Foranalyse af Nordre Frihavnsgade 2026



urban creators
RAW MOBILITY

Foranalysen er udarbejdet for Københavns Kommune af
Urban Creators og RAW Mobility
April 2026

Indhold

1. Indledning 4
   1.1 De to løsningsforslag kort fortalt 6
   1.2 Foranalysens forudsætninger 8
   1.3 Inddragelsesproces 9
2. Trafikal analyse 13
   2.1 Nuværende forhold i Nordre Frihavnsgade 13
   2.2 Hovedpointer fra inddragelsesprocessen 15
   2.3 Sammenligning med Gammel Kongevej 20
3. Løsningsforslag 24
   3.1 Forslag 1 24
   3.2 Forslag 2 33
   3.3 Konsekvenser 37
4. Løsningsrum 42
   4.1 Vurdering af forbedringstiltag foreslået i evalueringen 43
   4.2 Vurdering af andre løsningsmuligheder 44
5. Anlægsoverslag 53
   5.1 Økonomi 53
   5.2 Etapedeling og prioritering 54
6. Konklusion og anbefaling 56

Tegningsbilag med dispositionsforslag samt bilag med udspecificeret anlægsoverslag er vedlagt separat.

1. Indledning

Nordre Frihavnsgade blev i 2022-2023 omdannet til en cykelgade. En efterfølgende evaluering i 2024 viste at mens mange succeskriterier var blevet opfyldt, var det ikke lykkedes at forbedre trygheden og sikkerhed særligt for cyklisterne. På baggrund af denne evaluering ønsker Københavns Kommune, at der skal udarbejdes en foranalyse af forbedret trafiksikkerhed, tryghed og fremkommelighed for cyklister i Nordre Frihavnsgade.

Urban Creators har sammen med RAW Mobility udarbejdet denne foranalyse, som udover besigtigelser, gennemgang af tidligere evalueringer og nye trafikale analyser også tager udgangspunkt i en omfattende inddragelsesproces med borgere, brugere og interessenter i Nordre Frihavnsgade.

Vores tilgang

Med stor respekt for den omfattende proces, som kommune, borgere og øvrige interessenter allerede har været igennem i forbindelse med den tidligere omdannelse af Nordre Frihavnsgade, har tilgangen til denne foranalyse – særligt i relation til inddragelsesprocessen – været at genstarte projektet og skabe fornyet engagement i arbejdet med at undersøge nye løsningsmuligheder.

Samtidig har analysen haft en bæredygtig projekttilgang forstået som et bevidst fokus på, at gadens mange velfungerende elementer i videst muligt omfang bevares. Løsningsforslagene peger derfor i højere grad på gennemtænkte justeringer og en videreudvikling af gaden frem for en gennemgribende omdannelse.

Med afsæt i de mange borgerinput har løsningsforslagene desuden et helhedsorienteret fokus, hvor flere funktioner, behov og ønsker kan sameksistere – en attraktiv handelsgade, der også opleves som tryg, sikker og fremkommelig for både cyklister og fodgængere.

Læsevejledning

Denne foranalyse for Nordre Frihavnsgade redegør for opgavens forudsætninger samt for, hvordan inddragelsesprocessen er gennemført. Herefter beskrives de eksisterende trafikale forhold, hovedpointerne fra borgerinddragelsen samt en sammenligning med Gammel Kongevej, som har været et særligt ønske fra Københavns Kommune.

De to løsningsforslag fremlægges i kapitel 3 og konsekvenserne for begge forslag beskrives sidst i kapitlet. Løsningsrummet, forstået som alle de mulige tiltag og løsninger, der er blevet drøftet og vurderet, præsenteres i det efterfølgende kapitel. Her beskrives de til- og fravalg, som danner grundlag for de to løsningsforslag.

Afslutningsvis beskrives anlægsoverslag samt anbefalinger til etapedeling, og analysen rundes af med en samlet konklusion og anbefaling.

TRAFIKANALYSE OG DISPOSITIONSFORSLAG

BESIGTIGELSE OG RESEARCH
August – september 2025.

- Gennemgang af evaluering 2024 og andet baggrundsmateriale
- Besigtigelse af gaden med Københavns Kommune og yderligere observationer af myldretid, varelevering mm.

TRAFIKAL ANALYSE
September-December 2025.

Indhentning af data og analyse af:
- Gennemkørende biltrafik, cykeltrafiktællinger, busdata mm
- Inddragelse, herunder Tryghedsundersøgelse, Gadeinddragelse, Følge- og arbejdsgruppemøder og bilaterale møder

FORANALYSE OG DISPOSITIONSFORSLAG
Endelig foranlayse, april 2026.

Udkast til intern høring januar og februar 2026. Tilrettet foranalyse og dispositionsforslag til høring hos Lokaludvalg, marts 2026.

INDDRAGELSESPROCESSENS AKTIVITETER

TRYGHEDSUNDERØSGELSE
15. september – 7. oktober 2025

Digital, kortbaseret spørgerundersøgelse, for at indsamle borgernes oplevelser af utrygge steder og velfungerende steder på Nordre Frihavnsgade
.

FØLGE- OG ARBEJDSGRUPPEMØDER
Oktober 2025 – februar 2026.

Møder med følgegruppe, som repræsenterer udvalgte aktører i Nordre Frihavnsgade, og arbejdsgruppemøder med beboere og aktører i gaden, som har ansøgt om at deltage. 3 følgegruppemøder og 3 arbejdsgruppemøder i alt samt ét fællesmøde med følge- og arbejdsgruppe.

GADEDIALOG
12-15. november 2025.

Dialogstand på Victor Borges Plads, hvor borgere kunne tale med både Københavns Kommune og rådgiver om trafikale udfordringer og løsningsmuligheder på Nordre Frihavns

HANDELS- OG BRUGERUNDERSØGELSE
11-18. november 2025.

Undersøgelse som belyser sammenhængen mellem de forskellige transportformer og brugen af gaden. Svar indsamlet via stopinterviews og online besvarelser.

HØRING
Tilrettet foranalyse og dispositionsforsl ag til høring hos Lokaludvalg marts 2026.

FIGUR 1 OVERSIGT OVER PROCESSEN FOR FORANALYSEN AF NORDRE FRIHAVNSGADE

1.1 De to løsningsforslag kort fortalt

Der er udarbejdet en omfattende analyse af mulige trafikale tiltag i Nordre Frihavnsgade med fokus på at forbedre trafiksikkerheden – især for cyklister – gennem relativt enkle og gennemførlige løsninger. En lang række virkemidler er vurderet, herunder hastighedsreduktion, ændret busdrift, justering af parkering, varelevering, krydsningsmuligheder for fodgængere samt mindre fysiske ændringer i gadeprofilet. Tiltagene er analyseret i forhold til trafikale konsekvenser, økonomi, gennemførlighed og borgeropbakning, og mange mere indgribende løsninger som cykelgade, cykelstier på hele strækningen, ensretning og vejlukninger er fravalgt.

Cykelgade vurderes ikke realistisk pga. tidligere dårlige erfaringer, stor modstand blandt brugere og manglende mulighed for at reducere biltrafik, parkering og varelevering tilstrækkeligt. Ligeledes fravælges midtervulst, rød asfalt, cykelstier på hele strækningen og vejlukninger, da de enten skaber nye konflikter, er anlægstunge eller har utilsigtede trafikale konsekvenser andre steder.

I stedet arbejdes der med mere målrettede strækning- og punkttiltag: hastighedsdæmpning via bump og hævede flader, forbedrede fodgængerkrydsninger med side- og midterheller, bedre oversigtsforhold ved sideveje, venstresvingslommer for cyklister, cykelstier i krydstilfarter, mere enkle parkeringsrestriktioner samt mere beplantning og inventar, der visuelt indsnævrer gaden og dæmper hastighed.

Der præsenteres to løsningsforslag:

Forslag 1 indebærer omlægning af buslinje 14 væk fra Nordre Frihavnsgade, etablering af anbefalet 30 km/t hastighedszone, begrænset indkørsel i en morgentime fra Trianglen samt en række tiltag for parkering, varelevering, cyklister og fodgængere. Forslaget sigter mod et roligere gademiljø med færre konflikter, bedre trafiksikkerhed og større tryghed.

Forslag 2 bevarer busruten, men indfører i stedet en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t og flere fodgængerkrydsninger med støttepunkter. Øvrige tiltag svarer i vid udstrækning til forslag 1, men uden indgreb i den kollektive trafik.

Begge forslag suppleres med anbefalinger om dialog og adfærdsregulering over for buschauffører, vareleverandører, institutioner og renovationsselskaber, da mange udfordringer ikke kan løses med fysiske tiltag alene.

Målet er samlet set at skabe en mere tryg, sikker, overskuelig og balanceret gade for alle trafikanter.

Forslag 1	Ændring, antal	Forklaring
Bilparkering	0	Samlet set opretholdes antallet af p-pladser, så der stadig er 122 p-pladser. Der nedlægges p-pladser ifm. fysiske tiltag som cykelsti i tilfarter, fodgængerkrydsninger, bedre oversigtsarealer. Til gengæld skabes der flere ved bl.a. at nedlægge/flytte busstoppesteder og optimere den eksisterende parkering.
Cykel-parkering	+13	Der nedlægges særligt p-pladser på de eksisterende flex-parkeringspladser, men de retableres i stativer på fx pladsdannelsen ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole, sideheller som udbygges ifm. forbedring af oversigt, regulering af busstoppesteder og p-pladser.
Vareleverings-pladser	0	De nuværende pladser bevares, men det tidsbegrænsede standsningsforbud reduceres.
Parkerings-restriktioner, særlige pladser	÷17	17 p-pladser med en form for særlig restriktion flyttes eller nedlægges. Dvs. yderligere 17 p-pladser kan benyttes af alle biltyper. Heraf flyttes 10 pladser til sidegader, fx delebilspladser, erhvervspladser og opladningspladser. 7 flex-pladser nedlægges.
Parkerings-restriktioner, varelevering	(÷17)	På 17 pladser med tidsafgrænset standsningsforbud pga. varelevering reduceres restriktionsperioden. Dvs. 17 p-pladser kan bedre end i dag udnyttes af alle biltyper.
Sikrede fodgænger-krydsninger	+2	2 fodgængerkrydsninger sikres med støttepunkt via midterhelle.
Skarpe forsætninger	÷4	4 i dag skarpe kørebaneforsætninger udrettes.
Busstoppe-steder	÷3	Busrute omlægges derfor nedlægges 2 busstoppesteder og 1 flyttes til Strandboulevarden.
Træer	+2-5	Der fældes træer, men der plantes også nye, så der samlet vil være 2-5 flere træer.
Grønne bede/inventar	+10-12	10-12 arealer med mulighed for lav beplantning eller inventar.

Forslag 2	Ændring, antal	Forklaring
Bilparkering	÷10	Samlet set reduceres antallet af p-pladser med ca. 10, så der vil være 112 p-pladser. Der nedlægges p-pladser ifm. fysiske tiltag som cykelsti i tilfarter, fodgængerkrydsninger, bedre oversigtsarealer. Der skabes nogle ved bl.a. at flytte et busstoppested og optimere den eksisterende parkering.
Cykel-parkering	2	Der nedlægges særligt p-pladser på de eksisterende flex-parkeringspladser, men de retableres i stativer på fx pladsdannelsen ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole og sideheller som udbygges ifm. forbedring af oversigt.
Vareleverings-pladser	0	De nuværende pladser bevares, men det tidsbegrænsede standsningsforbud reduceres.
Parkerings-restriktioner, særlige pladser	÷17	17 p-pladser med en form for særlig restriktion flyttes eller nedlægges. Dvs. yderligere 17 p-pladser kan benyttes af alle biltyper. Heraf flyttes 10 pladser til sidegader, fx delebilspladser, erhvervspladser og opladningspladser. 7 flex-pladser nedlægges.
Parkerings-restriktioner, varelevering	(÷17)	På 17 pladser med tidsafgrænset standsningsforbud pga. varelevering reduceres restriktionsperioden. Dvs. 17 p-pladser kan bedre end i dag udnyttes af alle biltyper.
Sikrede fodgænger-krydsninger	+4	4 fodgængerkrydsninger sikres med støttepunkt via midterhelle.
Skarpe forsætninger	÷4	4 i dag skarpe kørebaneforsætninger udrettes.
Busstoppe-steder	÷1	2 busstoppesteder bevares og 1 flyttes til Strandboulevarden.
Træer	0	Der fældes træer, men der plantes også nye. I alt vil der som udgangspunkt væres samme antal træer.
Grønne bede/inventar	+5-10	5-10 arealer med mulighed for lav beplantning eller inventar.

1.2 Foranalysens forudsætninger

Baggrund for foranalysen

I Budget 2018 blev der afsat midler til bedre forhold for cyklister i Nordre Frihavnsgade. En cykelgade i Nordre Frihavnsgade blev siden finansieret og anlagt. En proces der blandt andet har været præget af udfordringer med gældende lovgivning om cykelgader. I slutningen af 2024 blev en evaluering af cykelgaden udført, og den viste, at adfærden i gaden generelt ikke afspejler de særlige færdselsregler i cykelgader, hvor hensigten er at prioritere cyklister. Den viste også, at projektet ikke har opfyldt de succeskriterier om bl.a. trafiksikkerhed og tryghed.

Den 10. marts 2025 henviste Teknik- og Miljøudvalget derfor finansiering af initiativer, der har til formål at forbedre trafiksikkerhed, tryghed og fremkommelighed for cyklister i Nordre Frihavnsgade til forhandlingerne om Overførselssagen 2024-2025. I denne Overførselssag fik Teknik- og Miljøforvaltningen midlerne til at udarbejde denne foranalyse.

Opdraget til foranalysen

Opdraget til foranalysen er, at den skal tage udgangspunkt i Evalueringen af Nordre Frihavnsgade fra 2024. Evalueringen identificerer en række tiltag, der kan forbedre trafiksikkerheden og reducere biltrafikken i gaden, og foranalysen skal medtage relevante tiltag i scenarierne og vurdere deres konsekvenser for trafikafvikling, sikkerhed og bymiljø samt universelt design.

Samtidig ønskes det, at udviklingen af scenarierne i foranalysen skal ske i dialog med lokalområdet og interessenter, herunder Østerbro Lokaludvalg, erhvervslivet, cyklistforbundet, handicapforbundet, Ingrid Jespersens Gymnasieskole og lokale beboere og brugere, ligesom der skulle afholdes borgermøder med følge- og arbejdsgrupper.

På baggrund af evalueringen fra 2024, forventes det at foranalysen indeholder vurderingen af minimum følgende tiltag:

- enkeltrettede cykelstier i gaden
- reducering af biltrafikken i Nordre Frihavnsgade, som er dobbelt så stor som anbefalingen til cykelgader, ved blandt andet tiltag som ensretning af gaden, indkørselsforbud i gaden, omlægning af busruter eller etablering af en bussluse.
- tiltag som rød asfalt for at øge trafikanternes opmærksomhed i gaden,
- flere hævede flader
- udvidelse af kørebanen i krydset ved Trianglen, for at skabe bedre plads til cyklister.
- (etape)opdeling af Nordre Frihavnsgade – nogle tiltag på noget af strækningen
- forbedringstiltag bl.a. for fodgængere og skolebørn, der skal krydse gaden og bedre udsigtsforhold for bilister fra blandt andet sidegaderne Grenågade og Hobrogade.

Udover disse tiltag skal foranalysen også indeholde en sammenligning af Gammel Kongevej. Gammel Kongevej, som på nogle strækninger har samme bredde fra facade til facade som Nordre Frihavnsgade, og hvor der er etableret cykelstier.

Det har vi gjort

Alle ovennævnte forhold samt andre tiltag er undersøgt, drøftet og vurderet i tæt dialog mellem Nordre Frihavnsgades mange interessenter og Københavns Kommune. Da der er mange forskellige og til tider modsatrettede ønsker til gadens indretning, er tiltagene vurderet ud fra fordele og ulemper for trafikantgrupper, beboere og handel. Tiltag, der er vurderet til dels at understøtte flest mulige hensyn og dels at fungere godt i en samlet helhed, er medtaget i løsningsforslagene.

1.3 Inddragelsesproces

Følgegruppemøder

Hvem: Østerbro Lokaludvalg, Østerbro Handelsstandsforening, Ingrid Jespersens Gymnasieskole, Miljøpunkt Østerbro, Forældrebestyrelsen Heibergskolen, Dansk fodgængerforbund, Cyklistforbundet og udpegede beboere i gaden.
Hvornår: 8. oktober 2025, 25. november 2025 og 7. januar 2026
Hvordan: Fysiske møder på Ingrid Jespersens Gymnasieskole af to timers varighed. Hvert møde var planlagt med en kombination af oplæg, gruppearbejde og drøftelse samt opsamling i plenum.



BILLEDE 1 FØLGEGRUPPEMØDE 2 PÅ INGRID JESPERSENS GYMNASIESKOLE

Arbejdsgruppe

Hvem: Lokale beboere pba. en mindre ansøgningsproces og butiksejere i gaden (mellem 10-16 eksterne deltagere pr. møde)
Hvornår: 22. oktober 2025, 10. december 2025 og 13. januar 2026
Hvordan: Fysiske møder i Østerbrohuset af to timers varighed. Hvert møde var planlagt med en kombination af oplæg, gruppearbejde og drøftelse samt opsamling i plenum.

Følge- og arbejdsgruppemøder

Hvad: Efter aftale med Københavns Kommune blev det besluttet at gennemføre identiske møder for henholdsvis følge- og arbejdsgrupper. På **møde 1** var formålet at skabe ejerskab og fælles forståelse af analysen samt at indsamle viden om gadens liv. Deltagerne bidrog med lokalkendskab om muligheder og udfordringer og drøftede opmærksomhedspunkter, eksisterende kvaliteter samt steder, der opleves som utrygge. Derudover blev inddragelsesaktiviteter præsenteret, og særligt butiksejere blev inddraget i kvalificering af handelsanalysen. På **møde 2** blev mønstre og tendenser fra inddragelsen samt hovedpointer fra trafikanalysen gennemgået. Denne viden blev anvendt til at formulere foreløbige scenarier og trafikale greb, som blev præsenteret og kvalificeret i gruppearbejde. På **møde 3** blev to løsningsforslag præsenteret og drøftet med fokus på tiltag, effekter og konsekvenser. Mødet blev afsluttet med en fælles opsamling samt afklaring af retning for dispositionsforslaget og den videre politiske proces.



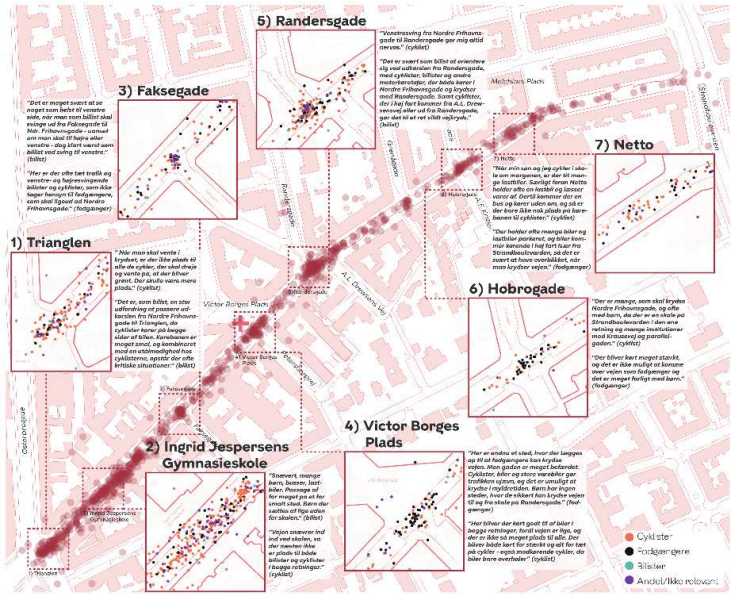
BILLEDE 2 ARBEJDSGRUPPEMØDE 2 I ØSTERBROHUSET

Tryghedsundersøgelse

Hvem: Borgere i og omkring Nordre Frihavnsgade.
I alt 540 respondenter og 1.356 registrerede punkter
Hvornår: Åbent i perioden 15. september –7. oktober 2025
Hvordan: Online, kortbaseret spørgeundersøgelse annonceret via Nordre Frihavnsgade nyhedsbrevet, Facebook-annoncer, Østerbro Lokaludvalg SoMe-kanaler og plakater i butikkerne på Nordre Frihavnsgade
Hvad: Respondenterne havde mulighed for at markere et valgfrit antal utrygge og velfungerende steder samt supplere med begrundelser og til slut skrive forslag til trafikale forbedringer.

Gadeinddragelse

Hvem: Alle borgere, som kom forbi gadedialogstanden.
I alt 228 besøgende og 136 input på sedler.
Hvornår: 4 dage fordelt på dagtimer og aftentimer samt weekenddag. 12-15. november 2025.
Hvordan: Fysisk gadedialogstand på Victor Borges Plads. Repræsentanter fra både rådgiver og Københavns Kommune stod ved standen, som bestod af plancher, der beskrev formålet med standen og mulighed for at give input, samt resultaterne fra tryghedsundersøgelsen. Andre plancher illustrerede Nordre Frihavnsgades mål mellem facaderne samt andre gadeudformninger, Gammel Kongevej, Istedgade og Rantzausgade, for at skabe et sammenligningsgrundlag med andre gadeløsninger.
Hvad: Borgerne kom både med input til det, der fungerer og ikke fungerer på Nordre Frihavnsgade samt løsningsforslag. Flere samtaler drøftede også fordele og ulemper ved forskellige gadeudformninger med udgangspunkt i plancheillustrationerne.



FIGUR 2 UDPEGEDE STEDER HVOR BORGERE OPLEVER UTRYGHED I NORDRE FRIHAVNSGADE



BILLEDE 3 GADEINDDRAGELSE VED VICTOR BORGES PLADS, NOVEMBER 2025

Handels- og brugerundersøgelse

Hvem: Handlende og brugere af Nordre Frihavnsgade.
I alt 546 besvarelser (471 stopinterviews og 75 online).
Hvornår: Stopinterviews udført 12-15. november - samme dage som gadedialog. Onlinebesvarelser indhentet 11.-18. november.
Hvordan: Stopinterviews blev udført med 4 interviewere, som var placeret hhv. i gadens østlige og vestlige del. De var instrueret i at cirkulere mellem forskellige typer butikker og interviewe forskellige typer trafikanter, både bilister, cyklister og gående.
Postkort med link til online spørgeskema blev uddelt i butikkerne i Nordre Frihavnsgade. Alle ca. 170 butikker fik dem tilbudt, og de blev opfordret til at dele dem ud til kunder. Information om undersøgelsen blev også annonceret via Nordre Frihavnsgade nyhedsbrevet.
Hvad: Spørgeundersøgelsen har kortlagt brugen af Nordre Frihavnsgade, herunder formål med besøget og eventuel handel og forbrug. Den har desuden belyst transportvalg, turens varighed og afstand til bopæl samt parkeringsforhold for bil og cykel. Endelig er der spurgt til, hvor ofte man kommer i gaden, og hvor hyppigt man handler.

Bilaterale møder med handel

Hvem: Per Søgaard (Einstein), Signe Lunow (Frisør Lunow), Emmeline Othine (samme navn), Jesper Mogensen (Husted Vin) og Camilla Wiberg (Pour Quoi, afbud).
Hvornår: 31. oktober 2025 med Jesper Mogensen i forbindelse med Handelsanalysen. 25. november 2025 et "eftermøde" med Per Søgaard, se mødereferat fra følgegruppemøde 2. Samt møde den 12. januar 2026 med ovennævnte. Derudover var der kort dialog i ca. 30 ud af 170 butikker den 11. november 2025 i forbindelse med uddeling af postkort til handelsanalysen.
Hvordan: Besøg i butikkerne efter aftale. Dialogen tog udgangspunkt i kort- og tegningsmateriale. Materialet var identisk med det, der blev fremlagt på følge- og arbejdsgruppemøder i januar.
Hvad: På mødet den 12. januar gennemgik rådgiver to de løsningsforslag med beskrivelse af de enkelte tiltag og deres formål. Ligeledes var der dialog om de to forslag med fordele og ulemper. Københavns Kommune deltog også på mødet, primært som "flue på væggen".



FIGUR 3 FORSIDE OG BAGSIDE AF DE POSTKORT BLEV UDDELT BLANDT GADENS CA. 170 BUTIKKER



2. TRAFIKAL ANALYSE

2. Trafikal analyse

Som grundlag for udarbejdelsen af dispositionsforslaget er der udarbejdet en trafikanalyse omfattende en lang række delemner – både kvantitativt i forhold til fx trafikmængder og uheldsdata, men også på et mere kvalitativt niveau med adfærdsobservationer, tryghedsundersøgelse og inddragelsesproces.

I trafikanalysen er der anvendt data, viden, input og erfaringer fra:

Nuværende forhold

- Trafikmængder og hastigheder – biler og cyklister
- Gennemkørende biltrafik – GPS-data
- Kollektiv trafikbetjening i området omkring Nordre Frihavnsgade
- Parkeringsforhold og belægningsgrader
- Varelevering – omfang og adfærd
- Uheldsanalyse

Adfærdsobservationer og besigtigelser

- Evaluering 2024, hovedpunkter herfra
- Besigtigelser og observationer

Input fra borgere

- Tryghedsanalyse
- Gadeinddragelse
- Handelsanalyse
- Følge- og arbejdsgruppemøder

Sammenligning med Gammel Kongevej

2.1 Nuværende forhold i Nordre Frihavnsgade

Ser man på **trafikmængderne** på Nordre Frihavnsgade, så udgør cyklister og dernæst fodgængere den største andel af gadens trafikanter. Der er ca. halvt så mange bilister, som cyklister. Påstigere på bussen udgør under én procent af de samlede trafikmængder. En trafiktælling i 2025 indikerer at antallet af cyklister er faldet siden ombygningen, mens biltrafikken ligger på nogenlunde samme niveau.

Antallet af **gennemkørende biltrafik** er i størrelsesordenen 1.400-1.500 køretøjer/døgn (HVDT). Det svarer til ca. 30 % af biltrafikken i den vestlige del af gaden og ca. 55 % i den østlige del af gaden.

Andelen af buspassagerer (påstigere) udgør en meget lille del af den samlede trafik i gaden, men fylder meget i bevidstheden hos brugerne i gaden. **Bussen** deler vandene i borgerinddragelsesdialogen, hvor nogle finder den nødvendig og andre unødvendig. Ser man på den kollektive transports dækning i området, så giver metrostationen ved Trianglen og metro- og S-togsbetjeningen ved Nordhavn St. en fuld dækning af området ved Nordre Frihavnsgade inden for 10-minutters gang. Indenfor 5-minutters gang vil den vestlige delstrækning af Rosenvængets Hovedvej og området omkring Århusgade ikke være dækket.

Hastigheden for den motoriserede trafik i gaden er ca. 26 km/t i gennemsnit, og 85% af trafikken holder en hastighed under 35 km/t (85% fraktilen). Hastigheden er således relativt lav, men kan stadig opleves som hurtig, fordi cyklister og bilister skal deles om pladsen på smalt vejprofil.

Belægningsgraden på **bilparkering** i Nordre Frihavnsgade er relativt høj – mellem 70-107 %. Delstrækningen Ingrid Jespersens Gymnasieskole-Faksegade har det højeste pres på belægningsgraden, da parkeringspladserne er mere end 90 % belagt i 85 % af tiden. Det er også her flest parkeringer sker udenfor afmærket parkeringsbane/-bås.

Siden ombygningen er der etableret 191 nye **cykelparkeringspladser** i stativ, og derudover er der etableret 75 nye flexcykelparkerings-

pladser, hvor parkeringsbanen er forbeholdt cykler i tidsrummet kl. 07:30-17:00. Flexparkeringen fungerer delvist, da der stadig kan holde cykler efter kl. 17.00.

Udover buslinjen er der relativt meget tung trafik i Nordre Frihavnsgade. En del skyldes **varelevering** til butikkerne i gaden. Udfordringer med en stor andel af vareleverancer, som foregik udenfor de afmærkede parkeringsbaner/-båse, har gjort, at der i 2025 blev etableret flere, nye vareleveringszoner. Der observeres desværre stadig varelevering udenfor vareleveringszonerne, nogle gange selvom der er ledig plads.

Der er etableret flere **træer**, samt plantebede, i forbindelse med ombygningen af gaden. I dialogen med brugerne af gaden er det noget af det, som får mest positiv respons sammen med de udvidede fortove.

Der er fra efteråret 2023 til efteråret 2025 syv politiregistrerede uheld i Nordre Frihavnsgade. Fire af uheldene er mellem personbil og en trafikant til fods på cykel eller knallert. Alle er materielskadeuheld. Den relativt lave antal politiregistrerede uheld, står i stor kontrast til de mange borgerinput, der er meldt ind angående udfordringer med **trafiksikkerhed og utryghed**. Det skal i den forbindelse bemærkes at mange uheld særligt med trafikanter til fods, på cykel eller knallert ikke registreres af politiet, og der derfor er et stort mørketal. Uheldsantallet kan reelt kan være 5-10 gange højere. Derudover kan trafiksikkerhedsudfordringerne også give sig til udtryk i det lavere antal cyklister, der er talt i 2025.

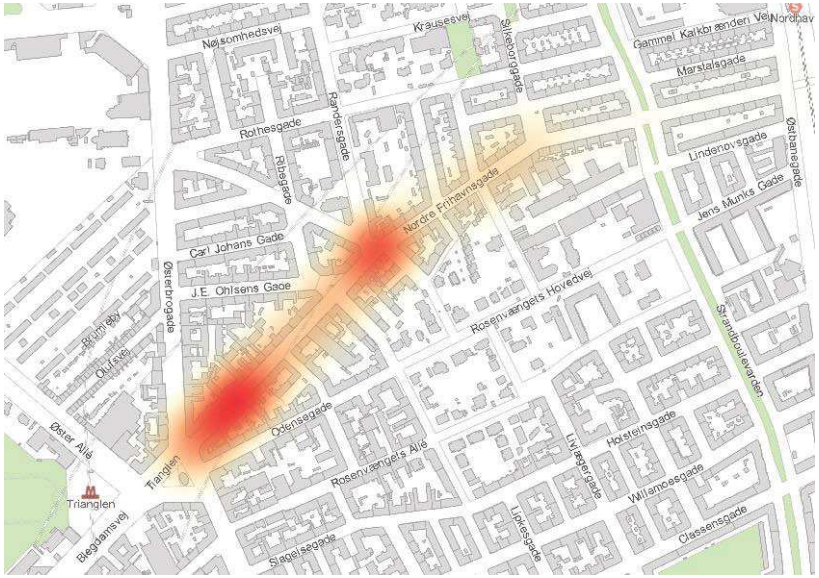


Billede 4 Eksempel på trafikal situation ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole i morgenmyldretid, september 2025

2.2 Hovedpointer fra inddragelsesprocessen

Hovedpointer fra Tryghedsundersøgelse og Gadeinddragelse

Den digitale, kortbaserede tryghedsundersøgelse og gadeinddragelsen har indsamlet input fra henholdsvis 540 respondenter og 228 besøgende, som er borgere og bruger i og omkring Nordre Frihavnsgade. Begge inddragelsesprocesser kortlægger både udfordringer og kommer med forslag forbedringer. Mange af problemstillingerne og derfor opsummeres hovedpointer fra begge samlet.



FIGUR 3 HEATMAP FRA TRYGHEDSUNDERSØGELSEN OVER UDPEGEDE STEDER, DER SKABER UTRYGHED. DET VISER STØRST KONCENTRATION I DEN VESTLIGE DEL AF NORDRE FRIHAVNSGADE MELLEM RANDERSGADE OG TRIANGLEN.

Gaden opleves trang og uoverskuelig – særligt i den vestlige ende: Mens nogle mener, at gaden fungerer fint i dag og ikke bør ændres meget. Så oplever mange andre gaden som trang, kaotisk og utryg, hvor mange trafikantgrupper konkurrerer om den samme plads. Særligt strækningen mellem Trianglen og Randersgade fremhæves som problematisk, blandt andet på grund af indsnævringer, "knæk" i gaden og kryds, hvor der opstår konflikter mellem biler, cyklister og fodgængere.

Udfordringer med ulovlig standsning og parkering samt varelevering: Et gennemgående problem er ulovlig standsning og parkering samt varelevering, der blokerer og skaber flaskehalse. Det forringer oversigten og tvinger trafikanter ud i farlige manøvrer, især når store køretøjer fylder kørebanen.

Udfordringer med dårlig adfærd og regelbrud: Mange input handler om adfærd, hvor både overtrædelser ved rødt lys og ved vigepligt, chancer ved sving og uforudsigelig kørsel ofte nævnes som et problem både blandt trafikanter på cykel og i bil. Ligesom cyklister på fortov, pladser og i fodgængerfelter påpeges.

