



Notat

Vurdering af fravalgte løsninger for Nordre Frihavns-gade

I arbejdet med foranalysen af Nordre Frihavns-gade er en lang række løsninger undersøgt og analyseret i forhold til trafikale konsekvenser, økonomi, gennemførlighed og borgeropbakning.

Nedenfor gennemgås et udvalg af de løsninger, der er undersøgt, samt begrundelserne for, at de er fravalgt.

08-04-2026

Sagsnummer I F2
2026 - 3717

Dokumentnummer i F2
243603

Sagsnummer eDoc
2025-0221245

Løsning/tiltag	Fravalg - vurderinger
Cykelgade	Retablering af cykelgaden kan være på hele strækningen eller på en delstrækning, fx vest eller øst for Randersgade. Denne løsning vil være en genetablering af en løsning, som har vakt stor modstand, da den ifølge mange borgere, trafikanter, handelsdrivende m.fl. ikke fungerede. En cykelgade vurderes at kunne etableres i Nordre Frihavns-gade, men betingelserne for, at den vil lykkes, vurderes at afhænge af følgende: - At antallet af motorkøretøjer nedbringes. - At hastigheden reduceres, og omfanget af overhalinger nedbringes. - At parkeringsomfanget reduceres. - At vareleveringen vil ske under væsentligt mere ordnede forhold end i dag. - At busruten enten omlægges, eller at bussernes kørselsadfærd dæmpes (hastighed og overhalinger). - At der indarbejdes betydeligt mere fysisk vejgeometri som fx indsnævrer kørespor. I forhold til at reducere antallet af motorkøretøjer vil et middel være at etablere vejlukninger, indkørselsforbud, svingforbud eller lignende. Dette kan være ved indkørslerne i enderne af gaden eller i forbindelse med sideveje. Forbuddene kan enten lempes eller strammes med undertavler, så forbuddet fx kun gælder gennemkørsel, er tidsbegrænset eller at fx ærindekørsel er undtaget. Erfaringsmæssigt er effekten af undertavlerne dog begrænset. I cykelgader i Holland og Belgien anvender man ofte en midtervulst og indsnævring af selve kø-

Rådhussekretariatet
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009809452

	rearealet som middel til dels at reducere bilernes hastighed og til dels at nedbringe omfanget af overhalinger. Normalt bør man undgå mange parkeringspladser i en cykelgade, og skal en cykelgadeløsning lykkes i Nordre Frihavsgade vurderes det derfor vigtigt, at antallet af p-pladser reduceres. Vareleveringen er i dag forholdsvis omfattende i Nordre Frihavsgade og sker ofte uden for de tildelte pladser/zoner, fx fra selve kørebanen i stedet. Der bør således etableres væsentligt flere pladser/zoner, så risikoen reduceres for, at det sker fra kørebanen, eller det bør ske udenfor meget trafikerede perioder. En omlægning af busruten vil være en politisk beslutning og vil medføre en forringet kollektiv betjening sammenlignet med i dag. Som udgangspunkt foreslås det ikke at retablere cykelgaden. Primært da det ikke med enkle midler vurderes muligt at reducere de kortlagte udfordringerne til et acceptabelt niveau i forhold til cykeltrafikken. Det gælder særligt i forhold til en ændring af vareleveringens adfærd, en reduktion i antallet af p-pladser og en reduktion i antallet af motorkøretøjer. Fx vurderes sidstnævnte at medføre omvejskørsel og dermed overflytte biltrafik til andre gader, ligesom tiltag i den forbindelse med stor sandsynlighed vil forringe tilgængeligheden til området i bil. Desuden har borgerinddragelsen vist, at der er en forholdsvis stor modstand mod at retablere cykelgaden igen. Primært pga. de dårlige erfaringer fra det tidligere projekt, men der er også udtrykt ærgrelse over, at cykelgaden ikke lykkedes. Overordnet er det dog vurderingen, at det pga. historikken på nuværende tidspunkt vil være vanskeligt for brugerne at acceptere endnu et "forsøg" med en cykelgade. En cykelgade skal have brugernes opbakning for at kunne lykkes, da den også afhænger af trafikale adfærd.
Rød asfalt for at øge trafikanternes opmærksomhed	Der er i opgavebeskrivelsen stillet forslag om muligheden for at etablere en belægning med rød asfalt. I 'Cykelfokus 2024', som er Københavns Kommunes retningslinjer for cykel- og vejprojekter, anbefales det at etablere rød asfalt på kørebanen i cykelgader (med over 1.000 køretøjer i døgnet). Da det er fravalgt at arbejde videre med en cykelgade som løsning, fravælges det også at arbejde videre med en rød asfaltbelægning, da det dermed kan risikere at forvirre trafikanterne i forhold til cykelgader andre steder i byen.

