



Økonomiforvaltningens bemærkninger vedr. løsningsforslag til at forbedre trafik sikkerheden på Nordre Frihavsgade

Til KTF, Cykel- og vejprojekter

Resume

Klima-, Miljø og Teknikforvaltningen har anmodet Økonomiforvaltningen om bemærkninger til to løsningsforslag vedr. forbedring af trafik sikkerheden på Nordre Frihavsgade. Økonomiforvaltningen har indhentet input fra Movia.

Økonomiforvaltningens bemærkninger

Generelle bemærkninger

Økonomiforvaltningen bemærker, at Økonomiudvalget skal godkende permanente omlægninger af buslinjer samt placering af stoppesteder. Borgerrepræsentationen skal godkende ændringer, der øger driftsøkonomien for busdriften i Københavns Kommune. Ændringer i frekvensen, eller permanente ændringer af køretiden på tværkommunale linjer, skal ske i enighed med de berørte omegnskommuner.

Bemærkninger til løsningsforslag 1

Kort om forslaget: Hastighedsbegrænsning på 30 km/t, indkørselsforbud fra Trianglen mellem kl. 7.30-8.30, permanent omlægning af buslinje 14 fra Nordre Frihavsgade til Classensgade, samt etablering af hårde hastighedsdæmpende tiltag.

Hvis buslinje 14 omlægges til Classensgade, vil der være lang gangafstand til bussen for beboere og besøgende på Nordre Frihavsgade. Der er ca. 500 meter mellem gaderne. Dette vil betyde en væsentlig serviceforringelse for beboere og besøgende på Nordre Frihavsgade, herunder elever på skolerne i området.

Økonomiforvaltningen bemærker, at Movia vurderer, at det ikke kan udelukkes, at der vil være et passagertab ved at omlægge linje 14 til Classensgade, som allerede er betjent med buslinje 23, der dog har en lavere frekvens end linje 14.

I dag betjener linje 14 metrostationen Trianglen, hvor der er mulighed for skift mellem bus og metro. Denne mulighed vil med en omlægning ad Classensgade forsvinde. Det bemærkes derudover, at Økonomiforvaltningen er i gang med en analyse af flere passagerer i metrosystemet, der undersøger, hvordan det samlede trafiksystem kan tilpasses, så der opnås en bedre udnyttelse af metroen. Her ses der bl.a. på

09-04-2026

Sagsnummer i F2
2026 - 7054

Dokumentnummer i F2
10479621

Sagsnummer eDoc
2026-0119438

Sagsbehandler
Nanna Brøsted Leander

bustilpasninger, og tilbringereffekten af buslinjer til metrostationer er et væsentligt fokus for analysen.

Stoppestederne Randersgade og Trianglen st. er blandt de største stop på linje 14. På en almindelig hverdag er benyttelsen som følger:

Stop: Trianglen

Retning: Mod Nørreport: 117 påstigere. 81 afstigere
Retning: Mod Ryparken: 122 påstigere. 75 afstigere

Stop: Randersgade

Retning: Mod Nørreport: 76 påstigere. 42 afstigere
Retning: Mod Ryparken: 65 påstigere. 84 afstigere

Det bemærkes, at Nordre Frihavnsvej er en Strøggade jf. vejnetskortet i Kommuneplan 2024, hvor der også skal tages hensyn til god fremkommelighed for busserne. Ved at etablere hårde hastighedsdæmpende tiltag vil det fremadrettet ikke være muligt at køre bus på Nordre Frihavnsvej.

Med bustilpasningen til Cityringen (Nyt Bynet) i 2019 blev betjeningen af Nordre Frihavnsvej reduceret kraftigt, og linje 14's rute blev lagt ad Nordre Frihavnsvej efter ønske fra Østerbro Lokaludvalg og Ældrerådet. Movia anbefaler ikke, at der helt udelades busdrift i Nordre Frihavnsvej.

Bemærkninger til løsningsforslag 2

Kort om forslaget: hastighedsbegrænsning på 40 km/t., buslinje 14 beholdes i gaden men frekvensen sættes ned i myldretiden, og der etableres indkørselsforbud for bilisterne i morgenmyldretiden.

Økonomiforvaltningen bemærker, at det ikke er teknisk muligt at lave en betjening med linje 14, hvor frekvensen udelukkende er reduceret på strækningen i Nordre Frihavnsvej i myldretiden. I så fald skal frekvensen nedsættes på hele linjen i myldretiden. Det virker ikke umiddelbart til, at løsningsforslag 2 er afhængig af frekvensnedsættelse i myldretiden. Det vil være en væsentlig serviceforringelse for passagererne på hele linje 14 (Ryparken til Nørreport), hvis frekvensen reduceres.

Ift. at flytte stoppestedet til højresvingssporet på Strandboulevarden, kan det normalt ikke anbefales at flytte et stoppested til et højresvingsspor, hvis der er mange højresvingende. Trafikbelastningen i højresvingssporet bør undersøges, før stoppestedet eventuelt flyttes. Det samme gælder længden på højresvingssporbanen. Det er også usikkert, om fortovet er for smalt på Strandboulevarden til, at læskærmen kan flyttes med.

Ift. etablering af en krydsning ved Victor Borges Plads, skal det her sikres, at bredden på støttehellen ikke bliver for bred ift. busdrift på strækningen. For at sikre busdrift på strækninger skal kørebredde mindst være 3,5 m jf. vejreglerne. Movia accepterer dog i nogle tilfælde, på kortere strækninger med lav trafikintensitet sagt, en kørebanebredde på 3,25 m.