker i 2024 utilfredshed eller stor utilfredshed med at køre i kvarteret.

Manuelle trafiktællinger foretaget før og efter anlæg viser ikke et entydigt resultat af ændringer i trafikmønstrene før og efter etablering af trafikøen. Der er registreret en stigning i biltrafikken på Wesselsgade, og et fald i biltrafikken på Peblinge Dossering og Stengade, selvom der fortsat er en del ulovlig kørsel i Stengade.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har lavet et udtræk af GPS-data fra TomTom Move¹ der bekræfter ovenstående resultater og viser, at der generelt er sket en reduktion af både biltrafikken og hastigheden i gaderne i Blågårdsgadekvarteret efter etablering af trafikøen, sammenlignet med før.

Ændringerne af de trafikale forhold er primært udført med skiltning, og flere steder i området er der observeret ulovlig bilkørsel, bl.a. med kørsel mod ensretning og ind- og udkørsel på steder med ind- og udkørselsforbud.

Evalueringen af de to automatiske pullerter viser, at der på begge gader er observeret ulovlig ind- og udkørsel i pullerternes åbningstid, og at der på begge gader er begrænset plads til motorkøretøjer og cyklister. Begge steder er observeret cyklister og bilister, der ikke overholder skiltningen. På både Peblinge Dossering og Slotsgade nævnes bakkende biler og lastbiler som noget, der skaber utrygge situationer for fodgængere og cyklister. På grund af lav hastighed blandt trafikanterne, og at trafikanterne er opmærksomme på hinanden, kan det ikke konkluderes, at der er større trafiksikkerhedsmæssige udfordringer på de to gader end tidligere. Dette på trods af en observeret uhensigtsmæssig blanding af cyklister og bilister, og at motorkøretøjer bakker eller vender på de smalle gader.

Høring

Hurtiggruppen, en gruppe bestående af beboere, og Nørrebro Lokaludvalg vurderer, at der er sket et væsentligt fald i biltrafikken, og at hastigheden generelt er sænket. Hurtiggruppen fremhæver dog farlige situationer i Wesselsgade på grund af den nu dobbeltrettede trafik som følge af åbningen af gaden for gennemkørende trafik.

Nørrebro Lokaludvalg udtrykker generel tilfredshed med trafikøen, men fremhæver en række udfordringer, der bidrager til utryghed, bl.a. manglende overholdelse af færdselsloven. Forvaltningen vurderer, at håndhævelse af færdselsloven ikke har været yderligere prioriteret på Indre Nørrebro i evalueringsperioden.

Anbefalinger

Tilfredsheden blandt fodgængere og cyklister er overordnet på samme niveau efter etablering af trafikø-projektet som den var før, mens utilfredsheden blandt bilister er steget. Trafikø Indre Nørrebro er etableret i et mindre område, med begrænset dokumenteret effekt på trafikken til følge. Forvaltningen vil i forbindelse med evt. fremtidige

¹ TomTomMove er en platform med data fra køretøjers GPS-systemer i anonymiseret form. Fra platformen er det muligt at lave udtræk af GPS-data i specifikke områder og perioder.

trafikø-projekter tage højde for de erfaringer, der er gjort med trafikø Indre Nørrebro

Det er forvaltningens vurdering, at det vil kunne lade sig gøre at etablere ensretning for lastbiler i Wesselsgade, at vende vigepligten i krydset Korsgade og Stengade samt at ændre skiltningen i Slotsgade, så cyklister er undtaget indkørselsforbud fra Nørrebrogade. De øvrige forslag er for nuværende ikke muligt. Et særligt opmærksomhedspunkt er, at det med en politisk beslutning om at nedlægge parkeringspladser vil være muligt at etablere ekstra cykelparkeringspladser i Baggesensgade og at skabe mere plads på vendepladserne på Slotsgade og Peblinge Dossering.

Fremtidige trafikø-projekter/projekter med større trafikale omdannelser kan med fordel anlægges med synlige fysiske omdannelser af gader og byrum med fokus på forbedring af forhold for gående og cyklende, opholdsmuligheder, bynatur og klimatilpasning.

Videre proces

Når Klima-, Miljø- og Teknikudvalget er orienteret, afsluttes projektet Trafikø Indre Nørrebro og erfaringerne vil blive anvendt i forbindelse med kommende projekter.

Hvis der er politisk ønske om det, kan der udarbejdes budgetnotater til kommende budgetforhandlinger i forhold til at gennemføre tilpasninger af Trafikø Indre Nørrebro på baggrund af anbefalinger i evalueringen.

Peter Højer
Vicedirektør

Bilagsoversigt:

Bilag 1 – Evaluering af trafikø Indre Nørrebro

Bilag 2 – Principper bag Indre Nørrebro trafikplan og trafikø

Bilag 3 – Trafikplan Indre Nørrebro – Resumé Oktober 2018

Bilag 4 – Tegninger af delprojekter som udført

Bilag 5 – Input fra Nørrebro Lokaludvalg til evaluering af trafikø Indre Nørrebro

Evaluering af trafikø Indre Nørrebro



Indhold

Sammenfatning	3
Beskrivelse af trafikø Indre Nørrebro	3
Formål med trafikø Indre Nørrebro	4
Overordnede konklusioner	4
Baggrund	5
Én trafikø, seks delprojekter	6
Slotsgade	6
Stengade	8
Baggesensgade	9
Peblinge Dossering	9
Blågårds Plads	12
Wesselsgade	12
Evalueringsmetoder og resultater	14
Trafiktællinger	14
Spørgeskemaundersøgelse	16
Pullertevaluering	18
Dialog med lokale borgere og aktører	19
Data om trafiksikkerhed	20
Anbefalinger	20

Sammenfatning

Trafikø Indre Nørrebro blev vedtaget med Budget 2022. Som del af den politiske bestilling, er det vedtaget, at Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen skal gennemføre en evaluering af projektet. Denne evaluering er en opsamling på viden indsamlet gennem trafiktællinger, spørgeskemaundersøgelser, evaluering af pullerter og opsamling af dialog med borgere, den såkaldte Hurtiggruppe, som er en arbejdsgruppe bestående af lokale borgere, samt input fra Nørrebro Lokaludvalg. På baggrund af evalueringen præsenteres i denne rapport konklusioner og anbefalinger.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen anbefaler, at fremtidige projekter med trafikale omdannelser dækker flere sammenhængende områder eller etableres bydækkende. Fremtidige projekter med større trafikale omdannelser kan med fordel anlægges med synlige fysiske omdannelser af gader og byrum med fokus på forbedring af forhold for gående og cyklende, opholdsmuligheder, bynatur og klimatilpasning.

Beskrivelse af trafikø Indre Nørrebro

Trafikø Indre Nørrebro blev vedtaget med Budget 2022 og blev færdiganlagt i 2024. Trafikø Indre Nørrebro er tilpasset, så den er i tråd med principper i den tidligere vedtagne Trafikplan Indre Nørrebro (BR 28. marts 2019). Principper for trafikplan og trafikø vises på kortet, som også er vedlagt som bilag 2. Resumé af trafikplanen er vedlagt som bilag 3.

En trafikø er et afgrænset område, fx en bydel eller et kvarter, hvor gennemkørsel i bil på tværs af området ikke er muligt. Det er fortsat muligt at køre i bil til alle adresser i området. Trafikø Indre Nørrebro er etableret på området afgrænset af Nørrebrogade, Peblinge Dossering, Åboulevard og Kapelvej.

Trafikø Indre Nørrebro består af seks delprojekter på gaderne Peblinge Dossering, Baggesensgade, Wesselsgade, Blågårds Plads, Slotsgade og Stengade. Tegninger over delprojekterne er vedlagt som bilag 4.



Kortet ovenfor viser området, der udgør trafikø Indre Nørrebro og ind- og udkørsler af området efter etablering.

Trafikø Indre Nørrebro er primært anlagt med ensretninger, vejlukninger, svingforbud og hastighedsdæmpende bump. På Peblinge Dossering er etableret byrumsforbedrende tiltag med udvidelse af fortovsarealer, en automatisk pullert, cykelparkering, bænke og beplantning, på Blågårds Plads er opsat blomsterkummer som trafikdæmpning, og på Slotsgade er også opsat en automatisk pullert. Desuden er der nedlagt skiltning om opholds- og legeområder i kvarteret i

forbindelse med etablering af trafikø-projektet, da forvaltningen har vurderet, at områderne ikke lever op til de gældende lovkrav for opholds- og legeområder.

Formål med trafikø Indre Nørrebro

Formålet med en trafikø er at holde trafik uden ærinde væk fra et boligområde. En trafikø skal forhindre unødigt trafik i boligområder ved at gennemkørende trafik og pendlertrafik i stedet ledes ud på det overordnede vejnet. Trafikø Indre Nørrebro har til formål at fredeliggøre kvarteret for gennemkørende trafik og at forbedre forhold for gående og cyklende.

Konceptet trafikø indgik som greb i Mobilitetsanalyserne, der havde til formål at undersøge udfordringer og muligheder for reduktion af biltrafik i Indre By og brokvartererne (BR 3. juni 2021). I Mobilitetsanalyserne blev trafikøer foreslået som et bydækkende koncept med seks trafikøer i København, heriblandt en samlet trafikø, der skulle dække både Indre og Ydre Nørrebro. Trafikø Indre Nørrebro følger principper i den tidligere vedtagne Trafikplan Indre Nørrebro. Målet med Trafikplan Indre Nørrebro var at styrke Indre Nørrebro som et trygt boligkvarter og foregangseksempel på hvordan et kvarter kan være et attraktivt og grønt område, hvor storbyens trafik fungerer i sammenhæng med de tilstødende områder (BR 28. marts 2019).

Overordnede konklusioner

Tilfredsheden med at bo i Blågårdskvarteret er generelt høj, både før og efter etablering af trafikø Indre Nørrebro. Særligt fremhæver beboerne mangfoldigheden i kvarteret, kvarterets hyggelige cafeer og butikker samt det børnevenlige miljø og gode lokale fællesskab. Beboere udtrykker forskellig grad af tilfredshed med de ændrede trafikale forhold efter etablering af trafikø-projektet.

Trafikø-projektet har til formål at forhindre gennemkørende trafik i kvarteret, og der er etableret ensretninger, vejlukninger, svingforbud og hastighedsdæmpende tiltag, der tilsammen skal forhindre gennemkørende trafik i kvarteret og trafikalt fredeliggøre kvarteret. De ændrede forhold for bilister afspejles umiddelbart i forskelle i beboernes tilfredshed, afhængigt af deres primære transportform. Beboere, der primært benytter sig af gang og cykel, udtrykker generelt større tilfredshed end beboere, der primært benytter sig af bil. I 2024 svarede 74 % af de adspurgte beboere, at de var tilfredse eller meget tilfredse med at færdes til fods i kvarteret, mens 68 % har svaret, at de er tilfredse eller meget tilfredse med at færdes på cykel i kvarteret og 20 % har svaret, at de er tilfredse eller meget tilfredse med at køre i bil i kvarteret. Tilfredsheden for fodgængere og cyklister er nogenlunde på samme niveau før og efter etablering af trafikø Indre Nørrebro, mens der er sket et fald i tilfredsheden blandt bilister fra 28 % i 2023 til 20 % i 2024. Samtidig udtrykker 62 % af bilisterne i 2024 utilfredshed eller stor utilfredshed med at køre i kvarteret.

Manuelle trafiktællinger foretaget før og efter anlæg viser ikke et entydigt resultat af ændringer i trafikmønstrene før og efter etablering af trafikøen. Indre Nørrebro er et område med relativt lave antal biler og cykler, både før og efter etablering af trafikø-projektet. De lave trafikmængder og vejrmæssige forskelle på tælledatoer giver usikkerhed til resultaterne af de manuelle trafiktællinger, som forvaltningen har foretaget i kvarteret. Tre steder skiller sig dog ud med markante resultater, nemlig Wesselsgade, Peblinge Dossering og Stengade: Der er registreret en stigning i biltrafikken på Wesselsgade, et fald i biltrafikken på Peblinge Dossering og et fald i biltrafikken på Stengade, selvom der fortsat er en del ulovlig kørsel i Stengade. Klima-, Miljø- og

Teknikforvaltningen har lavet et udtræk af GPS-data fra TomTom Move-plattformen¹ der bekræfter de ovenstående resultater og viser, at der generelt er sket en reduktion af både biltrafikken og hastigheden i gaderne i Blågårdsgadekvarteret efter etablering af trafikøen, sammenlignet med før. Hurtiggruppen og Nørrebro Lokaludvalg vurderer ligeledes, at der er sket et væsentligt fald i biltrafikken, og at hastigheden generelt er sænket. Hurtiggruppen fremhæver dog farlige situationer i Wesselsgade på grund af den nu dobbeltrettede trafik som følge af åbningen af gaden for gennemkørende trafik.

Evalueringen af de to automatiske pullerter peger på, at der på begge gader er observeret ulovlig ind- og udkørsel i pullerternes åbningstid, og at der på begge gader er begrænset plads til motorkøretøjer og cyklister. Begge steder er observeret cyklister og bilister, der ikke overholder skiltningen. På både Peblinge Dossering og Slotsgade nævnes bakkende biler og lastbiler som noget, der skaber utrygge situationer for fodgængere og cyklister. På grund af lav hastighed blandt trafikanterne, og at trafikanterne er opmærksomme på hinanden, kan det ikke konkluderes, at der er større trafiksikkerhedsmæssige udfordringer på de to gader, på trods af en observeret uhensigtsmæssig blanding af cyklister og bilister, og at motorkøretøjer bakker eller vender på de smalle gader.