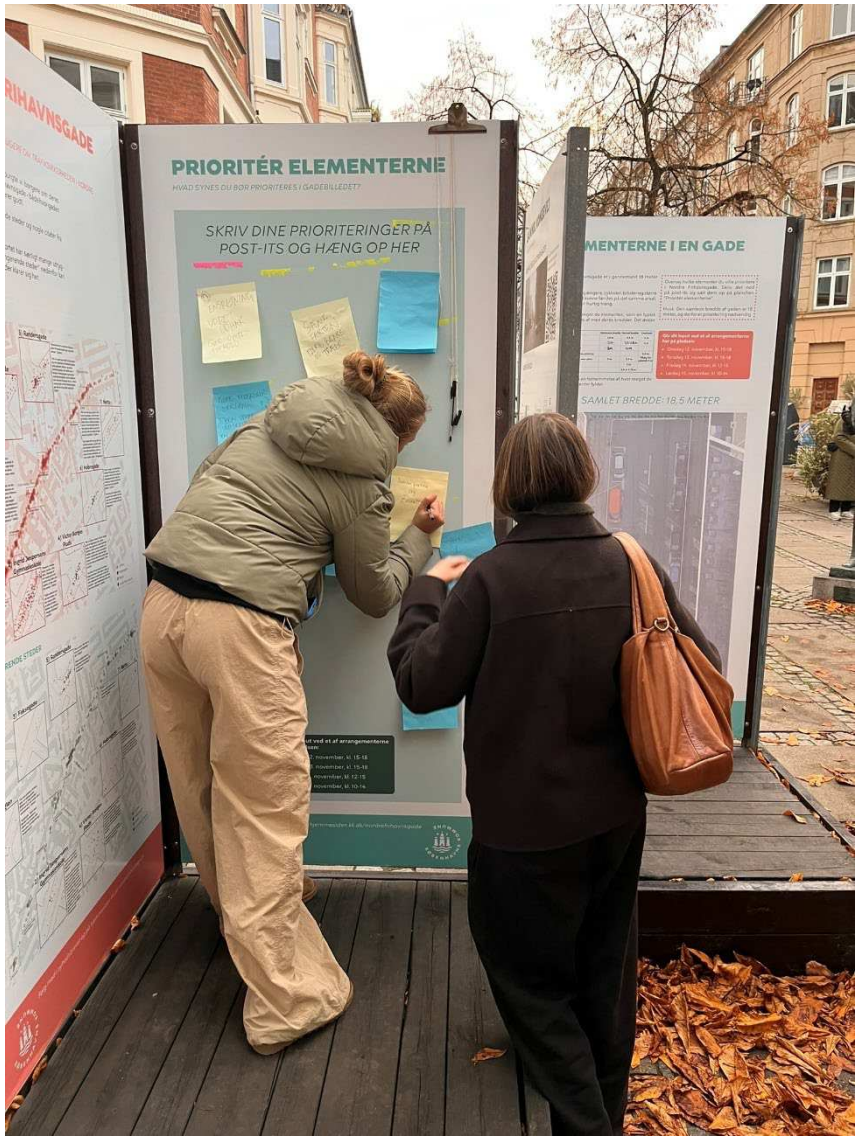
Udfordringer i specifikke tidsrum - særligt skoletrafik i morgenmyldretid: Forældrestandsning/aflevering ved skoler påpeges som en helt særlig, tidsbestemt udfordring i gaden. Pludselige stop, ulovlig parkering, ophobning af trafik, der ikke kan komme uden om, og store grupper af skolebørn, der fylder fortove og krydser uforudsigeligt, er alt sammen input, der forklarer hvorfor netop områder omkring skolerne, og i særlig udtalt grad ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole, opleves særligt kaotisk.

Ønske om mindre (gennemkørende) biltrafik: Mængden af biltrafik problematiseres af mange. Mens holdningerne divergerer i forhold til hvor meget biltrafikken skal mindskes og hvordan, er der forholdsvis bred enighed om at den gennemkørende biltrafik bør begrænses. Dette eksempelvis ved at ensrette gaden, som mange har peget på, eller ved at begrænse adgangen – f.eks. tidsbegrænset indkørselsforbud eller til og fra udvalgte veje.

Ønske om tryggere forhold og tydeligere adskillelse: Der efterspørges generelt bedre og mere trygge forhold for cyklister, herunder tydeligere adskillelse fra biltrafik og færre situationer, hvor overhalinger sker på for lidt plads.
Ensretning af biltrafikken fremhæves af mange som en mulig løsning til at skabe bedre plads og færre konflikter, typisk med ønske om, at cykling fortsat skal kunne foregå i begge retninger.

Ønske om lavere hastighed: Mange oplever at hastigheden i gaden er for høj, særligt for biler, men også til tider for cyklister, hvilket forstærker utrygheden i de smalle og uoverskuelige passager. Derfor kredser mange borgeres løsningsforslag især om at sænke hastigheden. Ofte nævnte tiltage omfatter 30 km/t hastighedsbegrænsning samt fysiske hastighedsdæmpere.

Ønske om bedre krydsnings- og oversigtsforhold: Fodgængere oplever det som svært at krydse gaden, især børn, ældre og gangbesværede. Derfor påskønnes det reetablerede fodgængerfeltet ved Randersgade som tryghedsskabende og der er et stort ønske om flere og mere sikre krydsningsmuligheder, særligt i nærheden af skolerne og ved centrale punkter som Victor Borges Plads. Samtidig påpeges behov for bedre oversigtsforhold på tværs af alle trafikantgrupper. Derfor efterspørges flere fodgængerfelter, bedre oversigtforhold ved sideveje og en mere enkel og tydelig indretning af gaden.

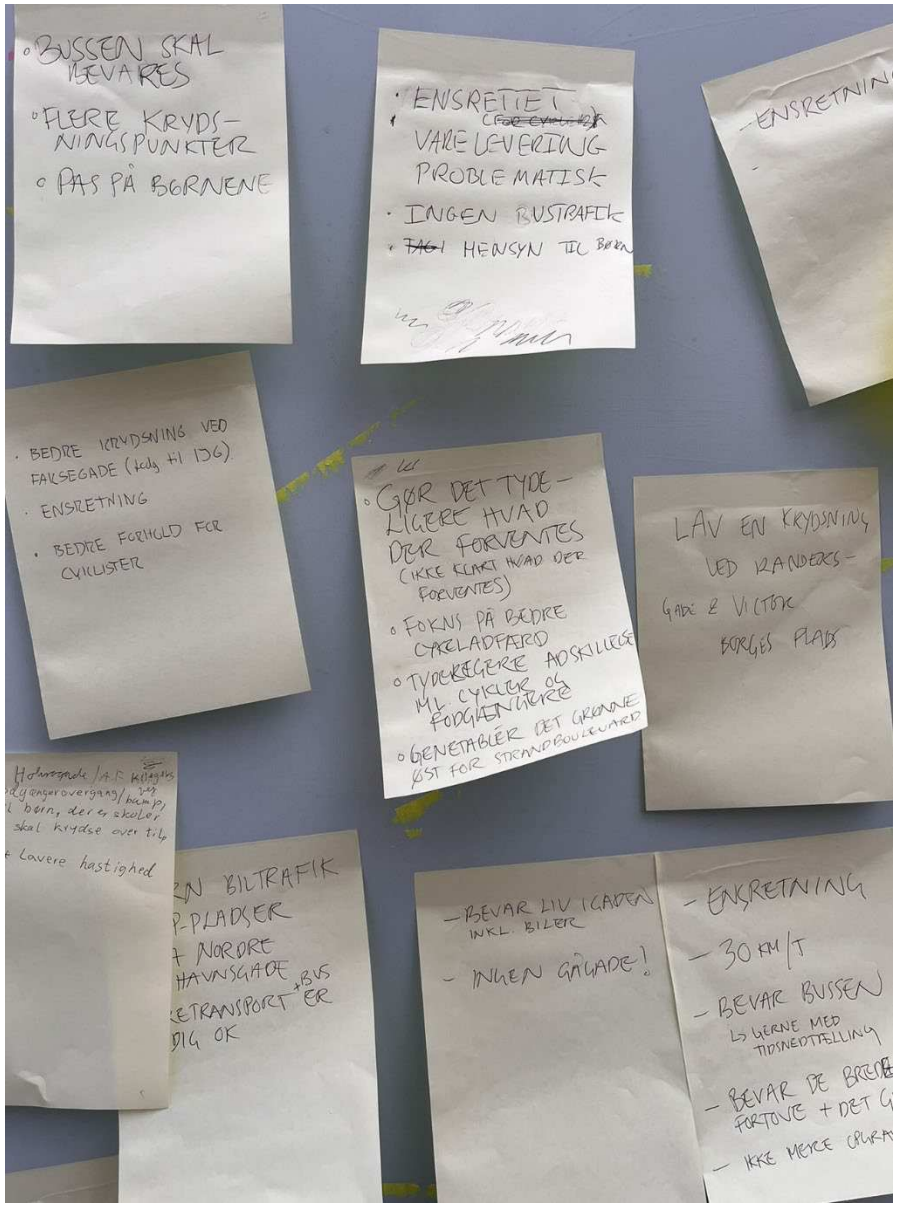


Billede 5 borgere skriver, hvad de synes er vigtigt at prioritere og have fokus på i Nodre Firhavnsgade. Gadeinddragelsen november 2025.

Ønske om mere orden, tydelighed og forenkling af gaderummet: Et gennemgående tema er også en efterspørgsel på at gaden indrettes, så den ønskede adfærd bliver mere intuitiv. Eksempler på dette er både en mere overskuelig og forståelig skiltning for bilparkeringen såvel som tydeligere opdeling mellem cyklister og fodgængere på pladser, så fodgængere ikke skal presset af passerende cyklister.

Tilfredshed med det grønne og bylivet – og ønske om at bevare og styrke det: Endelig peger inputtet på et bredt ønske om mere grønt og bedre byliv. De brede fortove, opholdsmulighederne og "torveagtig" stemning ved Victor Borges Plads påskønnes og flere efterspørger mere af dette.

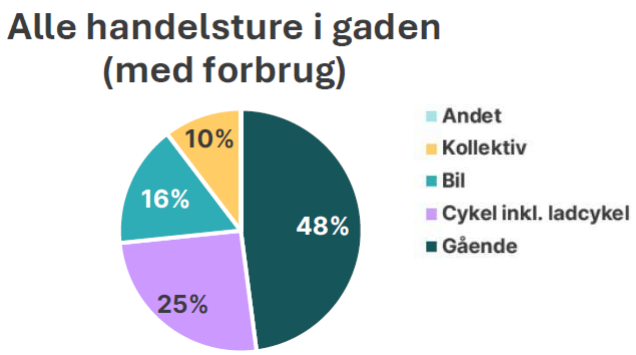
Uenighed om parkering og busdrift: Holdninger til bilparkering og busdrift deler vandene. Der er stor uenighed om antallet af parkeringspladser, men fælles frustration over uklare regler og skiltning. Busserne opleves af nogle som en belastning for trafiksikkerheden, mens andre ser dem som en vigtig forbindelse, særligt for ældre og børnefamilier.



Billede 6 Udsnit af borgeres input nedskrevet på sedler til gadeinddragelsen, november 2025.

Hovedpointer fra Handels- og brugerundersøgelse

Handels- og brugerundersøgelse er hovedsageligt udført med stopinterviews på Nordre Frihavnsgade suppleret med online besvarelser fra postkort uddelt i gadens butikker. Den tager udgangspunkt i de brugere, som har et formål i gaden. Derfor er forbipasserende, fx i bil, bus eller på cykel ikke repræsenteret i undersøgelsen. I følgende opsummeres hovedpointer fra undersøgelsen på baggrund af de i alt 546 besvarelser.



FIGUR 4 VISER HVOR STOR EN ANDEL AF HANDELSTURE I NORDRE FRIHAVNSGADE HVER TRAFIKANTGRUPPE UDGØR. GÅENDE UDGØR NÆSTEN HALVDELEN AF ALLE TURE, SOM OMFATTER INDKØB/ FORBRUG I GADEN.

Nordre Frihavnsgade bliver primært brugt som handelsgade. Hele 62% af alle, der færdes i gaden, bruger også penge i gaden. Dagligvarer og spisning/ oplevelser er de mest populære formål.

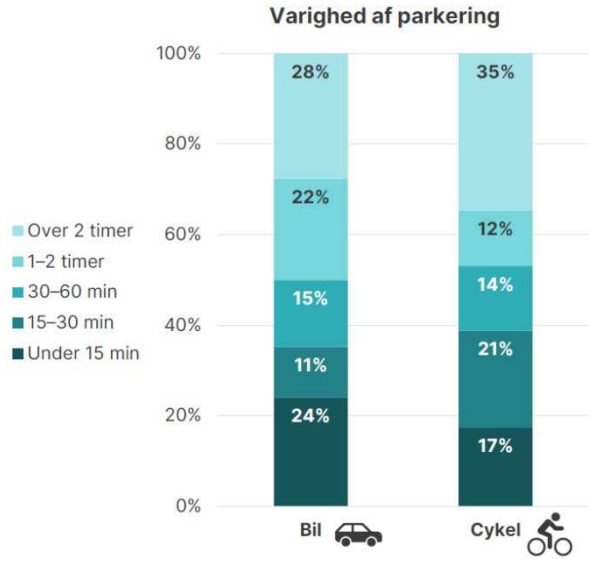
Cyklister og gående udgør den største gruppe brugere og handlende i gaden. 73% af alle, der handler i gaden, kommer til fods eller på cykel, og 65% af forbruget i gaden stammer fra cyklende eller gående kunder. Bilister bruger generelt flere penge pr. tur end cyklister og gående, men gående og cyklister handler oftere, og står for en større del af handelsturene.

De fleste kunder handler ofte i gaden. Næsten halvdelen af gadens brugere kommer der dagligt, og 2 ud af 3 handler mindst én gang om ugen i gaden. Især cyklister og gående handler ofte, og bor tæt på.

Forbrug ifm. varekøb er nogenlunde ens på tværs af transportformer. Forbrug per tur for udvalgsvarer og dagligvarer er relativt ens uanset transportform. Cyklister og gående står for de fleste af disse ture, mens kollektiv-brugere har et lavere gennemsnitligt forbrug på udvalgsvarer end andre.

Der er stor forskel på opfattelsen af parkeringsforholdene blandt bilister. Lidt over halvdelen af bilisterne (56 %) synes, det er svært at finde en parkeringsplads. Dog synes 31 % til gengæld, at det er nemt at finde en parkeringsplads. Der ses ingen mærkbar sammenhæng mellem, hvor langt væk fra sit mål i gaden, man har parkeret, og hvor nemt eller svært, man oplever det er at finde en parkeringsplads.

Flere cyklister mener, at det er nemt at finde en plads at parkere deres cykel. 59 % af cyklisterne synes, det er nemt at finde en cykelparkeringsplads, mens 28 % synes det er svært.



FIGUR 5 VISER AT DE FLESTE HANDELSTURE VARER UNDER EN TIME (CA. 70 %), OG ER FORDELT RELATIVT LIGELIGT I EN VARIGHED HHV. PÅ UNDER 15 MINUTTER, 15-30 MINUTTER OG 30-60 MINUTTER.

Hovedpointer fra følge- og arbejdsgruppemøder

Efter aftale med Københavns Kommune blev det besluttet at gennemføre identiske møder for henholdsvis følge- og arbejdsgrupper. Derfor opsummeres pointer fra de to grupper samlet og ud fra møderækkefølgen.

Følge- og arbejdsgruppemøde 1

Der blev peget på, at Nordre Frihavnsgade fortsat rummer betydelige trafikale udfordringer, særligt i morgen- og eftermiddagstimerne, hvor mange funktioner og trafikformer konkurrerer om et begrænset gaderum. Der var en fælles forståelse for, at der skal findes en afbalanceret løsning, som imødekommer flere behov samtidig.

Gruppen fremhævede, at **gadens særlige identitet, handelsliv og originale præg bør bevares**, samtidig med at den skal gøres tryg og sikker for alle trafikanter. Trafikale løsninger bør derfor tage højde for både bevægelsesmønstre og daglige aktiviteter såsom indkøb, pendling og ophold.

Endelig blev det understreget, at **deltagernes erfaringer og input skal indgå reelt i arbejdet med løsningsforslagene**. Erfaringerne fra den tidligere proces har skabt stor opmærksomhed på behovet for en gennemsigtig og lyttende tilgang, hvor forslag vurderes på baggrund af data, analyser og observationer i samspil med lokale input.

Følge- og arbejdsgruppemøde 2

Følge- og arbejdsgruppen gav konkrete tilbagemeldinger på de præsenterede trafikale greb og scenarier. Der var bred enighed om, at **ensretning af gaden ikke er ønskelig** af hensyn til sidegaderne. Til gengæld var der **opbakning til en generel hastighedsbegrænsning, enten 30 eller 40 km/t**.Gruppen pegede desuden på behovet for **bump eller hævede flader** på strategiske steder med henblik på at sænke hastigheden og reducere gennemkørende trafik uden ærinde i gaden. Der var ligeledes **opbakning til sikre krydsningspunkter for fodgængere**, **tryghedsskabende punktvise tiltag for cyklister** samt en generel **oprydning i skiltning, herunder p-tavler, og forbedrede forhold for varelevering.**

Hovedbudskabet var, at der **er behov for handling, men uden langvarige lukninger eller omfattende anlægsarbejder**. Samtidig var der forståelse for, at løsningerne indebærer kompromisser, og at beslutninger bør træffes på et oplyst grundlag, hvor mulighedsrummet tydeliggøres med fordele og ulemper.

Følge- og arbejdsgruppemøde 3

På møderne indledte rådgiver med at opsummere processen, hvor idéer, input og forslag er blevet indsamlet over tre måneder og efterfølgende afprøvet, vurderet og analyseret. Nogle forslag er videreført, andre fravalgt, men alle valg er truffet på et oplyst grundlag. Eksempelvis er ensretning fravalgt, mens intentionerne bag forslaget er indarbejdet i de samlede løsninger.

På den baggrund er der udarbejdet to løsningsforslag, som kombinerer flere tiltag og er vurderet i en samlet helhed. Alle tiltag kan gennemføres uden længerevarende lukning af gaden, hvilket har været et centralt ønske. Det blev understreget, at processen nu er indsnævret, og at der er blevet lyttet til input på tværs af møder og temaer, både trafikalt og byrumsmæssigt.

Hovedparten af deltagerne gav **opbakning til løsningsforslag 1 uden bus, med forbehold for mindre justeringer**. Samtidig blev der, særligt fra Østerbro Lokaludvalg, efterspurgt mere viden om brugen af buslinje 14 samt eventuelle alternative løsninger, herunder minibus.

Der var **ikke opbakning til forbud mod ligeudkørsel fra Blegdamsvej** mod Nordre Frihavnsgade, som foreslået i løsningsforslag 2, blandt andet af hensyn til tilgængelighed og risiko for øget trafik i sidegader. Afslutningsvis blev det positivt fremhævet, at løsningerne består af mindre, etapevise tiltag, som reducerer anlægsperioden, samt at der er blevet lyttet til input trods en til tider ophedet dialog.

2.3 Sammenligning med Gammel Kongevej

Som et led i foranalysen har Københavns Kommune ønsket en sammenligning af Gammel Kongevej. Gammel Kongevej har nemlig på nogle strækninger samme bredde fra facade til facade som Nordre Frihavnsgade, men gadeudformingen er anderledes – blandt andet er der etableret cykelstier på Gammel Kongevej.

Sammenligningen mellem andre gadeudformninger, der har ca. samme mål facade-til-facade som Nordre Frihavnsgade, herunder Gammel Kongevej, Istedgade og Rantzausgade, er også blevet brugt som et greb i gadedialogen med Nordre Frihavnsgades borgere og brugere. Dette har undstøttet dialogen om muligheder og konsekvenser i forhold til forskellige mulige gadeløsninger.

I følgende sammenligninges Nordre Frihavnsgade og Gammel Kongevej. Derudover beskrives de umiddelbare konsekvenser, såfremt Nordre Frihavnsgade skulle etableres med cykelstier som på Gammel Kongevej.

Selvom Gammel Kongevej har sammenlignelig bredde fra facade til facade med Nordre Frihavnsgade, er de trafikale forhold i gaden anderledes. Gammel Kongevej er mere trafikeret og er pga. dens geografiske placering en gennemgående trafikvej. Den trafikale balance mellem trafikantgrupper er også forskellig. Mens der er flest cyklister på Nordre Frihavnsgade, er der flest biler på Gammel Kongevej, og der er markant mere buskørsel. I skemaet oplistes trafikale forhold for de to gader samt en beskrivelse af forskelle og ligheder.

Nordre Frihavnsgade	Gammel Kongevej	Hvad er forskel eller lighed?
Strøggade	Gennemfartsvej (med strøggadekarakter)	Begge er handelsgader, men Gammel Kongevej er en gennemfartsvej, hvor Ndr. Frihavnsgade har mere lokal og intim karakter.
Længde ca. 800 meter	Længde ca. 1.400 meter	Gammel Kongevej er næsten dobbelt så lang.
Bredde 15,5-18,5 meter	Bredde: 16,8 - 21,2 meter	Bredden fra facade til facade varierer mere på Gammel Kongevej.
121 parkeringspladser (ca. 15 per 100 meter)	128 parkeringspladser (ca. 9 per 100 meter)	På Gammel Kongevej er der kun 2/3 p-pladser per 100 meter sammenlignet med Nordre Frihavnsgade.
Trafikal balance: 1. Cykel: 8.400 2. Gang: 7.000 3. Bil: 4.700 *Tælling fra 2022, den seneste tælling der også indebar tælling af fodgængere (tælling i vestlig ende)*	Trafikal balance: 1. Bil: 8.850 2. Gang: 8.500 3. Cykel: 7.900 *Tælling fra 2025, bortset fra gang hvor seneste tal er fra 2014*	Gammel Kongevej er mere trafikkeret og har flest biler. På Nodre Frihavnsgade derimod er flest cyklister - ca. dobbelt så mange cyklister, som biler.
Hastighedsbegrænsning: 50 km/t Gns. Hastighed: ca. 26 km/t 85% fraktil: ca. 34 km/t	Hastighedsbegrænsning: 50 km/t Gns. Hastighed: 33-35 km/t 85% fraktil: 40-44 km/t	Hastigheden er væsentligt højere på Gammel Kongevej.
Én buslinje Maks. 6 busser i timer per retning	3 buslinjer Maks. 13 busser i timen per retning	Der er markant mere buskørsel på Gammel Kongevej.
172 erhverv med kundeaktivitet (ca. 22 erhverv per 100 meter)	310 erhverv med kundeaktivitet Ca. 22 erhverv per 100 meter)	Gammel Kongevej og Nordre Frihavnsgade har ca. lige mange erhverv med kundeaktivitet per løbende 100 meter.

TABEL 1 SAMMENLIGNING MELLEM NORDRE FRIHAVNSGADE OG GAMMEL KONGEVEJ

Konsekvenser hvis Ndr. Frihavnsgade udformes som Gl. Kongevej

På Gammel Kongevej er der både fortov, cykelstier, parkeringspladser og kørebaner til dobbeltrettet trafik inkl. bustrafik. Skal man etablere lignende gadeudformning i Nordre Frihavnsgade er der følgende umiddelbare konsekvenser:

Fortovene skal gøres smallere
På Gammel Kongevej varierer bredden mellem 2-3 flisebånd og ca. 2-3 meter, mens der i dag på Nordre Frihavnsgade er mellem 2-5 flisebånd og ca. 3-4 meter.

Cykelstiernes minimumsbredde vil være udfordret
Ifølge Cykelfokus 2024, som er Københavns Kommunes vejledende retningslinjer for cykel- og vejprojekter, er minimumsbredden for en enkeltrettet cykelsti 2,5 meter. På Gammel Kongevej har cykelstien varierende bredde - men er ofte under 2 meter.

Vejbanebredden kan som udgangspunkt ikke indsnævres, hvis bustrafik skal forblive.
Som på Gammel Kongevej er vejbanebredden min. 6,5 meter for at der er kapacitet til buskørsel. Derfor vil vejbanebredden ikke kunne indsnævres yderligere.

Parkering reduceres markant
På Gammel Kongevej er der kun 2/3 p-pladser per 100 meter sammenlignet med Nordre Frihavnsgade. Skal minimumsbredden for cykelstierne samtidig overholdes på Nordre Frihavnsgade forventes det, at der stort set ikke kan etableres bilparkering langs gaden.

Vejtræer og begrønning skal reduceres
Gammel Kongevej har få og forholdsvis små vejtræer. Hensyn til fortov, cykelsti, kørebanebredde på Nordre Frihavnsgade vil betyde at antallet af vejtræer og begrønning skal reduceres.

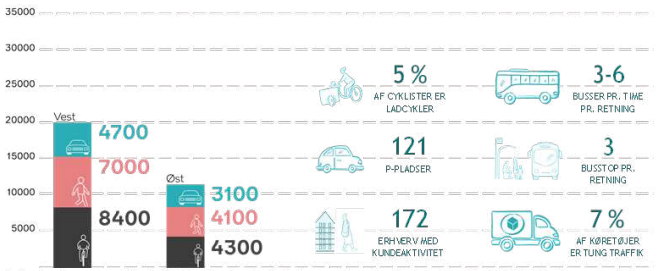
Vurderingerne af de umiddelbare konsekvenser, hvis Nordre Frihavnsgade skulle få samme gadeudformning som Gammel Kongevej, synes ikke at stemme overens med de indsamlede borgerinput og -ønsker.



BILLEDE 7 GAMMEL KONGEVEJ VED VÆRNEDAMSVEJ

NORDRE FRIHAVNSGADE

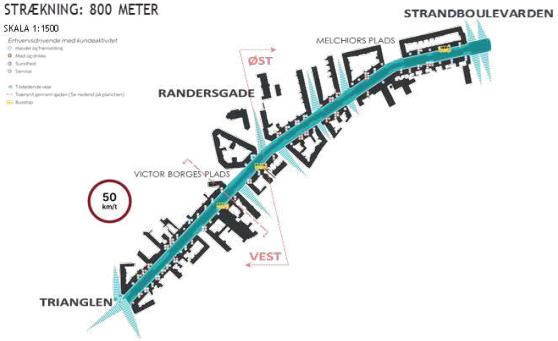
GADENS INDHOLD



Grafen viser den gennemsnitlige trafik i løbet af en hverdag for fodgængere (lyserød), cyklister (sort) og biler (turkisblå). Tællingerne er udført Københavns Kommune i 2022. Graferne er inddelt i øst og vest fra Randersgade. Inddelingen er markeret på kortet herunder. Erhverv med kuneaktivitet er trukket fra CVR-register.

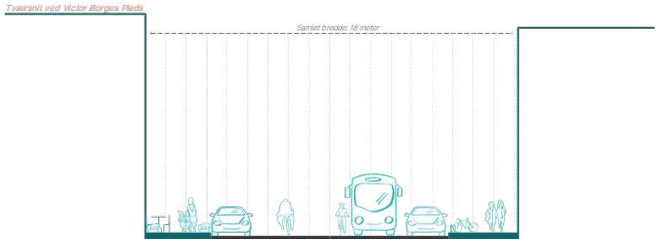
GADENS FORLØB

STRÆKNING: 800 METER



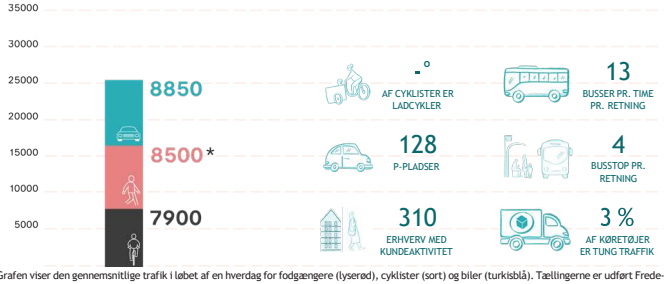
GADENS DIMENSIONER

BREDDE: 17,5 - 18,5 METER



GAMMEL KONGEVEJ

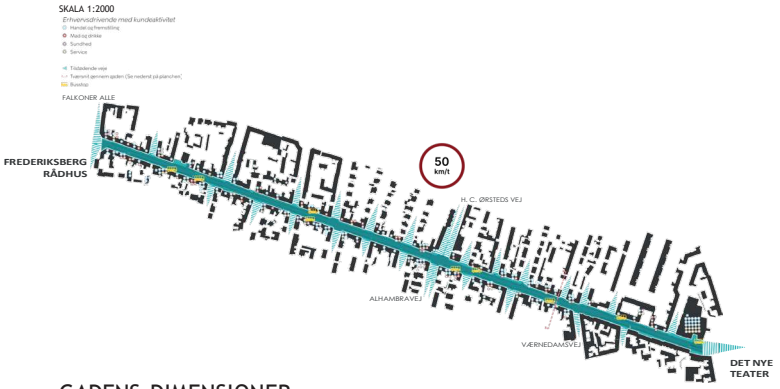
GADENS INDHOLD



Grafen viser den gennemsnitlige trafik i løbet af en hverdag for fodgængere (lyserød), cyklister (sort) og biler (turkisblå). Tællingerne er udført Frederiksberg Kommune i 2025 bortset fra fodgængertællingerne, som er fra 2014 (seneste tælling). Der findes ikke tællinger af ladcyklister. Erhverv med kuneaktivitet er trukket fra CVR-register.

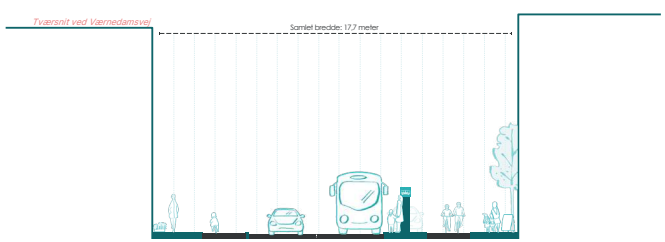
GADENS FORLØB

STRÆKNING: 1400 METER



GADENS DIMENSIONER

BREDDE: 16,8 - 21,2 METER



FIGUR 6 TVÆRSNIT OG INFOGRAFIKKER OM NORDRE FRIHAVNSGADE OG GAMMEL KONGEVEJ – OGSÅ BRUGT SOM ILLUSTRATION I FORBINDELSE MED GADEINDDRAGELSEN.



3. LØSNINGS-FORSLAG

3. Løsningsforslag

På baggrund af trafikanalysen, tryghedsanalysen, gadeinddragelsen og følgegruppe- og arbejdsgruppemøder er der udarbejdet **to hovedforslag** på dispositionsforslagsniveau, som anbefales til viderebearbejdning. Forslagene omfatter nogle overordnede greb samt en række enkelttiltag, og det skal bemærkes, at såvel greb som tiltag kan ses som byggeklodser eller trafikale værktøj, som kan kombineres i alternative samlede forslag.

3.1 Forslag 1

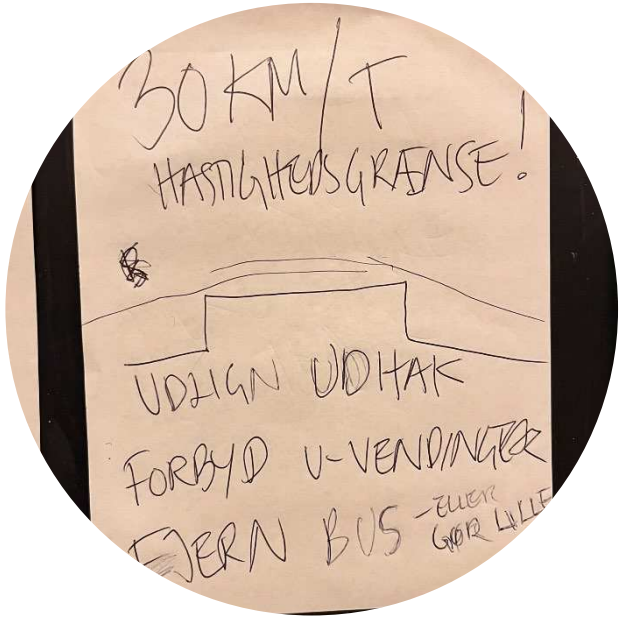
Forslag 1 omfatter overordnet en omlægning af busruten væk fra Nordre Frihavnsgade, hastighedsbegrænsning med hastighedszone (30 km/t), tidsbegrænset indkørselsforbud for motorkøretøjer, reduceret tidsbegrænsning for standsningsforbud og flytning af p-pladser med restriktioner samt en række øvrige tiltag. Forslag 1 ses på tegningerne T1 L5044 N01 – N03.

Omlægning af busrute

Buslinje 14 omlægges, så den ikke længere kører igennem Nordre Frihavnsgade. Et rutealternativ kunne være via Classensgade i stedet.
Årsag:

- Bussen opleves generelt som et usikkert og utrygt element i gaden, fordi der er en oplevelse af, at den kører for stærkt i forhold til de øvrige trafikanter, og den foretager overhalinger, som er til gene for både med- og modkørende. Særligt de bløde trafikanter oplever bussen som utryghedsskabende.
- Der er generelt en god kollektiv betjening i gaden, hvor der alle steder er under 10 minutters gang til enten metrostationen på Trianglen eller S-togsstationen Nordhavn St.
- Der er forholdsvis få påstigere i gaden – ca. 100 pr. døgn samlet for de to stoppesteder ved Victor Borges Plads. Det svarer til mindre end én påstiger pr. afgang.
- Bus i rute begrænser muligheden for ombygninger og hastighedsdæmpende tiltag.

Omlægning af busrute kræver dialog med Københavns Kommunes økonomiforvaltning (ØKF) og Movia.



BILLEDE 8
EKSEMPEL PÅ BORGERINPUT FRA GADEINDDRAGELSE, HVOR HASTIGHEDSDÆMPNING OG OMLÆGNING AF BUSLINJE 14 FORESLÅS SOM I FORSLAG 1



FIGUR 7 DER FORESLÅS ANBEFALET 30KM/T HASTIGHEDSZONE I DISPOSITIONSFORSLAG 1

30 km/t hastighedszone

Der etableres 30 km/t hastighedszone (blå tavle, vejledende) på hele strækningen mellem Trianglen og Strandboulevarden. Hastighedszonen understøttes med hastighedsdæmpende tiltag, primært bump og hævede flader. Ved Melchiors Plads bør ramperne reguleres til 30 km/t på den hævede flade. Årsag:

- Der ønskes generelt et lavere hastighedsniveau, så gaden bliver mere sikker og tryg at færdes i for alle trafikanter – både på langs, men også på tværs og i forbindelse med kryds. Hastighedsniveauet er i forvejen forholdsvist lavt, men udenfor myldretidsperioder og særligt i aftentimerne er der en oplevelse af, at der bliver kørt stærkt.
- En hastighedsbegrænsning på 30 km/t svarer bedre til gadens karakter, udtryk og funktion end den nuværende på 50 km/t. Desuden vil 30 km/ give langt mere mening for trafikanterne, når der sammenlignes med hastighedsbegrænsningen på 40 km/t på Blegdamsvej, Øster Allé og Strandboulevarden.
- Der er også en oplevelse af, at cyklisterne kører med høj hastighed i gaden, særligt i østgående retning, hvor det går ned ad bakke. Bump vil også have en hastighedsdæmpende effekt på cyklisterne.