Ensretning	Ensretning for bilkørsel har indgået som idéforslag – enten på hele strækningen eller på en delstrækning. Fx: - Trianglen-Randersgade i retning mod øst - Randersgade-Strandboulevarden i retning mod øst - Hobrogade/A.F. Kriegers Vej- Strandboulevarden i retning mod øst - Hobrogade-Randersgade i retning mod vest - Faksegade-Trianglen i retning mod vest Formålet med en ensretning er både at begrænse biltrafikken på en konkret delstrækning og at skabe større trafikal ro. Det er i dispositionsforslaget fravalgt at arbejde videre med en løsning, som omfatter ensretning, bl.a. af følgende årsager: - Ensretning vil medføre omvejskørsel og en overflytning af biltrafik til andre veje. Det kan medføre forringet trafiksikkerhed og trafikafvikling andre steder, hvilket som minimum bør analyseres nærmere, før der arbejdes videre med forslaget. - Ensretninger kan generelt være vanskeligt at navigere i for trafikanterne. Særligt hvis den alternative rute ligger langt fra den strækning, som ensrettes. - Ensretning af Nordre Frihavnsvej vil medføre etablering af enten modstrømscykelstier eller modstrømscykelbaner. Særligt førstnævnte er en forholdsvis anlægstung løsning. Det vurderes ikke realistisk at ensrette for cyklister også. Risikoen for at der køres imod ensretningen i denne gade vil være alt for stor og risikere at forringe trafiksikkerheden betydeligt. Desuden kan det medføre en stor udfordring for handelslivet, da cyklister udgør en forholdsvis stor andel af kunderne. - Ensretning kan medføre en forringet udnyttelse af parkeringspladser, hvis der fx etableres en løsning med parkering kun i den ene vejside. Parkering i begge vejsider kan medføre et mere "lukket" vejprofil, da vejsideparkeringen i de to vejsider rykkes tættere på hinanden.
Vejlukning/bus-sluse/lastbilsluse	Trafikanalysen har vist en forholdsvis stor mængde gennemkørende biler – i størrelsesordenen 1.500 køretøjer/døgn. Et middel til at flytte de gennemkørende til andre veje kan være at etablere en vejlukning. Vejlukningen kan eventuelt tillade gennemkørsel for bus i rute (bussluse) og arbejdskørsel (varelevering og renovation). En

	vejlukning kan fx etableres på en af delstrækningerne mellem: - A.L. Drewsens Vej og Grenågade - Grenågade og Hobrogade/A.F. Kriegers Vej - Faksegade og Petersborgvej - Petersborgvej og Randersgade Alternativt kan der ses på en vejlukning på Randersgade umiddelbart syd for Sankt Jakobs Gade. Det er fravalgt at arbejde videre med en vejlukning, da flere af løsningerne vurderes at medføre utilsigtede konsekvenser. Fx at trafikken overflyttes til andre veje, og der derfor vil ske en trafikstigning på en række mindre lokalveje med risiko for at forringe trafiksikkerheden. De trafikale konsekvenser ved en vejlukning vurderes forholdsvis omfattende i forhold til formålet med dette dispositionsforslag, og det anbefales derfor forinden at udarbejde en grundig trafikanalyse, som belyser konsekvenserne i forhold til overflyttet trafik og tilgængeligheden til området. Det vil være muligt efterfølgende at se på mulighederne for at etablere en vejlukning.
Indkørselsforbud for motorkøretøjer	Indkørselsforbud for motorkøretøjer kan være et værktøj til i praksis at ensrette biltrafik og dermed reducere biltrafikken på delstrækningsniveau. Til gengæld forringer de tilgængeligheden for biltrafikken, som overflyttes til andre veje og eventuelt omveje. Det er fra Københavns Kommune et ønske at se på mulighederne for at etablere et tidsbegrænset indkørselsforbud for motortrafik fra Trianglen i perioden kl. 07:30-08:30, hvor trafikbilledet på delstrækningen mellem Trianglen og Faksegade er forholdsvis intenst. Det bemærkes, at effekten af tidsbegrænsede indkørselsforbud vurderes tvivlsomt. Der er erfaring for, at de ikke overholdes, hvis de ikke understøttes af fysiske tiltag, hvilket er vanskeligt at etablere, når forbuddet er tidsbegrænset. Et indkørselsforbud som beskrevet kan desuden give udfordringer i forhold til at etablere en synlig skiltning frem mod krydset ved Trianglen, som er vigtig i forhold til at biltrafikken kan placere sig korrekt, så der ikke opstår trafiksikkerhedsmæssigt problematiske situationer. Derudover vil en eventuel kommende ændring af Trianglen have betydning for forbuddets udformning. Tiltaget medtages i det videre arbejde som

	mulighed, men der er behov for yderligere detaljering – særligt når projektet for Trianglen er blevet konkretiseret. Et indkørselsforbud for motorkøretøjer fra Strandboulevarden er fravalgt, da det primært vil have effekt på den østlige delstrækning, som ikke i samme grad som den vestlige har behov for fredeliggørelse.
Cykelstier	Cykelstier er generelt et tiltag, som forbedrer forholdene for cyklister, både fremkommelighedsmæssigt og trafiksikkerhedsmæssigt, men det er fravalgt at indarbejde cykelstier i dispositionsforslaget for Nordre Frihavsgade. Primært fordi det er pladskrævende i det smalle gaderum. Skal der etableres cykelstier i begge vejsider på hele Nordre Frihavsgade, og der samtidigt opretholdes to kørespor for biltrafikken, vil det medføre, at al vejsideparkering skal nedlægges. Desuden kan det medføre et højere hastighedsniveau for både bil- og cykeltrafikken pga. et mere frit og åbent profil, hvilket desuden vil forringe krydsningsforholdene. Cykelstier bør etableres sammenhængende og ikke kun i brudstykker, hvis det fx ønskes at bevare p-pladser i stedet for at etablere cykelsti på en delstrækning. Cykelstier kun på delstrækninger kan medføre et uensartet hastighedsniveau, og det kan være ulogisk for cyklisterne, hvor de skal placere sig. Hvis der ønskes cykelstier på en delstrækning, anbefales det som minimum at etablere dem på enten delstrækningen Trianglen-Randersgade eller delstrækningen Randersgade-Strandboulevarden. Derudover er det en forholdsvis anlægstung løsning, som vil medføre en lang og omfattende anlægsperiode med omlægning af store dele af det nyetablerede gadeprofil.