De ændrede trafikale forhold er primært markeret med skiltning, og flere steder i området er observeret ulovlig bilkørsel, bl.a. med kørsel mod ensretning og ind- og udkørsel på steder med ind- og udkørselsforbud. Nørrebro Lokaludvalg fremhæver manglende overholdelse af de nye regler.

Baggrund

Der har i mange år været et lokalt ønske om ændring af de trafikale forhold på Indre Nørrebro. Konceptet trafikø blev præsenteret i Mobilitetsanalyserne som greb til at reducere biltrafik i Indre By og brokvartererne. Mobilitetsanalyserne foreslog etablering af trafikøer i det meste af København (BR 3. juni 2021). Med Budget 2022 blev det vedtaget af etablere en trafikø på Indre Nørrebro. Trafikø Indre Nørrebro følger principperne i Trafikplan Indre Nørrebro, der blev udviklet som del af Områdefornyelse Indre Nørrebro, der forløb i perioden 2013-2019 (BR 28. marts 2019).

Trafikplan Indre Nørrebro omfattede både Blågårdsgadekvarteret og Rantzausgadekvarteret. Trafikplanen blev udarbejdet i perioden januar-august 2015 i samarbejde med borgere, erhvervsrepræsentanter, Nørrebro Lokaludvalg, Miljøpunkt Nørrebro, Politiet, Movia, Økonomiforvaltningen og den daværende områdefornyelses styregruppe. Der blev bl.a. gennemført workshops, interviews, trafikforsøg og events, hvor mere end 500 beboere, brugere og aktører deltog. I den efterfølgende konkretisering af planen, er gennemført en række workshops og arbejds møder med borgergrupper. Trafikplan Indre Nørrebro blev vedtaget af Borgerrepræsentationen i 2016 (BR 11. februar 2016). Borgerrepræsentationen har siden behandlet Trafikplan Indre Nørrebro på flere møder (BR 28. marts 2019). Se bilag 3. Trafikø Indre Nørrebro dækker kun Blågårdsgadekvarteret, men Rantzausgade er også blevet omdannet for at øge trafiksikkerheden, forbedre forholdene for by- og handelsliv og håndtere skybrud (BR 30. marts 2017).

Trafikø Indre Nørrebro blev vedtaget med Budget 2022, som et samlet projekt med Stengade udpeget som en grøn trafikvej. Efter lokalt ønske, besluttede Borgerrepræsentationen at ændre

¹ TomTomMove er en platform med data fra køretøjers GPS-systemer i anonymiseret form. Fra platformen er det muligt at lave udtræk af GPS-data i specifikke områder og perioder.

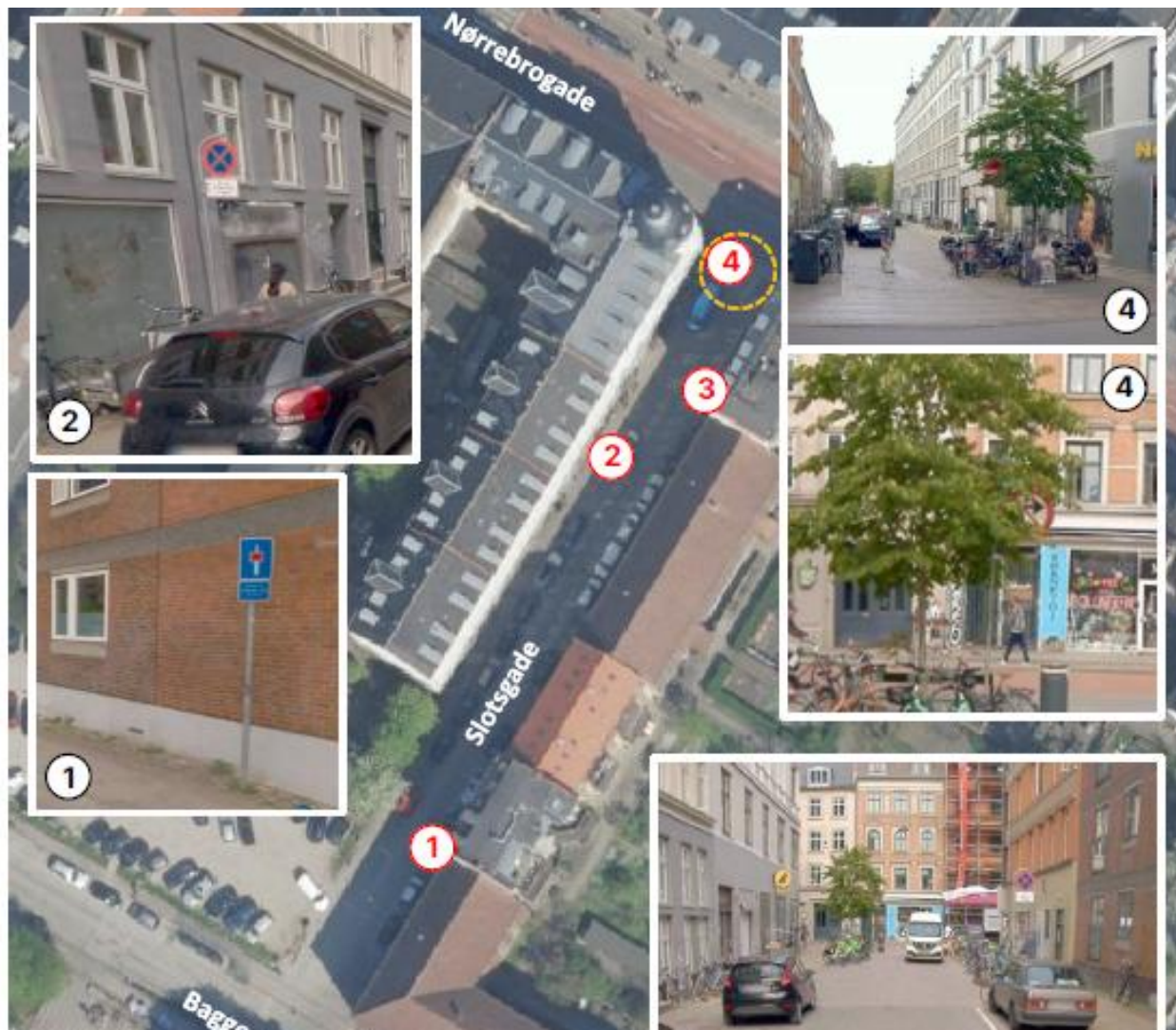
placering af grøn trafikvej til Stefansgade (BR 3. juni 2022). Trafikø Indre Nørrebro blev oprindeligt beskrevet som et projekt med foreløbige foranstaltninger, men fordi projektet er udført som de vedtagne principper i Trafikplan Indre Nørrebro, er det etableret med permanente foranstaltninger undtagen forsøget med grøn trafikvej. Grøn trafikvej på Stefansgade blev gennemført som et forsøg i perioden marts 2023 – december 2024 (TMU 28. april 2025). Anlægsarbejdet med trafikø Indre Nørrebro var planlagt fra efteråret 2022 til sommeren 2023. På grund af forsinkelser undervejs, blev trafikø Indre Nørrebro endeligt ibrugtaget september 2024.

Én trafikø, seks delprojekter

Trafikø Indre Nørrebro består af seks delprojekter. Kort over de seks delprojekter er vedlagt som bilag. Bilag 2 er et oversigtskort med principper og bilag 4 er kort med tegninger af hver af de seks delprojekter. På de næste sider beskrives delprojekterne med resultater og reaktioner, i den rækkefølge, delprojekterne er præsenteret i bilag 4.

Slotsgade

I Slotsgade er opsat en automatisk pullert, der skal hindre trafik fra og til Nørrebrogade. Pullerten er indstillet med automatiske åbningstider, så varelevering er muligt i tidsrummet kl. 09.00-12.00 og renovationskørsel er muligt i tidsrummet kl. 06.00-06.30. Skiltning viser indkørselsforbud fra Nørrebrogade og udkørselsforbud mod Nørrebrogade, med en undertavle om, at udkørsel for varekørsel er tilladt i tidsrummet kl. 09.00-12.00. Den tidligere ensretning af gaden er blevet ophævet. Der er etableret en ny overkørsel fra Slotsgade til parkeringspladsen mellem Baggesensgade, Slotsgade og Stengade. Tegninger over delprojektet på Slotsgade er vedlagt som bilag 4A.



Resultater og reaktioner

Der er registreret en del varelevering i Slotsgade. Som figuren nedenfor viser, er der registreret vareleveringskøretøjer både i de tidsrum, hvor pullerterne er nede (åbne) og oppe (lukkede). Derudover er der registreret både personbiler, kassevogne og knallerter, der ikke overholder ind- eller udkørselsforbuddet. Der er også observeret 28 biler, der måtte vende eller bakke ved

Type/ tidspunkt	Pullerter nede (kl. 9-12)	Pullert oppe (kl.7-9 og 12-17)
Personbiler	4*** (2**)	28*
Lastbiler	2	-
Kassevogne	5 (4**)	13*
Knallert 45	2***	-
Knallert 30	-	4
Cykler	53 cykler (heraf 25***)	229 (heraf 122***)

*måtte foretage U-vending eller bakke, **benytter ikke udkørsel, ***Ulovlig kørsel

Herudover er der 4 knallerter og 1 kassevogn og 147 cykler som ikke overholder indkørselsforbuddet og kører ind fra Nørrebrogade.

Figuren viser trafik på Slotsgade i registreringsperioden fra kl. 07.00 til 17.00, opdelt i tidsrum, hvor pullerterne er hhv. nede og oppe. pullerten.

Slotsgade er indrettet med ét kørespor, kantstensparkering i begge sider af gaden og cykelparkering ved Nørrebrogade. Det smalle vejprofil gør, at der ikke er plads til både cyklister og bilister på kørebanen på samme tid. Der er registreret flere varebiler, der bakker ned ad Slotsgade, både når pullerterne var nede og oppe. Der er også registreret mange cyklister, der kører op på fortovet eller holder tilbage for biler, særligt når bilister vender ved Nørrebrogadeenden af gaden.

Flere beboere udtrykker øget utryghed ved at færdes i gaden, efter at pullerten er sat op. De negative konsekvenser, der fremhæves af borgere er: Øget støj fra bakkende varebiler, utryghed ved lastbiler, der kører forbi hinanden, flere bakkende biler og lastbiler, at ladcykler og varebiler ikke kan køre i gaden samtidig og at personbiler kører gennem pullerter ulovligt. På grund af den lave hastighed på gaden for både bilister og cyklister, kan det ikke konkluderes, at der er større trafiksikkerhedsmæssige udfordringer på gaden. Dog er det uhensigtsmæssigt, at der er en blanding af cyklister og bakkende biler/varebiler i gaden.

De to automatiske pullerter i Slotsgade og på Peblinge Dossering er etableret efter ønske fra lokale borgere, Nørrebro Lokaludvalg og Miljøpunkt Nørrebro. Ønsket udspringer af, at erfaringer viser, at skiltning alene ikke har den ønskede effekt. De to pullerter er særdeles robuste ved påkørsel, hæværk og indtrængning af vand og kan nemt og hurtigt serviceres eller udskiftes ved funktionsudfald. Det er samme type pullert, der anvendes i Rantzausgade.

Stengade

I Stengade er bussluse og kørselsforbud for øvrig trafik flyttet fra midt på gaden til stykket af gaden fra Baggesensgade og ned mod Nørrebrogade, for at spærre for øvrig trafik på Stengade. Busslusen er etableret med afmærkning på kørebanen og skiltning. Overkørslen til grus-parkeringspladsen mellem Baggesensgade, Slotsgade og Stengade er nedlagt, og der er etableret en ny overkørsel på Slotsgade. Tegninger over delprojektet på Stengade er vedlagt som bilag 4B.



Billederne viser placering af skiltning af bussluse på Stengade før og efter etablering af trafikøen, fra syd for Baggesensgade til syd for Nørrebrogade. Billedet til venstre viser placering før, og billedet til højre viser placeringen efter. Fotos: TMF.



Billedet til venstre viser et gennemført fortovej ved den tidligere overkørsel til grus-parkeringspladsen. Billedet til højre viser en C22-tavle om indkørselsforbud for motorkøretøjer med en undertavle, der viser, at busser i rute er undtaget indkørselsforbuddet. Fotos: TMF.

Resultater og reaktioner

I Stengade er der registreret et fald i biltrafikken og en stigning i cykeltrafikken. Tællingerne er foretaget ud for Stengade nr. 2, hvor det før etablering af trafikøen var lovligt at køre i bil, men hvor det nu er ulovligt at køre i bil. Før etablering blev der registreret 2.471 motorkøretøjer (3.200 HVDT), hvoraf 220 var busser i rute. Efter etablering blev der registreret 974 motorkøretøjer (1.300 HVDT), hvoraf 237 var busser i rute. Det svarer til en reduktion på 61 % i biltrafikken. Der er dog fortsat registreret knap 1.000 køretøjer, hvoraf 237 var busser i rute på strækningen, hvor kun busser i rute kan køre lovligt. Der er registreret en stigning i cykeltrafikken fra 4.415 cyklister i 2022 til 5.266 cyklister i 2024.

Der har været et stort lokalt ønske om at begrænse biltrafikken på Stengade. Trafiktællingerne viser en reduktion i biltrafikken på Stengade, men også at der fortsat kører mange biler, på trods af kørselsforbud på strækningen. Busslusen er etableret med afmærkning og skiltning.

Baggesensgade

I Baggesensgade er parkeringspladserne blevet ændret fra den ene side af gaden til forskudt parkering på begge sider gennem hele gaden, og der er etableret vejbump, der skal sænke bilers hastighed. Tegninger over delprojektet på Baggesensgade er vedlagt som bilag 4C.