Indkørselsforbud fra Trianglen

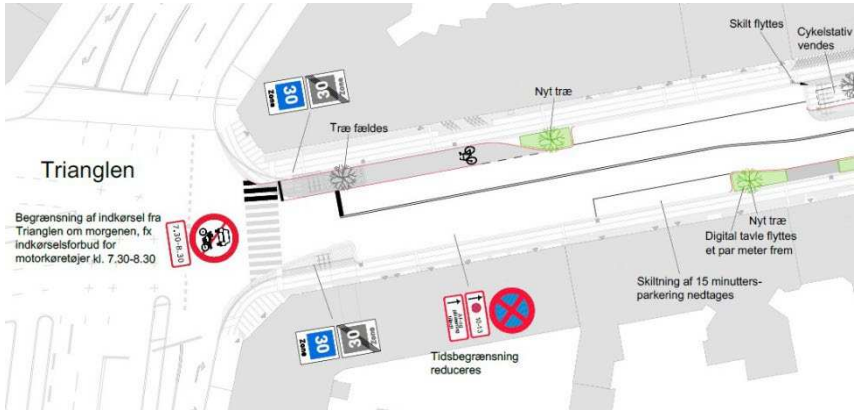
Det er fra Københavns Kommune et ønske at begrænse indkørslen fra Trianglen til Nordre Frihavnsgade. Gerne tidsbegrænset på hverdage i perioden kl. 7.30-8.30. Fx med brug af tavlen 'indkørselsforbud for motorkøretøjer' (C22,1) eller med svingforbud fra nord og syd.

Årsagen er at trafikken er meget intens og hektisk om morgenen omkring skolernes ringetid og særligt på delstrækningen mellem Trianglen og Victor Borges Plads. Indkørselsbegrænsningen skal reducere antallet at motorkøretøjer i den periode, så det bliver mere sikkert og trygt at færdes på den konkrete delstrækning, men det vurderes også at have en effekt længere mod øst. Det vurderes umiddelbart, at det primært er afsætningstrafik til Ingrid Jespersens Skole og eventuelt Heibergskolen, der vil blive påvirket, men de har mulighed for at vælge en anden rute.

Som følge af indkørselsbegrænsningen, foreslås det at etablere afsætningspladser (eller korttids p-pladser) på Østerbrogade ca. 50 m nord for Trianglen (langs østsiden). Så skolebørn kan gå sikkert til skolen uden at krydse veje. Dette tiltag kan også etableres uafhængigt af en indkørselsbegrænsning.

Det kan være vanskeligt at opsætte skiltning af et indkørselsforbud, som er synligt – særligt for bilister fra Østerbrogade fra syd og nord, men også for bilister fra Blegdamsvej, og de bør derfor forvarsles. Man kan jf. lovgivningen ikke skilte med tidsbegrænsede svingforbud (fra nord og syd) på permanente tavler, og det anbefales derfor at opsætte en skiltning med indkørselsforbud for motorkøretøjer suppleret med undertavle, som viser, at forbuddet gælder henholdsvis højre- og venstresving (U6,1 og U6,3). Alternativt dynamiske/digitale tavler til dette formål (og eventuelt andre). Ellers vil risikoen være, at mange overser forbuddet og uvidende kører ulovligt ind på strækningen.

Erfaringsmæssigt må det forventes, at indkørselsforbuddet ikke respekteres i praksis. Enten overlagt eller fordi skiltningen overses. Der kan derfor være behov for en præventiv indsats fra politiet.



FIGUR 8 UDSNIT FRA FORSLAG 1, SOM VISER TIDSBEGRÆNSET INDKØRSELSFORBUD FOR MOTORKØRETØJER FRA TRIANGLEN

Reduceret tidsbegrænsning for standsningsforbud

Der er fem ”zoner” i gaden med standsningsforbud på hverdage kl. 7-12 og kl. 7-17, men med af- og pålæsning tilladt. Dette for at give plads til varelevering og renovation i vejsiden udenfor selve kørebanen. Pladserne opleves i den periode ofte ledige, men kan ikke benyttes til fx parkering. Det foreslås at ”optimere” brugen af pladserne ved at reducere denne tidsbegrænsning, så standsningsforbuddet i stedet gælder for hverdage kl. 10-13. Med start kl. 10 vil det flugte med prikgadens tidsbegrænsning kl. 10-17, så beboere også kan benytte ”zonerne” med standsningsforbud frem til kl. 10. I det videre arbejde bør det endelige tidsinterval undersøges nærmere i forhold til det konkrete behov i forhold til trafikintensiteten i gaden.

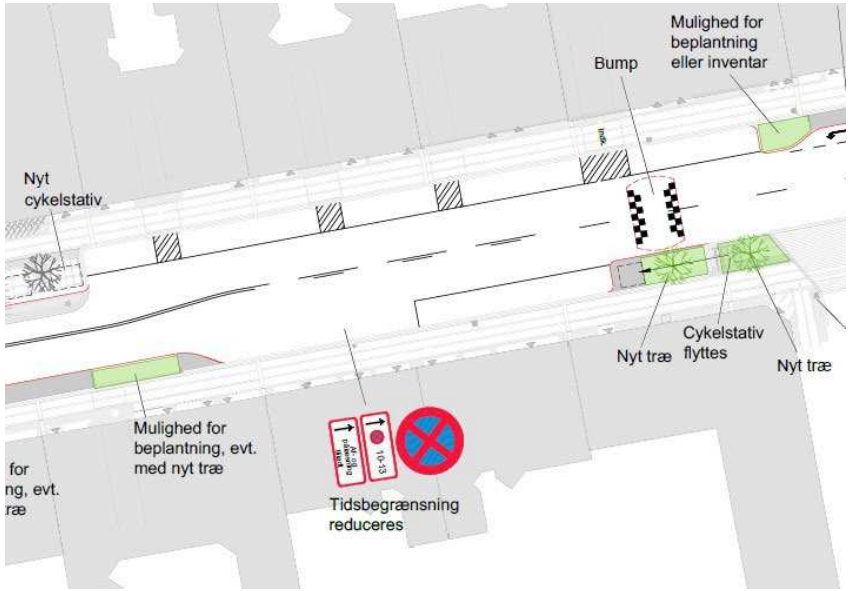
Formålet med en reduceret tidsbegrænsning er dels at reducere perioden med tung trafik i gaden, så den foregår udenfor ringetider til områdets skoler samt dels give bedre parkeringsmuligheder til bilister med ærinde i gaden.
Målet kan ikke nås med skiltning alene, og i forhold til at opnå enighed om tidsrum, bør der være dialog med:

- Vognmænd, leverandører og butikker i forhold til levering af varer.
- Renovationsselskaber i forhold til periode for afhentning af affald i selve Nordre Frihavnsgade og alternative rutemuligheder i den forbindelse.
- Busselskaber og institutioner i forhold til opsamling of afsætning af udflytterbørnehavebørn på alternative lokaliteter, fx på Strandboulevarden.

Dialogen bør desuden omhandle instruktion om at benytte de konkrete pladser og ikke kørebane eller fortove. Derudover kan der være behov for en præventiv indsats fra politiet.

Flytning af p-pladser med restriktioner

Der foreslås en oprydning af p-pladser med særlige restriktioner i gaden, så de flyttes til sidegader. Årsagen er at forbedre forståelsen af, hvor man må holde som bilist med ærinde i gaden. De flere forskellige restriktioner beskrevet på skilte har vist sig svære at tolke for trafikanterne.



FIGUR 9 UDSNIT FRA FORSLAG 1, SOM VISER TIDSBEGRÆNSET STANDSNINGSFORBUD



BILLEDE 9 EKSEMPEL PÅ P-PLADS MED SÆRLIG RESTRIKTION, SOM FORESLÅS FLYTTET FRA NORDRE FRIHAVNSGADE

De pladser, der foreslås flyttet, gælder pladser forbeholdt delebiler, erhvervskøretøjer og el-ladepladser. Pladserne ligger i dag en den østlige ende, og det foreslås derfor umiddelbart, at se på fx Marstalsgade, Silkeborggade eller Hobrogade som alternative muligheder. Desuden er der i forvejen pladser forbeholdt el-delebiler på sidevejene, men de ses ofte at stå ledige. Det foreslås derfor, at bl.a. de pladser udnyttes til ovenstående i stedet.

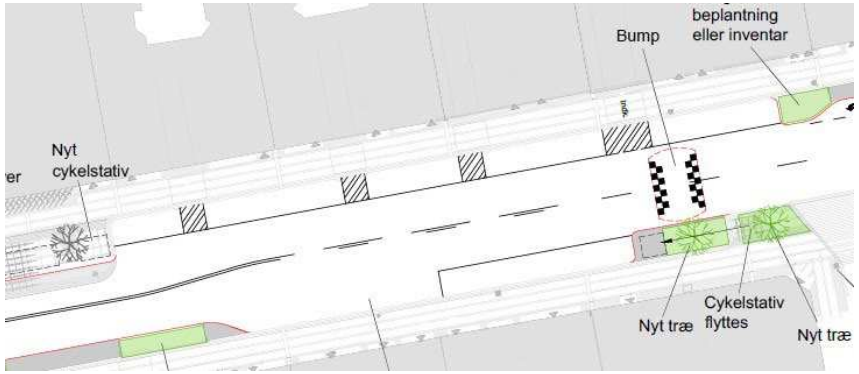
Desuden foreslås det at fjerne 15 minutters tidsbegrænsningen på fem pladser i gaden (alle i den vestlige ende ved Trianglen), og at fjerne restriktionerne om, at to p-pladser ved henholdsvis SuperBrugsen og Netto kun kan anvendes af cyklister. Perioden for de nuværende restriktioner virker ikke umiddelbart at matche brugen i praksis. De nedlagte cykelparkeringspladser etableres i stedet i cykelstativer.

Optimering af p-pladser

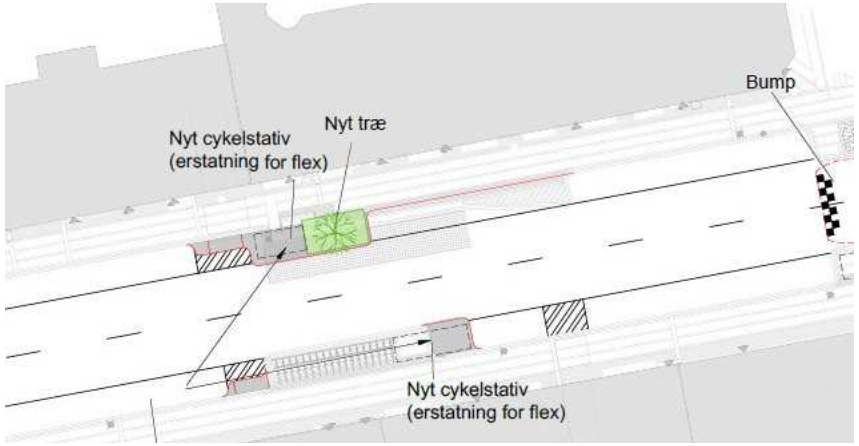
Generelt er der set på at optimere parkeringsmulighederne i gaden. Bl.a. er der langs nordsiden på delstrækningen mellem Ingrid Jespersens Gymnasieskole og Petersborgvej flere steder, hvor de nuværende p-lommer kan forlænges ved at reducere den "frie" plads foran portene. Flere af portene bliver kun benyttet til indgang og afhentning af affaldscontainere. Ved at reducere disse arealer til en bredde på 2,0 m, kan der etableres flere p-pladser.

Eksisterende busstoppesteder nedlægges

Da bussen foreslås omlagt, nedlægges tre eksisterende busstoppesteder henholdsvis vest og øst for Victor Borges Plads og ved Strandboulevarden. Vest for Victor Borges Plads etableres der i stedet dels p-pladser og dels en sidehelle med cykelstativer, evt. et nyt træ og en "lomme", hvor man kan krydse som fodgænger eller stå af sin cykel. Øst for Victor Borges Plads og ved Strandboulevarden etableres der i stedet p-pladser.



FIGUR 10 UDSNIT FRA FORSLAG 1, SOM VISER OPTIMERING AF P-PLADSER ØST FOR IJG



FIGUR 11 UDSNIT FOR FORSLAG 1, SOM VISER HVORDAN DER ER ETABLERET CYKELPARKERING, TRÆ OG BILPARKERING VED TIDLIGERE BUSSTOPPESTED

Reducere bredde af afmærkede parkeringslommer

Det foreslås at reducere bredden af de afmærkede parkeringslommer fra de eksisterende 2,45 m til 2,2-2,3 m. Dette med henblik på at få bilerne til at parkere tættere på kantsten og dermed skabe større afstand til den kørende trafik, særligt cyklisterne.

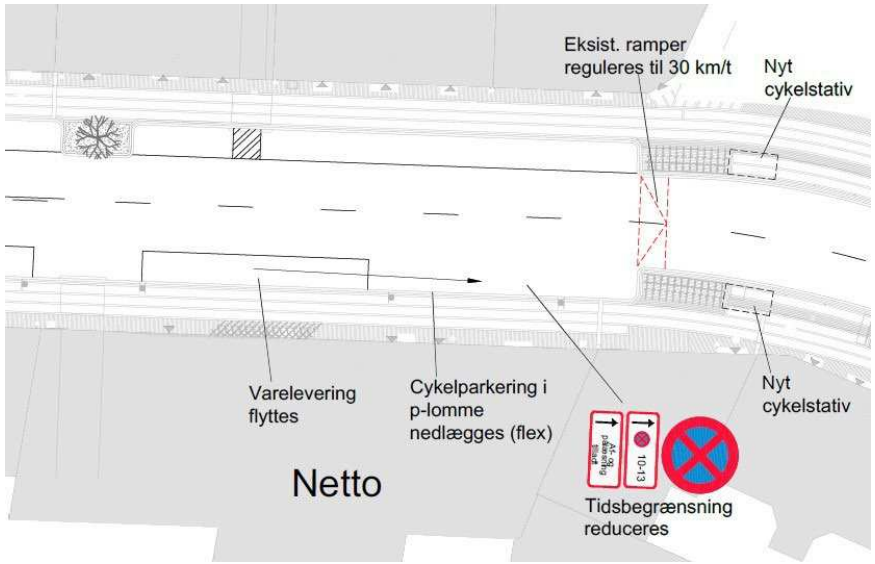
Flytte vareleveringszone ved Netto

Vareleveringszonen ved Netto i Nordre Frihavnsgade 70 (skiltet som standsningsforbud med af- og pålæsning tilladt) ligger i dag umiddelbart ud for butiksindgangen. I praksis foregår vareleveringen længere mod øst, og der holder ofte store lastbiler på selve kørebanen, hvor vejen "slår" et knæk, og oversigten er derfor meget begrænset. Det foreslås derfor at bytte om på den afmærkede p-lomme og skiltningen, så varelevering kan ske væk fra kørebanen.

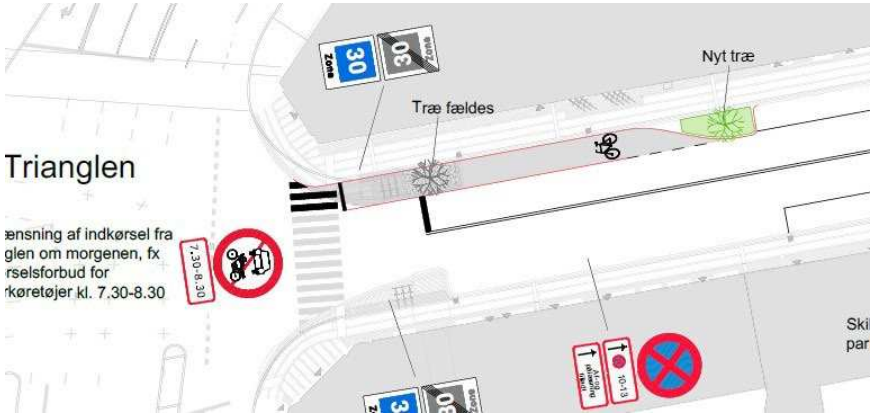
Der bør desuden indledes dialog med Netto – dels om deres behov og dels i forhold til at påvirke deres leverandørers adfærd og leveringstidspunkter, så de ikke holder på kørebanen, men rent faktisk benytter vareleveringszonen.

Cykelstier i tilfarter frem mod kryds

Ved både Trianglen og Strandboulevarden etableres der separate cykelstier langs tilfarterne frem mod de signalregulerede kryds. Dette med henblik på at give cyklisterne mulighed for at køre frem i krydset og dermed forbedre deres fremkommelighed. Desuden forøger det trygheden, men erfaringsmæssigt kan det til gengæld forringe trafiksikkerheden i forhold til højresvingende biler. Det kan derfor overvejes at indarbejde før-grønt for cyklister på separate cyklistsignaler, så cyklisterne får et forspring og størstedelen af cyklisterne afvikles før biltrafikken får grønt. Cykelstien etableres med en længde på ca. 30 m og medfører at eksisterende træ og cykelstativ skal flyttes. Derudover nedlægges 5 p-pladser herunder 3 pladser, som indgår i flex-parkeringen ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole. Der nedlægges således ca. 20 cykel p-pladser, som retableres i stativer andet steds.



FIGUR 12 UDSNIT FRA FORSLAG 1, SOM VISER FLYNING AF VARELEVERINGSZONE VED NETTO



FIGUR 13 UDSNIT FRA FORSLAG 1, SOM VISER CYKELSTIER I TILFART FREM MOD KRYDS VED TRIANGLEN

Venstresvingslommer for cyklister

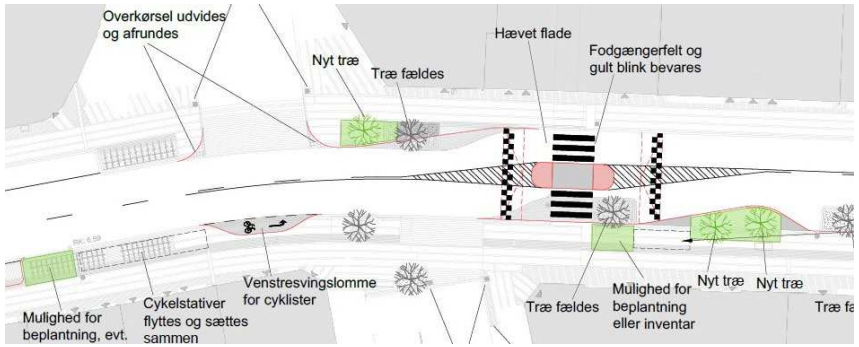
Overfor både Faksegade og Randersgade etableres der i vejsiden en venstresvingslomme for cyklister. Dermed kan de venstresvingende cyklister holde sikkert og afvente venstresving udenfor kørebanen. Ved Faksegade etableres en sidehelle på eksisterende p-areal, som desuden udnyttes til fodgængerkrydsning, cykelstativ og eventuelt nye træer. Ved Randersgade inddrages en del af det nuværende brede fortov til en 1,5 m bred lomme.

Cykelmulighed hen over Victor Borges Plads

Der er i dag udfordringer med cyklister hen over Victor Borges Plads, som bevæger sig lidt tilfældigt og dermed til gene for fodgængere. Det foreslås at undersøge hvordan cyklister kan ledes hensigtsmæssigt hen over pladsen. Det kan være med en form for markering eller afvigende belægning, så det tydeliggøres, hvor cyklisterne skal placere sig, og så fodgængerne dermed bliver mere opmærksomme på, hvor der cykles. Cykelmuligheden tilsluttes Nordre Frihavnsgade ca. overfor Petersborgvej. En cykelmulighed bør indarbejdes i et samlet byrumsprojekt for pladsen, så der fx også tages hensyn til beplantning, opholdsmuligheder og udeservering.

Afrunding af overkørsel ved Randersgade

Overkørslen ved Randersgade er i dag udformet vinkelret på Nordre Frihavnsgade. Det foreslås at afrunde tilslutningskanterne, så komforten forbedres for svingende cyklister. Alternativt kan asfaltramperne forlænges i begge ender.



FIGUR 14 UDSNIT FRA FORSLAG 1, SOM VISER VENSTRESVINGSLOMME FOR CYKLISTER MOD RANDERSGADE SAMT AFRUNDING VED OVERKØRSEL OG MIDTERHELLE VED RANDERSGADE

Forbedrede krydsninger for fodgængere

Det etableres forbedrede fodgængerkrydsninger følgende steder:

Faksegade: Via sideheller i begge sider. I nordsiden på en ny fortovsudbygning på eksisterende p-areal. I sydsiden på eksisterende sidehelleareal ved en ændring i belægningen, så det tydeliggøres, at det er et krydsningspunkt. Der må dog forventes en risiko for, at cykler henstilles på dette areal.

Victor Borges Plads: Ud for vestsiden af Petersborgvej. I nordsiden flyttes et cykelstativ, så der er plads til en åbning for fodgængere, og der etableres et nyt træ og et nyt cykelstativ, så de i dag lidt spredte krydsninger samles og i højere grad begrænses til ét punkt. I sydsiden flyttes et cykelstativ, så ganglinjen langs Petersborgvejs vestlige side flugter bedre på tværs af Nordre Frihavnsgade.

Randersgade/A.L. Drewsens Vej: Eksisterende fodgængerfelt øst for de to sideveje suppleres med en midterhelle som støttepunkt. Dermed kan man som fodgænger krydse én retning ad gangen. Samtidigt udrettes den nuværende skarpe kørebaneforsætning. Og der etableres en hævet flade. Etablering af midterhelle medfører, at tre p-pladser flyttes mod øst, eksisterende træer fældes og cykelstativ flyttes. Der placeres nye træer, så de understøtter kørebaneforsætningen. Desuden foreslås det at etableres et plantebed (evt. med træ) på det meget brede fortov, så omfanget af de nuværende udfordringer med cykling på fortovet kan reduceres.

Hobrogade/A.F. Kriegers Vej: Der etableres en midterhelle som støttepunkt ud for østsiden af Hobrogade. Dermed kan man som fodgænger krydse én retning ad gangen. Der suppleres med en hævet flade og en overkørbar helle, så der skabes et midterfelt igennem krydsområdet. Etableringen af midterhelle medfører en kørebaneudvidelse i begge sider. Cykelstativerne omkring krydset flyttes, så der i stedet kan etableres plantebede. Dette kan samtidigt være med til at ”styre” fodgængerne i retning mod krydsningspunktet.

Etableringen af midterheller medfører reducerede svingmuligheder for store køretøjer. Dvs. højresving fra A.L. Drewsens Vej, højresving fra A.F. Kriegers Vej og venstresving fra Hobrogade. Det bør i de videre faser undersøges nærmere, hvilken betydning de begrænsede svingmuligheder vil have for store køretøjers ruter i området, bl.a. i forhold til afhentning af renovation og varelevering mv. Fx kan det medføre at de store køretøjer må køre ad andre veje end i dag og dermed forringe trafiksikkerheden andre steder.

Udretning af forsætninger

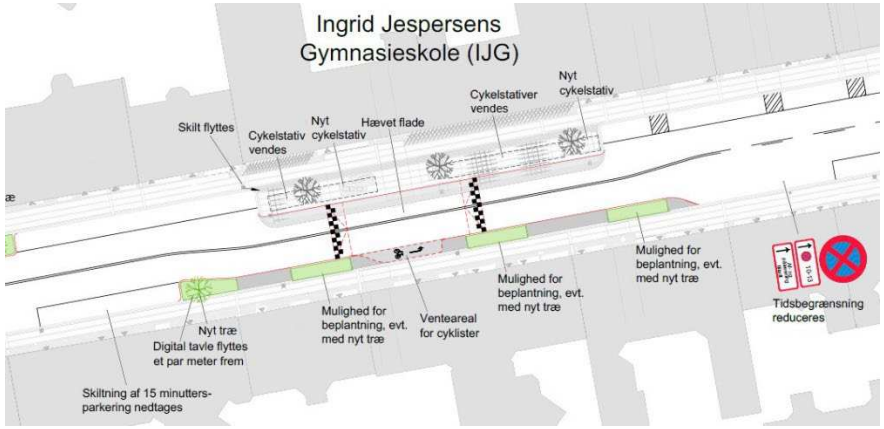
De eksisterende forholdsvis skarpe kørebaneforsætninger foreslås udrettet. Dette gælder ved:

- Ingrid Jespersens Gymnasieskole: Udrettes i forbindelse med omdisponering af pladsen.
- A.L. Drewsens Vej: Udrettes i forbindelse med etablering af midterhelle.
- Grenågade: Udrettes ved udbygnings af fortovs-/sidearealer.

Omdisponering af pladsen ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole

Det foreslås at omdisponere sidearealerne på delstrækningen ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole. Forslaget omfatter følgende deltiltag:

- Reduktion af pladsdannelsen i nordsiden med 1,5 m. I stedet udvides fortovet i sydsiden med 1,5 m. Dvs. kørebanen flyttes mod nord og de nuværende køresporsforsætninger udrettes.
- Ventеareal for cyklister, der skal til IJG, på det udvidede areal i sydsiden. Her kan de trække ind til siden og vente på, at der er plads til at krydse vejen.
- Hævet flade ud for porten til IJG. Primært som hastighedsdæmper, men fladen giver også mulighed for en let krydsning af kørebanen for cyklisterne (uden eller med lav kantstenslysning).
- Plantebede, gerne med træer hvis muligt, på det udvidede fortovsareal i sydsiden. Beplantningen skal indsnævre fritrumsprofilet visuelt, så de medvirker til et lavt hastighedsniveau. Med hensyn til træer er det en forudsætning, at der ikke ligger store ledninger i jorden. Som alternativ kan der fx opsættes andet inventar.
- Cykelstativer på pladsen i nordsiden vendes som følge af det reducerede areal. Dele af den nuværende del af pladsen med granitplinte, bænke mv inddrages til supplerende cykelstativer som erstatning for de nedlagte pladser i flexparkeringen.



FIGUR 15 UDSNIT FRA FORSLAG 1, SOM VISER UDRETNING OG FORSÆTNINGER OG OMDISPONERING AF PLADSEN VED INGRID JESPERSENS GYMNASIESKOLE

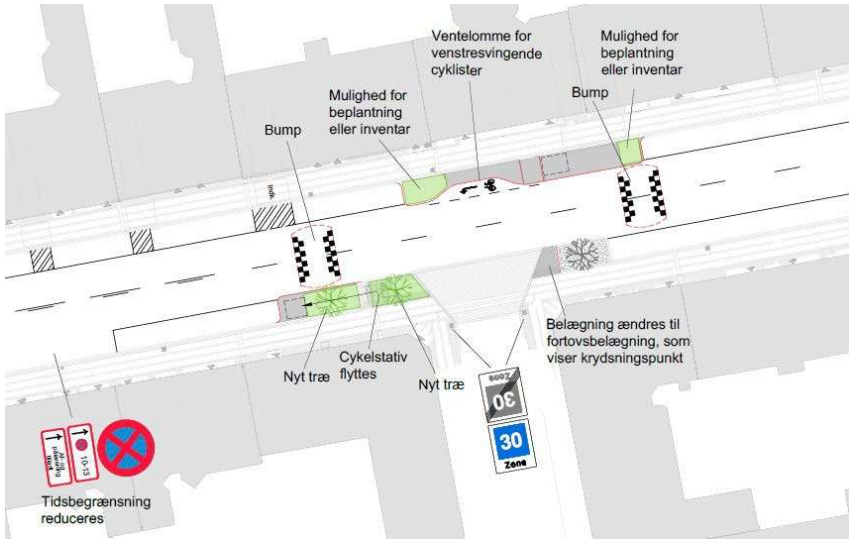
Forbedret oversigt fra sideveje

Oversigten ved udkørsel fra sideveje forbedres ved at nedlægge p-pladser.

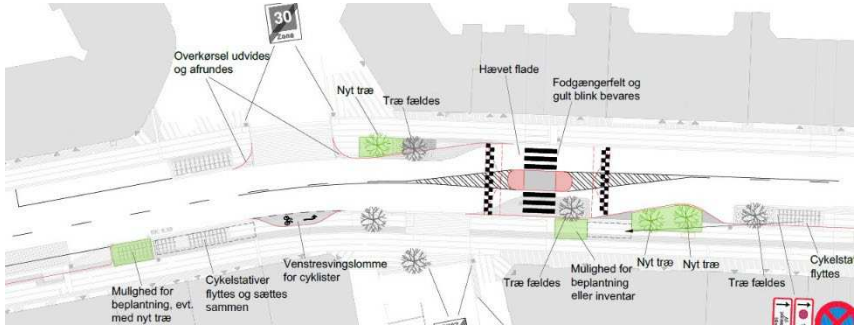
- Ved Faksegade nedlægges én p-plads vest for sidevejen, og der etableres i stedet et-to opstammede træer og eventuelt supplerende cykelstativer.
- Ved Grenågade nedlægges to p-pladser øst for sidevejen, og der etableres i stedet et plantebed med lav beplantningsamt supplerende cykelstativer.
- Ved Hobrogade nedlægges én p-plads vest for sidevejen, og der etableres i stedet et planebed med lav beplantning og det eksisterende cykelstativ flyttes.

Træer eller plantebede udvalgte steder

Hvor det er muligt, foreslås det i sidearealer at plante træer, som visuelt kan tydeliggøre fx vejforløb, fodgængerkrydsninger og sideveje. Som udgangspunkt helst i åbne plantehuller, men alternativt i rodvenlige bærelag, hvis muligt. Etableringen bør dog ikke medføre store ledningsomlægninger, og dette skal derfor undersøges nærmere i videre faser. Et alternativ kan derfor være at etablere bede med lavere beplantning, men under hensyntagen til oversigtsforhold.



FIGUR 16 UDSNIT FRA FORSLAG 1, SOM VISER FORBEDRET OVERSIGT FRA SIDEVEJ VED FAKSEGADE



FIGUR 17 UDSNIT FRA FORSLAG 1, SOM VISER TRÆER SOM FLYTTES OG TRÆER SOM ETABLERES VED RANDERSGADE/A.L. DREWSENSVEJ

3.2 Forslag 2

Forslag 2 omfatter mange af de samme tiltag som i forslag 1, men i stedet bevares busruten, hastighedsbegrænsningen etableres som lokal hastighedsbegrænsning (40 km/t), og flere af fodgængerkrydsningerne sikres med støttepunkt. I det følgende er beskrevet forskellene. Forslag 2 ses på tegningerne T1 L5044 N04 – N06.

Busruten

Buslinje 14 bevares i gaden, men det foreslås, at der indledes dialog med Movia om:

- Muligheden for at køre med en mindre bus, der bedre svarer til omfanget af påstigere.
- Muligheden for at køre med lavere frekvens i de mest trafikintensive perioder (myldretider).
- Kørselsadfærden, så chaufførerne instrueres i at tage større hensyn til gadens øvrige trafikanter. Fx ved at køre med lav hastighed og så vidt muligt undgå overhalinger.

Lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t

Der etableres en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t (rød tavle, påbud) på hele strækningen mellem Trianglen og Strandboulevarden. Hastighedsbegrænsningen understøttes med hastighedsdæmpende forsætninger forbi midterheller (fodgængerkrydsninger). Årsagen er den samme som beskrevet under forslag 1, at der generelt ønskes et lavere hastighedsniveau, så gaden bliver mere sikker og tryg at færdes i for alle trafikanter – både på langs, men også på tværs og i forbindelse med kryds. Hastighedsniveauet er i forvejen forholdsvist lavt, men udenfor myldretidsperioder og særligt i aftentimerne er der en oplevelse af, at der bliver kørt stærkt.

En hastighedsbegrænsning på 40 km/t svarer bedre til gadens karakter, udtryk og funktion end den nuværende på 50 km/t, men sammenlignes der med Blegdamsvej, Øster Allé og Strandboulevarden, hvor der også er 40 km/t, kan det være vanskeligt for trafikanterne at se sammenhængen, da Nordre Frihavnsgade er smallere, uden cykelstier og med flere butikker mv.

BILLEDE 10 BUSLINJE 14, SOM I DISPOSITIONSFORSLAG 2 BEVARES I NORDRE FRIHAVNSGADE





FIGUR 18 DER FORESLÅS LOKAL HASTIGHEDSBEGRÆNSNING PÅ PÅBUDT 40KM/T I FORSLAG 2

Tiltag svarende til forslag 1

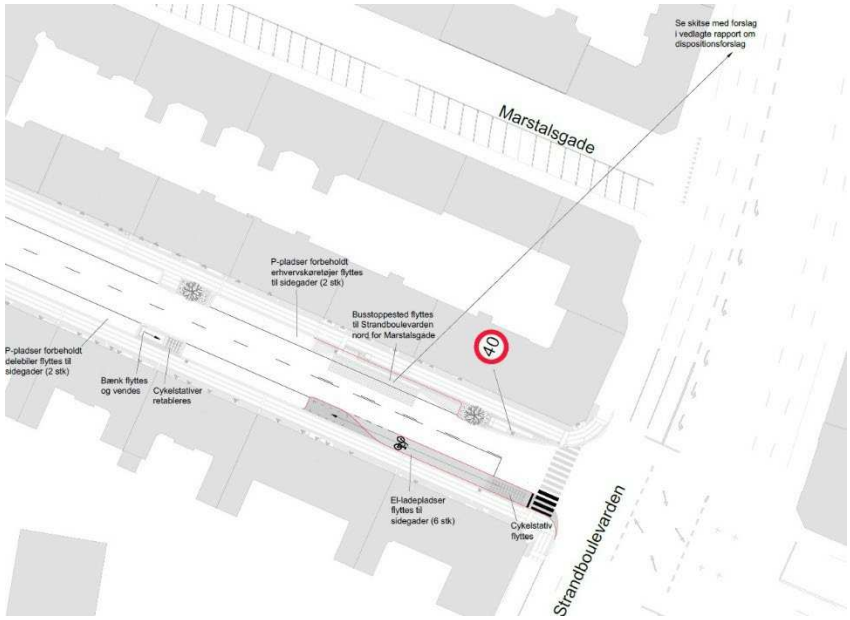
Følgende tiltag er de samme som foreslået i forslag 1:

- Begrænset indkørsel fra Trianglen, tidsbegrænset indkørselsforbud for motorkøretøjer på hverdage i perioden kl. 7.30-8.30.
- Reduceret tidsbegrænsning for standsningsforbud ved vareleveringszonerne.
- Flytning af p-pladser med restriktioner.
- Optimering af p-pladser ved at reducere den "frie" plads foran portene.
- Reducere bredde af afmærkede parkeringslommer.
- Flytte vareleveringszone ved Netto.
- Cykelstier i tilfarter frem mod kryds ved Trianglen og Strandboulevarden.
- Venstresvingslommer for cyklister overfor Faksegade og Randersgade.
- Afrunding af overkørsel ved Randersgade.
- Udretning af forsætninger ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole, A.L. Drewsens Vej og Grenågade.
- Forbedret oversigt fra sideveje ved Faksegade, Grenågade og Hobrogade.
- Beplantning udvalgte steder.