Billeder fra Baggesensgade efter etablering af trafikø Indre Nørrebro. Billedet til venstre viser forskudte afmærkede arealer til parkering på hver side af Baggesensgade, og billedet til højre viser parkerede biler både i og uden for afmærkede arealer. Fotos: TMF.

Resultater og reaktioner

I spørgeskemaundersøgelsen svarer respondenter bosat i Baggesensgade, at de oplever, at der er sket en stigning i trafikken i Baggesensgade, og at det er svært at komme ind og ud af gaden i bil. Trafiktællingerne på Baggesensgade viser et fald på ca. 55 % i biltrafikken fra 2022 til 2024. Der er tilsvarende registreret et lille fald i cykeltrafikken i gaden.

Bilparkeringen i Baggesensgade er ændret til parkering på begge sider af gaden som fartdæmpende effekt for motorkøretøjer. Respondenter i spørgeskemaundersøgelsen nævner dog, at bilparkering i begge sider af Baggesensgade gør det svært for cyklister at komme frem. Her nævnes også bekymring for, at tunge køretøjer blokerer for cykeltrafikken i gaden.

Peblinge Dossering

På Peblinge Dossering er opsat en automatisk pullert, der skal hindre trafik mod Nørrebrogade. Pullerten er indstillet med automatiske åbningstider, så varelevering er muligt i tidsrummet kl. 09.00-12.00 og renovationskørsel er muligt i tidsrummet kl. 06.00-06.30. Skiltning viser indkørselsforbud fra Nørrebrogade og i Baggesensgade er opsat skiltning om blindt vej med en undertavle om, at udkørsel for varekørsel er tilladt i tidsrummet kl. 09.00-12.00. Fortovet er blevet udvidet på begge sider af kørebanen, der er etableret cykelparkering, opsat bænke og plantet et træ, og ind- og udfletning for cyklister fra cykelstien er gjort mere enkel. Peblinge Dossering er indrettet med ét kørespor med kantstensparkering langs den ene side og en vendeplads ved pullerten. Tegninger over delprojektet på Peblinge Dossering er vedlagt som bilag 4D.



Billeder af Peblinge Dossering før og efter omdannelse. Fotos: TMF.



Kortet viser placering af automatisk pullert og skiltning. På Baggesensgade (1) er placeret en E18-tavle, der viser, at vejen er blind, med en undertavle, der beskriver, at udkørsel for varekørsel er tilladt i tidsrummet kl. 09-12. Herudover er opsat advarselstavle om pullert (2). Fra Nørrebrogade er opsat en C19-tavle, der viser indkørselsforbud for alle køretøjer. Kort og fotos: Urban Creators.

Resultater og reaktioner

På Peblinge Dossering er sket den største byrumsmæssige forandring i trafikø-projektet, idet gaden nu er lukket for gennemkørsel, bortset fra varelevering i tidsrummet kl. 09.00-12.00 og renovation i tidsrummet kl. 06.00-06.30. Fortovet er blevet udvidet langs husfacerne på hele strækningen og i hver ende af gaden mod Peblinge Sø. Fortovsudvidelsen skaber mere plads til både gående og udeservering fra cafeer og restauranter på gaden.

Den automatiske pullert på Peblinge Dossering er etableret efter ønske fra lokale borgere, Nørrebro Lokaludvalg og Miljøpunkt Nørrebro jf. beskrivelsen under Slotsgade-delforprojektet.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen trafiktællinger viser en reduktion i biltrafik på Peblinge Dossering. Der er ud for Peblinge Dossering nr. 4 registreret et fald fra 1.330 motorkøretøjer i 2022 til 0 køretøjer i 2024. Der er dog i evaluering af pullerten registreret ulovlig ind- og udkørsel i tidsrummet, hvor pullerten er nede. Figuren nedenfor viser antal registrerede trafikanter på en hverdag kl. 07.00-17.00, observeret i forbindelse med evaluering af pullerten på Peblinge

Type / tidspunkt	Pullerter nede (kl. 9-12)	Pullert oppe (kl. 7-9 og 12-17)
Personbiler	15***	15*
Lastbiler	1	-
Kassevogne	9 (1**)	1*
Knallert 45	5***	-
Knallert 30	1	-
Cykler	839	2.459

Tabel 1 Trafikmængde registreret med pullerter nede og oppe

*måtte foretage U-vending eller bakke, **benytter ikke udkørsel, ***Ulovlig kørsel

Herudover er der 4 knallerter (2 knallert 30 (lovlig indkørsel) og 2 knallert 45 (ulovlig indkørsel)) og 4 kassebiler som kører ind fra Nørrebrogade.

Dossering.

Figuren viser trafik på Peblinge Dossering i registreringsperioden fra kl. 07.00 til 17.00, opdelt i tidsrum, hvor pullerterne er nede og oppe.

Der er registreret få motorkøretøjer og et stort antal cyklister i gaden, og hastigheden i gaden er generelt lav for både motorkøretøjer og cyklister. Motorkøretøjernes hastighed er registreret til 0-5 km/t, og cyklisternes hastighed er registreret til ca. 10 km/t. Videoregistreringer foretaget i forbindelse med pullertevalueringen viser, at cyklister, der kører fra Peblinge Dossering ud på Nørrebrogade ikke placerer sig forskelligt, afhængigt af, om pullerten er oppe eller nede. Der er en større spredning i placering for de cyklister, der cykler fra Nørrebrogade og ind på Peblinge Dossering.

Videoregistreringerne viser, at cyklisterne generelt holder til højre, som færdselsloven foreskriver. Nogle beboere nævner dog, at cyklisters adfærd er medvirkende til trafikal utryghed, fordi de ikke tager hensyn til fodgængere i gaden. I denne forbindelse nævnes, at restauranter og cafeer har indtaget fortovet, og at der derfor ikke er skabt mere plads til fodgængere end før.

Pullertevalueringen peger desuden på, at kombinationen af en smal vendeplads og mange cyklister gør det svært for nogle bilister at vende. Dertil konkluderer evalueringen, at flere cyklister bliver overraskede over udkørende trafik fra Peblinge Dossering i pullerternes åbningstid. Videoregistreringer og interviews med beboere peger på, at der opstår utrygge situationer på grund bakkemanøvrer for både personbiler og varebiler. Det er derudover registreret, at vendepladsen anvendes til korttidsparkering i forbindelse med aflæsning af varer og afhentning af pakker.

På grund af den lave hastighed på gaden for både bilister og cyklister, kan der ikke konkluderes, at der er større trafiksikkerhedsmæssige udfordringer på gaden. Dog er det uhensigtsmæssigt, at der er en blanding af cyklister og bakkende biler/varebiler i gaden.

Vareleveringen er i nogen grad påvirket af pullerten, da der er registreret en koncentration af varelevering i pullerternes åbningstid. Observationer og interviews peger dog på, at varelevering også sker i de øvrige timer. Derudover er det observeret, at lastbiler parkerer på Sortedams Dossering, og at varer trækkes på vogn eller bæres over Nørrebrogade. Hurtiggruppen anbefaler, at åbningstiden for pullerten på Peblinge Dossering forkortes eller fjernes på grund af ulovlig ind- og udkørsel i pullerternes åbningstider. Det er forvaltningens vurdering, at der på nuværende tidspunkt ikke er behov for at justere åbningstiderne, da der ikke har været yderligere henvendelser om dette, fra beboere eller erhvervsdrivende på Indre Nørrebro.

I spørgeskemaundersøgelsen nævnes særligt cyklisters adfærd og tæt trafik langs Peblinge Dossering som årsag til utryghed for fodgængere som børn, ældre og personer med funktionsnedsættelser. Derudover nævnes frustrationer over manglende biltilgængelighed og korttidsparkering, som kan påvirke varelevering og adgang for redningskøretøjer.

På Peblinge Dossering har forvaltningen også foretaget tællinger af fodgængere. Tællingerne viser et fald i antal fodgængere på Peblinge Dossering efter etablering af trafikøen. Vejmæssige forhold kan dog have betydning for dette resultat, da før-tællingerne er foretaget på en dag med 19 grader og solskin, og eftertællingerne blev foretaget på en dag med 15 grader og regn.

Blågårds Plads

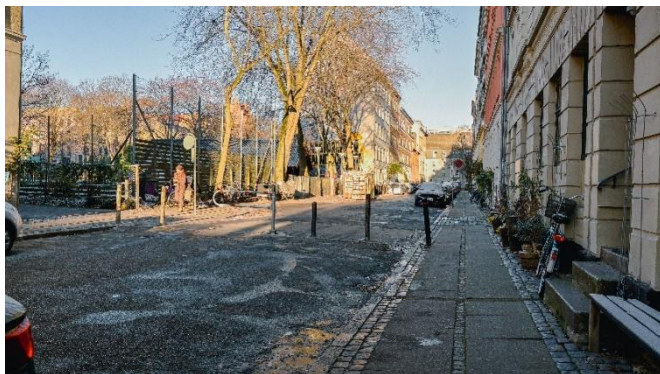
På Blågårds Plads er opsat 10 store plantekummer, der fungerer som vejindsnævring, som skal sænke bilers hastighed på pladsen. Tegninger over delprojektet er vedlagt som bilag 4E.

Resultater og reaktioner

Der er ikke foretaget trafiktællinger på Blågårds Plads, og i spørgeskemaundersøgelsen fremhæves Blågårds Plads primært ift. forhold, der ikke vedrører de trafikale forhold, som meget støj fra bevægtninger, fulde påvirkede mennesker, stofsalg m.v.

Wesselsgade

Med etablering af trafikø Indre Nørrebro er Wesselsgade åbnet for gennemkørende trafik, og den tidligere vejspærring midt på gaden er fjernet. Der er etableret to vejbump og en hævet flade for at sænke bilers hastighed. Ved den hævede flade ud for legepladsen er etableret cykelparkering og plantebede. Tegninger over delprojektet på Wesselsgade er vedlagt som bilag 3F og 4F.



Billedet til venstre viser spærringen af Wesselsgade før etablering, og billedet til højre viser den åbnede gade og den hævede flade med vejindsnævring, der er etableret med trafikøen. Fotos: TMF.

Resultater og reaktioner

Delprojektet på Wesselsgade har været genstand for meget kritik både før og efter etablering af trafikøen på grund af åbningen af gaden. Det er Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningens vurdering, at åbningen af Wesselsgade er nødvendig i trafikø-projektet, men det opleves generelt som en markant forringelse af gaden. Gaden er smal med gadeparkering i begge sider, og der er ingen cykelsti. Før etablering af trafikø Indre Nørrebro, var Wesselsgade lukket for gennemkørende trafik, med steler på midten af gadens forløb. På Wesselsgade er der sket betydelige ændringer af trafikken, som følge af, at gaden er blevet åbnet for gennemkørende trafik. Der er registreret en stigning i trafikken generelt og særligt i antallet af tunge køretøjer.

Trafiktællinger viser, at der er sket en stigning i biltrafikken og et fald i cykeltrafikken i gaden. Der er derudover registreret en markant stigning i antallet af lastbiler i gaden, efter at gaden er blevet åbnet for gennemkørende trafik. Ud for Wesselsgade nr. 26 blev der før etablering af trafikøen registreret en enkelt lastbil. Efter etablering af trafikøen blev registreret 17 lastbiler på samme sted.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har modtaget mange henvendelser fra borgere med bekymring for trafikken i Wesselsgade efter åbning af gaden, herunder trafikmængder i alt og antallet af lastbiler. I spørgeskemaundersøgelsen udtrykker mange beboere utilfredshed og bekymring over åbningen af Wesselsgade. Særligt fremhæves hastighedsoverskridelser, støj, forurening og sikkerhed for børn på grund af legepladsindgangen midt på gaden. Respondenter i spørgeskemaundersøgelsen nævner også, at bilparkering i begge sider af Wesselsgade gør det



Billederne viser forskellige situationer med lastbiler i Wesselsgade efter åbning for gennemkørende trafik. Fotos: Hurtiggruppen.

svært for cyklister at komme frem. Her nævnes også bekymring for, at tunge køretøjer blokerer for cykeltrafik. Øget trafik i de små gader som Wesselsgade nævnes som en konsekvens af de ændrede trafikale forhold.

Hurtiggruppen og Nørrebro Lokaludvalg har kritiseret åbningen af Wesselsgade, og har både før og efter etablering af trafikø Indre Nørrebro udtrykt utilfredshed med åbningen af Wesselsgade. Utilfredsheden går på, at gaden er smal med bilparkering i begge sider, der gør det svært at have dobbeltrettet trafik, og en bekymring for trafiksikkerheden i gaden, særligt for børn, der færdes til og fra legepladsen med indgang midt på Wesselsgade. Hurtiggruppen har gentagne gange fremhævet, at der opstår farlige situationer, når modkørende lastbiler skal passere hinanden, og at de på grund af det smalle vejprofil kører op på fortovet, for at kunne passere hinanden.

Evalueringsmetoder og resultater

Evalueringen er baseret på tællinger af trafikken, spørgeskemaundersøgelser sendt til beboere i området og en særskilt evaluering af de to automatiske pullerter på Slotsgade og Peblinge Dossering. Derudover har Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen haft løbende dialog med lokale beboere og aktører, herunder Nørrebro Lokaludvalg og den såkaldte Hurtiggruppe.

Trafiktællinger

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har foretaget manuelle tællinger af trafikken før og efter etablering af trafikøen, i hhv. 2022 og i 2024. Der er foretaget tællinger på 13 tællepunkter på Indre Nørrebro. Forvaltningen udpegede 10 tællepunkter i Blågårdsgadekvarteret. Nørrebro Lokaludvalg ønskede, at forvaltningen foretog tællinger på den nordøstlige side af Nørrebrogade, og forvaltningen har derfor foretaget tællinger på yderligere tre tællepunkter. Tællepunkterne er på gaderne Peblinge Dossering, Wesselsgade, Ewaldsgade, Blågårdsgade, Griffenfeldsgade, Stengade, Nørrebrogade, Baggesensgade, Møllegade, Guldbergsgade og Fælledvej. Tællingerne er udført som manuelle tællinger på hverdage i tidsrummet kl. 07.00-19.00.

Resultater af trafiktællinger

De manuelle trafiktællinger viser ikke et entydigt billede af trafikmønstrene på Indre Nørrebro før og efter etablering af trafikø-projektet. Der er således registreret en stigning i antallet af motorkøretøjer på nogle tællepunkter, og en reduktion af antallet af motorkøretøjer på andre tællepunkter. Generelt er der registreret færre cyklister i 2024, sammenlignet med i 2022. Da der er tale om en lav mængde trafik på de fleste tællepunkter, er resultaterne forbundet med usikkerhed.

På de fleste af tællepunkterne er registreret et lavt antal trafikanter. Lave trafikmængder udgør en usikkerhed i trafiktællinger. Det betyder, at forskelle i antal talte trafikanter vil skabe større procentvis udsving i de enkelte tællinger, sammenlignet med større trafikmængder. Derfor har Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen lavet et udtræk af GPS-data fra TomTom Move-platformen, som supplement til de manuelle tællinger. Dataudtrækkene viser en generel reduktion af både biltrafikken og hastigheden i Blågårdsgadekvarteret efter etablering af trafikø-projektet. TomTom Move er en platform med data fra køretøjers GPS-systemer i anonymiseret form. Dataudtrækkene gør det muligt at sammenligne data fra de manuelle tællinger med data fra GPS-systemer over længere tid. Forvaltningen har lavet et udtræk af GPS-data fra januar-oktober 2022 og januar-oktober 2025, for at supplere de manuelle tællinger. De manuelle tællinger og udtrækkene er ikke direkte sammenlignelige, fordi datasættene omhandler forskellige tidspunkter og forskellige perioder, men GPS-data giver indsigt i motorkøretøjers hastigheder og den relative trafikmængde over en længere periode end de manuelle tællinger. Dataudtrækkene viser, at der er sket en reduktion i antal køretøjer og hastighed i Blågårdsgadekvarteret, bortset fra de gader eller strækninger, hvor der er åbnet for biltrafik i forbindelse med etablering af trafikø Indre Nørrebro. Bemærkelsesværdige resultater er på:

- **Peblinge Dossering: Et markant fald i biltrafik**
På Peblinge Dossering er der i manuelle tællinger registreret et fald fra 1.330 motorkøretøjer i 2022 til 0 i 2024. Der er i pullertevalueringen registret 52 motorkøretøjer på en dag i 2024. GPS-data viser også et fald i biltrafikken på Peblinge Dossering fra 2022 til 2025.
- **Stengade: Fortsat ulovlig kørsel i bussluse, trods fald i biltrafik**

I Stengade er der i den nuværende bussluse, ud for Stengade nr. 2, registreret et fald i antal motorkøretøjer på ca. 61 % i 2024, sammenlignet med 2022. Dog er der fortsat registreret knap 1.000 motorkøretøjer, hvoraf 237 var busser i rute, på den strækning, hvor kun busser i rute må køre lovligt. Det har ikke været muligt at skelne mellem biler og busser i GPS-data, men GPS-data understøtter dog tendenser i resultaterne fra de manuelle tællinger om reduktion i antallet af motorkøretøjer, men at der fortsat er en del motorkøretøjer i busslusen.

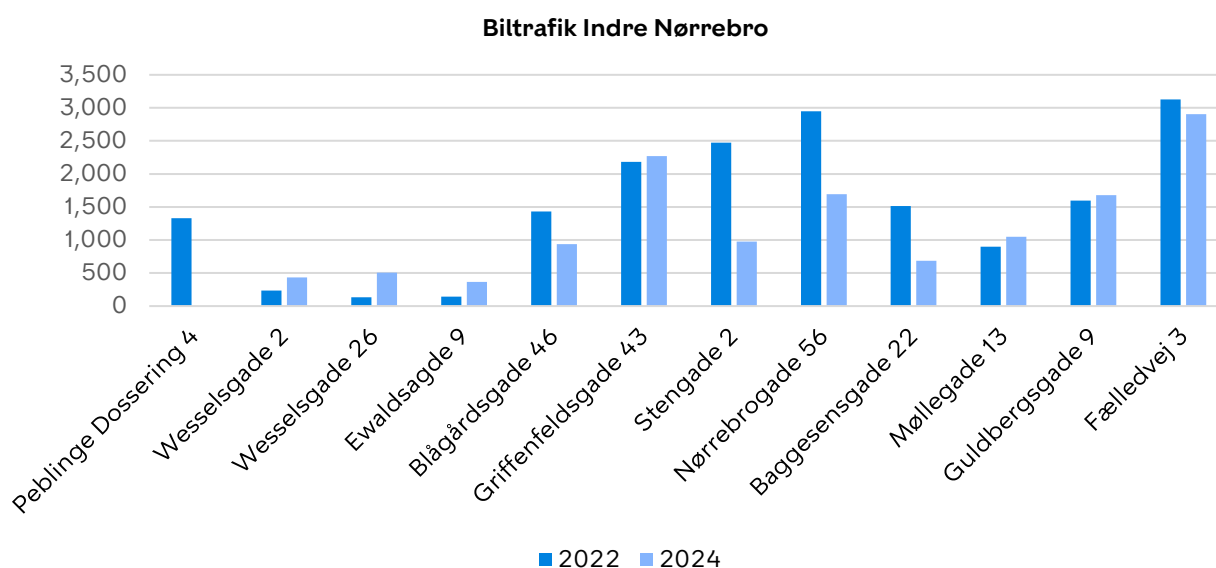
- **Wesselsgade: Stigning i biltrafik, også i antal tunge køretøjer**

I Wesselsgade er der registreret en forventet stigning i biltrafikken idet gaden blev åbnet for dobbeltrettet trafik med etablering af trafikø-projektet. Ud for Wesselsgade nr. 2 er registreret en stigning fra 235 køretøjer i 2022 til 433 køretøjer i 2024. Ud for Wesselsgade nr. 26 er registreret en stigning fra 134 køretøjer i 2022 til 508 køretøjer i 2024. Der er altså registreret mere trafik i begge ender af Wesselsgade. Der er derudover registreret en væsentlig stigning i antallet af tunge køretøjer. I 2022 blev registreret fire tunge køretøjer ud for Wesselsgade nr. 2, og i 2024 blev registreret otte tunge køretøjer på samme sted. Ud for Wesselsgade nr. 26 blev i 2022 registreret to tunge køretøjer, og i 2024 blev på samme sted registreret 19 tunge køretøjer. Det har ikke været muligt at skelne mellem biler og lastbiler i GPS-data, men GPS-data understøtter dog tendenser i resultaterne fra de manuelle tællinger om stigning i antallet af motorkøretøjer på Wesselsgade.

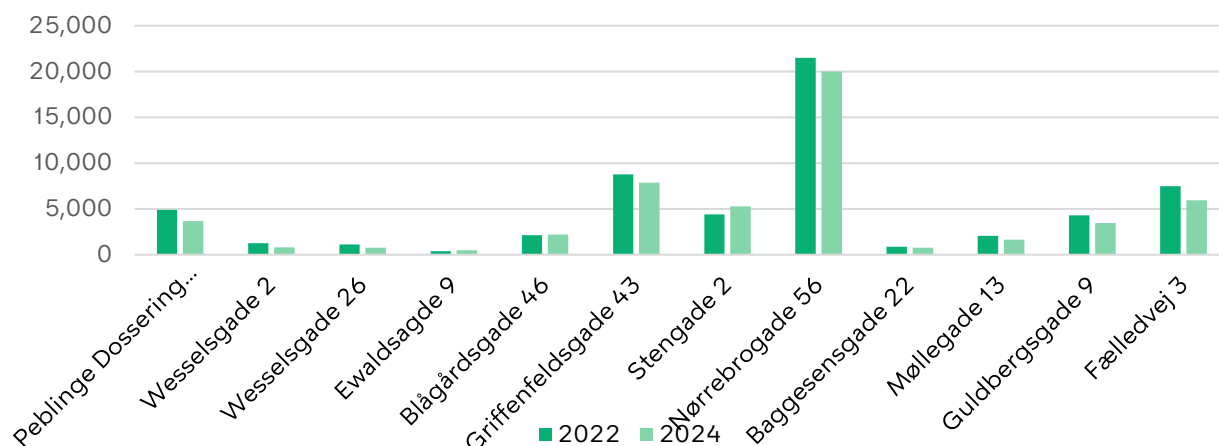
- **Guldbergsgadekvarteret nord for Nørrebrogade: Ikke et entydigt resultat**

Nørrebro Lokaludvalg ytrede inden etablering af trafikø-projektet bekymring for, at begrænsninger af biltrafikken i trafikø-området ville føre til en stigning i biltrafikken i dette område. Tællingerne viser ikke et entydigt billede, men der er registreret små ændringer i biltrafikken og et lidt større fald i cykeltrafikken. GPS-data viser generelt en stigning i biltrafikken på Møllegade, Guldbergsgade og Fælledvej fra 2022 til 2025. Ruteanalyser fra GPS-data viser dog ikke et entydigt billede af motorkøretøjers ruter til Møllegade, Guldbergsgade og Fælledvej, og stigningen kan skyldes forskellige faktorer.

Oversigt over resultater fra de manuelle trafiktællinger af biltrafik og cykeltrafik:



Cykeltrafik Indre Nørrebro



Figurerne viser resultaterne af forvaltningens manuelle trafiktællinger fra 2022 og 2024. Øverst er resultater af tællinger af biltrafikken og nederst resultater af tællinger af cykeltrafikken.

Forbehold for resultater af tællinger af cykeltrafik

Der er fra 2022 til 2024 sket en stigning i andel af ture på cykel generelt i København. Der er i samme periode ikke registreret en generel stigning i cykeltrafikken på Indre Nørrebro. Der er flere faktorer, der gør resultaterne af tællingerne usikre, herunder lave trafikmængder og forskelle i vejr. Vejrsmæssige forskelle kan have væsentlig betydning for resultaterne af flere af tællingerne, da de er udført som manuelle tællinger over én dag pr. tælling. Forskelle i vejr på de forskellige tælledage kan derfor give store udsving i data, da cykeltrafikken generelt påvirkes af vejrforhold. Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har sammenholdt data om antal cyklister med nedbørsmængder på årsbasis, og der generelt en omvendt sammenhæng mellem antal cyklister og nedbør: På år med meget nedbør, er registreret færre cyklister end på år med lave nedbørsmængder. Det samme forventes at være gældende for fodgængertællingen på Peblinge Dossering.

På fem af tællestederne er før- og eftertællingerne foretaget på dage med væsentlige forskelle i vejrforhold. På fem af 10 før-tællinger foretaget i maj 2022, var temperaturen 19 grader og vejret var tørt og solrigt. Efter-tællingerne på disse steder blev foretaget i september 2024 på dage med 15 grader og regn. Der er generelt større forskel mellem disse tællinger end på de tællesteder, hvor vejret er mere sammenligneligt, på de otte tællesteder, hvor der i hhv. maj og september 2022 var 15-16 grader med byger, og i september 2024 var 13-15 grader med regn eller skyet vejr.

Spørgeskemaundersøgelse

Rådgivningsvirksomheden Sweco A/S (tidligere Via Trafik A/S) har gennemført en spørgeskemaundersøgelse før og efter etablering af trafikø Indre Nørrebro. Formålet var at indsamle viden om beboernes oplevelser og tilfredshed med trafikken i området, før og efter etablering af trafikø Indre Nørrebro. Spørgeskemaet blev udsendt af Københavns Kommune til beboere over 18 år i området, via Digital Post. Det første spørgeskema blev udsendt i maj 2023, før etablering af trafikøen, og andet spørgeskema blev udsendt i oktober 2024, efter trafikøen var

etableret. Spørgeskemaundersøgelsen er gennemført kort tid efter færdigetableringen af trafikø Indre Nørrebro, og det kan have betydning for beboernes oplevelser og tilfredshed med projektet.

I 2023 blev spørgeskemaet sendt til ca. 7.300 beboere, og ca. 1.000 personer besvarede spørgeskemaet. Det svarer til en svarprocent på 13,8 %. I 2024 blev spørgeskemaet sendt til ca. 7.600 beboere, hvoraf ca. 1.300 beboere besvarede spørgeskemaet. Det svarer til en besvarelsesprocent på 17,4 %. Besvarelsesprocenten er højere for efterundersøgelsen end førundersøgelsen.