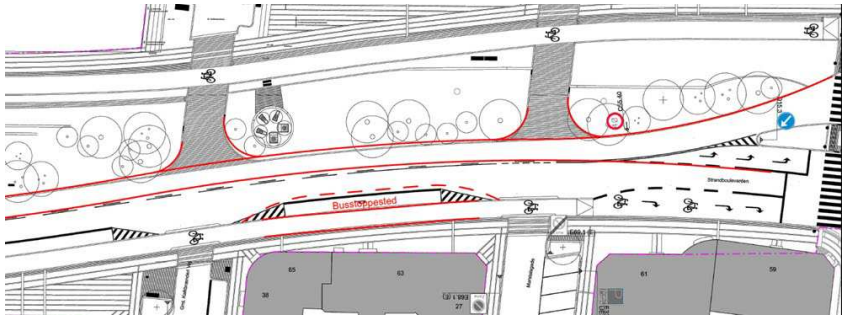
Eksisterende busstoppested flyttes

Da bussen bevares i forslag 2, bevares de to eksisterende busstoppesteder henholdsvis vest og øst for Victor Borges Plads. Busstoppestedet ved Strandboulevarden foreslås i stedet flyttet til Strandboulevar-den til en placering mellem Gammel Kalkbrænderi Vej og Marstalsgade. Flytningen skal indarbejdes i det igangværende projekt for Strandboulevarden. Figur 20 viser et forslag til ændring af projektet på Strandboulevarden, hvor planlagte kantsten i begge sider flyttes lidt, så der kan etableres en buslomme, der er bred nok.

Flytningen foreslås, fordi den nuværende placering vurderes uhensigtsmæssig, da den ligger delvist på kørebanen i frafarten umiddelbart efter krydset ved Strandboulevarden. Der er derfor en risiko for tilbagestuvning til krydset i situationer, hvor der holder en bus ved stoppestedet samtidigt med, at der holder biltrafik i tilfarten frem mod krydset.



FIGUR 19 UDSNIT FRA FORSLAG 2, SOM VISER DET BUSSTOPPESTED, DER FORESLÅS FLYTTET FRA NORDRE FRIHAVNSGADE TIL STRANDBOULEVARDEN



FIGUR 20 FORSLAG TIL PLACERING AF BUSSTOPPESTED PÅ STRANDBOULEVARDEN I STEDET FOR I NORDRE FRIHAVNSGADE INKL. FORSLAG TIL ÆNDRINGER AF KOMMENDE PROJEKT FOR STRANDBOULEVARDEN.

Forbedrede krydsninger for fodgængere

Som i forslag 1 etableres der på samme måde forbedrede fodgængerkrydsninger med midterheller ved Randersgade/A.L. Drewsens Vej og ved Hobrogade/A.F. Kriegers Vej. Desuden etableres følgende:

- Faksegade: Der etableres en midterhelle som støttepunkt øst for Faksegade. Dermed kan man som fodgænger krydse én retning ad gangen. Etableringen af midterhelle medfører en kørebaneudvidelse i begge sider, og medfører at en p-plads nedlægges og et eksisterende træ fældes. Til gengæld plantes et nyt træ i modsatte side af Faksegade.

- Victor Borges Plads: Der etableres en midterhelle som støttepunkt vest for Petersborgvej. Dermed kan man som fodgænger krydse én retning ad gangen. Der suppleres med en overkørbar helle, så der skabes et midterfelt igennem krydsområdet. Midterhellen placeres assymetrisk, så kørebaneudvidelsen sker i begge sider. Dermed kan det undgås at fælde træer. Et cykelstativ flyttes til en placering, hvor der er med til at "styre" fodgængerne i retning mod krydsningspunktet.

Etableringen af midterheller medfører reducerede svingmuligheder for store køretøjer. Dvs. højresving fra Faksegade, venstresving fra Petersborgvej, højresving fra A.L. Drewsens Vej, højresving fra A.F. Kriegers Vej og venstresving fra Hobrogade.
Det bør i de videre faser undersøges nærmere, hvilken betydning de begrænsede svingmuligheder vil have for store køretøjers ruter i området, bl.a. i forhold til afhentning af renovation og varelevering mv. Fx kan det medføre at de store køretøjer må køre ad andre veje end i dag og dermed forringe trafiksikkerheden andre steder.

Pladsen ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole

Pladsen ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole bevares overordnet som i dag bortset fra, at kørebaneforsætningerne udrettes. I sydsiden etableres sideheller, både så forsætningerne tydeliggøres, hvorved risikoen for at der parkeres i forsætningerne reduceres.
Desuden suppleres pladsen med ekstra cykelstativer, da der i dag parkeres meget vilkårligt på pladsen, hvor der ikke er stativer. Cykelstativerne vurderes at strukturere cykelparkeringen bedre, men til gengæld reduceres det nuværende byrum med bænke og granitplinte og dermed muligheder for ophold.

Option: Forbud mod ligeudkørsel fra Trianglen

Med henblik på at reducere omfanget af gennemkørende biltrafik – og særligt på delstrækningen mellem Trianglen og Randersgade – foreslår Københavns Kommune muligheden for at etablere et generelt for-bud mod ligeudkørsel for biltrafik fra Trianglen. I praksis ved at afmærke det eksisterende tilfartsspor fra vest for ligeudkørende (og højresvingende) som busbane. Dvs. bus i rute kan køre ligeud til Nordre Frihavnsgade, men biltrafik skal svinge til venstre i retning mod Østerbrogade mod nord. Cyklister kan stadig køre ligeud.

Tiltaget vurderes at overflytte en stor del af biltrafikken – både gennemkørende fra vest, men også den biltrafik, som har ærinde i området herunder beboere og handlende. Dermed vurderes det, at delstrækningen mellem Trianglen og Randersgade (især delstrækningen Trianglen-Faksegade) opnår en forbedret trafiksikkerhed og tryghed.

Til gengæld forringes tilgængeligheden for biltrafik, og det forventes, at biltrafik vil overflyttes til primært Randersgade, Strandboulevarden og Nøjsomhedsvej og sekundært til en række mindre veje som fx Slagelsegade, Gustav Adolfsgade og Århusgade. Dvs. der kan være risiko for, at trafiksikkerheden forringes på de veje. Der vil også være kørselsretninger, der vendes. Fx er der i dag mange, som kører til Rosen-vængets Kvarter via Faksegade, og det vurderes, at de med tiltaget stadig vil benytte Faksegade, men i stedet kører dertil fra Nordre Frihavnsgade fra vest. Dvs. med flere venstresvingende i det kryds til følge. Der vurderes også en risiko, at ændringer i bilisternes rutevalg vil medføre flere højresvingende fra Østerbrogade fra syd og flere venstresvingende fra Østerbrogade fra nord. Dette kan i sig selv forøge uheldsrisikoen i krydset på Trianglen.

Det anbefales, at tiltaget analyseres nærmere, så der skabes overblik over, hvor trafikken flyttes hen, og i hvilket omfang. Fx ved brug af trafikmodel og andre analyseværktøjer. På den baggrund bør konsekvenserne for trafiksikkerhed og trafikafvikling vurderes nærmere – såvel positive som negative.

Desuden vurderes tiltaget ulogisk for bilisterne, som kan have vanskeligheder ved at erkende forbuddet, og derfor enten trodser det, eller foretager uhensigtsmæssige manøvrer, fordi de opdager det for sent. Til sammenligning ses der ofte højresving fra ligeudbanen på Blegdamsvej i krydset med Øster Allé, da bilister for sent erkender, at de skulle have kørt højre om bushellen.

Tiltaget har ved fremlæggelse i både følge- og arbejdsgruppen mødt stor modstand, da deltagerne har svært ved at se den samlede positive effekt for gaden.



BILLEDE 11 FOTO SOM ILLUSTRER RETNINGEN FRA BLEGDAMSVEJ MOD NORDRE FRIHAVNSGADE. I OPTIONEN BESKRIVES MULIGHED FOR AT FORBYDE LIGEUDKØRSEL I KRYDSET VED TRIANGLEN.

3.3 Konsekvenser

I det følgende er de to løsningsforslag vurderet i forhold til deres konsekvenser for en række trafikale forhold.

TABEL 2 OVERSIGT OVER KONSEKVENSER FOR FORSKELLIGE TRAFIKALE FORHOLD VED LØSNINGSFORSLAG 1 OG 2

Trafikale forhold	Forslag 1	Forslag 2
Kollektiv trafikbetjening	Forringes.	Opretholdes.
Hastighed	Reduceres, giver generelt forbedret trafiksikkerhed og tryghed.	Reduceres, giver generelt forbedret trafiksikkerhed og tryghed, men i mindre grad end forslag 1.
Gennemkørende biltrafik	Færre, primært pga. 30 km/t og hastighedsdæmpende foranstaltninger. Sekundært pga. tidsbegrænset indkørselsforbud.	Begrænset ændring og primært pga. tidsbegrænset indkørselsforbud. *Hvis forbud mod ligeudkørsel fra Trianglen forventes væsentligt færre gennemkørende.*
Store køretøjer	Reduceret periode med store køretøjer. Forringede forhold for varelevering og renovation og at de holder på kørebanen.	Reduceret periode med store køretøjer. Forringede forhold for varelevering og renovation og at de holder på kørebanen.
Trafiksikkerhed	Cyklister: Forbedres i kryds ved Randersgade og Faksegade. Både forringes og forbedres i kryds i enderne (signal). Fodgængere: Forbedres i krydsningspunkter. Biltrafik: Forbedres. Forbedres særligt i morgenperiode kl. 7.30-8.30 (forudsat etablering af tidsbegrænset indkørselsforbud).	Cyklister: Forbedres i kryds ved Randersgade og Faksegade. Både forringes og forbedres i kryds i enderne (signal). Fodgængere: Forbedres i forhold til forslag 1 med yderligere to midterheller. Biltrafik: Forbedres. Forbedres særligt i morgenperiode kl. 7.30-8.30 (forudsat etablering af tidsbegrænset indkørselsforbud).
Tryghed	Forbedres for cyklister, fodgængere og biltrafik, særligt i morgenperiode kl. 7.30-8.30 (forudsat etablering af tidsbegrænset indkørselsforbud).	Forbedres for cyklister, fodgængere og biltrafik, særligt i morgenperiode kl. 7.30-8.30 (forudsat etablering af tidsbegrænset indkørselsforbud).
Fremkomme-lighed/ trafikafvikling	Cyklister: Forringes pga. bump, men forbedres frem mod kryds i enderne. Biltrafik: Forringes pga. bump og cykelstier i krydstilfarter.	Cyklister: Forbedres frem mod kryds i enderne. Biltrafik: Forringes pga. cykelstier i krydstilfarter.
Tilgængelighed	Fodgængere: Forbedres med midterheller i krydsningspunkter. Cyklister: Opretholdes. Biltrafik: Opretholdes, men reduceres lidt, hvis der etableres tidsbegrænset indkørselsforbud.	Fodgængere: Forbedres flere med midterheller i krydsningspunkter end forslag 1. Cyklister: Opretholdes. Biltrafik: Opretholdes, men reduceres lidt, hvis der etableres tidsbegrænset indkørselsforbud. Hvis forbud mod ligeudkørsel fra Trianglen forventes en væsentligforringelse.
Oversigtsforhold	Forbedres fra tre sideveje.	Forbedres fra tre sideveje.
Svingmuligheder for store køretøjer	Forringes fra tre sideveje pga. midterheller.	Forringes fra fem sideveje pga. midterheller.

Parkering, biler

Parkeringsregnskabet for biltrafikken i de to forslag er vist i 3. I forslag 1 både nedlægges og oprettes der p-pladser, så det samme antal p-pladser opretholdes som i dag. I forslag 2 medfører tiltagene, at der samlet set nedlægges p-pladser, så der er 10 færre p-pladser end i dag.

TABEL 3 BILPARKERINGSREGNSKAB FOR DE TO LØSNINGSFORSLAG SAMMENLIGNET MED I DAG

Bilparkering	**I dag**		**Forslag 1**		**Forslag 2**	
Delstrækning	**Sydside**	**Nordside**	**Sydside**	**Nordside**	**Sydside**	**Nordside**
Trianglen-Faksegade	15	18	14	13	14	13
Faksegade-Petersborgvej	10	7	10	11	8	7
Petersborgvej-Randersgade	0	6	4	6	0	6
Randersgade-Grenågade	5	0	5	0	5	0
Grenågade-Hobrogade	8	6	8	4	8	4
Hobrogade-Strandboulevarden	27	20	22	25	22	25
Sum	65	57	63	59	57	55
I alt		**122**		**122**		**112**

Flytningen af p-pladser med særlige restriktioner medfører, at der bliver bedre mulighed for alle typer biler at parkere særligt i dagtimerne på hverdage, men også om natten og i weekender. 17 p-pladser med en form for særlig restriktion flyttes væk fra gaden eller nedlægges og kan dermed benyttes af alle biltyper hele døgnet. Heraf flyttes 10 pladser til sidegader, fx delebilspladser, erhvervspladser og opladningspladser. 7 flex-pladser nedlægges.

Varelevering vil opleve forringelser i begge forslag, da tidsbegrænsningen reduceres i zonerne med standsningsforbud og af- og pålæsning undtaget. På 17 pladser med tidsafgrænset standsningsforbud pga. varelevering reduceres restriktionsperioden, og dvs. at de bedre end i dag kan udnyttes af alle biltyper.

Parkering, cykler

Parkeringsregnskabet for cykler i de to forslag er vist i tabel 4. I regnskabet er det forudsat, at en cykel i flex-parkeringen udenfor stativ fylder 0,7 m, hvilket vurderes at være forholdsvis robust.

I forslag 1 fjernes 20 cykelpladser ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole. De retableres på forpladsen, men det reducerede forpladsareal medfører, at der samlet er 4 færre her. Desuden fjernes der flex-pladser ved SuperBrugsen (17) og Netto (16), som retableres på sideheller i umiddelbar nærhed.

Derudover vurderes der mulighed for supplerende stativer andre steder, så der i forslag 1 samlet bliver ca. 13 flere cykel-p-pladser end i dag.

I forslag 2 er det mere vanskeligt at finde plads til nye cykelstativer, og regnskabet går her ca. i 0.

TABEL 4. CYKELPARKERINGSREGNSKAB FOR DE TO LØSNINGSFORSLAG OPGJORT IFT. OM DER TILFØJES ELLER FJERNES PLADSER VED DE FORESLÅEDE ÆNDRINGER

Cykelparkering	**Forslag 1**		**Forslag 2**	
Delstrækning	**Fjernes**	**Tilføjes**	**Fjernes**	**Tilføjes**
Trianglen-Faksegade	28	20	23	28
Faksegade-Petersborgvej	17	22	21	9
Petersborgvej-Randersgade	0	7	0	0
Randersgade-Grenågade	0	0	0	0
Grenågade-Hobrogade	0	11	0	11
Hobrogade-Strandboulevarden	16	14	16	14
Sum	61	74	60	62
I alt		**13**		**2**

Træer og byrum

Træregnskabet for de to forslag er vist i tabel 5, men der vurderes en vis usikkerhed i forhold til det konkrete antal, da der kan være store ledninger under jorden, som ikke muliggør nye træhuller.

Samlet vurderes der mulighed for 2-5 nye træer i forslag 1, mens det ser mere vanskeligt ud at etablere træer i forslag 2. I begge forslag er der dog "overskudsarealer" hvor der vurderes mulighed for at etablere mere lav beplantning eller inventar. Hvorvidt, der kan etableres træer på disse arealer, afhænger af eksisterende ledninger i jord og luft og arealernes størrelse.

TABEL 5. TRÆREGNSKAB FOR DE TO LØSNINGSFORSLAG OPGJORT IFT. OM DER FLYTTES ELLER ETABLERES NYE TRÆER VED DE FORESLÅEDE ÆNDRINGER

Træer	**Forslag 1**		**Forslag 2**	
Delstrækning	**Fældes**	**Nye**	**Fældes**	**Nye**
Trianglen-Faksegade	1	4	1	2
Faksegade-Petersborgvej		1	2	0
Petersborgvej-Randersgade	0	1	0	1
Randersgade-Grenågade	3	3	3	3
Grenågade-Hobrogade	0		0	0
Hobrogade-Strandboulevarden	0		0	0
Sum	4	9	6	6
I alt		**5**		**0**

Ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole reduceres den eksisterende forplads i forslag 1, og der optimeres i forhold til cykelparkering, hvilket giver mindre areal til ophold og byrum. Også i forslag 2 reduceres dette areal, da der flyttes cykelparkering ind på arealet.

På Victor Borges Plads sker også ændringer i forhold til ophold og byrum i begge forslag, da det foreslås at se på mulighederne for at markere en cykelmulighed hen over pladsen, fx med belægningsændringer.

Tilgængelighed

Tilgængeligheden i forhold til bl.a. færdselsbesværede forbedres i begge forslag pga. de forbedrede krydsningsmuligheder. Især giver støttepunkter via midterheller en væsentligt bedre krydsningsmulighed. I begge forslag forbedres fodgængerkrydsningerne fire steder på strækningen – i forslag 1 med midterheller to steder og i forslag 2 med fire midterheller.



4. LØSNINGS-RUM

4. Løsningsrum

Forslagene, som er blevet fremlagt i denne foranalyse, er baseret på vurderinger af en lang række mulige tiltag. I dette kapitel beskriver vi disse overvejelser, vurderinger og forventede konsekvenser af de forskellige tiltag. Dette for at tydeliggøre de til- og fravalg, som ligger til grund for de fremlagte løsninger i forrige kapitel.

I følgende vurderer vi først forbedringstiltag forslået i Evalueringen 2024, dernæst beskriver vi tiltag og løsningsmuligheder, som Københavns Kommune har bestilt i forbindelse med opgavebeskrivelsen, samt tiltag som er foreslået af Nordre Frihavnsgades mange interessenter i nærværende projekt.



Billede 12 Afmærkning, som blev fjernet, da Nordre Frihavnsgade blev ophævet som cykelgade. Foto fra august 2024.

4.1 Vurdering af forbedringstiltag foreslået i evalueringen

I evalueringen fra 2024 er der foreslået en række forbedringstiltag. I det følgende er foretaget en vurdering af forslagene, og beskrivelse af om de indarbejdes i det videre arbejde.

Forslag: Bedre forhold for varelevering

- Behov for vareleveringszoner.

Vurdering: Der er etableret vareleveringszoner fem steder på strækningen skiltet som standsningsforbud med af- og pålæsning tilladt. Det vurderes umiddelbart, at vareleveringszoner ligger godt placeret og med en god fordeling, men det er observeret, at de kun delvist anvendes. Fx ses aflæsning lige ved siden af zonerne, selvom de er ledige. Skiltningens karakter (forbud) kan medføre, at nogle chauffører ikke tør holde i zonerne af frygt for bøder, selvom de gerne må. Det indgår i dispositionsforslaget, at tidsbegrænsningen af vareleveringen ændres til fx kl. 10-13, så det passer med prikgadebegrænsningen.

Forslag: Ophævelse af cykelgaden

(Evalueringen bekræfter at Nordre Frihavnsgade ikke lever op til retningslinjerne i Cykelfokus 2024).

- Sænke hastighedsbegrænsningen.
- Hastighedsdæmpende tiltag.

Vurdering: Begge forslag er medtaget i dispositionsforslaget. Det bemærkes, at cyklister erfaringsmæssigt er følsomme overfor fx bump, men da hastigheden på cyklisterne opleves høj i gaden og dermed bidrager til utrygheden, inddrages forslaget i det videre arbejde.

Forslag: Begrænsning af biltrafikken

- Ensretning af hele Nordre Frihavnsgade i retningen fra Trianglen til Strandboulevarden.
- Ensretning af Nordre Frihavnsgade mellem Trianglen og Randersgade i retningen fra Trianglen til Strandboulevarden.
- Bus- og lastbilsluse.
- Indkørselsforbud ved Strandboulevarden.
- Indkørselsforbud for motortrafik mellem kl. 07:30 og 08:30.

Vurdering: Alle forslag er overvejet i løsningsrummet (se afsnit 4.2), og indkørselsforbud for motortrafik fra Trianglen på hverdage mellem kl. 07:30 og 08:30 er udvalgt som en mulighed i begge løsningsforslag.

Forslag: Andre tiltag

- Åbne Petersborgvej for gennemkørsel.

Vurdering: Er ikke indarbejdet i dispositionsforlagene. Kan evt. komme på tale, hvis der ses på vejlukninger, men det afhænger af placeringen.

- Udvidelse af kørebaneforsætning ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole.

Vurdering: Udretning af kørebaneforsætning er indarbejdet i begge løsningsforslag.

- Forbedre forhold for cyklister ved Trianglen.

Vurdering: Der er indarbejdet cykelsti i tilfarterne frem mod Trianglen og Strandboulevarden i dispositionsforslaget.

- Retablere fodgængerovergang ved Hobrogade.

Vurdering: Der er indarbejdet en forbedret krydsningsmulighed. Som udgangspunkt en form for støttepunkt.

- Etablere krydsningspunkt ved Faksegade.

Vurdering: Der er indarbejdet en forbedret krydsningsmulighed. I det ene forslag med sideheller, i det andet med midterhelle som støttepunkt.

- Forbedre oversigt ved Grenågade og Hobrogade.

Vurdering: Der er foreslået tiltag i forhold til at forbedre oversigtsforholdene.

- Ændre parkeringsskiltning.

Vurdering: Denne har vist sig vanskelig at forstå for trafikanterne. I dispositionsforslaget indgår en justering af p-pladser med forskellige restriktioner, så parkeringen og skiltningen af den bliver mere simpel og let forståelig.

- Mere cykelparkering mellem Hobrogade og Strandboulevarden.

Vurdering: Der indarbejdes ikke yderligere cykelparkering på denne delstrækning. Det er vurderet, at den nye cykelparkering har flyttet cykler fra gårdrummene og ud i gaderummet i stedet. Yderligere cykelparkering vil ske på bekostning af fx bilparkering eller beplantning, hvilket ikke er prioriteret i forslagene.

4.2 Vurdering af andre løsningsmuligheder

Der er i arbejdet med trafikanalysen og dispositionsforslaget set på en lang række tiltag, der vurderes at kunne forbedre trafiksikkerheden for cyklister, og som er forholdsvis enkle og ikke kræver store og omfangsrige ombygninger, der fx lukker gaden i længere perioder.

Tiltagene er desuden vurderet i forhold til deres konsekvenser for og effekt på den øvrige trafik og gadens liv i sin helhed. Derudover er nogle af tiltagene "trykprøvet" overfor borgere, trafikanter, handelsdrivende i gaden, interessenter m.fl. for at få deres syn på sammensætningen af et samlet løsningsforslag. I det følgende er mulige tiltag beskrevet og vurderet i forhold til viderebearbejdning eller fravalg.

Skiltningstiltag

Hastighedsbegrænsning

Det foreslås at reducere hastighedsbegrænsningen på hele strækningen. I forhold til gældende lovgivning og hastighedsbekendtgørelse vurderes to muligheder:

- Lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t (rød tavle, påbud)
- Hastighedszone på 30 km/t (blå vejledende tavle)

Den røde tavle skal gentages flere gange ned gennem gaden, og trafikanterne mindes derfor om hastighedsbegrænsningen, hvilket vurdere at have en vis effekt. Den blå tavle skal kun opsættes ved indkørslerne til gaden og er vejledende, men den skal til gengæld understøttes med en fysisk hastighedsdæmpning, fx i form af bump, hævede flader, forsætninger, midterheller, indsnævrede kørespor med midtervulst mv.

En hastighedsbegrænsning på 20 km/t har været overvejet, da det vil medføre et væsentligt roligere trafikmiljø, men etableres normalt kun undtagelsesvist, og umiddelbart vurderes implementeringen urealistisk i forhold til politiets godkendelse. Desuden er det en gennemkørselsgade, hvor vejmyndigheden erfaringsmæssigt ikke ønsker så lav en hastighedsbegrænsning. Det er derfor fravalgt at arbejde videre med så lav en hastighedsbegrænsning.

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 Frihavnsgade, 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 kørearealet 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 Frihavnsgade vurderes det derfor vigtigt, at antallet af p-pladser reduceres.

Vareleveringen er i dag forholdsvis omfattende i Nordre Frihavnsgade 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 trafikal adfærd.

Buskørsel

Omlægning af busrute

En omlægning af den nuværende busrute vurderes som et muligt tiltag, da den kollektive trafikbetjening i området overordnet set er god. Ifølge analysen 'Kollektiv trafikbetjening i området omkring Nordre Frihavnsgade' udarbejdet af Urban Creators i oktober 2025 kan følgende bl.a. opsummeres:

- Metrostationen ved Trianglen og metro- og S-togsbetjeningen ved Nordhavn St. giver en fuld dækning af området ved Nordre Frihavnsgade inden for 10-minutters gang.
- Busdriften med linje 14 på Nordre Frihavnsgade samt linje 1A og linje 23 giver fuld dækning af området inden for 5 minutters gang
- Passagererne på linje 14 med start i området omkring Nordre Frihavnsgade bruger i høj grad bussen til rejser mod Nørreport Station og Nordhavn Station.
- Passagertallet er højest på linje 14 i tidsrummet kl. 7.00-8.00, hvilket er samme tendens som den øvrige kollektive trafik
- Stoppestederne ved Randersgade bruges af ca. 100 påstigere pr. hverdag. Det samme antal for stoppestederne ved Strandboulevarden. Påstigertallet ved Trianglen og Nordhavn St er hver ca. 160-170.

Buslommer

Busserne holder i dag ved stoppestederne, så den ene halvdel af bussen holder i en lomme i vejsiden, og den anden halvdel holder på kørebanen. Med henblik på at cyklister og biltrafik nemmere kan passere en holdende bus, vil en mulig løsning være at breddeudvide buslommen, så hele bussen holder udenfor kørebaneareal. Denne løsning er fravalgt, da det til gengæld vil medføre smallere fortove og længere kilestrækninger foran og bag bussen, hvilket kan medføre færre p-pladser eller mindre plads til andre formål, fx cykelstativer eller beplantning.

Strækningstiltag

Indsnævrede kørespor

Kørebanebredden er i dag 6,5 m fordelt på to kørespor på 3,25 m. En lavere planlægningshastighed, fx 30 eller 40 km/t, tillader jf. vejreglerne en smallere køresporsbredde på 2,75 m. Ved en planlægningshastighed på 50 km/t kan man faktisk også reducere til 3,0 m. Er der bus i rute, stiller Movia normalt krav om en minimumsbredde på 3,25 m uanset hastighed.

Hverken i en løsning hvor busruten bevares i gaden, eller hvor den omlægges, arbejdes der videre med en reduceret kørebanebredde. Selv hvis busruten omlægges, og der ifølge vejreglerne vil være mulighed for en reduktion, fravælges det, da det vil være forholdsvis mange meter kantsten i vejsiderne, der skal flyttes ganske lidt. Det

vurderes til en uforholdsmæssig stor anlægsudgift i forhold til den forventede effekt.

Midteradskillelse

En visuel kørebaneindsnævring kan alternativt ske fra vejmidten ved at etablere en bred midteradskillelse, fx som overkørbar midtervulst i brosten eller chaussésten med en bredde på fx 0,5 m. Dette vurderes at have en hastighedsdæmpende effekt på biltrafikken, ligesom det formentligt vil nedbringe omfanget af biler, der overhaler cyklister. Derudover vil det være muligt for busser at køre på vulsten. Som alternativ til midtervulsten kan man vælge en bred midteradskillelse i limede klinker eller en overfladebelægning i afvigende farve (fx rød OB).

Det er fravalgt at arbejde videre med en løsning med midtervulst, da vareleveringens nuværende adfærd med standsninger på kørebanen vil tvinge cyklister til at køre henover midtervulsten for at komme udenom. Dette påvirker cyklisternes komfort negativt og flugter derfor ikke med hensigten med at forbedre cyklisternes forhold. Desuden er der i forbindelse med borgerinddragelsen udtrykt bekymring om, at cyklister vil blive pressede af bagfrakommende biltrafik, som ikke overhaler, men i stedet kører tæt bag cyklister.

Til gengæld har det været et ønske i borgerinddragelsen at etablere en gennemgåede midterlinje, så det overfor trafikanter tydeliggøres, når de bevæger sig over i modsatte kørespor. Dette er derfor medtaget i det videre arbejde.

”Buffer” mod parkering

Det vurderes muligt at skabe større afstand mellem parkerede biler i vejsiden og den kørende trafik – særligt cyklisterne. De nuværende parkeringslommer/-baner er forholdsvis bredde (2,45 m), og da langt de fleste personbiler er smallere end 2,0 m, og der i gaden generelt ses en tendens til at parkere tæt på kantlinjen fremfor tæt på kantstenen, er der derfor ofte en afstand mellem bil og kantsten på ca. 0,3-0,5 m.

Det foreslås derfor at reducere bredden på parkeringslommerne/-banerne til 2,2 m ved at flytte kantlinjen. Vejreglerne anbefaler en bredde på 2,3 m, og mindre varebiler har typisk en bredde på 2,0-2,2 m, men kan være bredere. Da det er tilladt at holde på en bred kantlinje, vurderes en bredde på 2,2 m at være tilstrækkelig, men alternativt kan 2,3 m vælges.

Det har været foreslået at etablere en afvigende belægningsfarve i parkeringslommerne, fx en brun overfladebelægning (OB) eller maling. Dette vil udover at tydeliggøre parkeringspladserne give en visuel indsnævring af kørebanearealet (sort asfalt). Desuden kan den afvigende farve ”trækkes” udover kantlinjen, der afgrænser parkeringslommerne, så der skabes en afstand mellem kantlinjen og den sorte køre-baneasfalt på 0,4-0,5 m.

Hensigten med de smallere parkeringslommer og den afvigende belægningsfarve er at skabe en ”buffer” mellem åbne bildøre og cyklister og således forbedre trafiksikkerheden.

Københavns Kommune ønsker ikke at ændre belægningen i parkeringslommerne, og løsningen er derfor fravalgt.

Rød asfalt

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 Frihavnsgade 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 risikerer 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.

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 Frihavnsgade.

Primært fordi det er pladskrævende i det smalle gaderum. Skal der etableres cykelstier i begge vejsider på hele Nordre Frihavnsgade, 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.

Punkttiltag

Pladsdannelse Victor Borges Plads

Der har været overvejelser om at etablere en pladsdannelse på tværs af gaden ved Victor Borges Plads – fx som en kort delstrækning med gågade med kørsel tilladt, som skal tvinge biltrafikken væsentligt ned i hastighed og eventuelt flytte gennemkørende biltrafik. En sådan løsning er fravalgt, da der vurderes for stor risiko for konflikter mellem gående og den forholdsvis store mængde kørende herunder cyklister.

De i dag forholdsvis mange cyklende henover Victor Borges Plads har afstedkommet ønsker om enten at understøtte denne adfærd og etablere en cykelsti på tværs af pladsen mellem Nordre Frihavnsgade og J.E. Ohlsens Gade/Ribegade eller alternativt at forhindre/reducere den ved at etablere inventar, som forringer cykelmuligheden. Set fra et trafikalt synspunkt vurderes det bedst at styre cykeltrafikken, så det er tydeligt for både cyklende og gående, hvor cyklister skal placere sig. Det vurderes vanskeligt at hindre cykeltrafik, da de erfaringsmæssigt finder andre veje og derfor vurderes en risiko for, at forholdene forværres.

Der bør arbejdes videre med løsninger i forhold til cykeltrafikken, men det er ikke indarbejdet i dispositionsforslaget, da det dels ligger udenfor projektafgrænsningen, og det dels bør indtænkes i en samlet byrumsløsning for pladsen.

Fodgængerkrydsninger

Der er generelt et stort ønske om at forbedre krydsningsmulighederne på Nordre Frihavnsgade, så trygheden særligt forbedres for fodgængerne, men også for biltrafikken og cyklisterne, så de bedre kan aflæse, hvordan de skal forholde sig.

Bedre krydsningsmuligheder gælder primært ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole, Faksegade, Petersborgvej/Victor Borges Plads, Randersgade/A.L. Drewsens Vej og Hobrogade/A.F. Kriegers Vej.

Løsningsmulighederne er primært fokuseret omkring etablering af side- og midterheller. Fodgængerfelter, hvor kørende har vigepligt, bør kun etableres, hvor oversigtsforholdene er gode, og desuden bør krydsningen suppleres med hastighedsdæmpning. Derudover bør det være et forholdsvist stort antal fodgængere, da det ellers risikeres, at de kørende mister respekten for fodgængerfeltet.

Det samme er gældende i forhold til signalregulerede fodgængerovergange, hvor det røde lys bør aktiveres forholdsvis ofte, og når det gør, bør der også være krydsende fodgængere, da bilister ellers med tiden vil miste respekten for signalet.

Signalregulering ved Randersgade

Der er i inddragelsesprocessen foreslået signalregulering i krydset ved Randersgade. Der er ikke arbejdet videre med denne løsning, de normale kriterier for etablering af sådan et anlæg ikke er til steder. Dette bl.a. i forhold til:

- Trafikintensitet, som er for lav i forhold til de i vejreglerne opsatte kriterier.
- Lange ventetider for sidevejstrafik, men som ikke er vurderet til at være særlig lang.
- Mange svage trafikanter, antallet af krydsende bløde trafikanter og biler er for få i forhold til de i vejreglerne opsatte kriterier.
- Særlig ulykkesrisiko, kan ikke registreres.
- Dårlige oversigtsforhold, er ikke gældende.

Når trafikintensiteten er for lav, er der risiko for, at signalet ikke respekteres, og der derfor køres overfor rødt, eller tages chancer ved fremkørsel – særligt af cyklister, men også fodgængere har tendens til at krydse for rødt. Desuden vil etablering af signalregulering betyde større ændringer i vej- og stigeometrien mv.

Bussluse/lastbilsluse/vejlukning

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 ind-kørselsforbud 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 i krydstilfarter

Trafikafviklingen frem mod særligt Trianglen kan i intense perioder forekomme lettere kaotisk, da cyklister har en tendens til at færdes på begge sider af biltrafikken. Erfaringsmæssigt er cyklister sårbare overfor at vente bag biltrafik og søger derfor frem ved fx at benytte fortov eller køre venstre om biltrafik.

Det foreslås at etablere separate cykelstier i tilfarterne frem mod både krydset ved Trianglen og ved Strandboulevarden. Dette med henblik at få mere ordnede trafikale forhold frem mod krydset.

Venstresving for cyklister

Ved særligt Randersgade, men også ved Faksegade, er det observeret, at venstresvingende cyklister ofte står udsatte på kørebanen og afventer venstresving i retning mod sidevejen. Her kan en mulig løsning være at etablere en venstresvingslomme i vejsiden for cyklister, så de får et sikkert sted at stå i forhold til biltrafikken. En lignende løsning kan være en mulighed ud for Ingrid Jespersens Gymnasieskole.

Oversigtsforhold

Ved udkørsel fra Faksegade, Grenågade og Hobrogade er oversigtsforholdene begrænsede af primært parkerede biler i vejsiden. Oversigtsforholdene vurderes primært at kunne forbedres ved at nedlægge p-pladser, hvilket er indarbejdet i dispositionsforslaget ved fx at erstatte arealerne med plantebede med opstammede træer, så der ikke opstilles andet inventar, der begrænser oversigten.

Hastighedsdæmpere

Der er generelt et ønske i gaden om at reducere hastigheden. Det erfaringsmæssigt mest effektive tiltag er bump eller hævede flader, hvilket derfor indarbejdes.

Kørebaneindsnævringer er fravalgt, da biltrafikken er højere eller på grænsen i forhold til vejreglernes anbefalinger, ligesom fraværet af cykelstier i den forbindelse vurderes at forringe trafiksikkerheden.

I forbindelse med etablering af krydsningspunkter med midterheller er køresporsforsætninger dog indarbejdet i forhold til en hastighedsdæmpende vejgeometri.

Parkering

46 ud af de i alt 122 p-pladser på Nordre Frihavnsgade har i dag en form for restriktion. Fx i forhold til perioder forbeholdt varelevering, korttidsparkering, cykelparkering, delebiler, erhvervskøretøjer eller el-ladepladser. Det kan være vanskeligt for bilisterne at forstå skiltningen og restriktionerne, og det foreslås derfor at etablere en samlet set mere simpel og entydig parkeringsskiltning for selve gaden.

Vareleveringszonerne kan benyttes til almindelig parkering i de perioder, hvor der ikke er standsningsfor-bud med af- og pålæsning tilladt. Baseret på adfærdsobservationerne kan det dog tyde på, at skiltningen kan være vanskelig at forstå. Med henblik på dels at tydeliggøre, hvor der må parkeres, og dels at ind-snævre kørebane- og asfaltarealet, har en løsning med en belægningsmarkering af p-lommer og p-båse samt vareleveringszoner indgået som muligt tiltag. Belægningen kan være udførelsesmæssig simpel, fx som en brun overfladebelægning (OB) eller maling. Københavns Kommune ønsker dog ikke at gå videre med dette tiltag.

Det foreslås at reducere bredden af parkeringslommerne fra 2,45 m til 2,2-2,3 m med henblik på få bilerne til at parkere tættere på kantsten og dermed skabe større afstand til den kørende trafik, særligt cyklisterne.

Varelevering

Vareleveringszonerne er udelukkende markeret med skiltning, og kørebanearealet kan derfor fremstå stort og bredt i de områder. En løsningsmulighed kan være at markere/"indramme" zonerne med en be-lægning i anden farve (fx brun OB/maling), men grundet en forventet vanskelig forståelse af belægnin-gens betydning blandt biltrafikanterne ønsker Københavns Kommune ikke dette tiltag.

Helt konkret ligger vareleveringszonen ved Netto (Nordre Frihavnsgade 70) forkert i forhold til, hvor vareleveringen primært foregår. Denne bør derfor flyttes, men det bemærkes, at butikken også benytter en port. Det bør klarlægges, hvad butikkens behov er, og hvordan det kan løses bedst muligt i forhold til placering af vareleveringszone.

Generelt foreslås det at etablere asfaltramper langs kantsten eller at sænke kantsten i "starten" af vareleveringszonerne, så det matcher i forhold til både indgang, og hvor der aflæsses. Alternativt skal sidehellen før lommen holdes fri, så der kan aflæses direkte hertil (platform), fx som ved 7-eleven. Evt. kan sidehellen etableres med fald, så den kan overkøres ved tilkørsel.

Beplantning, inventar og lign.

Det foreslås at indarbejde mere beplantning eller inventar i gaden, hvor det er muligt. Bl.a. på de fortovshjørner, som indbyder til standsning, og hvor denne adfærd ses i dag, fx ved Petersborgvej og Hobrogade.

Desuden kan beplantning være et middel til at indsnævre fritrumsprofilet, hvilket kan være med til at dæmpe hastighedsniveauet.

Muligheden for etablering af høj (træer) eller lav beplantning undersøges i det videre arbejde.

Adfærd

Inputs fra tryghedsanalysen, gadeinddragelsen, følgegruppe- og arbejdsgruppemøder og observationer peger på, at der er trafikantadfærd i gaden, som er uhensigtsmæssig. Særligt i forhold til kørsel og parkering med store køretøjer. Adfærd er vanskelig alene at håndtere med fysiske eller afmærkningsmæssige tiltag. Det foreslås derfor, at løsningsforslagene suppleres med dialog med de relevante aktører. Det drejer sig bl.a. om:

- Movia: Instruktion af buschauffører i at køre i gaden – dette i forhold til lav hastighed og at undgå overhalinger.
- Busselskaber og institutioner: Opsamling af fx børnehavebørn (udflytterbørnehave) bør ikke ske i gaden, og der bør findes mere egnede lokaliteter, fx på Strandboulevarden.
- Varelevering: Instruktion om kun at varelevere indenfor et begrænset tidsrum (kortere end i dag, fx kl. 10-13), så konflikter med øvrig trafik (fx skoletrafik) reduceres mest muligt. Desuden skal vareleveringszonerne benyttes – der bør ikke ske aflæsning fra kørebanen.
- Renovation: Instruktion om at afhentning af affald bør ske i perioder med lidt trafik og især udenfor myldretider.



5. ANLÆGS-OVERSLAG

5. Anlægsoverslag

5.1 Økonomi

Baseret på dispositionsforslaget er der udarbejdet anlægsoverslag for de to forslag.

Det vurderes, at de to forslag begge ligger indenfor en anlægspris i størrelsesordenen 6-10 mio.kr. ekskl. moms.
Forslag 1er lidt dyrere end forslag 2. Bilag med udspecificeret anlægsoverslag er vedlagt separat.

Der er anvendt følgende forudsætninger i beregningen af overslaget:

- Overslaget er baseret på priser fra tilsvarende projekter fra 2024 og 2025.
- Erfaringsmæssigt ligger arbejdsplads inkl. trafikafvikling mellem 30-50 % ifm. anlægsarbejder i Københavns Kommune, hvorfor der er afsat 40 % til dette.
- Bortkørsel af jord beregnes som et teoretisk volumen.
- Deponeringsafgifter afholdes af bygherre.
- Fortovsfliser er bygherreleverance såfremt disse udskiftes.
- Genbrug af kantsten og fortovs belægning forudsættes 50/50.
- Aptering og apteringsmateriel er en bygherreleverance, hvis det er nyt eller skal udskiftes.
- Uforudsete udgifter sættes til 30 %.

Øvrige:

- Ingen indeksregulering.
- Projektering er fastsat til 15 %. Opmåling kan ikke forventes at kunne indeholdes.
- Priser vedr. bygherreleverance bør justeres af Københavns Kommune

Der er desuden lavet en grov og helt overordnet opgørelse af, hvor stort et areal de to forslag samlet set omfatter ændringer af, og hvor meget der medfører et anlægsarbejde med fx opbrydning eller gravning i jorden.
Det er fx i forhold til etablering af cykelsti i tilfarterne, udretning af forsætninger, udvidelse eller reduktion af sideheller, etablering af midterheller, bump og nye/flytning af træer mv, men ny overfladebelægning på p-pladserne er ikke omfattet i opgørelsen.

Nordre Frihavnsgade på strækningen mellem Trianglen og Strandboulevarden har et samlet på ca. 17.000 m^2. Af tabel 6 fremgår det, at forslag 1 medfører en ombygning af ca. 10 % af arealet og forslag 2 ca. 6 % af arealet. Forskellen udgøres primært af etableringen af bump/hævede flader i forslag 1.

Delstrækning	I dag	Forslag 1		Forslag 2	
	Samlet areal [m^2]	Ombygget areal [m^2]	Andel	Ombygget areal [m^2]	Andel
Trianglen-Faksegade	3.060	445	15 %	190	6 %
Faksegade-Petersborgvej	1.950	190	10 %	175	9 %
Petersborgvej-Randersgade	1.760	180	10 %	105	6 %
Randersgade-Grenågade	1.720	300	17 %	190	11 %
Grenågade-Hobrogade	1.150	185	16 %	115	10 %
Hobrogade-Strandboule-varden	4.300	390	9 %	290	7 %
I alt	**17.090**	**1.690**	**10 %**	**1.065**	**6 %**

TABEL 6 VURDERET AREALOMFANG DER KRÆVER REEL OMBYGNING. SELVE ANLÆGSARBEJDET VIL KRÆVE OPBRYDNING/OPGRAVNING AF SUPPLERENDE AREALER OMKRING DE FLERE AF DE ENKELTE TILTAG.

5.2 Etapedeling og prioritering

Erfaringsmæssigt er det billigere og hurtigere at udføre det samlede projekt ad én omgang, da fx etablering af arbejdsplads og afspærring ofte er forbundet med forholdsvis store udgifter. Hvis det ønskes at opdele projektet i mindre dele og ikke udføre det hele på én gang, er der i det følgende opstillet et forslag til etapedeling eller prioriteringsrækkefølge. Det anbefales så vidt muligt at etablere de mest anlægstunge tiltag i perioder, hvor aktivitets- og trafikniveauet i gaden er lavt, dvs. fx i sommerferieperioden.

Det er vigtigt, at der kun arbejdes én gang på de enkelte lokaliteter (medmindre det kun er mindre arbejder), og at anlægsarbejdet derfor planlægges, så der fx ikke skal graves samme sted flere gange.

Rækkefølgen for forslag 2 er langt hen ad vejen den samme som forslag 1 med undtagelse af de tre tiltag under pkt. 3, som ikke gennemføres. I stedet for hastighedszone etableres lokal hastighedsbegrænsning.

Forslag 1		
	Tiltag	Bemærkning
1	• Tidsbegrænset indkørselsforbud på hverdage kl. 7.30-8.30. • Afmærkning af afsætningspladser på Østerbrogade. • Flytning af parkeringspladser med særlige restriktioner. • Reducere tidsbegrænsning for standsningsforbud. • Optimering af afmærkede p-lommer, fx ved porte.	Tiltagene er alle primært forhold vedrørende færdselsafmærkning og er forholdsvis enkle at etablere anlægsmæssigt.
2	• Cykelstitilfarter og venstresvingslommer. • Supplere med cykelstativer ved IJG.	Tiltagene er forholdsvis enkle at etablere, men cykelstitilfarterne ”koster” ca. 10 p-pladser. Venstresvingslommen ved Faksegade kan eventuelt afmærkes i første omgang.
3	• Omlægning af busrute. • Hastighedszone og etablering af bump og hævede flader. • Regulere sideheller (forbedre oversigt) og etablere p-pladser i busstoppesteder.	Det vurderes at det vil give mest mening for trafikanterne at etablere tiltagene på samme tid. Både i forhold til forståelsen af dem og i forhold til parkering. Tiltagene er lidt mere anlægstunge og foreslås gennemført på samme tid. Pkt. 2 og 3 kan eventuelt sammenlægges.
4	• Krydsningspunkter, midterheller. • Udretning af forsætninger. • Omdisponering af plads ved IJG. • Beplantning/inventar.	Som pkt. 3 er tiltagene lidt mere anlægstunge. Bør først etableres efter etablering af hastighedszone (pga. udformning).

TABEL 7. TABELLEN VISER ETAPER OG PRIORITERING FOR GENNEMFØRELSE AF TILTAG



6. KONKLUSION OG ANBEFALING

6. Konklusion og anbefaling

Både forslag 1 og 2 vurderes at tilgodese det helt overordnede mål om skabe trafikal ro for gadens mange brugere, herunder at forbedre trafiksikkerheden for cyklister, men også for fodgængere og biltrafik samt at bevare gaden som en attraktiv handelsgade.

Det anbefales at prioritere forslag 1 i det videre arbejde, da denne løsning i højere grad end forslag 2 vurderes at omfatte tiltag, som har en mere mærkbar effekt, og som vurderes til at være det det bedste kompromis i forhold til gadens mange forskellige behov og ønsker.

Forslag 1 anbefales af følgende årsager:

- Forbedret tryghed ved at flytte bussen væk fra gadens smalle profil.
- Mærkbar hastighedsreduktion, hvor etableringen af bump og hævede flader vurderes at have stor effekt i forhold til trafiksikkerhed og tryghed for alle trafikanter. Den lavere skiltede hastighed øger desuden trafikanternes forståelse af sammenhæng mellem vejudformning og hastighedsbegrænsning.

Derudover deler forslag 1 en række tiltag med forslag 2, og som derfor anbefales indarbejdet uanset hvad af følgende årsager:

- Tiltag rettet mod cyklisterne og som derfor vurderes at fremme deres forhold, bl.a. cykelstitilfarter frem mod kryds, venstresvingslommer og forbedret oversigt for trafikanter fra sideveje.
- Fodgængere får lettere ved at krydse vejen, særligt med midterheller som støttepunkter.
- Forbedret tryghed igennem vejens udrettede forsætninger.
- Mere logisk og simpel parkeringsskiltning til gavn for brugerne.

En af gadens udfordringer, der kræver mere end fysiske tiltag eller skiltning for at kunne løses, er varelevering og afhentning af renovation. Her vurderes en stor risiko for at forholdene ikke forbedres, medmindre der indledes dialog med relevante aktører bl.a. vognmænd, leverandører, erhvervsdrivende og renovationsfirmaer.

Der kan være behov for en øget politiindsats i forbindelse med implementeringen.

Desuden vil effekten af et eventuelt tidsbegrænset indkørselsforbud afhænge af, at det først og fremmest er synligt, og at det respekteres af bilisterne.

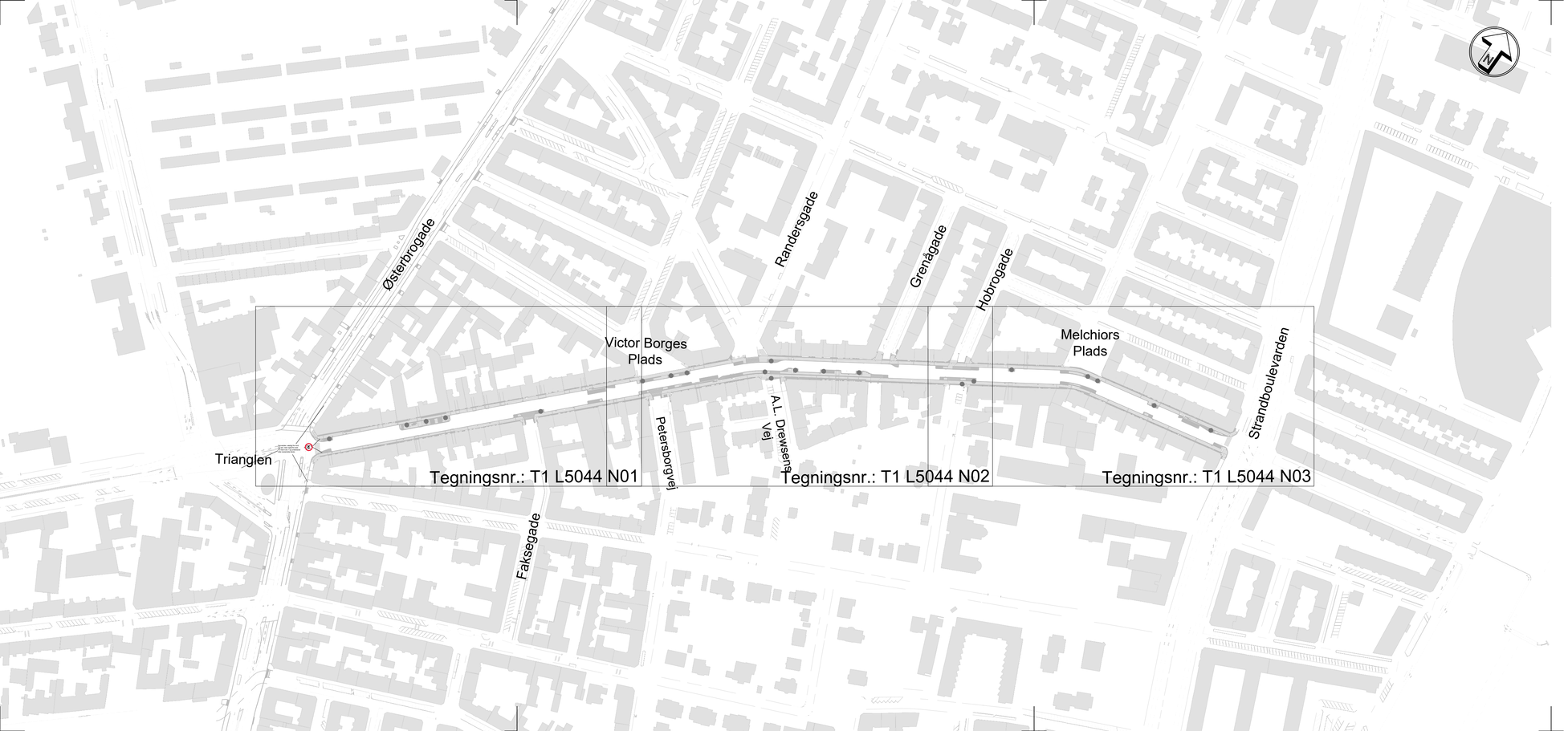
Uanset om forslag 1 eller forslag 2 vælges til viderebearbejdning, kan tiltagene i de to forslag kombineres, så der kan udformes et alternativt forslag.

I forslag 2 er bevarelsen af busruten en af de markante forskelle i forhold til forslag 1, og her vurderes det meget vigtigt, at der indledes dialog med Movia og driftsoperatørerne vedrørende kørselsadfærd. Det vurderes absolut nødvendigt, at bussen qua sin størrelse udviser langt større hensyn til øvrige trafikanter end inddragelsesprocessen indikerer, at den gør i dag.

En anden af forslag 2's styrker er de flere krydsningsheller for fodgængere, hvilket erfaringsmæssigt har stor effekt på trafiksikkerhed og tryghed. Primært for fodgængerne, men de vurderes også at have en hastighedsdæmpende effekt på biltrafikken.

Optionen med forbud mod ligeudkørsel for biltrafik fra Blegdamsvej/Trianglen i retning mod Nordre Frihavnsgade bør analyseres nærmere, og interessenter og borgere bør høres, når resultaterne kendes.

urban
creators
RAWMOBILITY



R	Dato	Tegn.	Godk.	Revisionstekst
1	27.02.2026	TBM	TBM	Tilrettet jf. intern høring (KK)
2				
3				
4				
5				
6				
7				

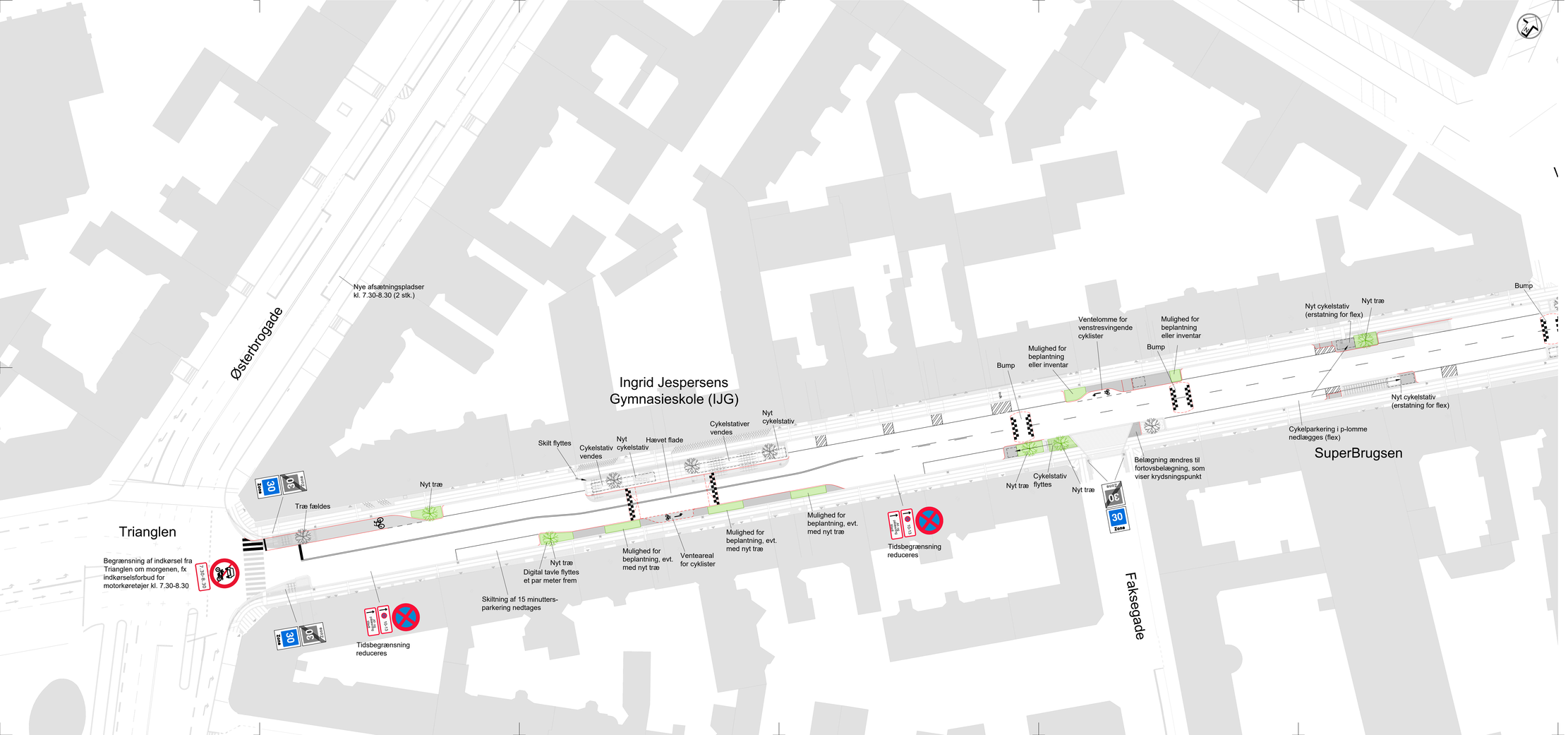
RAMMOBILITY

Nordre Frihavnsgade

Oversigtsplan, Forslag 1
Km 0 - 0+780

Trianglen - Strandblvd.

Projektnr.:	Fasebenævnelse:	Dato:
I1000448	Dispositionsforslag	23.01.2026
Projekteret / tegnet:	**Kontrolleret:**	**Godkendt:**
TBM	CW	TBM
Målforhold:	**Projektleder i Københavns Kommune:**	
1:2.000		ZV86
Tegningsformat:	**Tegningsnr.:**	
84 X 29,4 cm7	T0 L5044 N01	



Signatur:

- Projekt er vist med rødt
- Kørebaneafmærkning vist med sort
- Kørebane
- Cykelsti
- Fortov
- Overkørsel
- Midterhelle
- Cykelstativ, nyt eller eksisterende som flyttes/vendes
- Eksisterende træ
- Nyt træ i åbent plantehul
- Areal med mulighed for lav beplantning eller inventar
  Evt. mulighed for træ, afhænger af ledninger (både jord og luft)

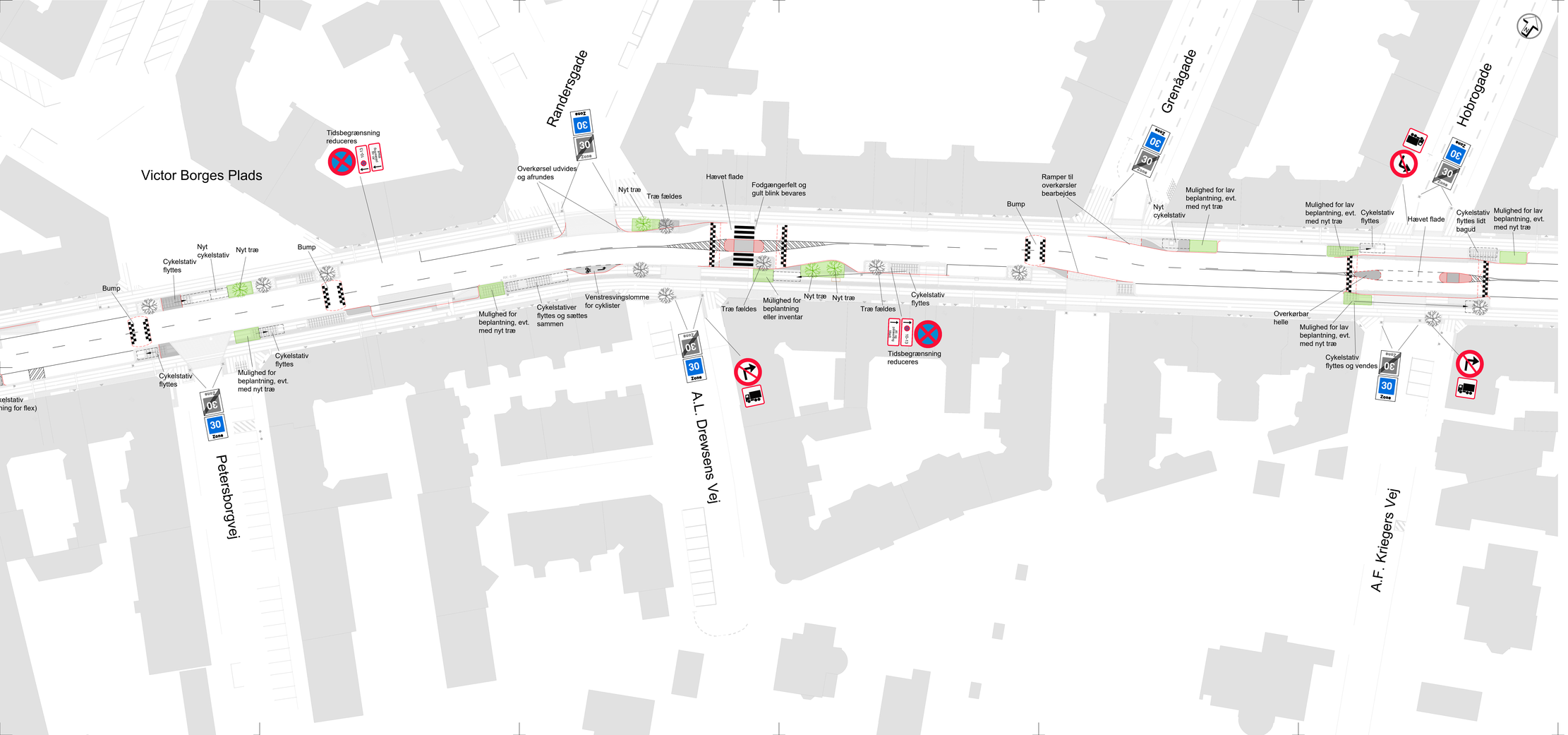
R	Dato	Tegn.	Godk.	Revisionstekst
1	27.02.2026	TBM	TBM	Tilvalbt jf. intern høring (KK)
2				
3				
4				
5				
6				
7				

RAWMOBILITY

Nordre Frihavnsgade
Situationsplan, Forslag 1
Km 0 - 0+280

Trianglen - Faksegade

Projektnr.:	Fasebenævnelse:	Dato:
I1000448	Dispositionsforslag	23.01.2026
Projektleder / tegnet:	Kontrolleret:	Godkendt:
TBM	CW	TBM
Målforhold:	Projektleder i Københavns Kommune:	ZV86
1:250	Tegningsnr.:	T1 L5044 N01
Tegningsformat: 147 X 59,4 cm		



Signatur:

- Projekt er vist med rødt
- Kørebaneafmærkning vist med sort
- Kørebane
- Cykelsti
- Fortov
- Overkørsel
- Midterhelle
- Cykelstativ, nyt eller eksisterende som flyttes/vendes
- Eksisterende træ
- Nyt træ i åbent plantehul
- Areal med mulighed for lav beplantning eller inventar
  Evt. mulighed for træ, afhænger af ledninger (både jord og luft)

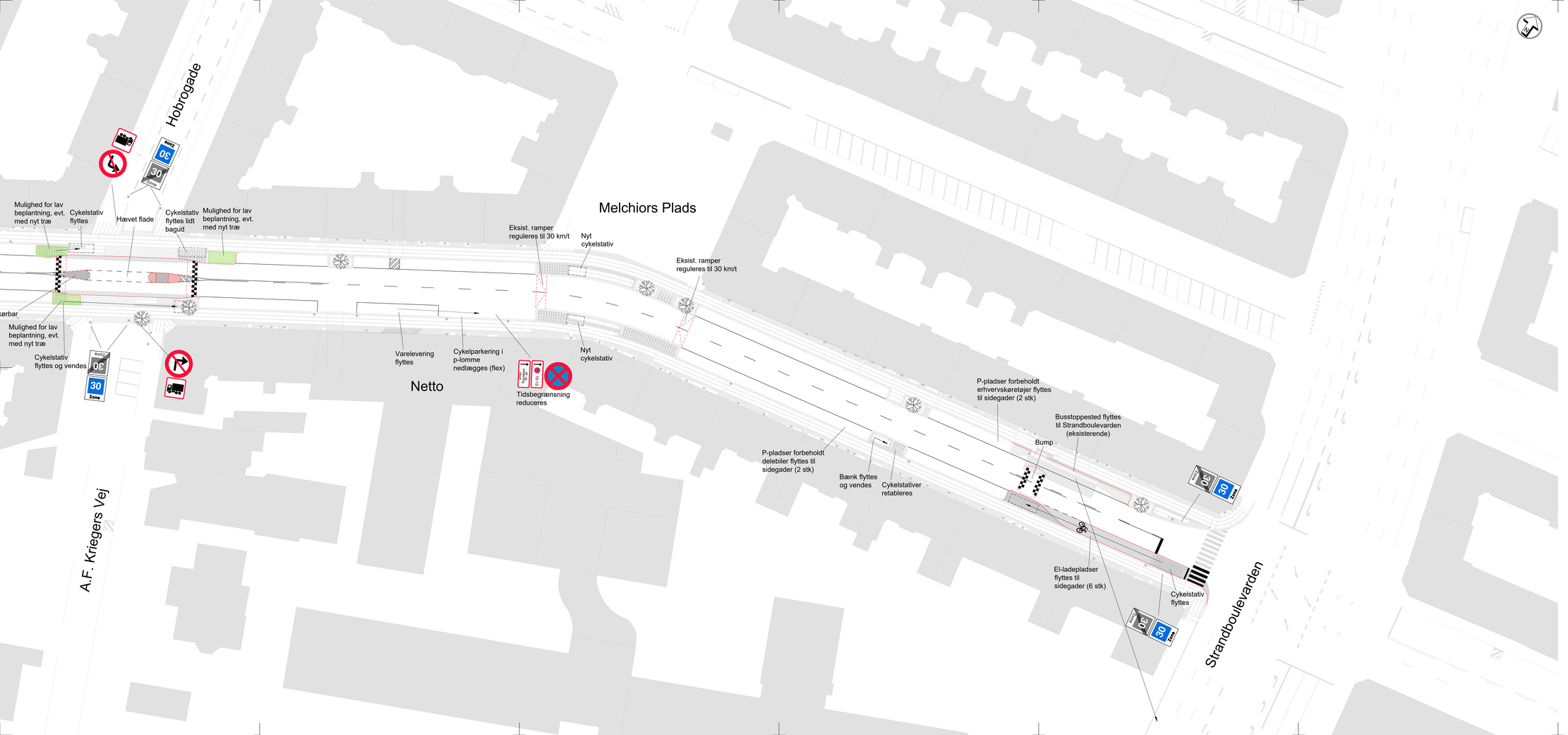
R	Dato	Tegn.	Godk.	Revisionstekst
1	27.02.2026	TBM	TBM	Tilrettet jf. intern høring (KK)
2				
3				
4				
5				
6				
7				

RAWMOBILITY

Nordre Frihavnsgade
Situationsplan, Forslag 1
Km 0+260 - 0+570

Faksegade - Hobrogade

Projektnr.:	Fasebenævnelse:	Dato:
I1000448	Dispositionsforslag	23.01.2026
Projektleder / tegnet:	Kontrolleret:	Godkendt:
TBM	CW	TBM
Målforhold:	Projektleder i Københavns Kommune:	ZV86
1:250	Tegningsnr.:	
Tegningsformat:		T1 L5044 N02
147 X 59,4 cm		



Signatur:

- Projekt er vist med rødt
- Kørebaneafmærkning vist med sort
- Kørebane
- Cykelsti
- Fortov
- Overkørsel
- Midterhelle
- Cykelstativ, nyt eller eksisterende som flyttes/vendes
- Eksisterende træ
- Nyt træ i åbent plantehul
- Areal med mulighed for lav beplantning eller inventar
  Evt. mulighed for træ, afhænger af ledninger (både jord og luft)

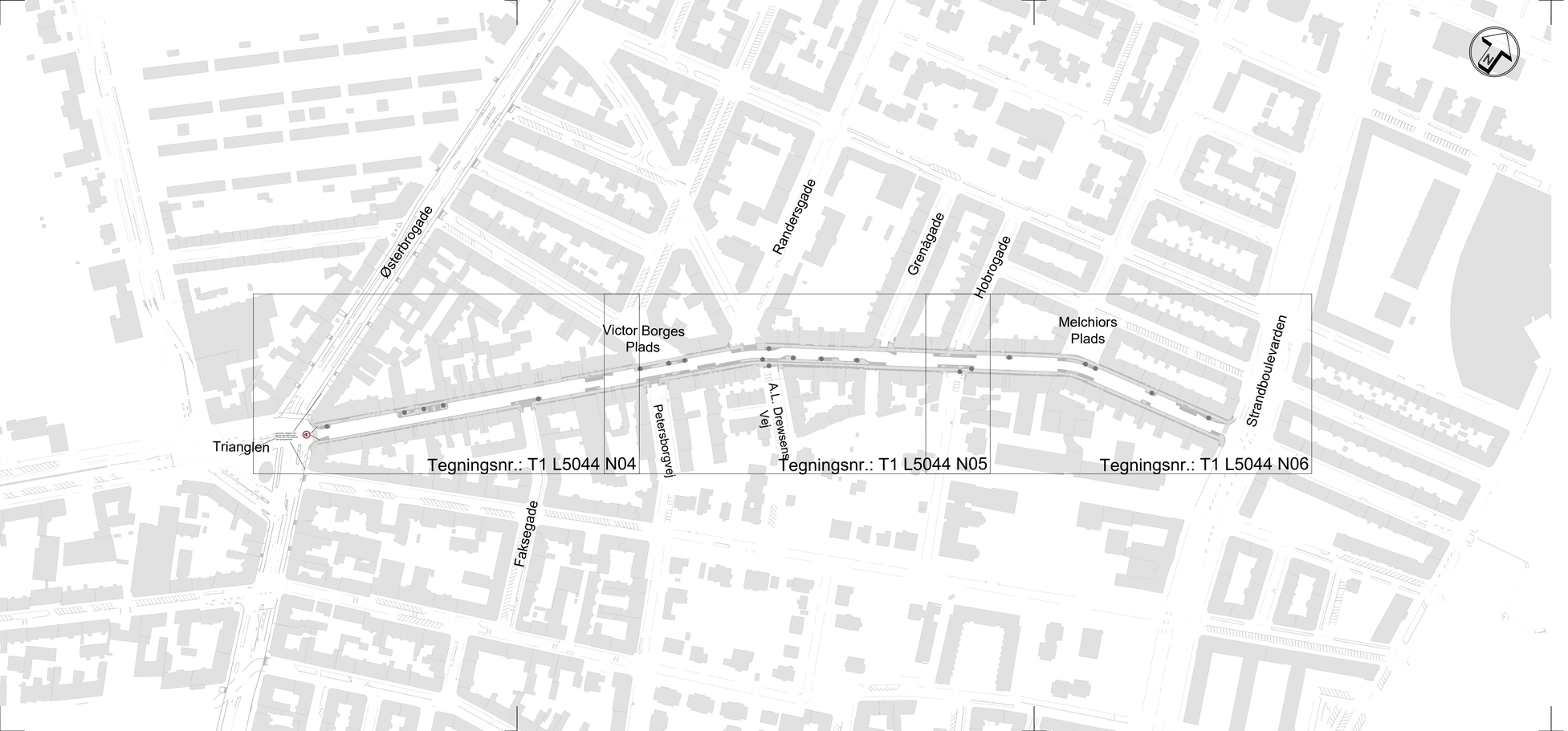
R	Dato	Tegn.	Godk.	Revisionstekst
1	27.02.2026	TBM	TBM	Tilvalbet jf. intern høring (KK)
2				
3				
4				
5				
6				
7				

RAMBOLITY

Nordre Frihavnsgade
Situationsplan, Forslag 1
Km 0+520 - 0+780

Hobrogade - Strandblvd.