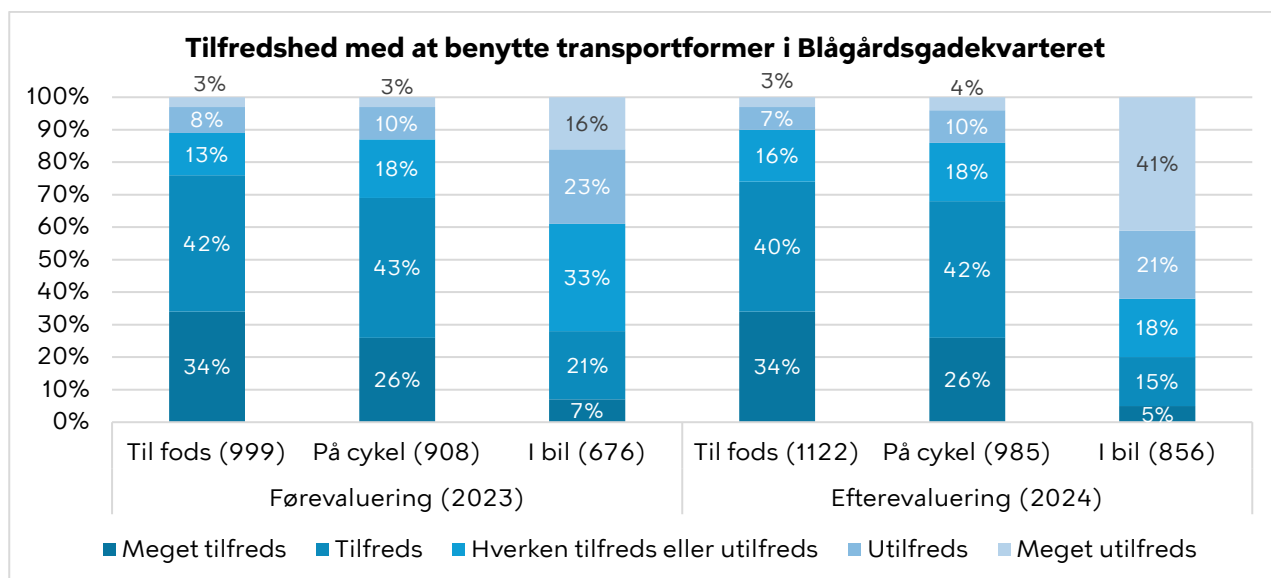
Respondenterne er generelt ældre end aldersfordelingen i Blågårdens og Betlehems Sogne, som er de sogne, Blågårdskvarteret er beliggende i. Ca. 2/3 af respondenterne har angivet, at de er i arbejde/selvstændig, og kønsfordelingen er 50 % kvinder, 47 % mænd og 3 % er ikke-binær/anden eller har ikke ønsket at oplyse køn. 53 % af respondenterne anvender cykel som daglig transportform, mens 25 % anvender bil, 14 % går, anvender løbehjul, skateboard og lignende, 6 % anvende kollektiv transport, og de resterende 2 % har angivet 'andet', herunder kørestol og elscoter.

Bilejerskabet er generelt højt blandt respondenterne. I 2024 har 61 % af respondenterne angivet, at de har én eller flere biler i husstanden. Det er en stigning fra 55 % i 2023. Et krydstjek med statistisk data for udvikling af antallet af biler registreret i området viser ikke samme andel eller stigning. Forvaltningens beregninger viser, at bilejerskabet i området har været stabilt i perioden 2022-2025, og at bilejerskabet i Blågårdsgadekvarteret i perioden 2022-2025 er på 20-21 %². Der kan være forskellige årsager til det høje bilejerskab blandt respondenterne, fx at flere personer fra samme husstand har besvaret spørgeskemaet eller at beboere med bil har haft særlig interesse for at besvare undersøgelsen. Spørgeskemaraapporten konkluderer, at det formentlig er en kombination af forskellige faktorer der gør, at bilejerskabet blandt respondenterne i 2024 er højere end i 2023.

Beboernes tilfredshed med at bo i Blågårdskvarteret er generelt høj, både før og efter etablering af trafikø Indre Nørrebro. I 2024 var 80 % af respondenterne tilfredse eller meget tilfredse med at bo i Blågårdsgadekvarteret. 10 % af respondenterne var utilfredse eller meget utilfredse, mens de øvrige var hverken tilfredse eller utilfredse. Særligt fremhæver respondenterne mangfoldigheden i kvarteret, kvarterets hyggelige cafeer og butikker samt det børnevenlige miljø og gode lokale fællesskab. Beboere udtrykker forskellig grad af tilfredshed med de ændrede trafikale forhold efter etablering af trafikø-projektet. Der udtrykkes særligt utilfredshed over manglende parkeringskapacitet og udfordringer for bilister på grund af de ensrettede og lukkede veje.

Cyklen er den mest anvendte daglige transportform blandt respondenterne. Beboernes tilfredshed med at anvende forskellige transportformer i Blågårdsgadekvarteret er meget forskellig. Tilfredsheden er størst blandt respondenter, der primært bevæger sig i kvarteret til fods og på cykel, mens tilfredsheden er lavest blandt bilister. I 2024 svarede 74 % af de adspurgte, at de var tilfredse eller meget tilfredse med at færdes til fods i kvarteret, mens 68 % har svaret, at de er tilfredse eller meget tilfredse med at færdes på cykel i kvarteret og 20 % har svaret, at de er tilfredse eller meget tilfredse med at køre i bil i kvarteret. Tilfredsheden for fodgængere og cyklister er nogenlunde på samme niveau før og efter etablering af trafikø Indre Nørrebro, mens der er sket et fald i tilfredsheden blandt bilister fra 28 % i 2023 til 20 % i 2024. I 2024 udtrykte 62 % utilfredshed eller stor utilfredshed med at køre i kvarteret.

² Beregningerne er foretaget med udgangspunktet i Københavns Kommunes Statistikbank på baggrund af mikrodata fra Danmarks Statistiske Forskningsservice 2025. Beregningen er lavet på aldersgrupper 20-95+.



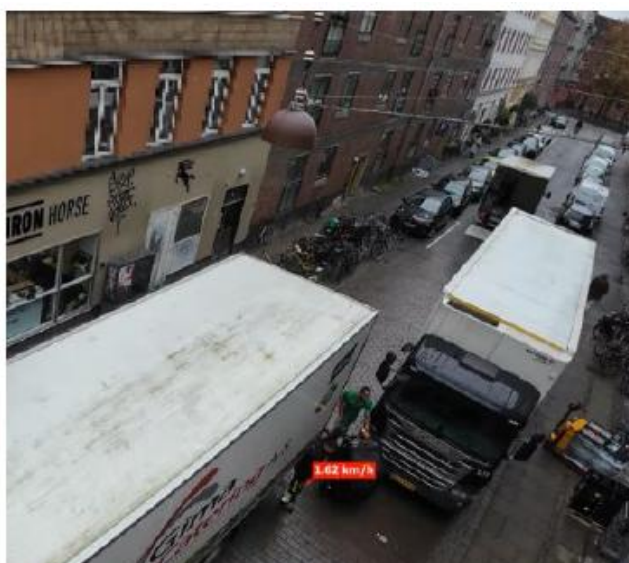
Figuren viser fordelingen af tilfredshed med at benytte forskellige transportformer i Blågårdsgadekvarteret. Figur: Sweco.

Mange beboere er positive over for målet om mindre biltrafik og et mere trygt og miljøvenligt kvarter, mens andre udtrykker bekymring for, at projektet ikke tager tilstrækkeligt hensyn til beboernes praktiske behov, især for beboere med bil. 32 % af respondenterne er tilfredse med projektet, mens 25 % udtrykker direkte utilfredshed. Denne utilfredshed er især fremtrædende blandt bilister, der oplever betydelige udfordringer som følge af ændringer i kørselsforhold og parkeringskapacitet. Bilejerskabet er i 2024 højere blandt respondenterne sammenlignet med det registrerede bilejerskab på Indre Nørrebro.

Pullertevaluering

Rådgivningsvirksomheden Urban Creators A/S har i 2024 gennemført en evaluering af de to automatiske pullerter på Slotsgade og Peblinge Dossering. Formålet var at undersøge brugernes adfærd og tilfredshed med pullerterne. Brugere er naboer, erhvervsdrivende og leverandører, hvis dagligdag forventes påvirket af, at pullerterne er opsat. Pullertevalueringen er udført i perioden oktober-december 2024 og består af 19 kvalitative interviews og 10 timers videoptagelser en hverdag i tidsrummet kl. 07.00-17.00.

Pullerterne på Slotsgade og Peblinge Dossering er indstillet med automatiske åbningstider, hvor varelevering er tilladt. På Peblinge Dossering er størstedelen af kassevognene observeret i pullerternes åbningstid, hvilket tyder på, at leverandørerne har tilpasset deres rute til pullerternes åbningstid. Dette understøttes af interviews med leverandører, der fortæller, at etablering af trafikøen generelt har gjort, at de har ændret deres rute, men ikke specifikt pullerterne. På Slotsgade foregår varelevering fortsat både i pullerternes åbnings- og lukketider. Leverandørerne, der kører i Slotsgade fortæller, at de ikke har ændret deres rutevalg. Observationer og videoregistreringer på Slotsgade viser, at mange varebiler bakker den ene eller anden retning af Slotsgade, hvilket giver pladsproblemer på det smalle gadeforløb. Der er observeret cyklister, der cykler på fortovet, står af cyklen og trækker cyklen på fortovet eller smyger sig mellem lastbiler samt at lastbilchauffører flytter parkerede cykler for at kunne komme forbi og levere varer.



Billederne er fra videooptagelser fra Slotsgade. På billedet til venstre skal to lastbiler læsse varer af på samme tid, og en lastbilchauffør guider en anden. På billedet til højre forsøger en cyklist at komme forbi lastbilerne og en tredje lastbil holder bagved. Fotos: Urban Creators.

Den overordnede konklusion af evalueringen af de automatiske pullerter er, at der på begge gader er observeret ulovlig ind- og udkørsel i pullerternes åbningstid, og at der på begge gader er begrænset plads til motorkøretøjer og cyklister. Begge steder er observeret cyklister og bilister, der ikke overholder skiltningen. På begge gader udtrykker beboere blandede oplevelser med bilisters og cyklisters adfærd og forskellige opfattelser af tryghed. På både Peblinge Dossering og Slotsgade nævnes dog bakkende biler og lastbiler som noget, der skaber utrygge situationer for fodgængere og cyklister. På grund af lav hastighed blandt trafikanterne, og at trafikanterne er opmærksomme på hinanden, kan det ikke konkluderes, at der er større trafikssikkerhedsmæssige udfordringer på de to gader, hvor pullerterne af opsat, på trods af en observeret uhensigtsmæssig blanding af cyklister og bilister, og at motorkøretøjer bakker eller vender på de smalle gader. Specifikke anbefalinger fra pullertevalueringen findes under afsnittet Anbefalinger.

Dialog med lokale borgere og aktører

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen gennemførte i 2015 en omfattende borgerinvolvering i forbindelse med udvikling af Trafikplan Indre Nørrebro. Da principperne i trafikø Indre Nørrebro følger principperne i den oprindelige trafikplan, er der ikke gennemført endnu en involveringsproces efter vedtagelse af trafikø-projektet. Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har før og under anlægsperioden dog haft løbende dialog med en arbejdsgruppe bestående af lokale borgere, den såkaldte Hurtiggruppe. Hurtiggruppen har løbende kommenteret forslag til planer for de seks delprojekter.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har været i løbende dialog med Nørrebro Lokaludvalg. Derudover har Nørrebro Lokaludvalg givet et skriftligt input til evalueringen i juni 2025. Dette er vedlagt som bilag 5. Nørrebro Lokaludvalg skriver, at trafikø Indre Nørrebro generelt har været en succes, og at der er kommet væsentligt færre biler i området. Nørrebro Lokaludvalg peger på fem udfordringer med projektet: Ændret vigepligt i krydset i Korsgade ud for Stengade, manglende overholdelse af ensretning i Korsgade, manglende overholdelse af ind- og udkørselsforbud af Stengade til/fra Nørrebrogade, parkerede cykler i Blågårdsgade ved Nørrebrogade og utryghed i Rantzausgade. Forvaltningen vurderer, ikke at der er grund til at ændre forholdene på Nørrebro

for nuværende, men forvaltningen tager Nørrebro Lokaludvalgs input til efterretning for det videre arbejde og i dialogen med Københavns Politi om manglende overholdelse af skiltning i kvarteret.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har før og i anlægsperioden udsendt nabobreve til beboere i området, med information om kommende ændringer, varsling af anlægsarbejde og information om de nye typer færdselsskilte, der blev sat op i området. I hele anlægsperioden har Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen opdateret en underside til Københavns Kommunes hjemmeside, med information om trafikø-projektet i Blågårdsgadekvarteret og omdannelsen af Rantzausgade. Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har modtaget og besvaret borgerhenvendelser. Særligt delprojektet i Wesselsgade har været genstand for kritik og bekymring i henvendelser fra borgere på Indre Nørrebro.

Data om trafiksikkerhed

I spørgeskemaundersøgelsen har respondenterne svaret på, om de har været involveret i et trafikuheld inden for de seneste to år. I 2023 havde 5 % af respondenterne været involveret i et trafikuheld inden for de seneste to år, og i 2024 var dette tal 6 %. Respondenterne har dog ikke beskrevet, hvor dette trafikuheld fandt sted. Som supplement til de gennemførte evalueringsmetoder, har Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen derfor indhentet ulykkesdata fra Københavns Politi, fra før og efter etablering af trafikø Indre Nørrebro. Ulykkesdata peger umiddelbart på en lille reduktion i antal ulykker i kvarteret, men på grund af de lave trafikmængder på Indre Nørrebro og den korte periode fra anlægsprojektets afslutning, er det ikke muligt at konkludere noget entydigt om eventuelle effekter for trafiksikkerheden efter etablering af trafikø Indre Nørrebro. Forvaltningen indsamler normalt ulykkesdata over fem år, og der kan indsamles ulykkesdata om nogle år.

Anbefalinger

På baggrund af ovenstående, anbefaler Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen til fremtidige projekter:

- Trafikø Indre Nørrebro er etableret i et mindre område, og der er begrænset dokumenteret effekt på trafikken, blandt andet på grund af de lave trafikmængder i området. De ændrede trafikale forhold kan desuden medføre omvejskørsel på samme måde som andre trafikregulerende tiltag. Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningens forventning er ikke, at trafikø Indre Nørrebro som isoleret initiativ kan tilskrives markante CO₂-besparende effekter fra trafikken. Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen anbefaler, at eventuelt fremtidige trafikale omdannelser dækker flere sammenhængende områder eller etableres bydækkende.
- Tilfredsheden blandt fodgængere og cyklister er generelt på samme niveau før og efter etablering af trafikø-projektet, mens utilfredsheden blandt bilister er steget. Fremtidige projekter med større trafikale omdannelser kan med fordel anlægges med synlige fysiske omdannelser af gader og byrum med fokus på forbedring af forhold for gående og cyklende, opholdsmuligheder, bynatur og klimatilpasning.