Projektnr.: I1000448	Fasebenævnelse: Dispositionsforslag	Dato: 23.01.2026	
Projektleder / tegnet: TBM	Kontrolleret: CW	Godkendt: TBM	
Målforhold: 1:250	Projektleder i Københavns Kommune:	ZV86	
Tegningsformat: 147 X 59,4 cm	Tegningsnr.: T1 L5044 N03		



R	Dato	Tegn.	Godk.	Revisionstekst
1	27.02.2026	TBM	TBM	Tilrettet jf. intern høring (KK)
2				
3				
4				
5				
6				
7				

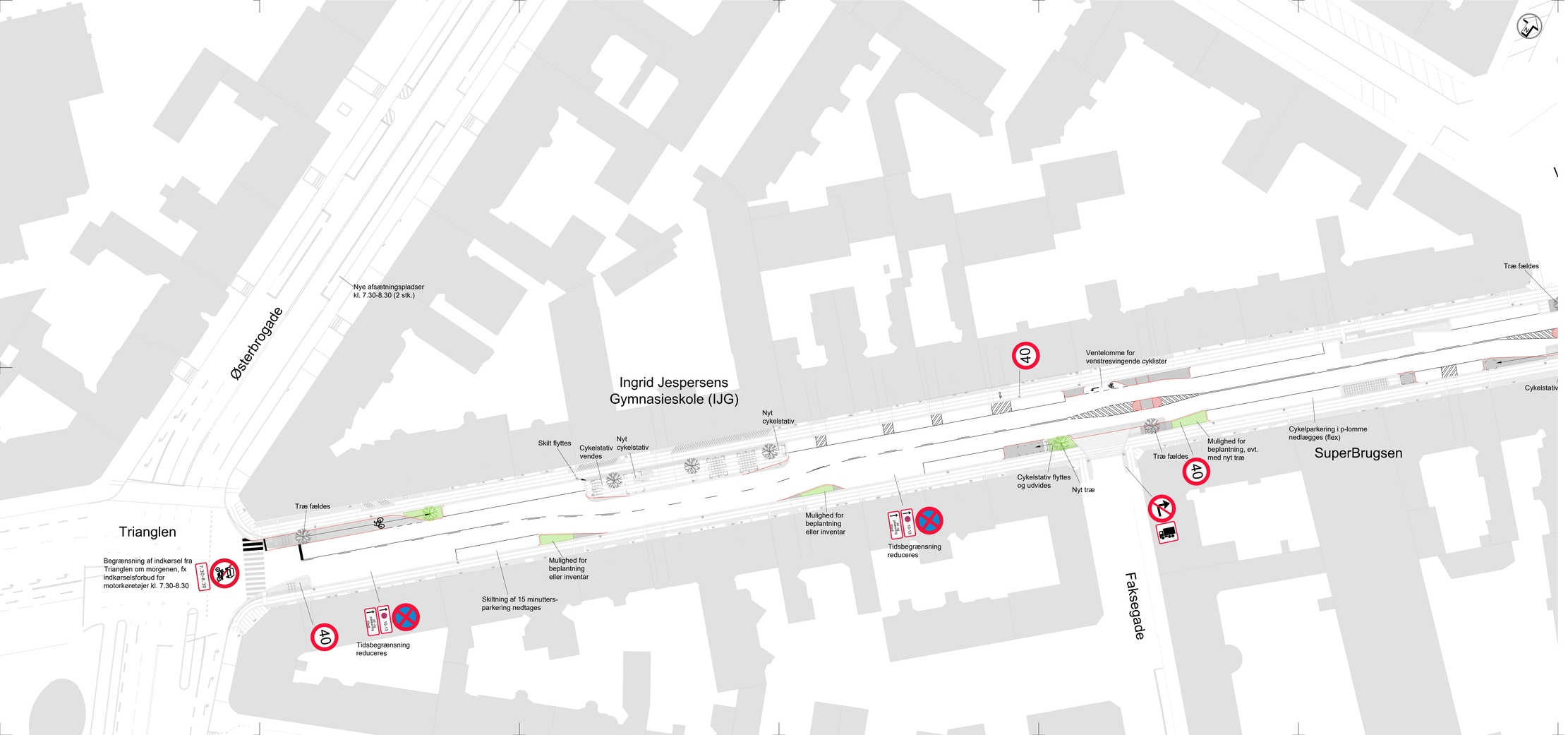
RAMBØLL MOBILITY

Nordre Frihavnsgade

Oversigtsplan, Forslag 2
Km 0 - 0+780

Trianglen - Faksegade

Projektnr.:	Fasebenævnelse:	Dato:
I1000448	Dispositionsforslag	23.01.2026
Projekteret / tegnet:	**Kontrolleret:**	**Godkendt:**
TBM	CW	TBM
Målforhold:	**Projektleder i Københavns Kommune:**	
1:2.000		ZV86
Tegningsformat:	**Tegningsnr.:**	
84 X 29,7 cm	T0 L5044 N02	



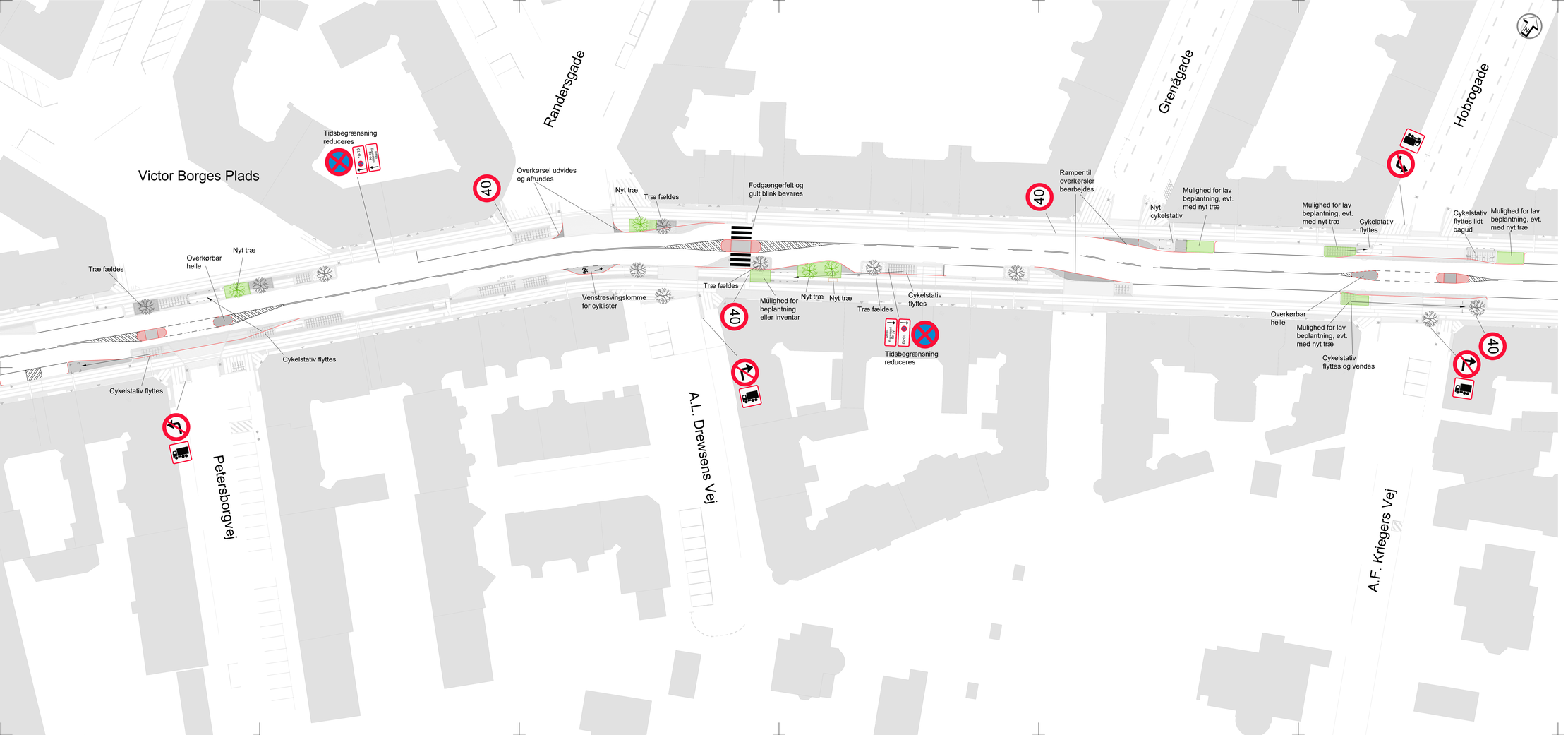
Signatur:

- Projekt er vist med rødt
- Kørebaneafmærkning vist med sort
- Kørebane
- Cykelsti
- Fortov
- Overkørsel
- Midterhelle
- Cykelstativ, nyt eller eksisterende som flyttes/vendes
- Eksisterende træ
- Nyt træ i åbent plantehul
- Areal med mulighed for lav beplantning eller inventar
  Evt. mulighed for træ, afhænger af ledninger (både jord og luft)

R	Dato	Tegn.	Godk.	Revisionstekst
1	27.02.2026	TBM	TBM	Tilrettet jf. intern høring (KK)
2				
3				
4				
5				
6				
7				

RAWMOBILITY

Nordre Frihavnsgade Situationsplan, Forslag 2 Km 0 - 0+280	Projektnr.: I1000448	Fasebenævnelse: Dispositionsforslag	Dato: 23.01.2026
	Projekteret / tegnet: TBM	Kontrolleret: CW	Godkendt: TBM
Trianglen - Faksegade	Målforhold: 1:250	Projektleder i Københavns Kommune: ZV86	
	Tegningsformat: 147 X 59,4 cm	Tegningsnr.: T1 L5044 N04	



Signatur:

- Projekt er vist med rødt
- Kørebaneafmærkning vist med sort
- Kørebane
- Cykelsti
- Fortov
- Overkørsel
- Midterhelle
- Cykelstativ, nyt eller eksisterende som flyttes/vendes
- Eksisterende træ
- Nyt træ i åbent plantehul
- Areal med mulighed for lav beplantning eller inventar
  Evt. mulighed for træ, afhænger af ledninger (både jord og luft)

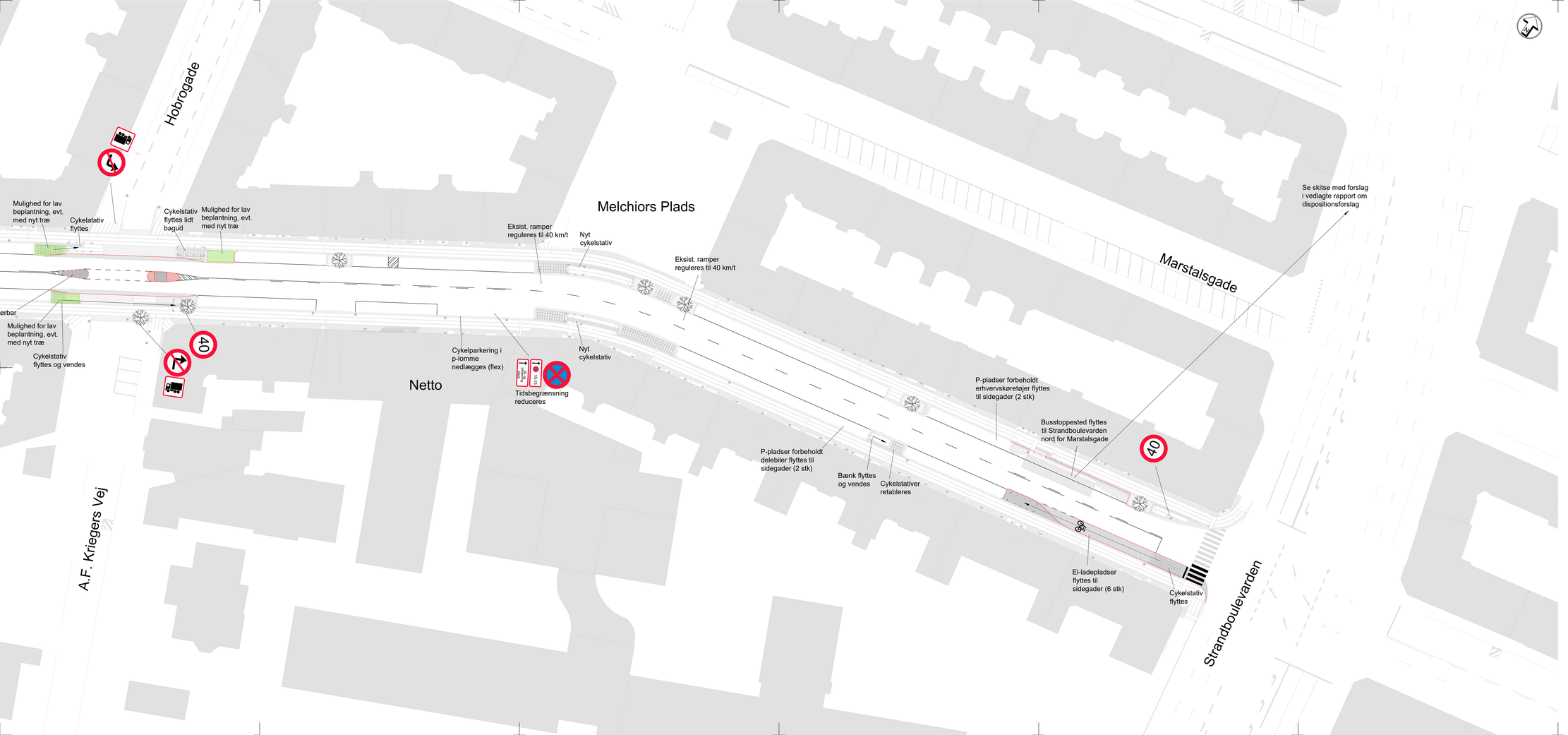
R	Dato	Tegn.	Godk.	Revisionstekst
1	27.02.2026	TBM	TBM	Tilrettet jf. intern høring (KK)
2				
3				
4				
5				
6				
7				

RAMBØLL

Nordre Frihavnsgade
Situationsplan, Forslag 2
Km 0+260 - 0+570

Faksegade - Hobrogade

Projektnr.: I1000448	Fasebenævnelse: Dispositionsforslag	Dato: 23.01.2026	
Projektleder / tegnet: TBM	Kontrolleret: CW	Godkendt: TBM	
Målforhold: 1:250	Projektleder i Københavns Kommune:	ZV86	
Tegningsformat: A3 X 59,4 cm	Tegningsnr.: T1 L5044 N05		



Signatur:

- Projekt er vist med rødt
- Kørebaneafmærkning vist med sort
- Kørebane
- Cykelsti
- Fortov
- Overkørsel
- Midterhelle
- Cykelstativ, nyt eller eksisterende som flyttes/vendes
- Eksisterende træ
- Nyt træ i åbent plantehul
- Areal med mulighed for lav beplantning eller inventar Evt. mulighed for træ, afhænger af ledninger (både jord og luft)

R	Dato	Tegn.	Godk.	Revisionstekst
1	27.02.2026	TBM	TBM	Tilrettet jf. intern høring (KK)
2				
3				
4				
5				
6				
7				

RAMBOLITY

Nordre Frihavnsgade
Situationsplan, Forslag 2
Km 0+520 - 0+780

Hobrogade - Strandblvd.

Projektnr.:	Fasebenævnelse:	Dato:
I1000448	Dispositionsforslag	23.01.2026
Projektleder / Ingnet:	Kontrolleret:	Godkendt:
TBM	CW	TBM
Målforhold:	Projektleder i Københavns Kommune:	ZV86
1:250	Tegningsnr.:	
Tegningsformat:		T1 L5044 N06
147 X 59,4 cm		

Ndr. Frihavnsgade

Foranalyse, trafikanalyse
Baggrundsnotat



Indhold

1 Indledning 2
2 Sammenfatning 3
2.1 Nuværende forhold i Nordre Frihavnsgade 3
2.2 Trafikale udfordringer i Nordre Frihavnsgade 4
3 Nuværende forhold 5
3.1 Trafikmængder 6
3.2 Gennemkørende biltrafik, GPS-data fra TomTom 7
3.3 Kollektiv trafikbetjening i området omkring Nordre Frihavnsgade 8
3.4 Hastigheder 10
3.5 Parkering 10
3.6 Varelevering 13
3.7 Træer 14
3.8 Uheldsanalyse 15
4 Adfærdsobservationer og besigtigelser 16
4.1 Evaluering 2024 16
4.2 Besigtigelser 17
5 Input fra borgere 22
5.1 Evaluering 2024 22
5.2 Tryghedsanalyse 2025 23
5.3 Gadeinddragelse 2025 25
5.4 Handelsanalyse 2025 27
6 Grænsefladeprojekter 28
7 Sammenligning med Gammel Kongevej 29
7.1 Umiddelbare konsekvenser hvis Ndr. Frihavnsgade skal udformes som Gammel Kongevej 30
8 Bilagsliste 33

Titel	Ndr. Frihavnsgade, Trafikanalyse, Foranalyse
Revision	1
Dato	2. december 2025 (rev. 14.01.2025)
Udarbejdet af	TBM (RAW Mobility) og SBH (Urban Creators)
Kontrolleret af	ASH (Urban Creators)

1 Indledning

Teknik- og Miljøforvaltningen (TMF) i Københavns Kommune ønsker at forbedre trafiksikkerheden, tryghe-den og fremkommeligheden for cyklister i Nordre Frihavnsgade og har derfor bedt Urban Creators og RAW Mobility om at udarbejde en foranalyse, hvis udgangspunkt er at udarbejde forslag til scenarier, hvor ho-vedfokus som udgangspunkt er at tilgodese disse forhold, men hvor det også ønskes at bevare gaden som handelsgade.

Foranalysen tager udgangspunkt i Evalueringen af Nordre Frihavnsgade fra 2024, men der er lavet en række nye trafikale analyser som supplement med henblik på at opnå et udvidet og opdateret vidensniveau.

Sideløbende med de supplerende trafikale analyser kører en dialogproces med lokalområdet og interessen-ter, herunder Østerbro Lokaludvalg, erhvervslivet, cyklistforbundet, fodgængerforbundet, Ingrid Jespersens Gymnasieskole og lokale beboere og brugere, hvor løsningsmuligheder og scenarier drøftes og udvikles i fællesskab. *Dialogprocessen er ikke afsluttet på tidspunkt for trafikanalysen.*

Denne rapport omfatter de trafikale analyser vedrørende nuværende forhold såsom bl.a. trafikmængder, gennemkørende biltrafik, parkering, uheld og adfærdsobservationer samt en sammenligning med Gammel Kongevej. Desuden er der vedlagt bilag med analyser omhandlende kollektiv trafik, tryghed, gadeinddra-gelse og handel.

2 Sammenfatning

2.1 Nuværende forhold i Nordre Frihavnsgade

Ser man på **trafikmængderne** på Nordre Frihavnsgade, så udgør cyklister og dernæst fodgængere den største andel af gadens trafikanter. Der er ca. halvt så mange bilister, som cyklister. Påstigere på bussen udgør under én procent af de samlede trafikmængder. En trafiktælling i 2025 indikerer at antallet af cyklister er faldet siden ombygningen, mens biltrafikken ligger på nogenlunde samme niveau.

Antallet af **gennemkørende biltrafik** er i størrelsesordenen 1.400-1.500 køretøjer/døgn (HVDT). Det svarer til ca. 30 % af biltrafikken i den vestlige del af gaden og ca. 55 % i den østlige del af gaden.

Andelen af buspassagerer (påstigere) udgør en meget lille del af den samlede trafik i gaden, men fylder meget i bevidstheden hos brugerne i gaden. **Bussen** deler vandende i borgerinddragelsesdialogen, hvor nogle finder den nødvendig og andre unødvendig. Ser man på den kollektive transports dækning i området, så giver metrostationen ved Trianglen og metro- og S-togsbetjeningen ved Nordhavn St. en fuld dækning af området ved Nordre Frihavnsgade inden for 10-minutters gang. Indenfor 5-minutters gang vil den vestlige delstrækning af Rosenvængets Hovedvej og området omkring Århusgade ikke være dækket.

Hastigheden for den motoriserede trafik i gaden er ca. 26 km/t i gennemsnit, og 85% af trafikken holder en hastighed under 35 km/t (85% fraktilen). Hastigheden er således relativt lav, men kan stadig opleves som hurtig, fordi cyklister og bilister skal deles om pladsen på smalt vejprofil.

Belægningsgraden på **bilparkering** i Nordre Frihavnsgade er relativt høj – mellem 70-107 %. Delstrækningen Ingrid Jespersens Gymnasieskole-Faksegade har det højeste pres på belægningsgraden, da parkeringspladserne er mere end 90 % belagt i 85 % af tiden. Det er også her flest parkeringer sker udenfor afmærket parkeringsbane/-bås.

Siden ombygningen er der etableret 191 nye **cykelparkeringspladser** i stativ, og derudover er der etableret 75 nye flexcykelparkeringspladser, hvor parkeringsbanen er forbeholdt cykler i tidsrummet kl. 07:30-17:00. Flexparkeringen fungerer delvist, da der stadig kan holde cykler efter kl. 17.00.

Udover buslinjen er der relativt meget tung trafik i Nordre Frihavnsgade. En del skyldes **varelevering** til butikkerne i gaden. Udfordringer med en stor andel af vareleverancer, som foregik udenfor de afmærkede parkeringsbaner/-båse, har gjort, at der i 2025 blev etableret flere, nye vareleveringszoner. Der observeres desværre stadig varelevering udenfor vareleveringszonerne, nogle gange selvom der er ledig plads.

Der er etableret flere **træer**, samt plantebede, i forbindelse med ombygningen af gaden. I dialogen med brugerne af gaden er det noget af det, som får mest positiv respons sammen med de udvidede fortove.

Der er fra efteråret 2023 til efteråret 2025 syv politiregistrerede uheld i Nordre Frihavnsgade. Fire af uheldene er mellem personbil og en trafikant til fods på cykel eller knallert. Alle er materielskadeuheld. Den relativt lave antal politiregistrerede uheld, står i stor kontrast til de mange borgerinput, der er meldt ind angående udfordringer med **trafiksikkerhed og utryghed**. Det skal i den forbindelse bemærkes at mange uheld særligt med trafikanter til fods, på cykel eller knallert ikke registreres af politiet, og der derfor er et stort mørketal. Uheldsantallet kan reelt kan være 5-10 gange højere. Derudover kan trafiksikkerhedsudfordringerne også give sig til udtryk i det lavere antal cyklister, der er talt i 2025.

2.2 Trafikale udfordringer i Nordre Frihavnsgade

Mens der generelt er stor tilfredshed med de udvidede fortove, den nye beplantning og opholdsområder, der er etableret i forbindelse med ombygningen af gaden, så vurderes der stadig at være en del trafikale udfordringer. Ser man på de trafikale udfordringer I Nordre Frihavnsgade baseret på evalueringen i 2024, besigtigelse af gaden september i 2025 samt dialog med borgere, brugere og handelsliv i gaden, kan de opsummeres i følgende temaer:

2.2.1 Udfordringer med trafikadfærd

- Mange U-vendinger, især i forbindelse med aflevering ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole.
- Hyppig standsning udenfor afmærkede båse, som skaber flaskehalse og pres på cyklister.
- Trængsel i forbindelse med at bus afhenter udflytterbørnehave i morgenmyldretiden.
- Biler parkerer typisk langt fra kantstenen, hvilket indsnævrer kørearealet.
- Overhaling af cyklister under snævre forhold og bilkørsel over midterlinjen ved forsætninger.
- Varelevering og renovation, som ofte foregår direkte på kørebanen, selv når vareleveringszoner er ledige.
- Cykel- og især ladcykelparkering fylder på hjørner og forringer oversigten.
- Cyklister som presser sig frem – fx krydset ved Trianglen.
- Cyklister som cykler over fortove og torve tæt forbi fodgængere.

2.2.2 Særligt belastede steder og strækninger

- Nordre Frihavnsgade vest for Randersgade: Her er markant mere trafik og mange konflikter mellem biler, cyklister, fodgængere og varekørsel.
- Omkring Ingrid Jespersens Gymnasieskole: Kaotisk aflevering, ulovlig standsning, U-vendinger og store fodgængerstrømme. Indsnævrede forhold skaber utryghed for cyklister og børn.
- Kryds ved Trianglen, Randersgade, Victor Borges Plads og Faksegade: Opleves som utrygge pga. høj hastighed, pres på cyklister, vanskelige krydsningsforhold og begrænsede oversigtsforhold.
- Vareleveringspunkter: Zoner ved fx Netto, Lagkagehuset og Faksegade bruges ofte ikke efter hensigten; aflæsning sker i stedet på kørebanen og blokerer oversigt og fortov.
- Hjørner med ekstra plads: Hyppig standsning, fx Petersborgvej og Hobrogade.

2.2.3 Borgerinput

- Hastighed og sikkerhed: Stort ønske om lavere hastighed, bump og mere ro, især omkring IJG, Randersgade og Trianglen.
- Krydsninger: Udbredt ønske om flere fodgængerfelter på centrale punkter.
- Ensretning: Mange foreslår ensretning for at skabe plads og overblik; cykler ønskes fortsat i begge retninger.
- Cykelforhold: Ønske om adskilt cykelinfrastruktur og bedre plads til cykelparkering.
- Parkering: Delte meninger; både ønsker om færre og flere pladser. Fælles frustration over uklare regler.
- Busdrift: Splittede holdninger; nogle ønsker busser væk, andre ønsker forbedringer.
- Varelevering: Opleves som en stor udfordring og årsag til farlige situationer.
- Byliv og grønne elementer: Tilfredshed med og ønsker om mere grønt, gode opholdssteder og fortsat liv i gaden.
- Tydelighed: Behov for enklere skiltning, færre modstridende løsninger og klarere opdeling mellem trafikanter.
- Holdning til gadens udformning: Nogle er tilfredse med gaden, men mange oplever den som utryg, særligt for børn.

3 Nuværende forhold

Nordre Frihavnsgade er på delstrækningen mellem Trianglen og Strandboulevarden i 2022-2023 blevet ombygget til cykelgade. Ombygningen består bl.a. af:

- Cykelgadeskilte op ved alle indkørsler til gaden, og der blev lagt store cykelgadesymboler i asfalten.
- Indsnævret kørebane fra 7,4 m til 6,5 m, som er minimumsbredden for en gade med buskørsel.
- Bilparkeringspladser med en bredde på 2,45 m.
- Hævede flader ved Victor Borges Plads og Melchiors Plads.
- Kørebaneforsætninger, som bryder gadens ellers retlinede forløb.
- Bredere fortovsarealer.
- Nedlæggelse af tre fodgængerfelter med torontoanlæg. Det ene ved Randersgade er efterfølgende i 2024 retableret. Der i den forbindelse nedlagt fire bilparkeringspladser fra 121 til 117.
- Mellem Trianglen og Ingrid Jespersens Gymnasieskole blev der i januar 2025 etableret en vareleveringszone på fem parkeringspladser ud for nr. 2 og 4.
- 13 parkeringspladser er disponeret til flexcykelparkering i dagtimerne mellem kl. 7.30-17 og bilparkering i aften- og nattimerne – otte pladser ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole, to pladser ved SuperBrugsen og tre pladser ved Netto.
- Fem busstoppesteder er reduceret til tre (to stoppesteder i retning mod Trianglen og ét i retning mod Strandboulevarden).
- Stoppestederne er ændret til fremskudte perroner, hvor der er plads til buslæskærm.
- Der er etableret i alt 266 nye cykelparkeringspladser (191 nye pladser er i stativ og 75 er nye flexcykelparkeringspladser uden stativ på vejareal.
- Der er opsat 13 bænke på nye fortovsudbygninger.
- Der er plantet 18 nye gadetræer og etableret 14 nye plantebede omkring træerne.

Der er i september 2024 gennemført en evaluering af cykelgaden med fokus på:

- Trafikmængder baseret på manuelle tællinger fra kl. 07-18.
- Bilisternes og cyklisternes hastigheder.
- Generel trafikantadfærd, interaktion og konflikter (nær-ved uheld) mellem bilister og cyklister samt adfærdsregistrering blandt fodgængere og øvrige bilister.
- Forhold foran Ingrid Jespersens Gymnasieskole.
- Varelevering på strækningen, herunder omfang, placering, tidspunkt, opholdstider, køretøjstype og evt. restriktion.
- Bilernes parkering og omfang.
- Inddragelse af cyklister ved spørgeskemaundersøgelse.

Det oprindelige projekt fra 2022-23 indbefattede særlige parkeringspladser med 15 minutters korttidsparkering i bestemte tidsrum, særligt af hensyn til varebiler. Det viste sig desværre, at en del af de lastbiler og varebiler, der kommer på andre tidspunkter, ikke kunne finde parkering og derfor benyttede kørebanen til aflæsning, hvorved der opstod farlige situationer.

Derfor blev gaden ophævet som cykelgade i juni 2025, så det blev muligt at etablere zoner til varelevering og dermed forbedre forholdene for cyklisterne i gaden, så de ikke længere skal køre udenom varebiler på kørebanen. Ophævelsen skete alene ved at nedtage skiltningen ved alle indkørsler til gaden, og ved at fjerne de store cykelgadesymboler i asfalten.

3.1 Trafikmængder

Der gennemført trafiktællinger i uge 44, 2025 – for biltrafikken med slanger over en uge. Biltrafikken er talt i to snit – det ene ved Ndr. Frihavnsgade nr. 12A (ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole), det andet ved nr. 84 i den østlige ende. Desuden er der fundet en tælling i Mastra umiddelbart øst for A.L. Drewsens Vej fra januar 2025.

Tabel 1. Biltrafik (motorkøretøjer) pr. hverdagsdøgn (HVDT) i tre snit på Ndr. Frihavnsgade.

Biltrafik	**Hverdagsdøgntrafik**			
Årstal	**Vest**	**Midt**	**Øst**	**Bemærkninger**
2022	4.700	3.100	3.100	Juni, data fra kbhkort.kk.dk
2024	4.400	2.600	-	
2025	4.800	2.400	2.700	Oktober

Andelen af tung trafik udgør 11-12 % jf. tællingerne fra 2025, men udgør i tidligere tællinger kun 6-8 %.

Der er bus i rute på hele strækningen mellem Trianglen og Strandboulevarden. Linje 14 kører med mellem 3-5 afgange pr. time på hverdage og mellem 3-4 afgange pr. time i weekenderne. Der er ikke natdrift på linje 14.

Derudover kører der dagligt turistbusser til udflytterbørnehaver i området, og som benytter Ndr. Frihavnsgade enten til gennemkørsel eller til påstigning/afsætning. Der sker fx påstigning ud for nr. 16-18 i morgenmyldretiden.

Cykeltrafikken er talt med video ud for Ingrid Jespersens Gymnasieskole torsdag d. 23. oktober 2025 kl. 6-18 og er således opskrevet til hverdagsdøgntrafik. Cykeltællingen fra 2024 er skønnet på baggrund af ændringer registreret i forbindelse med evalueringen i 2024. Den vurderes at være forbundet med en vis usikkerhed.

Tabel 2. Cykeltrafik (cyklister) pr. hverdagsdøgn (HVDT) i tre snit på Ndr. Frihavnsgade

Cyklister	**Hverdagsdøgntrafik**			
Årstal	**Vest**	**Midt**	**Øst**	**Bemærkninger**
2022	8.400	5.400	4.300	Juni, data fra kbhkort.kk.dk
2024	8.000	-	-	
2025	6.400	-	-	Oktober, videotælling

Det bemærkes, at der er sket et betydeligt fald i cykeltrafikken, hvilket kan skyldes årstidsvariation, eller at færre vælger at benytte Ndr. Frihavnsgade, evt. pga. utryghed.

Der er i 2022 talt fodgængere i gaden i tre snit. Der er mellem 4.000-7.000 fodgængere på fortovene i begge sider tilsammen. Flest i den vestlige ende ved Trianglen.

3.2 Gennemkørende biltrafik, GPS-data fra TomTom

I 2015 er der gennemført en analyse af gennemkørende trafik i Nordre Frihavnsgade ved nummerpladeregistrering. Analysen viste dengang, at ca. 1/3 af biltrafikken mellem Trianglen og Strandboulevarden er gennemkørende uden ærinde. I 2015 er der talt ca. 6.200 køretøjer/døgn i vest, og heraf er ca. 2.000 køretøjer/døgn således gennemkørende. Da der er talt færre midt på delstrækningen og i øst er andelen således højere end 30 % her.

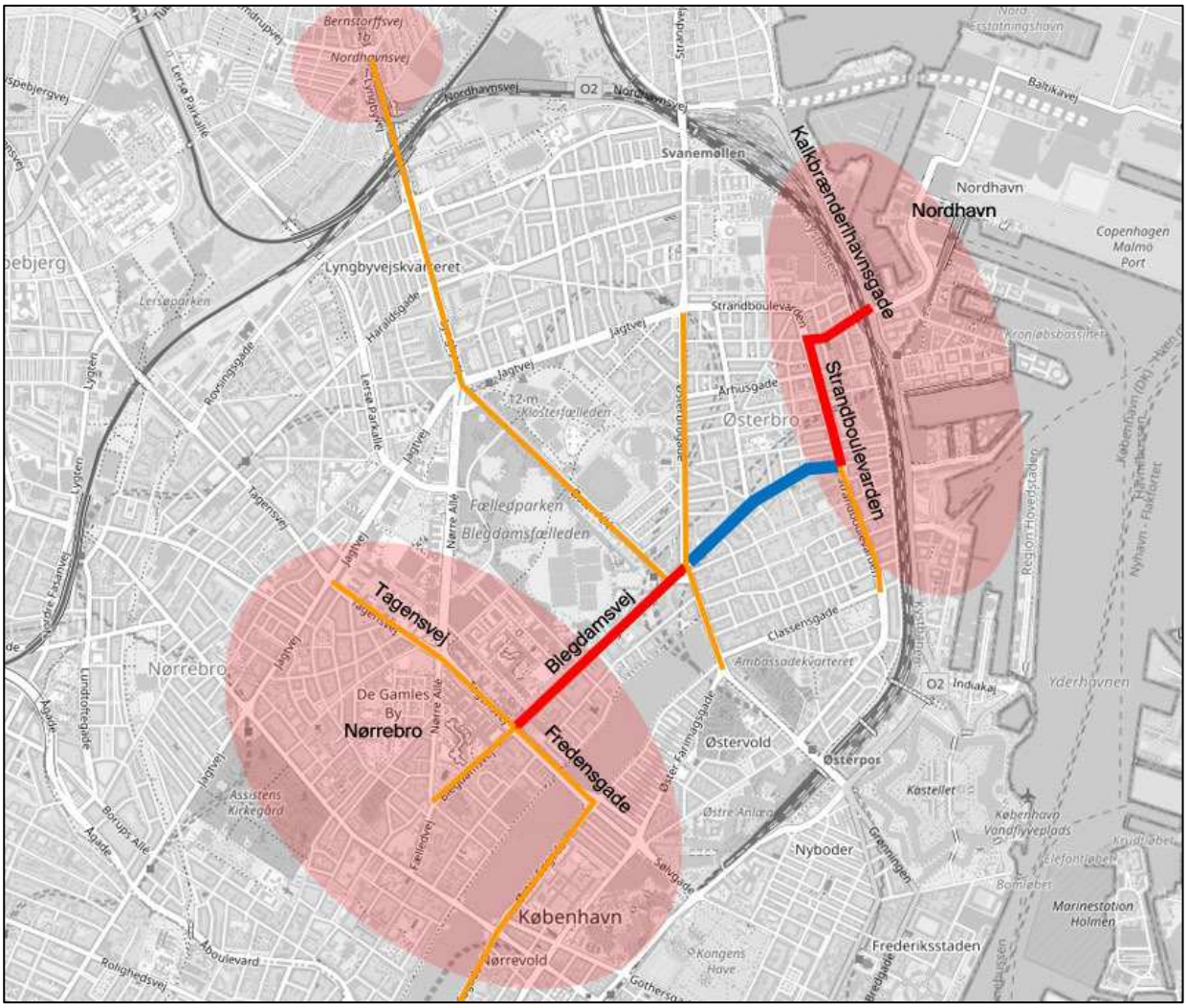
Københavns Kommune har i 2025 gennemført GPS-udtræk fra TomTom med henblik på igen at kortlægge omfanget af gennemkørende biltrafik uden ærinde på Ndr. Frihavnsgade. Dvs. dem som passerer et snit i hver ende af gaden, både ved Trianglen og Strandboulevarden indenfor forholdsvis kort tid (mindre end 4-5 minutter). Ifølge Københavns Kommune har TomTom-udtrækkene en dækningsgrad på 20 % på landsplan i forhold til den reelle trafik. På store veje er den lidt højere i størrelsesordenen 25-30 %, og det er fra Københavns Kommunes side vurderet, at den på Ndr. Frihavnsgade kan antages at være ca. 25 %. Sammenlignes TomTom-udtrækkene med de nye tællinger, tyder dækningsgraden på at være i størrelsesordenen 30-40 %. Dette viser, at ca. 2.000 køretøjer er gennemkørende svarende til mere end 45 % af den talte trafik på den vestlige del.

TomTom-udtrækkene er gjort for timeintervaller i perioden kl. 6-23, og der kan således godt være en vis andel, der indenfor én time når at køre ind på Ndr. Frihavnsgade, gennemføre sit ærinde (fx afsætning, aflæsning, indkøb, butiksbesøg el.lign.) og køre ud igen. Det tyder evalueringens kortlægning af parkeringsadfærd i hvert fald på, hvor næsten 80 % af parkanterne i den vestlige ende har en opholdstid på mindre end 1 time (i perioden kl. 6-18).

På baggrund af TomTom-udtrækkene og med udgangspunkt i parkeringsadfærden samt en opskrivning til hverdagsdøgntrafik vurderes antallet af gennemkørende biltrafik, at være i størrelsesordenen 1.400-1.500 køretøjer/døgn. Dette svarer til ca. 30 % på den vestlige del og ca. 55 % på den østlige del. Hvis alle gennemkørende fjernes fra Ndr. Frihavnsgade vil det medføre en reduktion som vist nedenfor:

	Trafik i dag	Gennemkørende	Trafik uden gennemkørende
Trianglen-Randersgade	4.800	1.400-1.500	3.300-3.400
Randersgade-Strandboulevarden	2.700	1.400-1.500	1.200-1.300

Det tyder på, at den gennemkørende biltrafik overvejende kører til og fra som vist på figur 1. I den vestlige ende benytter de fleste sig af Blegdamsvej med forbindelse fra/mod Tagensvej, Fredensgade og Fælledvej (retning Nørrebro). I den østlige ende kører størstedelen via Strandboulevarden nord med forbindelse fra/mod Vordingborggade, Kalkbrænderihavnsgade og Nordhavn.



Figur 1. Gennemkørende biltrafik, rutevalg og hvor de primært kommer fra/kører til. Blå=Ndr. Frihavnsgade, rød=delstrækning de fleste gennemkørende benytter før og efter Ndr. Frihavnsgade.

3.3 Kollektiv trafikbetjening i området omkring Nordre Frihavnsgade

Der er gennemført en kortlægning og registrering af den eksisterende kollektive trafikbetjening omkring Nordre Frihavnsgade, bl.a. i forhold til at kunne vurdere brugen af buslinje 14. Data for passagertal på stoppestedsniveau er hentet fra Movias passagertællinger, mens data for rejse- og skiftemønstre er hentet fra Movias rejsekortmodel. Der er som følge af GDPR ikke kendskab til passagerernes aldersgruppe el.lign. personlige oplysninger. Kortlægningen/registreringen fremgår af vedlagte bilag 1. Følgende hovedpunkter kan opsummeres:

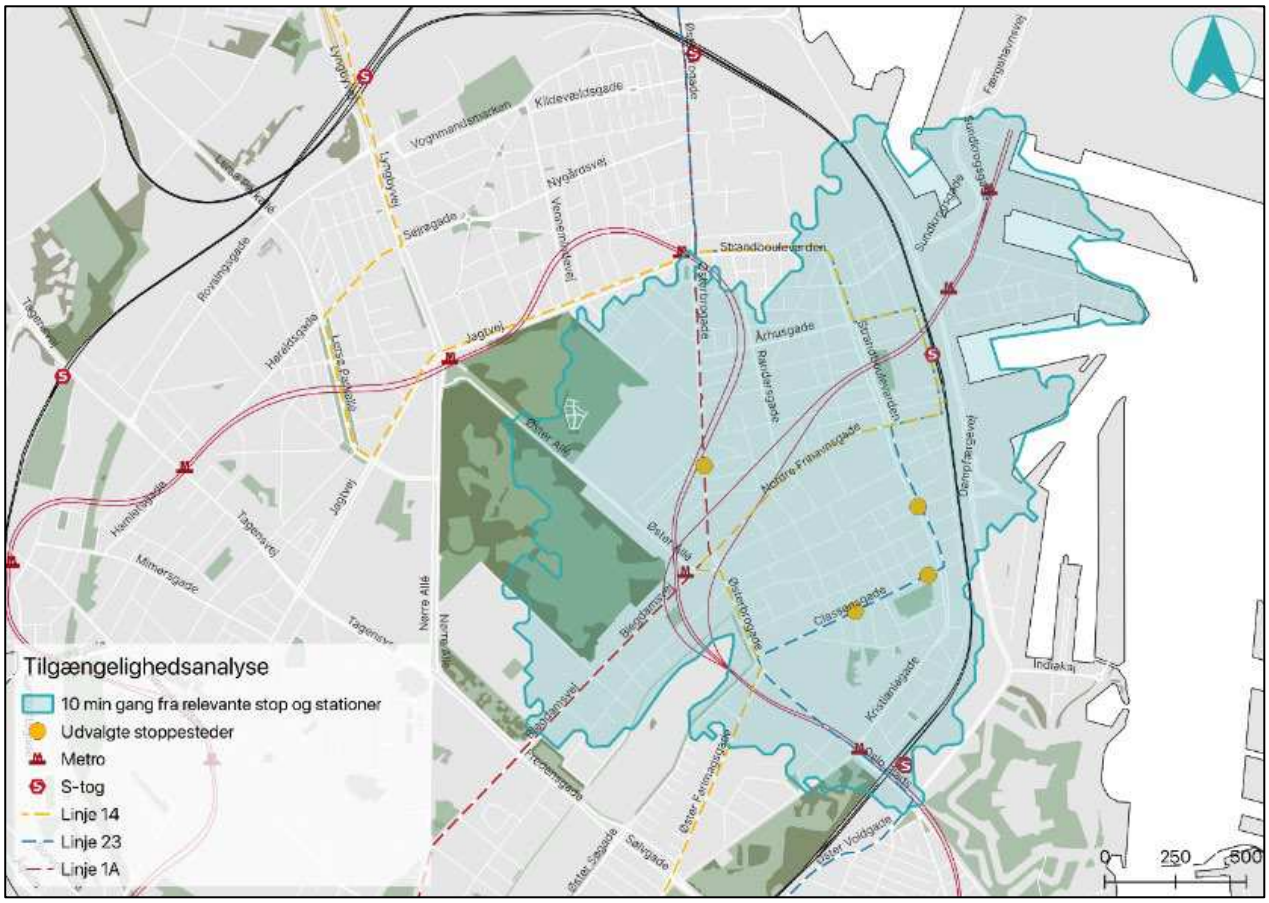
- Metrostationen ved Trianglen og metro- og S-togsbetjeningen ved Nordhavn St. giver en fuld dækning af området ved Nordre Frihavnsgade inden for 10-minutters gang (se figur 2).
- Busdriften med linje 14 på Nordre Frihavnsgade samt linje 1A og linje 23 giver fuld dækning af området inden for 5 minutters gang.
- Passagererne på linje 14 med start i området omkring Nordre Frihavnsgade bruger i høj grad bussen til rejser mod Nørreport Station og Nordhavn Station.
- Passagertallet er højest på linje 14 i tidsrummet kl. 7.00-8.00, hvilket er samme tendens som den øvrige kollektive trafik

Stoppestederne ”Randersgade” og ”Strandboulevarden” bruges hver især af ca. 100 påstigere pr. hverdag, hvilket er ca. 2/3 af påstigertallet ved Trianglen og Nordhavn St.

- Sammenholdt med de samlede trafikmængder af fodgængere, cykler og biler udgør antallet af påstigerne i den vestlige ende af Nordre Frihavnsgade ved stoppestedet ”Randersgade” ca. 0,5% (ca. 100 påstigere ud af ca. 20.000 fodgængere, cyklister og bilister tilsammen) og i den østlige ende af Nordre Frihavnsgade ved stoppestedet ”Strandboulevarden” ca. 0,9 % (ca. 100 påstigere ud af ca. 11.500 fodgængere, cyklister og bilister tilsammen)

Tabel 3. Antal påstigere på busstoppesteder i og tæt på Ndr. Frihavnsgade.

Bus 14:	Påstigere pr. hverdag
Trianglen	169
Randersgade	102
Strandboulevarden	95
Nordhavn St.	158



Figur 2. Dækning af kollektiv trafik i området omkring Nordre Frihavnsgade.

3.4 Hastigheder

I forbindelse med trafiktællingerne i 2025 er der også gennemført hastighedsmålinger med følgende hovedresultater:

	Vest	Midt	Øst
Gennemsnit:	25,3 km/t	26,7 km/t	25,6 km/t
85 %-fraktil:	34,4 km/t	34,1 km/t	34,5 km/t

I forhold til den gældende hastighedsgrænse på 50 km/t, bliver der ifølge målingerne generelt ikke kørt stærkt på strækningen, men der kan være en oplevelse af, at bilerne kører stærkere end de reelt gør. Fx pga. de mange bløde trafikanter og gadens indretning, men også fordi enkelte biler, der kører stærkt "fylder" mere i de øvrige trafikanters bevidsthed.

Tabel 4. Ændring i 85 %-hastighedsfraktilen målt i tre snit på strækningen fra juni 2022 til september 2024 (data fra evaluering 2024), henholdsvis før og efter etablering af cykelgaden og igen i 2025.

	Retning	Vest	Midt	Øst
2022	Østgående	35 km/t	42 km/t	44 km/t
	Vestgående	32 km/t	36 km/t	48 km/t
2024	Østgående	31 km/t	38 km/t	37 km/t
	Vestgående	32 km/t	36 km/t	43 km/t
Difference 2022-2024	Østgående	-4 km/t	-4 km/t	-7 km/t
	Vestgående	0 km/t	0 km/t	-5 km/t
2025	Østgående	35 km/t	34 km/t	36 km/t
	Vestgående	34 km/t	34 km/t	35 km/t
Difference 2024-2025	Østgående	+4 km/t	-4 km/t	-1 km/t
	Vestgående	+ 2 km/t	-2 km/t	-8 km/t

Ifølge evalueringen fra 2024 viser målinger, at bilisterne overordnet kører hurtigere end cyklisterne:

- Biltrafik, gennemsnitshastighed: 24 km/t-34 km/t
- Cyklister, gennemsnitshastighed: 16 km/t-23 km/t

Det højere hastighedsniveau blandt bilerne medfører, at bilisterne har en tendens til at overhale cyklisterne langs hele strækningen.

Der er ikke noget, som tyder på, at de hævede flader ved Victor Borges Plads og Melchiors Plads har den store effekt på bilernes hastighedsvalg sammenlignet med den fri strækning ved Grenågade. Hastigheden ved Melchiors Plads er dog en anelse lavere, hvilket formentlig skyldes, at den hævede flade er placeret i en horisontalkurve, og at ramperne til den hævede flade er stejlere end ved Victor Borges Plads.

3.5 Parkering

3.5.1 Bilparkering

Der er ifølge Københavns Kommunes opgørelse 117 bilparkeringspladser i gaden. Oprindeligt blev der etableret 121 i forbindelse med cykelgadeprojektet, men fire pladser blev nedlagt i forbindelse med etablering af fodgængerovergang ved Randersgade i foråret 2024. Rådgiver har i december 2025 gennemført en registrering af p-pladserne og vurderer, at der reelt er 122 p-pladser i gaden. Desuden kan parkeringsforholdene beskrives som følgende:

- To parkeringspladser tæt Trianglen (i nordsiden) har 15 min. parkering mellem kl. 7.30-8.30 til kys og kør.
- Mellem Trianglen og Ingrid Jespersens Gymnasieskole har tre parkeringspladser i sydsiden 15 min. parkering i tidsrummet 7-17.
- 13 parkeringspladser er disponeret til flexcykelparkering i dagtimerne mellem kl. 7.30-17 og bilparkering i aften- og nattetimerne – ni pladser ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole, to pladser ved SuperBrugsen og to pladser ved Netto.
- To p-pladser er forbeholdt delebiler (på delstrækningen mellem Melchiors Plads og Strandboulevarden).
- Seks p-pladser tæt på Strandboulevarden er forbeholdt el-køretøjer, på hverdage i perioden kl. 8-19 skal de oplade.
- To p-pladser tæt på Strandboulevarden er forbeholdt erhvervskøretøjer på gule nummerplader, på hverdage kl. 7-17.
- Der er en nummereret handicapplads ved nr. 25.

Der er følgende parkeringsforhold i forbindelse med vareleveringszoner:

- Ml. Trianglen og Ingrid Jespersens Gymnasieskole: Vareleveringszone på fem parkeringspladser ud for nr. 2 og 4, for at tilgodese varelevering til 7-eleven. Her er pladserne reserveret til af- og pålæsning i tidsrummet kl. 7-12, og øvrig tid almindelig betalingsparkering.
- Ml. Ingrid Jespersens Gymnasieskole og Faksegade: Vareleveringszone på tre pladser på den sydlige side af vejen umiddelbart efter forsætningen af kørebanen. Pladserne er reserveret til af- og pålæsning i tidsrummet kl. 7-17, og øvrig tid almindelig betalingsparkering.
- Ml. Petersborgvej og Randersgade: Vareleveringszone på tre pladser på den nordlige side af vejen vest for Randersgade. Pladserne er reserveret til af- og pålæsning i tidsrummet kl. 7-17, og øvrig tid almindelig betalingsparkering.
- Ml. Randersgade og Grenågade: Vareleveringszone på tre pladser på den sydlige side af vejen øst for A.L. Drewsens Vej. Pladserne er reserveret til af- og pålæsning i tidsrummet kl. 7-17, og øvrig tid almindelig betalingsparkering.
- Ved Netto øst for Hobrogade: Vareleveringszone på tre pladser på den sydlige side af vejen ved siden af flexcykelparkeringen foran Netto. Pladserne er reserveret til af- og pålæsning i tidsrummet kl. 7-17, og øvrig tid almindelig betalingsparkering.

I alt er 46 p-pladser i gaden pålagt en form for restriktion på hverdage i størstedelen eller i nogle af dagtimerne, men 37 af dem kan fx benyttes af alle i nattetimerne og i weekenden.

Belægningsgrader
Jf. Københavns Kommunes egne optællinger fremgår det af tabel 5, at parkeringsbelægningen generelt er moderat til forholdsvis høj på Ndr. Frihavnsgade. Ser man på tællingen fra foråret 2025, ligger belægningsgraden midt og sidst på dagen kl. 12 og kl. 17 på 60-70 %. Om aftenen kl. 22 ligger den mellem 70-100 %. Sammenligner man med tællingen fra efteråret 2024 er belægningsgraden generelt lavere i foråret 2025, hvilket ikke umiddelbart kan forklares. Den lavere belægningsgrad i 2025 er også overraskende, da oplevelsen i området generelt er, at det sidst på dagen kl. 17 og om aftenen kl. 22 er svært at finde en ledig p-plads. Fx vurderes det ikke at være retvisende, at der på delstrækningen mellem Trianglen og A.F. Kriegers Vej generelt er 26 ledige p-pladser kl. 22 om aftenen. Der gøres opmærksom på, at parkeringstællingerne omfatter alle typer parkeringspladser, herunder el-ladepladser samt øvrige særlige parkeringspladser i gaden, som ikke alle bilister har mulighed for at benytte. Input fra bl.a. erhvervsdrivende i gaden, peger på, at disse pladser oftere er ledige

Tabel 5. Parkeringsbelægning på Ndr. Frihavnsgade ifølge kbhkort.kk.dk, optalt foråret 2025 (marts). Med kursiv er vist optælling fra efteråret 2024 til sammenligning.

Delstrækning	Antal lovlige p-pladser	Antal holdende	Belægning i % i 2025	*Belægning i % i 2024*
	Kl. 12:00			
Trianglen - A.F. Kriegers Vej	74	53	72 %	*85 %*
A.F. Kriegers Vej - Strandboulevarden	45	28	62 %	*70 %*
	Kl. 17:00			
Trianglen - A.F. Kriegers Vej	81	48	59 %	*99 %*
A.F. Kriegers Vej - Strandboulevarden	45	31	69 %	*95 %*
	Kl. 22:00			
Trianglen - A.F. Kriegers Vej	81	55	68 %	*76 %*
A.F. Kriegers Vej - Strandboulevarden	45	43	96 %	*107 %*

Evaluering 2024
I forbindelse med evalueringen i efteråret 2024 er parkeringsadfærden undersøgt. På delstrækningen Trianglen-Randersgade er der en parkeringskapacitet på 60 pladser (dog kun 50 pladser kl. 7.30-17.00). I perioden kl. 6-18 på en tirsdag i september 2024 var der 572 parkanter. Der er dermed stor udskiftning på parkeringspladserne, og jo tættere på Trianglen, desto større udskiftning. Vest for Ingrid Jespersens Gymnasieskole var der således 181 parkanter, hvilket svarer til ca. 32 % på en delstrækning, der kun udgør ca. 17 % af delstrækningen Trianglen-Randersgade.

Der er en gennemsnitlige opholdstid er 45 minutter, men 59 % parkerer i maksimalt 15 minutter. 78 % parkerer i maksimalt 1 time og kun to parkerer i mere end 12 timer.

På delstrækningen **Trianglen-Randersgade** er 15 % af parkeringerne foretaget uden for afmærket parkeringsbane/-bås. Parkeringspladserne er fuldt udnyttet enkelte gange i løbet af dagen. Særligt i tidsrummet fra kl. 11:00-17:00 er belægningen høj med en belægningsgrad på 80-100 %.

På delstrækningen **Ingrid Jespersens Gymnasieskole-Faksegade** sker flest parkeringer udenfor afmærket parkeringsbane/-bås, her 40 %. Delstrækningen har også det højeste pres på belægningsgraden, da parkeringspladserne er mere end 90 % belagt i 85 % af tiden.

På delstrækningen **Randersgade-Strandboulevarden** er belægningsgraden aldrig mere end 85 % og gennemsnitligt 69 %. Der er dermed altid ledige pladser på den østlige del af strækningen.

3.5.2 Cykelparkering
Med ombygningen er der etableret i alt 266 nye cykelparkeringspladser fordelt over hele Nordre Frihavnsgade, hvor 191 nye pladser er i stativ, og 75 er nye flexcykelparkeringspladser uden stativ på vejareal. Det svarer til mere end en fordobling af cykelparkering i gaden.

Ifølge evalueringen fra 2024 er der i alt 13 parkeringspladser med flexcykelparkering, hvor parkeringsbanen er forbeholdt cykler i tidsrummet kl. 07:30-17:00. Der er to zoner på den vestlige del af vejen, ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole og SuperBrugsen, mens der er én zone på den østlige del af vejen, ved Netto.

Der er ingen cykler, der anvender flexcykelparkering før kl. 07:30 de tre steder, hvorimod der er flere cykler, der anvender dem efter kl. 17:00, hvor der ikke længere er cykelparkering. Ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole viser videoregistreringen, at der stadig holder tre cykler, når klokken bliver 17:00.

Ved SuperBrugsen holder der syv cykler når klokken bliver 17:00. I løbet af timen fra kl. 17:00-18:00 er der yderligere 15 cyklister, der parkerer i parkeringsbanen for at gå i Super Brugsen. Ved Netto er der ingen cykler, der holder der efter kl. 17:00, og der ankommer ingen cykler i tidsrummet kl. 17:00-18:00.

3.6 Varelevering

I forbindelse med evalueringen 2024 er der gennemført en videoregistrering af, hvordan vareleveringen foregår i en periode kl. 6-18 på delstrækningerne henholdsvis vest og øst for Victor Borges Plads.

Varelevering på den vestlige del af strækningen

Generelt
- 62 leverancer i alt.
- Flest mellem Trianglen og Ingrid Jespersens Gymnasieskole (26 %) og mellem Ingrid Jespersens Gymnasieskole og Faksegade (29 %).
- Flest i tidsrummet kl. 09-10 (18 %).
- 69 % i den sydlige side af vejen.
- Gennemsnitlige opholdstid er ca. 8 min.
- 62 % foretages med varevogn.
- Ved 22 % benyttes enten sækkevogn, trådbur eller palleløfter.

Uden for afmærkede parkeringspladser
- 60 % skete uden for de afmærkede parkeringsbaner/-båse.
- I alt 37 uden for de afmærkede parkeringsbaner/-båse.
- Vurdering at 27 % (10) kunne have parkeret i nærliggende parkeringsbaner/-båse, mens 73 % (27) ikke vurderes at have alternativer.
- Ca. 2/3 sker i den sydlige side af vejen.

Varelevering på den østlige del af strækningen

Generelt
- 72 leverancer i alt.
- Flest med varevogn (78 %).
- Flest (16) i tidsrummet 11-12.
- 64 % sker i den sydlige side af vejen.
- Gennemsnitlige opholdstid er ca. 14 min.
- Ved 19 % benyttes enten sækkevogn, trådbur eller palleløfter.

Uden for afmærkede parkeringspladser
- 61 % uden for afmærket parkeringsbane/-bås.
- I alt blev 44 uden for afmærket parkeringsbane/-bås.
- Fordeler på ca. 50/50 i forhold til hvilken vejside de standser i.
- 73 % af lastbilerne standser uden for afmærket parkeringsbane/-bås.

Nye vareleveringszoner

Den store andel af vareleverancer, der foregår udenfor de afmærkede parkeringsbaner/-båse, har i evalueringen medført en udpegning af vareleveringszoner, som efterfølgende er etableret i 2025.

<u>Mellem Trianglen og Ingrid Jespersens Gymnasieskole:</u>
16 vareleveringer, hvoraf 11 er foregået uden for parkeringsbane/-bås.
Vareleveringszone etableret på fem pladser på den sydlige side af vejen ved Trianglen.

<u>Foran Ingrid Jespersens Gymnasieskole og frem til Faksegade:</u>
28 vareleverancer, hvoraf 22 er foregået uden for parkeringsbane/-bås.

Vareleveringszone etableret på tre pladser på den sydlige side af vejen umiddelbart efter forsætningen af kørebanen.

<u>Mellem Petersborgvej og Randersgade:</u>
21 vareleveringer, hvoraf 18 er foregået uden for parkeringsbane/-bås.
Vareleveringszone etableret på tre pladser på den nordlige side af vejen vest for Randersgade.

<u>Mellem Randersgade og Grenågade:</u>
13 vareleveringer, hvoraf 10 er foregået uden for parkeringsbane/-bås.
Vareleveringszone etableret på tre pladser på den sydlige side af vejen øst for A.L. Drewsens Vej.

<u>Omkring Netto øst for Hobrogade:</u>
34 vareleveringer, hvoraf 14 er foregået uden for parkeringsbane/-bås.
Vareleveringszone etableret på tre pladser på den sydlige side af vejen.

3.7 Træer

Der er 19 træer langs strækningen, hvoraf langt de fleste er plantet i forbindelse med ombygningen. Derudover er der flere træer tæt på vejen i forbindelse med sideveje og pladser bl.a. Victor Borges Plads og Melchiors Plads.



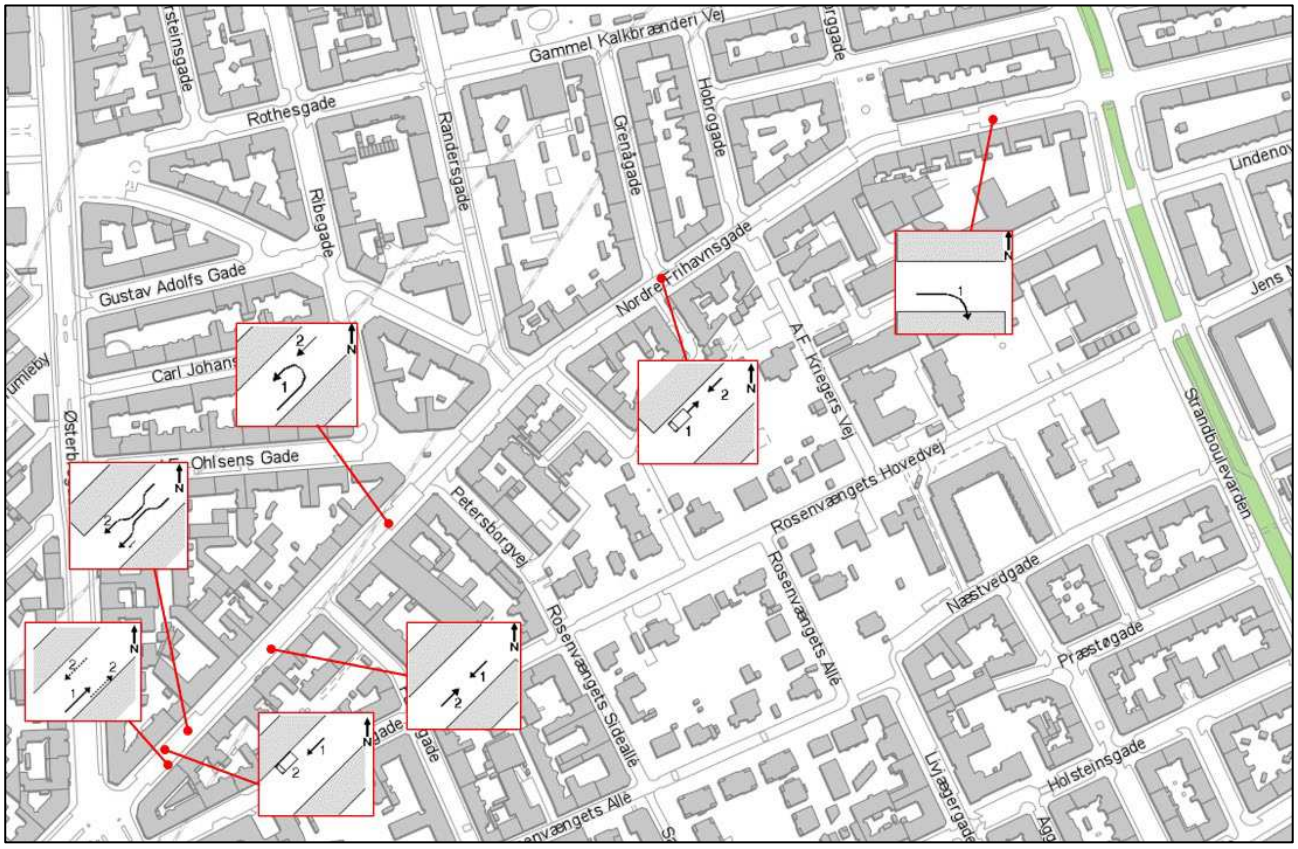
Figur 3. Træer på og omkring Ndr. Frihavnsgade jf. Kbhkort.kk.dk september 2025.