Udover forvaltningens anbefalinger, har beboere og lokale aktører udpeget konkrete anbefalinger:

Anbefalinger fra Hurtiggruppen

Hurtiggruppen har i dialogen efter etablering af trafikø-projektet anbefalet:

- At der etableres en pullert med nummerpladegenkendelse i Stengade eller på Nørrebrogade for at sikre, at der ikke er ulovlig kørsel i bil i området.
- At Wesselsgade ensrettes for lastbiler.

Anbefalinger fra Nørrebro Lokaludvalg

Nørrebro Lokaludvalgs input indeholder følgende anbefalinger til Blågårdsgadekvarteret:

- At vigepligten i Korsgade/Stengade ændres til som før etablering af trafikø-projektet.
- At der opsættes ekstra cykelparkeringspladser i Baggesensgade.

Derudover nævnes, at ensretninger og ind- og udkørselsforbud ikke overholdes.

Anbefalinger fra pullertevaluering

Anbefalinger til forbedringer på Peblinge Dossering:

- Forbedring af skiltning: "Blind vej"-skilt på Baggesensgade kan flyttes længere ud på fortovet, så det er lettere at se. Herudover kan vendepladsen skiltes med parkering og standsningsforbud med undertavlen, af- og pålæsning er tilladt, som vil tydeliggøre at pladsen ikke er til korttidsparkering mv.
- Bedre plads på vendepladsen: Forslag om at inddrage noget af kantstensparkeringen ved vendepladsen, for at skabe bedre plads til at vende på vendepladsen.
- Håndhævelse af skiltning: Anbefaling at indgå et samarbejde med Københavns Politi om håndhævelse af skiltningen.

Anbefalinger til forbedringer på Slotsgade:

- Bedre plads på vendepladsen: Forslag om at reducere cykelstativet mod Nørrebrogade eller at nedlægge noget af kantstensparkeringen på Slotsgade, for at skabe bedre plads til at vende for enden af Slotsgade.
- Tillade cyklister fra Nørrebrogade eller ændre placering af skilt: Forslag om at ændre skiltning til indkørselsforbud for motorkøretøjer.
- Undersøge mulighed for at nedlægge højresvingsforbud: Forslag om at undersøge mulighed for at leverandører kan svinge til højre på Nørrebrogade, for at undgå behov for at bakke eller vende på Slotsgade.
- Nedlæggelse af parkering for at gøre plads til cykler: Forslag om at inddrage parkering i vejens ene side, hele strækningen eller dele af den som vigelommer.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen holder sig løbende opdateret på den trafikale situation.



Forsøg med grøn trafik vej flyttes til Stefansgade

PRINCIPPER BAG INDRE NØRREBRO, TRAFIKPLAN OG TRAFIKØ

Nørrebro

Oversigtskort

BILAG 2



TRAFIKPLAN INDRE NØRREBRO

Resumé - oktober 2018



KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen



OMRÅDEFORNYElsen
NØRREBRO

INDHOLD

Dette resumé sammenfatter trafikplanens hovedgreb. Målet er at give overblik over trafikplanens indhold dd. inkl. justeringer og konkretiseringer.

Trafikplanen blev oprindeligt udarbejdet for Teknik- og Miljøforvaltningen/Områdeformyelsen Nørrebro af Grontmij og GBH landskabsarkitekter i perioden jan-aug 2015. Planen er politisk vedtaget i Borgerrepræsentationen d. 11.2.2016. Planen er efterfølgende blevet justeret og konkretiseret i forbindelse med realiseringen, og yderligere politisk behandlet d. 27.2.2017.

Den oprindelige trafikplan kan fortsat downloades via Københavns Kommunes hjemmeside.

- 3 Ny trafikstruktur
- 4 Ensretninger og spærringer
- 5 Lavere hastighed
- 6 Tryk trafik og bedre byrum
- 7 Genetablering af parkeringspladser
- 8 Trafikplanens tilblivelse
- 9 Omlægning af busruter
- 10 Proces og politisk behandling

Forsidefoto: Ursula Bach

BAGGRUND

Målet med trafikplanen er at styrke Indre Nørrebro som et trygt boligkvarter og foregangseksempel på hvordan et kvarter kan være et attraktivt og grønt område, hvor storbyens trafik fungerer i sammenhæng med de tilstødende områder.

Inden projektudviklingen af flere trafik- og byrumsprojekter, vedtaget i kvarterplanen for Indre Nørrebro, har forvaltningen udarbejdet en trafikplan, der skal sikre en samlet plan for trafikafvikling. Trafikplanen skal efterfølgende detailudvikles.

Særligt i Rantzausgade og Stengade, er der behov for trafikale løsninger, der løser udfordringerne. Gaderne opfattes lokalt som stærkt problematiske med ulovlig gennemkørsel, hensynsløs biltrafik i høj fart og trafikal usikkerhed for cyklister. Trafikplanens samlede tiltag vil skabe større sikkerhed, tryghed og fremkommelighed for cyklister og fodgængere i kvarteret.

TRAFIKPLANEN KORT

De nuværende to trafikkenklaver i Blågårdskvarteret lægges sammen til én stor trafikkenklave. Sammen med en ny placering af busslusen i Stengade vil den forhindre den ulovlige gennemkørsel i Stengade og omvejskørsel via Baggesensgade. Den nye trafikkenklave har udelukkende biladgang fra Åboulevard og Ågade (undtagen busser) og vil forhindre gennemkørende biltrafik.

En ensretning af Rantzausgade betyder også nye trafikflow og busser skal derfor fremover køre via Åboulevarden og Borups Plads.

Trafikplanen vil samlet set forbedre forholdene for den lokale biltrafik, der fremover vil være intern bil- og varekørsel. Hastigheden sænkes til 30 km/t for alle gader i kvarteret og muligheden for cirkulation efter parkering bliver forbedret.

Den samlede biltrafik vil reduceres med ca. 25%.

* Indre Nørrebro betegner her områderne Blågårdsgadekvarteret og Rantzausgadekvarteret der tilsammen dækkes af områdeformyelsen Nørrebro.

Området dækker et areal fra Åboulevard til Nørrebrogade og fra søerne til Jagtvej, dog undtaget Assistens Kirkegård og arealet vest for den grønne cykelrute.

NY TRAFIKSTRUKTUR

NU

Trafikplanens overordnede greb er en nytænkning af trafikstrukturen og den opdeling i to selvstændige "trafikenklaver", som længe har defineret Indre Nørrebro's trafikale flow.

Opdelingen i to selvstændige enklaver er hidtil sket ved hjælp af en række afspærringer for biler i de tværgående gader fra Assistens Kirkegård til Søerne, inkl. Stengade.

De to nuværende enklaver har adgang fra hhv. Nørrebrogade og Åboulevard. Se fig. 1.

Afspærringen i Stengade har dog aldrig fungeret optimalt. Mere end 3.000 biler kører igennem dagligt (optalt 2015), og politi og forvaltning har i perioder opgivet at håndhæve den.

Siden Nørrebrogades trafiksanering er Baggesensgade blevet en smutvej, der dagligt bruges af 1.000-1.500 biler, og særligt krydsningen Baggesensgade/Blågårdsgade er problematisk.

FREMOVER

Med den nye trafikstruktur har udfordringen med Stengades trafik fået en ny forudsætning for at falde på plads. I trafikplanen samles de to eksisterende trafikenklaver nemlig til én stor enklave, udelukkende med adgang fra Åboulevard. Dermed kan de eksisterende afspærringer rykkes op til Nørrebrogade, så gennemkørende biltrafik ledes udenom kvarteret. Se fig. 2.

Til gengæld lettes den interne trafik for kvarterets beboere, ved at både Stengade og Wesselsgade åbnes for lovlig gennemkørsel.

Det forventede resultat vil være at gennemkørende trafik på tværs af kvarteret (i hhv. Stengade og Baggesensgade) forhindres. Til gengæld opnås bedre fremkommelighed for bilister indenfor kvarteret.

Resultatet er i tråd med kvarterets ønske om at skabe bedre forhold for bløde trafikanter, uden at genere lokale beboere der måtte være afhængige af deres bil.

PRINCIP

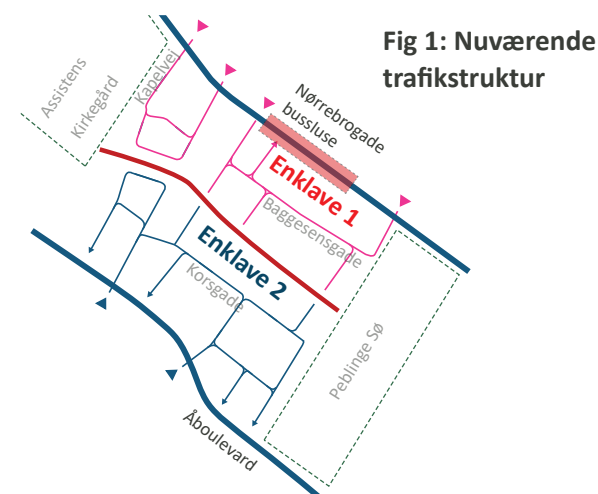


Fig 1: Nuværende trafikstruktur

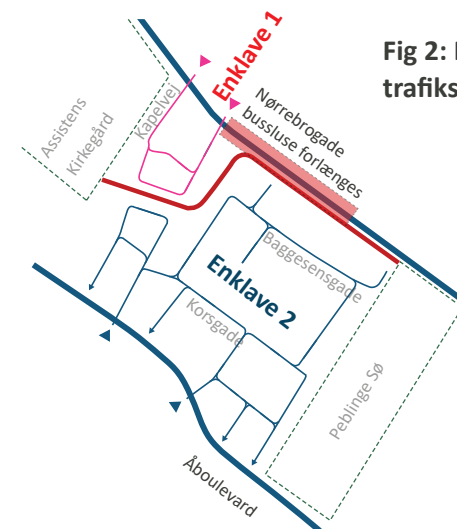
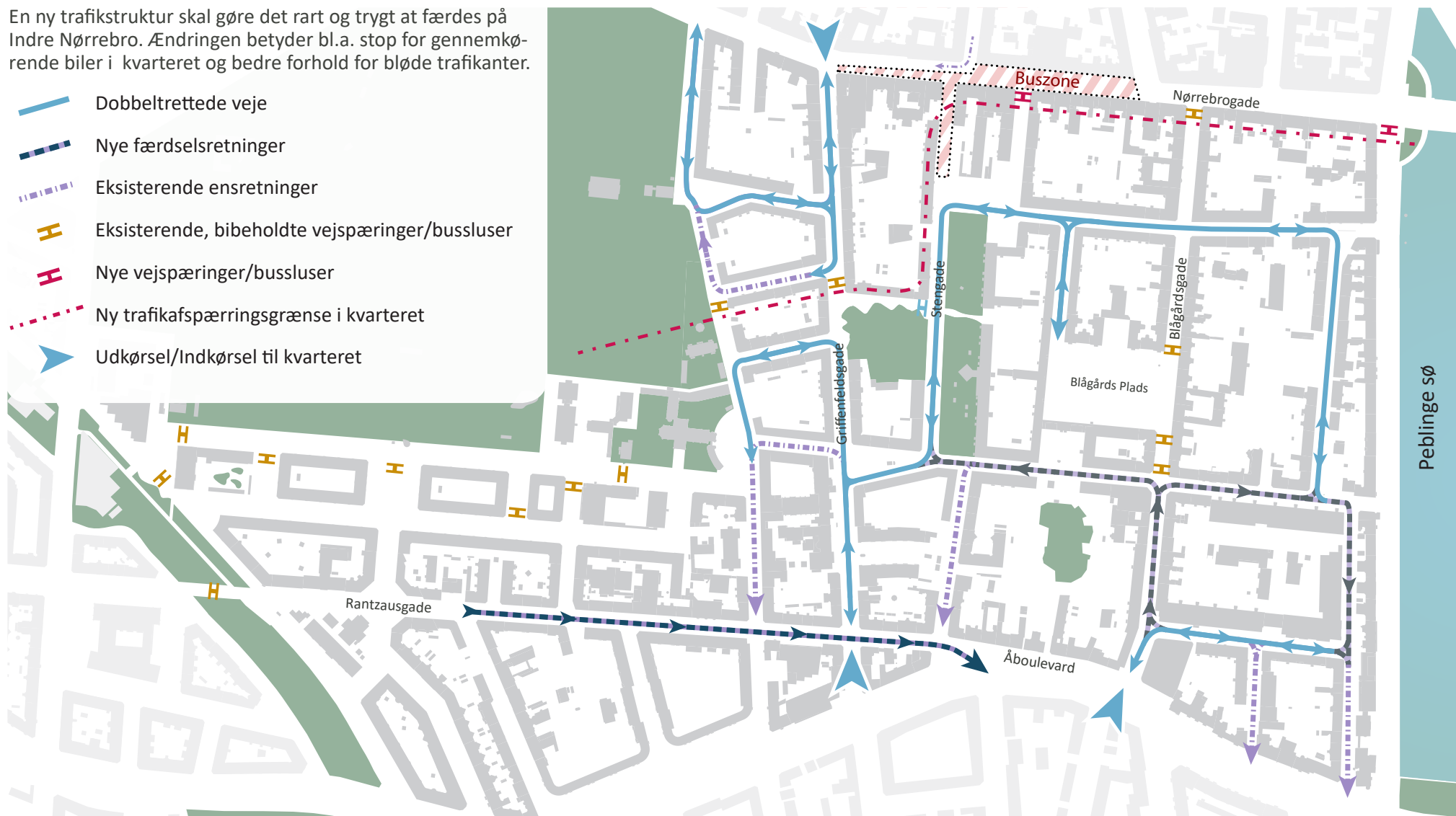


Fig 2: Fremtidig trafikstruktur

ENSRETNINGER OG SPÆRRINGER

En ny trafikstruktur skal gøre det rart og trygt at færdes på Indre Nørrebro. Ændringen betyder bl.a. stop for gennemkørende biler i kvarteret og bedre forhold for bløde trafikanter.

-  Dobbeltrettede veje
-  Nye færdselsretninger
-  Eksisterende ensretninger
-  Eksisterende, bibeholdte vejspæringer/bussluser
-  Nye vejspæringer/bussluser
-  Ny trafikafspærringsgrænse i kvarteret
-  Udkørsel/Indkørsel til kvarteret



LAVERE HASTIGHED

Den nye trafikstruktur skaber et boligkvarter med næsten udelukkende intern trafik. Dermed muliggøres en generel fartsækning i hele kvarteret.

Hele området mellem Nørrebrogade, Vester Søgade, Åboulevard og Jagtvej klassificeres som stilleveje med anbefalede hastigheder på 30 km/t, samt mindre lege- og opholdsområder med anbefalet hastighed på 15 km/t.

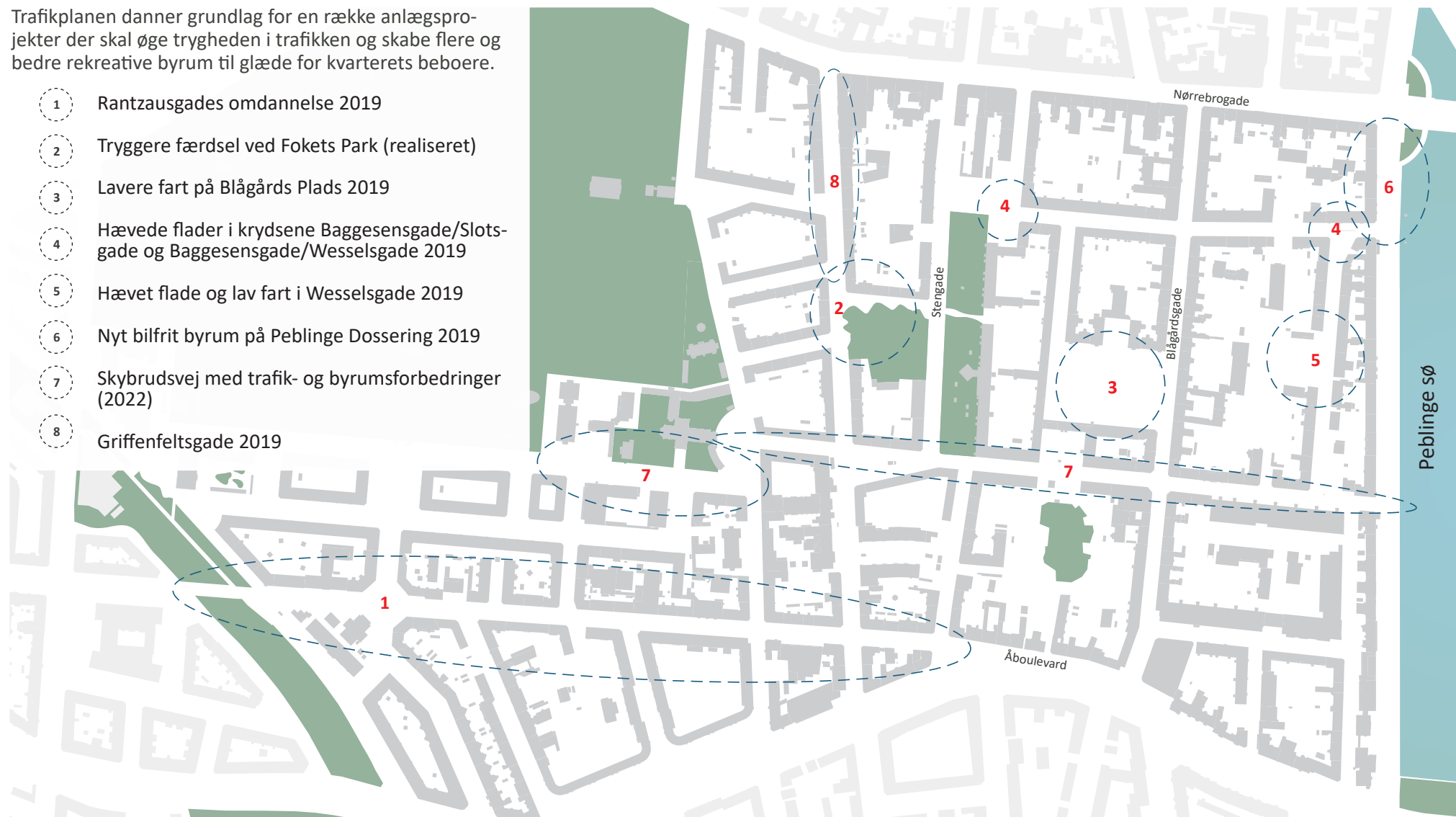
-  Anbefalet 15 km/t
-  Anbefalet 30 km/t
-  Anbefalet 40 km/t
-  Påbudt max. 50 km/t



TRYG TRAFIK OG BEDRE BYRUM

Trafikplanen danner grundlag for en række anlægsprojekter der skal øge trygheden i trafikken og skabe flere og bedre rekreative byrum til glæde for kvarterets beboere.

- 1 Rantzausgades omdannelse 2019
- 2 Tryggere færdsel ved Fokets Park (realiseret)
- 3 Lavere fart på Blågård's Plads 2019
- 4 Hævede flader i krydsene Baggesensgade/Slots-gade og Baggesensgade/Wesselsgade 2019
- 5 Hævet flade og lav fart i Wesselsgade 2019
- 6 Nyt bilfrit byrum på Peblinge Dossering 2019
- 7 Skybrudsvej med trafik- og byrumsforbedringer (2022)
- 8 Griffenfeltsgade 2019



GENETABLERING AF PARKERINGSPLADSER

I alt 66 parkeringspladser omplaceres som led i realiseringen af Trafikplanen. Det samlede antal p-pladser i kvarteret bibeholdes. I Rantzausgade flyttes 40 af gadens 84 p-pladser til andre gader og skaber bedre forhold for cyklister, mere grønt og flere opholdsmuligheder. På f.eks. Peblinge Dossering og Griffenfeldsgade omplaceres parkeringen for at forbedre byrumskvaliteterne og skabe plads til træer og grønt. På kortet ses antal og nye omtrentlige placeringer.



OMLÆGNING AF BUSSE

I forbindelse med Rantzausgades omdannelse, vil gaden blive ensrettet i indadgående retning. Ensretningen vil gælde fra Brohusgade til Åboulevard (se kort på side 4). Derfor vil buslinjerne 12 og 66 blive omlagt i retning væk fra city, så de fremover kører ad Åboulevard, indtil Borups Plads. Der vil blive etableret et nyt stoppested ved cykelbroen over Åboulevard.



..... Kommunegrænse

— Eksisterende busrute der nedlægges

— Eksisterende busrute der bevares

— Ny busrute



Eksisterende stoppested der nedlægges



Eksisterende stoppested der bevares



Nyt stoppested

RANTZAUSGADE
Nørrebro
Omlægning af busruter



TRAFIKPLANENS TILBLIVEN

Trafikplanen og de afledte anlægsprojekter har ved flere lejligheder været behandlet i borgerrepræsentationen. Her følger en oversigt over politiske beslutninger og andre tiltag der vedrører trafikplanen:

- 9. oktober 2014: Borgerrepræsentationen godkender Kvarterplanen for de to områdefornyelser på Indre Nørrebro, herunder udarbejdelsen af en samlet trafikplan for kvarteret.
- Januar 2015: Områdefornyelsen Nørrebro igangsætter arbejdet med en ny trafikplan. Områdefornyelsens styregruppe igangsætter arbejdet. Fra januar-august 2015 udarbejdes trafikplanen af rådgiverfirmaerne Grontmij og GHB landskabsarkitekter med input fra ca. 500 lokale borgere og aktører.
- Efteråret 2015: Trafikplanen møder lokal modstand fra beboere i hhv. Brohusgade og Wesselsgade. Disse er utilfredse med hhv. buskørsel i Brohusgade og genåbning af Wesselsgade. I november 2015 og marts 2016 indsendes beboerklager over planen til Natur- og Miljøklagenævnet.
- 11. februar 2016: Borgerrepræsentationen vedtager trafikplanen med en tillægsbeslutning om at alternativer til busdrift i Brohusgade skal undersøges.
- Sommeren 2016: Natur- og Miljøklagenævnet giver afslag i to af tre klagepunkter, men viderebehandler spørgsmålet om hvorvidt trafikplanen skulle have været miljøscreenet.
- Efteråret 2016: Undersøgelsen af alternativer til busdrift i Brohusgade gennemføres, og sendes i

offentlig høring i december 2016. En linjeføring der går udenom Brohusgade anbefales.

- 27. februar 2017: Teknik- og Miljøudvalget vedtager planerne for Rantzausgades omdannelse, baseret på trafikplanens struktur. Udvalget vedtager at bussen i nordgående retning ledes via Åboulevard og Borups Plads. Anlægsmidler frigives.
- Forår 2017: Dialog vedr. konkretisering af renovering af Rantzausgade.
- September 2017: Kommunens budget 18 vedtages, og der indgås politisk forlig om finansiering af en række elementer i Blågårdskvarteret, herunder busluse i Stengade, spærringer v Nørrebrogade, ny trafikal byrumsløsning på Peblinge Dossering, hastighedsdæmpende tiltag på Blågårds Plads samt en hævet plads der skal sænke farten i Wesselsgade.
- Forår 2018: Dialog med lokalområdet vedr. konkretisering af trafikløsningerne i Blågårdskvarteret.
- Juni 2018: Orienteringsnotat vedr. trafikforbedringerne i Blågårdskvarteret sendes til Teknik- og Miljøudvalget.
- Juli 2018: Miljø- og Fødevarerklagenævnet afgør at trafikplanen skulle have været miljømiljøscreenet og evt. miljøvurderet. Den politiske behandling er derfor mangelfuld og planen erklæres ugyldig.
- Efteråret 2018: En miljøscreening og evt. miljøvurdering af trafikplanen iværksættes. Trafikplanen skal derefter politisk genbehandles.

DIALOG

Trafikplanen blev til januar - august 2015 i samarbejde med borgere, erhvervs-repræsentanter, repræsentanter fra Nørrebro Lokaludvalg, Miljøpunkt Nørrebro, politi, Movia, Økonomiforvaltningen og Områdefornyelsens styregruppe.

Der blev gennemført fire workshops, interviews med butikker i Rantzausgade, trafiktællinger, voxpop, trafikforsøg og events. I alt deltog mere end 500 beboere, brugere og aktører i 2015.

Siden Trafikplanens vedtagelse 11.02.2016 er planens løsninger blevet konkretiseret og der er gennemført en offentlig høring af alternative ruter for bussen i udadgående retning via Åboulevard. Den politiske behandling efterfølgende afgjorde at bussen skal køre via Åboulevard og Borups Plads i nordgående retning.

I forbindelse med konkretiseringen er der gennemført en lang række workshops og arbejds møder med borgergrupper. Møder der alle har bidraget til Trafikplanens nuværende indhold.

Links til dokumenter:

Den oprindelige Trafikplan Indre Nørrebro, publiceret sommeren 2015:

<https://bit.ly/2MlvbSt>

BR-beslutning vedr. trafikplan, 11/2 2016:

<https://bit.ly/2x9jJUE>

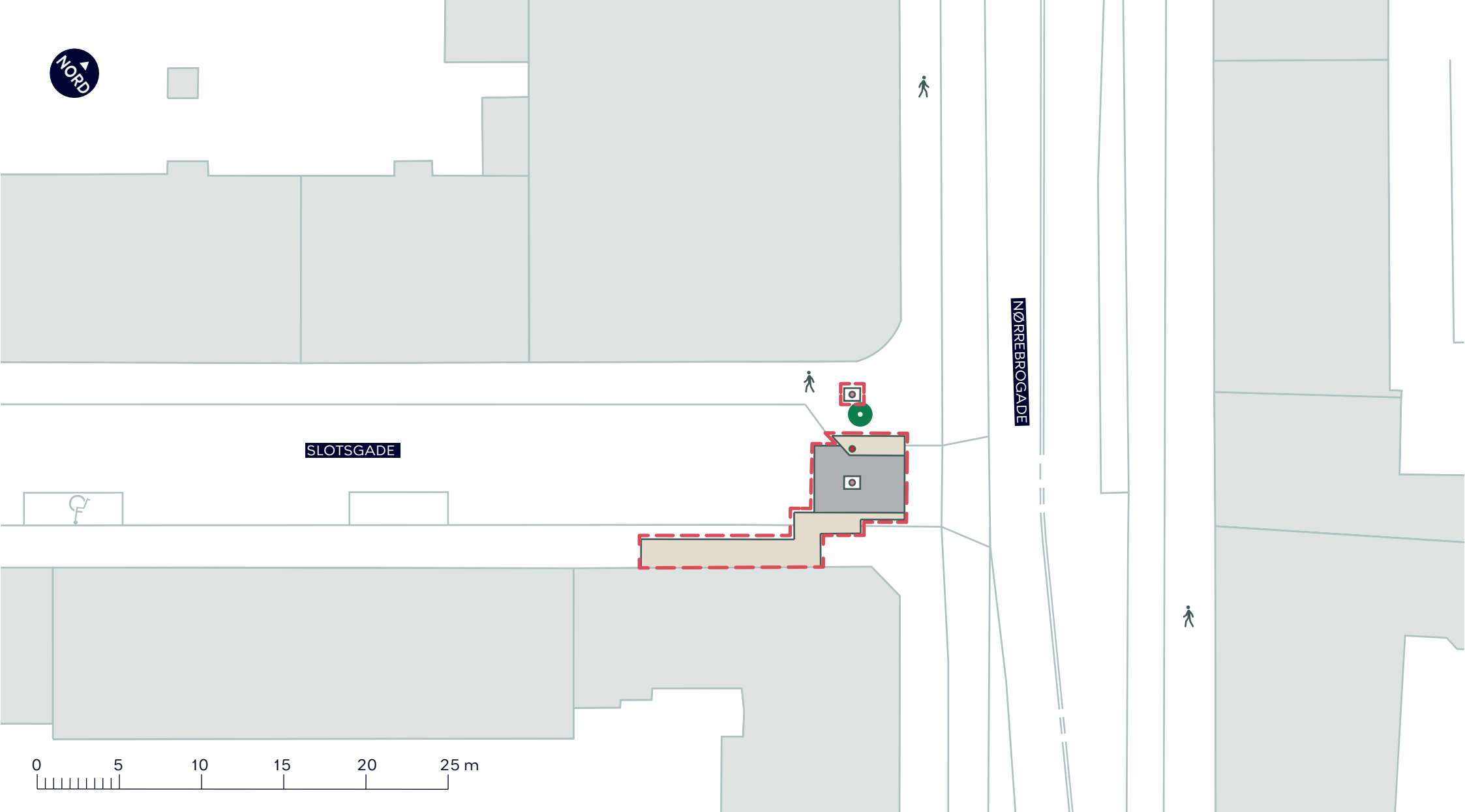
TMU-beslutning vedr. Rantzausgade, 27/2 2017:

<https://bit.ly/2NAKMT5>

Budgetaftale 2018, finansiering af trafikplanen for Blågårdskvarteret (se side 181).

Vedtaget d. 5/10 2017

<https://bit.ly/2NaQ7RF>



--- Anlægsområde

Fortov

Stele

Pullert

Eksisterende træ

TRAFIKPLAN INDRE NØRREBRO SLOTSGADE

Nørrebro

Som udført

BILAG 4A



NORD

STENGADE

BAGGESENSGADE

0 5 10 15 20 25 m

- Anlægsområde
- Fortov
- Kampesten

TRAFIKPLAN INDRE NØRREBRO STENGADE

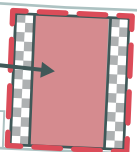
Nørrebro
Som udført

BILAG 4B





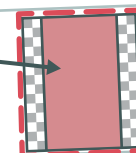
Hævet flade



BAGGESENSGADE

BLÅGÅRDSGADE

Hævet flade



BAGGESENSGADE

0 5 10 15 20 25 m

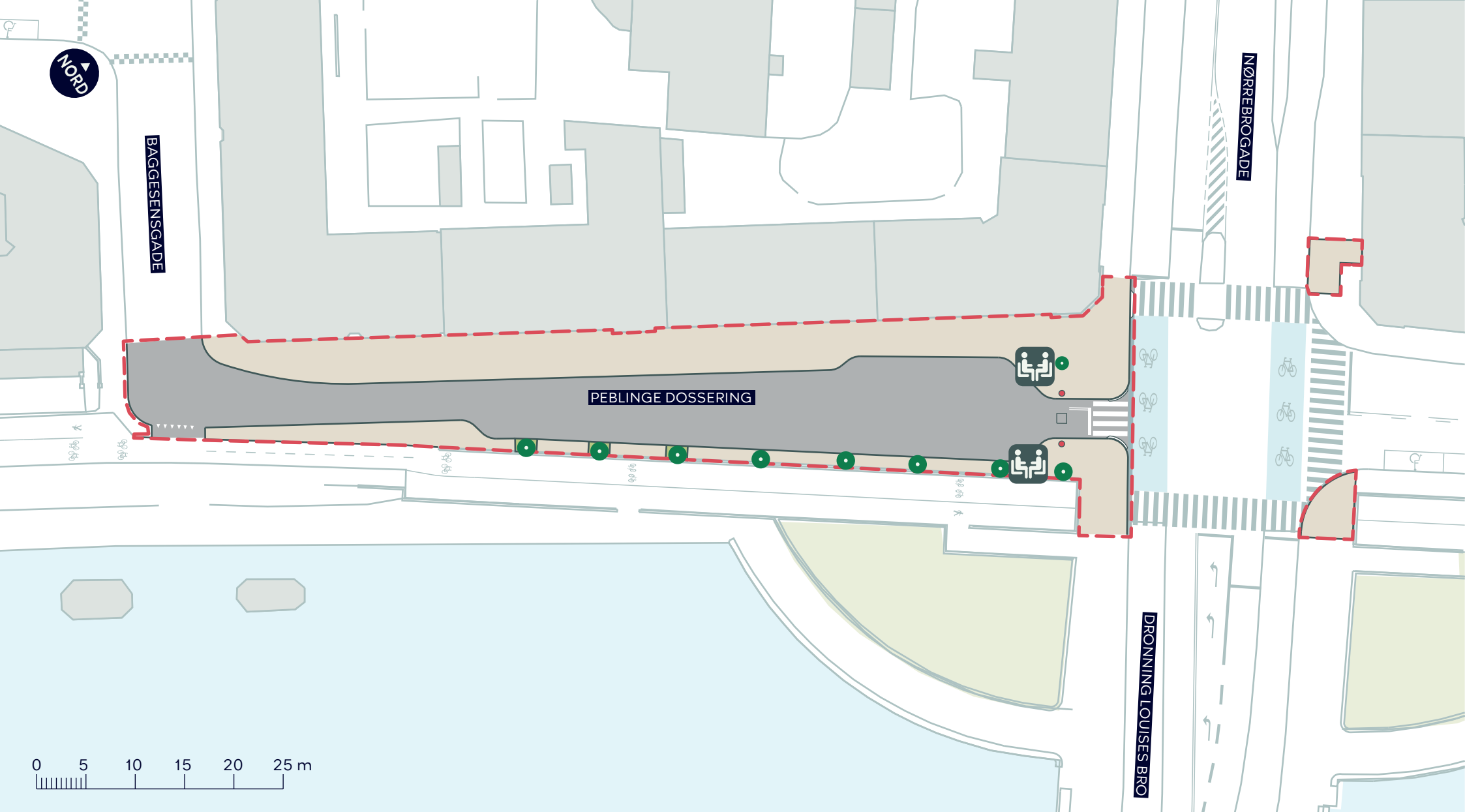
--- Anlægsområde

TRAFIKPLAN INDRE NØRREBRO BAGGESENSGADE

Nørrebro
Som udført

BILAG 4C





--- Anlægsområde

Fortov

Beplantning

● Pullert



Ophold



Eksisterende træ

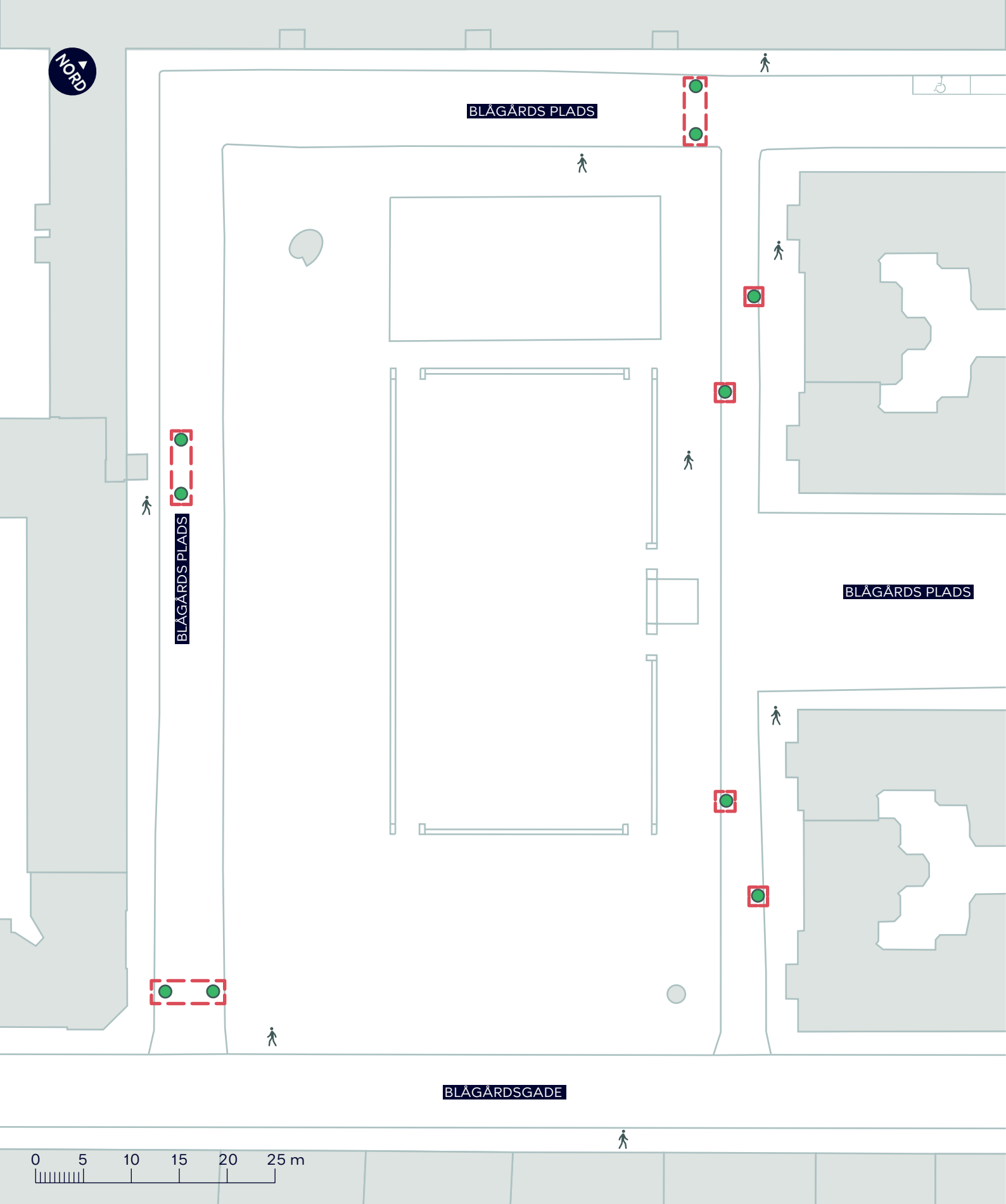
TRAFIKPLAN INDRE NØRREBRO PEBLINGE DOSSERING

Nørrebro

Som udført

BILAG 4D





- Anlægsområde
- Plantekumme med beplantning

TRAFIKPLAN INDRE NØRREBRO
BLÅGÅRDS PLADS

Nørrebro
Som udført

BILAG 4E





Legepladsen
Wesselsgade

Hævet flade

WESSELSGADE

Hævet flade

Hævet flade

0 5 10 15 20 25 m

- Anlægsområde
- Fortov
- Betonelement, beplantning

TRAFIKPLAN INDRE NØRREBRO WESSELSGADE

Nørrebro
Som udført

BILAG 4F





Input fra Nørrebro Lokaludvalg til evaluering af trafikø Indre Nørrebro

Trafikø Indre Nørrebro har generelt været en succes. Der er kommet væsentlig færre biler i området. Inden Trafikø Indre Nørrebro var der, specielt i Wesselsgade bekymring om antallet af gennemkørende biler, efter projektet blev gennemført. Det har heldigvis ikke vist sig at være tilfældet.

Der har dog vist sig at være en række udfordringer med projektet:

- Krydset i Korsgade ud for Stengade. Her er vigepligten blevet ændret. Det har skabt en stor utryghed i krydset og en mere utryg skolevej for de børn, der skal i skole fra Blågårdsgadeområdet. Der er væsentlig højere hastighed på biler, der kører igennem fra Stengade og ind i Korsgade. Den gamle løsning var generelt mere sikker.
- Ensretning i Korsgade. Ensretningen i Korsgade, for biler, bliver ikke overholdt og der er biler der kører imod ensretningen.
- Ind- og udkørslen af Stengade til/fra Nørrebrogade. Ind- og udkørselsforbuddet bliver i stor stil ikke overholdt. Det kan skyldes mangelfuld skiltning eller manglende håndhævelse fra politiet.
- Parkerede cykler i Blågårdsgade ved Nørrebrogade. Parkerede cykler fylder meget i Blågårdsgade, specielt i weekenderne og særligt op mod Nørrebrogade. Ekstra cykelparkeringspladser i Baggesensgade kan måske afhjælpe problemet.
- Rantzausgade er utryg. Der er mange lastbiler der parkerer i Rantzausgade, særlig i myldretiden, med varer til supermarkederne og andre erhvervsdrivende. Det gør at gaden bliver mere utryg, da gaden kommer til at føles meget smal, når der også kører busser. Desuden er tilkørslen fra Rantzausgade til

26. juni 2025

Sagsnr.
2025-0210396

Dokumentnr.
2025-0210396-1

Sagsbehandler
Andreas Juhl-Rhode

Sekretariatet for Nørrebro
Lokaludvalg

sidegaderne en udfordring for Københavns Kommunes store renovationsbiler, det gør at FSB Ågården har problemer med at få hentet affald.

Venlig hilsen
Mogens Petersen
Forperson for Nørrebro Lokaludvalg