3.8 Uheldsanalyse

Københavns Kommune har indhentet politiregistrerede uheldsdata. Uheldsoplysningerne er fra efteråret 2023 til efteråret 2025 og omfatter syv politiregistrerede uheld – alle er materielskadeuheld. Det bemærkes, at mange uheld særligt med trafikanter til fods, på cykel eller knallert ikke registreres af politiet, og der derfor er et stort mørketal. Det er vurderet, at uheldsantallet reelt kan være 5-10 gange højere. Det har ikke været muligt at supplere med skadesstuedata.

Figur 4 viser kollisionsdiagrammer for de politiregistrerede uheld, som omfatter:

- Personbil påkører fodgænger i vejsiden.
- Trængningsuheld, personbil påkører cyklist i forbindelse med overhaling.
- Personbil påkører parkeret køretøj i forbindelse med u-vending.
- Mødeuheld (frontaluheld), personbil påkører modkørende cyklist i dennes kørebanehalvdel.
- Uheld ved vending overfor modkørende, personbil påkører personbil.
- Uheld i forbindelse med bakning, personbil bakker ind i bagfrakommende knallert.
- Eneuheld, personbil påkører bænk og cykelstativ i højre vejside (ift. kørselsretning).



Figur 4. Kollisionsdiagrammer for uheld i perioden efteråret 2023-efteråret 2025.

Fire af uheldene er mellem personbil og en trafikant til fods på cyklist eller knallert. To af uheldene er sket i forbindelse med overhaling og to af uheldene er sket i forbindelse med vending.

4 Adfærdsobservationer og besigtigelser

4.1 Evaluering 2024

I evalueringen fra 2024 er der gjort en række adfærdsobservationer med otte kameraer. I det følgende er gengivet de mest gængse uhensigtsmæssige adfærdstendenser på strækningen.

U-vendinger i kryds: Biler foretager mange U-vendinger i kryds umiddelbart inden eller efter parkering.

U-vendinger i forbindelse med parkering: Der observeres mange hasarderede U-vendinger på strækningen. Særligt mange U-vendinger er det på strækningen vest for Ingrid Jespersens Gymnasieskole, hvor mange forældre afleverer skolebørn. Der er ved Trianglen observeret 59 U-vendinger i tidsrummet kl. 06-18.

Standsning uden for afmærket parkeringsbane/-bås: Der standses ofte uden for afmærket parkeringsbane/-bås i forbindelse med varelevering, hvilket skaber flaskehalse, kødannelse, dårlig oversigt og trængning af cyklister, da vejen er smal.

Bakkende lastbiler: Varelevering og renovation til Petersborgsvej foregår ofte ved bakning. Der er observeret flere situationer, hvor cyklister ikke afventer, men i stedet kører op på fortovet bag om lastbilerne.

Overskridelse af midtlinje: Mange bilister vælger den mest direkte vej igennem det forsatte vejforløb foran Ingrid Jespersens Gymnasieskole, hvilket betyder, at de kører et langt stykke i den modsatte kørebane.

Overhalinger af cyklister: Motorkøretøjer overhaler cyklister. Dette sker også, når der kommer modkørende, og når cyklisterne kører ved siden af hinanden.

Tæt kørsel forbi fodgængere: Cyklister kører meget tæt forbi fodgængere ved overkørslen på Randersgade. Adfærden får ofte fodgængerne til at standse og vige for cyklisterne.

Stor udskiftning i parkeringsbaner/-båse: Der er meget udskiftning i parkeringsbaner/-båse omkring Ingrid Jespersens Gymnasieskole ved ringetid.

Foran Ingrid Jespersens Gymnasieskole er adfærden observeret om morgenen og om eftermiddagen i forbindelse med elevernes ankomst til skolen og omfang af cykelparkering i flexcykelparkeringszonerne.

Aflevering i ladcykel: Der er observeret ca. 20-30 forældre, som afleverer sine børn i ladcykel ved skolen i tidsrummet 07:30-08:30. Forældrene stiller typisk ladcyklen på opholdsområdet foran skolen.

Aflevering uden for afmærket parkeringsbane/-bås: Der er observeret 14 biler, der standser for at aflevere børn i standsningsforbudszonen foran skolen, samt i flexcykelparkeringszonerne både øst og vest for skolen. Når bilerne standser på spærrefladerne i forlængelse af parkeringsbanerne, er de ikke til stor gene. De er derimod til større gene, når de standser foran skolen, hvor der er standsningsforbud, da de her skaber en flaskehals.

Stor udskiftning i parkeringsbanerne vest for skolen: Der er registreret meget stor udskiftning i parkeringsbanerne på den vestlige side af krydset, hvor det er tydeligt, at det er forældre, der korttidsparkerer for at aflevere børn.

Krydsende fodgængere: Forældre, der parkerer i parkeringsbanen vest for skolen på den sydlige side af vejen, krydser vejen ved forsætningen ved skolen. Dette punkt ses som det foretrukne krydsningspunkt for fodgængere. Udfordringen er her, at fodgængerne står i skjul bag de parkerede biler i parkeringsbanen.

Store flokke af fodgængere: Fodgængere ankommer i store flokke på den nordlige side af vejen. Dette skyldes formodentligt, at elever ankommer i flok fra nærmeste metrostation ved Trianglen.

Cykelparkering: Elever parkerer cykler på arealet foran skolen og i flexcykelparkeringszonerne. Flexcykelparkeringszonerne er forbeholdt cykler i tidsrummet 07:30-17:00. Observationerne viser, at flexcykelparkeringszonerne er udnyttet store dele af dagen.

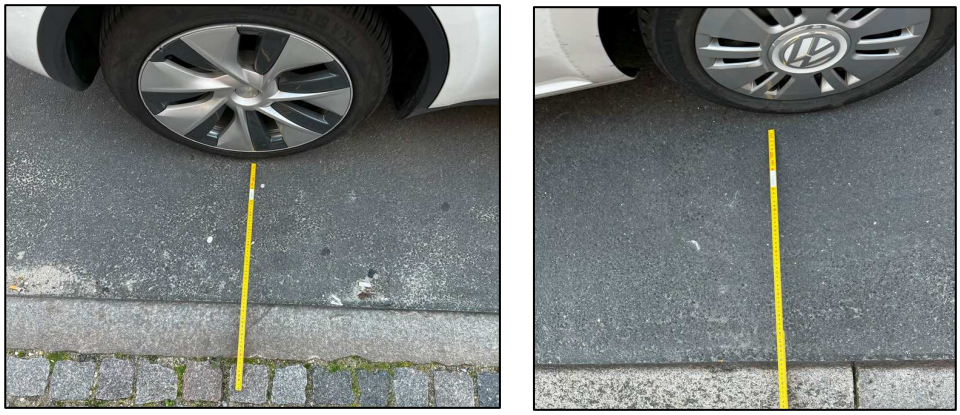
4.2 Besigtigelser

Onsdag d. 24. september 2025 er der i perioden kl. 7:30-9:30 gennemført en samlet besigtigelse med deltagelse af repræsentanter fra Københavns Kommune og rådgiver. Rådgiver har desuden besigtiget løbende på andre tidspunkter. Følgende er de generelle observationer:

- Generelt hektisk og meget trafikeret på delstrækningen mellem Trianglen og Randersgade med:
    - mange biler, busser, lastbiler og cykler, der kører igennem,
    - varelevering – både i vareleveringszonerne, på kørebanen og på fortov,
    - turistbus, der optager passagerer,
    - biler, der afsætter passagerer,
    - mange fodgængere både på langs og på tværs.
- På delstrækningen øst for Randersgade er der væsentligt mere roligt end vest for. De to delstrækninger er meget forskellige i forhold til hvor meget trafik, der er, og hvad der trafikmæssigt sker i gaden.
- Generelt foregår vareleveringen meget utrygt med mange potentielle konflikter.
- Frem mod de signalregulerede kryds i enderne presser cyklister sig frem. Mest ved Trianglen, men også ved Strandboulevarden. De fleste kører højre om personbilerne, men i mange tilfælde også venstre om. Hvis der holder lastbiler og busser bliver de i højere grad bagved. Cyklisterne kører ofte frem foran stoplinjen. Cykelstier langs tilfarterne vil medføre nedlægning af cykelstativer og beplantning.
- De korte kørebaneforsætninger gennemkøres ofte ”fladt” og dermed hurtigt af biltrafikken (krydser midterlinjen).
- Der er generelt mange tavler med mange forskellige informationer og restriktioner, hvilket kan forvirre trafikanterne.
- Der sker af og til standsning på fortovshjørner, hvor der er ekstra plads. Fx ved Petersborgvej (Lagkagehuset) og Hobrogade (Emmerys).

Der er observeret afsætning af skoleelever ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole, både på kørebanen øst for forpladsen og i vareleveringszonen tæt ved Trianglen. I sidstnævnte er den typiske adfærd, at der parkeres, hvorefter forældre følger deres børn over vejen. Efter eller før afsætning foretages ses mange u-vendinger på kørebanen.

Det er en generel observation, at der i de afmærkede p-båse er en tendens til, at der parkeres tæt på kantlinjen fremfor tæt på kantstenen. Dvs. der er mange biler, der holder et stykke fra kantsten – afstanden er ofte 30-50 cm fra kantsten.



Figur 5. Mange personbiler holder generelt et stykke fra kantsten (fotos d. 24. september 2025).

Observationer fra løbende besigtigelser indikerer, at cykelstativerne generelt benyttes på hele strækningen. Ladcykler parkeres ofte udenfor stativer, bl.a. på gadehjørner tæt på kørebanen, fx ved Faksegade hvor de store ladcykler således er med til at begrænse oversigten.



Figur 6. Ladcykler på gadehjørner ved henholdsvis Faksegade (tv) og Hobrogade (th).

På delstrækningen mellem A.L. Drewsens Vej og Ved Vænget er fortovet langs sydsiden ca. 6 m bredt, og det ses ofte, at cyklister vælger at cykle på fortovet, når de skal til eller fra et formål/funktion på denne delstrækning. Det er særligt cyklister, der skal parkere eller cykelbude, der afhenter mad fra restaurationerne. Sidstnævnte omfatter også el-cykler og knallerter, som kører med forholdsvis høj hastighed.

På forpladsen foran Ingrid Jespersens Gymnasieskole parkeres både i cykelstativerne og uden for, bl.a. foran bænkene, som også udnyttes til at låse cyklerne fast til. Flexcykelpladserne ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole udnyttes fuldt ud.



Figur 7. Cykelparkering ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole – pladsen (tv) og flexcykelparkering (th).

I forbindelse med besigtigelser af strækningen er der gjort en række observationer i forbindelse med de nye vareleveringszoner, og hvordan varelevering sker generelt.

Vareleveringszonen tæt på Trianglen anvendes af lastbiler og renovation, men blokeres før ringetid af forældre, der afsætter børn til Ingrid Jespersens Gymnasieskole – mange parkerer bilen og går med ind på skolen (se figur 8). Skiltningen tillader af- og pålæsning, hvilket også omfatter ud- og indstigning, og derfor er adfærden ikke ulovlig, så længe ud- og indstigningen foregår, men så snart køretøjet forlades, er der tale om en parkering, hvilket er ulovligt.



Figur 8. Tv.: Vareleveringszonen tæt på Trianglen benyttes om morgenen til udstigning og i nogle tilfælde til parkering. Th. Bus afhenter børnehavebørn fra vareleveringszonen ud for nr. 16 og 18.

Figur 8 viser, at vareleveringszonen ud for nr. 16 og 18 anvendes af bus, som afhenter børnehavebørn (udflytterbørnehave). Igen tillader skiltningen af- og pålæsning og dermed også ud- og indstigning. Bussen holder ikke helt ind til kantsten og udgør derfor en stor gene for cykel-, bus- og biltrafik.

Vareleveringszonen mellem Victor Borges Plads og Randersgade i nordsiden ud for nr. 29 udnyttes af og til, men omfanget er uklart.

Vareleveringszonen umiddelbart øst for A.L. Drewsens Vej i sydsiden ud for nr. 50 anvendes til dels. Der er observeret aflæsning i zonen, men også på kørebanen ca. 10-15 m øst for denne zone og ud for Ved Vænget, selvom zonen er ledig.

Der er uvist, om vareleveringszonen ved Netto anvendes, men butikkens vareindgang ligger lidt øst for, og p-bås var her blokeret af en Netto-vare-/køleboks. Nogle morgener er det observeret, at aflæsning i stedet sker tættere på indgangen og på selve kørebanen, hvor vejen knækker, og oversigten er derfor stærkt begrænset. Dette bekræftes i øvrigt af evalueringen fra 2024. Det ser ud til at vareleveringszonen ikke er placeret "rigtigt" i forhold til adfærden.

Der er derudover observeret en række uhensigtsmæssige standsninger (fortrinsvis aflæsning) om morgenen onsdag d. 24. september 2025.

Figur 9 viser to situationer med aflæsninger på kørebanen. Tv. umiddelbart øst for Faksegade i vejens sydside (ud for Peter Beier i Ndr. Frihavnsgade 20) sker der aflæsning på kørebanen, selvom vareleveringszonen ved nr. 16 og 18 ca. 50 m mod vest var ledig på dette tidspunkt. Th. sker det i nordsiden ud for nr. 15 lige overfor vareleveringszonen i modsatte side ved nr. 16 g 18, selvom denne som det fremgår, er ledig.



Figur 9. Aflæsning på kørebanen henholdsvis øst og vest for Faksegade. I begge tilfælde var vareleveringszonen ved nr. 16 og 18 ledig.

I sydsiden øst for Petersborgvej ses på figur 10 til venstre aflæsning på kørebanen tæt ved vareleveringszonen ud for nr. 29. Der holder en personbil ulovligt i vareleveringszonen i modsatte side, så den er kun delvist ledig, men lastvognens kørselsretning tyder på, at hensigten ikke har været at holde i zonen.

Figur 10 til højre viser situation med aflæsning til Lagkagehuset, hvor lastvogn holder på tværs af fortovet. Lastvognen blokerer i hele aflæsningsperioden fortovet fuldstændigt, så fodgængere for at komme forbi enten skal gå henover lastvognens lift eller ud på kørebanen. Desuden blokerer lastvognen delvist overkørslen til Petersborgvej, og udkørende herfra har ingen oversigt til Nordre Frihavnsgade mod vest. Fx kørte der på besigtigelsestidspunktet en lastbil fra SuperBrugsens varelevering ud fra Petersborgvej – meget tæt på inventar/beplantning, som tidligere synes at være blevet påkørt. Situationen med aflæsning på fortov kan bekræftes af evalueringen fra 2024.



Figur 10. Tv. Aflæsning på kørebanen næsten ud for vareleveringszonen ved nr. 29. Th. Aflæsning på tværs af fortov ved Lagkagehuset.

Figur 11 viser en typisk aflæsningssituation ved vareleveringszonen umiddelbart øst for A.L. Drewsens Vej, hvor aflæsning sker på kørebanen, selvom vareleveringszonen er ledig. Det kan understrege behovet for en tydeligere skiltning. Hovedtavlen viser standsningsforbud, men undertavlen viser at af- og pålæsning er tilladt.



Figur 11. Varelevering foregår fra kørebanen, selvom vareleveringszonen er helt fri.

Generelt holder renovationskøretøjerne på kørebanen ud for de porte, hvorfra de afhenter affaldscontainere. Vareleveringszonerne anvendes kun, hvor det passer med portene, og hvis de ellers er ledige.



Figur 12. Renovationskøretøj standser på kørebanen ud for Ingrid Jespersens Gymnasieskole.

5 Input fra borgere

5.1 Evaluering 2024

Der er i forbindelse med evalueringen i 2024 gennemført spørgeskemaundersøgelser med inddragelse af cyklister, beboere og erhvervsdrivende vedrørende ombygningen. Derudover har Københavns Kommune modtaget borgerhenvendelser. Hovedpunkterne fra evaluering 2024 er:

- Fodgængere er de mest tilfredse med ombygningen pga. de bredere fortove med bænke, træer og bedre mulighed for udeservering. Der udtrykkes til gengæld utilfredshed i forbindelse med krydsning af gaden grundet fjernelse af fodgængerfelter, og fodgængerne angiver især cyklisternes adfærd som årsag til deres utryghed.

- Både cyklister og bilister er utilfredse med ombygningen, hvor den smallere vejbredde nævnes som en årsag til øget utryghed. Cyklisterne oplever ikke, at bilisterne respekterer cykelgaden, mens bilisterne fremhæver cyklisternes adfærd som hasarderet. Både cyklister og fodgængere udtrykker frustration over parkerede køretøjer (typisk varelevering) i vejbanen, som gør det svært at passere. Især i området omkring Ingrid Jespersens Gymnasieskole opleves der problemer med trafiksikkerheden for skolebørn, bl.a. foretages der farlige U-vendinger om morgenen, når forældre afleverer børn. Også omkring Hobrogade er der problemer, idet de mange skolebørn har svært ved at krydse gaden på vej til skole grundet mængden af trafik i morgentimerne.

- Erhvervslivet giver udtryk for, at parkeringsmulighederne for deres kunder samt varelevering er blevet forringet efter ombygningen. Især butikkerne har kunder, der anvender bil.

- Flere respondenter giver udtryk for, at hastigheden i gaden skal ned. Derudover ønskes der flere fartbump og andre chikaner samt ensretning og farvet asfalt, så vejens status som cykelgade fremhæves. En del af respondenterne efterspørger adskilt trafik ved hjælp af cykelstier.

5.2 Tryghedsanalyse 2025

Københavns Kommune har i september-oktober 2025 gennemført en spørgeskemaundersøgelse om trafiksikkerhed og utryghed (trafikalt) i Nordre Frihavnsgade. Figur 13 viser hvor størstedelen af utryghedspunkterne er udpeget. Opsamling på Tryghedsanalysen kan læses i bilag, men hovedpunkterne fremgår i det følgende.



Figur 13. Heatmap for udpegede utryghedspunkter.

Utryghed

1. Pladsproblemer og problematiske "knæk" i gaden:
   Nordre Frihavnsgade opleves for smal til de mange trafikantgrupper, der deles om pladsen, særligt fra Trianglen til Randersgade. Resultatet er konflikter og usikker manøvrering gennem store dele af strækningen, særligt hvor der er indbygget sving.

2. Ulovlig parkering og varelevering der blokerer:
   Standsning og parkering på kørebanen skaber flaskehalse, utrygge passager og forringer oversigten. Store køretøjer til varelevering eller renovation tvinger cyklister og biler ud i modkørende trafik særligt mellem Trianglen og Victor Borges Plads og ved Netto.

3. Høj fart hos biler (og nogle cyklister):
   Bilister beskrives flere steder som kørende hurtigt i smalle og uoverskuelige forhold. Den høje fart forstærker konflikterne, især ved overhalinger og sving. Også cyklister bevæger sig nogle steder hurtigt gennem tætte områder, hvilket øger uforudsigeligheden.

4. Overhalinger hvor der ikke er plads:
   Bilister forsøger at overhale cyklister i smalle dele af gaden/ved "knæk". Det presser cyklisterne, især når der er modkørende trafik samtidig. Også cyklister overhaler hinanden på begrænset plads.

5. Konflikter i kryds og ved sving:
   Kryds/sideveje er præget af uklare vigepligtsforhold og manglende plads til at vente sikkert. Særligt højresving skaber konflikter, når cyklister og biler tvinges tæt på hinanden. Trafikanter tager chancer for at komme frem, hvilket øger utrygheden ved højresving.

6. Begrænset udsyn ved sideveje:

Kurver, parkerede biler og varelevering blokerer ofte udsynet ved sideveje når bilister og cyklister skal ud. Særligt bilister må "liste" frem for at kunne orientere sig. Det gør sig særligt gældende ved Faksegade, Hobrogade og Grenågade.

7. Udfordringer for fodgængere ved krydsning:
   Fodgængere har svært ved at finde trygge krydsningsmuligheder gennem store dele af gaden –især børn, ældre og gangbesværede. Det er særligt problematisk ved skolerne. Trafikanter holder ofte ikke tilbage for gående ved fodgængerfeltet.

8. Cyklister på fortove og manglende vigepligt:
   Fodgængere påpeger at der flere steder er problemer med cyklister på fortovet bl.a. Victor Borges Plads. Dertil holder cyklister (og i nogle tilfælde bilister) ikke tilbage ved sving til og fra Nordre Frihavnsgade.

Velfungerende steder

Strækning: Trianglen (ca. 14 punkter i alt)

- Lysregulering påpeges som positivt.
- Én påpeger at de nye vareleveringspladser fungerer, dog stadig uklart hvornår bilister må benytte dem
- Strækning: Ingrid Jespersens Gymnasieskole (ca. 20 punkter i alt)
- Af-og pålæsning og parkering når man skal aflevere og hente ved skolen er godt.
- Cykelparkering på vejbanen fungerer godt.
- Godt med mere plads foran skolen til cykler og børn

Strækning: Faksegade, til SuperBrugsen (ca. 4 punkter i alt)

- To angiver at gaden fungerer fint herfra og til Strandboulevarden. Ønsker ikke endnnuen omdannelse.
- Cykelparkering på gaden er godt.

Strækning: Faksegade (ca. 9 punkter i alt)

- To angiver at gaden fungerer fint herfra og til Strandboulevarden. Ønsker ikke endnu en omdannelse.
- Cykelparkering fungerer godt især ved SuperBrugsen.

Strækning: Victor Borges Plads (ca. 33 punkter i alt)

- Der er blevet hyggeligt ved Victor Borges Plads. "Torveagtig" stemning med plads til udeservering og beplantning
- Brede fortove.
- Enkelte nævner at det lige vejforløb og åbenhed giver godt overblik for trafikanterne.
- Strækning: Hobrogade, fra Grenågade (ca. 16 punkter i alt)
- Brede fortove fremhæves som en god ting ved gaden.
- Enkelte fremhæver at trafikken er mere overskuelig her.

Strækning: Randersgade(ca. 83 punkter i alt)

- Langt de fleste input peger på fodgængerfeltet som et velfungerende sted, som skaber tryghed.
- Brede fortove fremhæves som en god ting ved gaden.
- Enkelte peger på at man har bedre overblik og trafikken begynder at lette ved Randersgade.

Strækning: Netto, Grenågade til Strandboulevarden (ca. 82 punkter i alt)

- Der er mindre trafik, mere roligt og dermed mere overskueligt som trafikant på strækningen.

- Gaden virker lidt bredere og der er godt udsyn.
- Brede fortove fremhæves som en god ting ved gaden.
- Krydset ved Strandboulevarden fremhæves som positivt både for bilernes hastighed og for krydsning af fodgægnere. Der er god plads til trafikanter, der skal vente.
- 23 punkter ligger udenfor projektområdet mellem Strandboulevarden og Østbanegade
- Da der er forholdsvist få input om velfungerende steder, præsenteres disse samlet for alle trafikanttyper under hver strækning

5.3 Gadeinddragelse 2025

Gadeinddragelsen i forbindelse med *Foranalyse for trafiksikkerhed i Nordre Frihavnsgade* blev udført med en dialogstand på Victor Borges Plads over fire dage i uge 46, fordelt over tre hverdagseftermiddage og -aftentimer samt én weekenddag. Der var samtaler med 228 mennesker og nedskrevne inputs på 136 sedler.
I følgende uddybes de mest gennemgående hovedpointer, som borgerne ved dialogstanden kom med. I bilag 3 kan man læse mere om gadeinddragelsen.

5.3.1 Hastighed og trafiksikkerhed

Det mest gennemgående tema.

- Meget stort ønske om lavere hastighed, typisk 30 km/t. Mange foreslår også bump eller hævede flader.
- Flere nævner konkrete steder, hvor fart giver utryghed: især ved Ingrid Jespersens Skole, Randersgade, Trianglen, Victor Borges Plads og Faksegade.

5.3.2 Bedre krydsningsmuligheder for fodgængere

Fodgængere – især børn, ældre og forældre med klapvogne – oplever svært ved at krydse gaden.

- Stort ønske om flere fodgængerfelter, særligt:
    - ved Victor Borges Plads
    - ved Randersgade
    - ved Ingrid Jespersens Skole
    - ved Faksegade

Ved nogle af de ønskede krydsningspunkter blev placeringen af cykelstativer også nævnt som en udfordring i forhold til både fremkommelighed og tryghed for fodgængerne.

5.3.3 Ensretning af biltrafik

En af de mest gentagne forslag.

- Mange borgere foreslår ensretning, ofte for at:
    - skabe plads til cykelstier
    - skabe bedre oversigt
    - mindske konflikter og flaskehalse
- Hovedparten mener at cykling skal forblive tilladt i begge retninger

5.3.4 Cykelforhold er utilstrækkelige

Gentagne oplevelser af utryghed for cyklister, særligt indsnævringerne af vejbanerne (særligt ved Ingrid Jespersens Skole).

- Mange ønsker:
    - Adskilt cykelinfrastruktur
    - cykelstier *adskilt* fra biltrafik
    - bedre cykelparkering, især til ladcykler

    - færre ulovligt parkerede biler, da de skaber farlige passager
- Flere nævner, at cyklister også skaber problemer – især ved dårlig adfærd og cykling på fortovet.

5.3.5 Parkering – stor uenighed

Her deler borgerne sig tydeligt i to grupper:

- Der er ca. lige mange ønsker om at bevare p-pladser som der er ønsker om færre p-pladser.
- Dem som ønsker færre p-pladser argumenterer for at skabe mere tryghed og plads til cykelstier.
- Dem som ønsker flere eller bevarede p-pladser argumenterer for beboerbehov og handelsliv.
- Fælles for begge sider er frustration over uklare ikke-intuitive regler – både ift. vejudformning og skiltning.

5.3.6 Busserne deler vandene

- En gruppe ønsker busser væk eller mindre busser.
- En anden gruppe (især ældre og børnefamilier) ønsker bussen bevaret, nogle endda forbedret med fx nedtælling.

5.3.7 Trafikafvikling og flaskehalse

Borgerne oplever, at:

- lastbilers varelevering skaber uhensigtsmæssige og farlige situationer
- indsnævringer giver konflikter
- udkørsler ved Randersgade, A. L. Drewsens Vej og Trianglen er vanskelige

Løsninger, der foreslås af flere:

- særlige aflæsningszoner
- tidsbegrænset varelevering
- mindre varelevering
- bedre overblik og færre "udhak".

5.3.8 Ønske om byliv og grønt i gaden

- Mange sætter pris på brede fortove, opholdsrum, bænke og små butikker.
- Flere savner de manglende træer i etape 2 og efterspørger flere grønne elementer.
- Nogle ønsker gågade eller sivegade, men andre advarer om, at for meget lukning kan ramme butikkerne.

5.3.9 Ønske om mere orden og tydelighed

Flere nævner:

- behov for bedre skiltning
- færre modstridende løsninger
- tydeligere opdeling mellem cyklister og fodgængere på pladser
- generel forenkling af vejudformning og skiltning: "Gør det mere simpelt".

5.3.10 Overordnede stemninger

- Nogle mener, at gaden fungerer fint i dag og ikke bør ændres meget.
- Mange andre oplever gaden som kaotisk og utryg – især for børn.
- Der er bred enighed om, at trafikhensynet bør forbedres, især ved skolen

5.4 Handelsanalyse 2025

Handelsanalysen i forbindelse med *Foranalyse for trafiksikkerhed i Nordre Frihavnsgade* blev udført midt november 2025 i to spor: Som "Stop-interviews" d. 12-15. november, fra onsdag til lørdag og som "Online-undersøgelse" d. 11.-18. november (tirsdag til tirsdag). Online blev rekrutteret via postkort med QR-kode i gadens 170 butikker samt via lokalt nyhedsbrev. Sammenlagt var interviewerne ude i gaden ca. 100 timer i forskellige tidsrum og dagstyper. Den første dag var der regnvejr fra kl. 16, mens de øvrige dage var med tørvejr.

I det følgende uddybes seks hovedpointer fra analysen, og i bilag 4 kan man læse mere om handelsanalysen.

1. **Nordre Frihavnsgade bliver brugt som handelsgade**, og 62% af alle adspurgte, der færdes i gaden, bruger også penge i gaden. Dagligvarer og spisning/oplevelser er mest populært. De fleste handlende – næsten 90% - bruger under 500 kr. per tur i gaden.

2. **Cyklister og gående udgør den største gruppe brugere og handlende i gaden.** 73% af alle, der handler i gaden, kommer til fods eller på cykel, og 65% af forbruget i gaden stammer fra cyklende eller gående kunder.

3. **Der er mindre forskelle i forbrug blandt forskellige trafikantgrupper**. For cyklister og gående udgør dagligvarer en højere andel af deres ture, mens det for bilister og brugere af den kollektive trafik gælder at spisning/oplevelser udgør den højeste andel.

4. **Bilister bruger i gennemsnit flere penge pr. tur end cyklister og gående, men gående og cyklister handler oftere.** I gennemsnit bruger de handlende 285 kr. per tur. Handlende i bil køber gennemsnitligt for et større beløb per tur (ca. 370 kr.), sammenlignet med handlende til fods (ca. 250 kr.), på cykel (ca. 290 kr.) og kollektiv transport (260 kr.). 60 % af de gående og 50 % af cyklisterne handler dog flere gange om ugen, mens tallet for bilister er 25 %.

5. **Stor forskel i opfattelsen af parkeringsforholdene blandt bilister.** Over halvdelen af bilisterne (56 %) synes det er svært at finde en parkeringsplads. Dog synes 31 %, at det er nemt eller meget nemt at finde en parkeringsplads. Der ses ingen mærkbar sammenhæng mellem afstanden til en ledig parkeringsplads og opfattelsen af sværhedsgraden i at finde en parkeringsplads.

6. **Mange cyklister mener det er nemt at finde en cykelparkeringsplads.** 59 % af cyklisterne synes det er nemt eller meget nemt at finde en cykelparkeringsplads, mens 28 % synes det er svært eller meget svært

6 Grænsefladeprojekter

Der planlægges en ændring af Strandboulevarden for delstrækningen nord for Nordre Frihavnsgade. I de videre faser bør den endelige udformning af projektet for Nordre Frihavnsgade koordineres med det fremtidige projekt for Strandboulevarden. Der foreligger pt. ikke tegningsmateriale for den detaljerede udformning af krydset ved Nordre Frihavnsgade, men på principielt niveau kan kortet på figur 14 findes på Københavns Kommunes hjemmeside.



Figur 14. Kort over Strandboulevarende og projektområdet nord for Nordre Frihavnsgade. (Kilde: Københavns Kommune, kk.dk).

Sideløbende med foranalysen for Nordre Frihavnsgade udarbejdes en tilsvarende foranalyse for Trianglen. Da en ændret udformning af Trianglen og trafikafvikling i krydsene her vil have stor betydning for Nordre Frihavnsgade, bør de to projekter derfor koordineres.

Der er i 2024 udarbejdet et 'sikker skolevejs-projekt' for Randersgade, men dette er indtil videre sat på pause. Hvis projektet genoptages, bør løsningen overvejes i forhold til projektet for Nordre Frihavnsgade.

7 Sammenligning med Gammel Kongevej

Som et led i foranalysen har Københavns Kommune ønsket en sammenligning af Gammel Kongevej. Gammel Kongevej har nemlig på nogle strækninger samme bredde fra facade til facade som Nordre Frihavnsgade, men gadeudformingen er anderledes – blandt andet er der etableret cykelstier på Gammel Kongevej.

I følgende fremlægges en samnmenligning af Nordre Frihavnsgade og Gammel Kongevej samt en beskrivelse af umiddelbare konsekvenser, såfremt Nordre Frihavnsgade skulle etableres med cykelstier som på Gammel Kongevej.

Nordre Frihavnsgade	Gammel Kongevej	Hvad er forskel eller lighed?
Strøggade	Gennemfartsvej (med strøggadekarakter)	Begge er handelsgader, men Gammel Kongevej er en gennemfartsvej, hvor Ndr. Frihavnsgade har mere lokal og intim karakter.
Længde ca. 800 meter	Længde ca. 1.400 meter	Gammel Kongevej er næsten dobbelt så lang.
Bredde 15,5-18,5 meter	Bredde: 16,8 - 21,2 meter	Bredden fra facade til facade varierer mere på Gammel Kongevej.
121 parkeringspladser (ca. 15 per 100 meter)	128 parkeringspladser (ca. 9 per 100 meter)	På Gammel Kongevej er der kun 2/3 p-pladser per 100 meter sammenlignet med Nordre Frihavnsgade.
Trafikal balance: 1. Cykel: 8.400 2. Gang: 7.000 3. Bil: 4.700 *Tælling fra 2022, den seneste tælling der også indebar tælling af fodgængere (tælling i vestlig ende)*	Trafikal balance: 1. Bil: 8.850 2. Gang: 8.500 3. Cykel: 7.900 *Tælling fra 2025, bortset fra gang hvor seneste tal er fra 2014*	Gammel Kongevej er mere trafikkeret og har flest biler. På Nodre Frihavnsgade derimod er flest cyklister - ca. dobbelt så mange cyklister, som biler.
Hastighedsbegrænsning: 50 km/t Gns. Hastighed: ca. 26 km/t 85% fraktil: ca. 34 km/t	Hastighedsbegrænsning: 50 km/t Gns. Hastighed: 33-35 km/t 85% fraktil: 40-44 km/t	Hastigheden er væsentligt højere på Gammel Kongevej.
Én buslinje Maks. 6 busser i timer per retning	3 buslinjer Maks. 13 busser i timen per retning	Der er markant mere buskørsel på Gammel Kongevej.
172 erhverv med kundeaktivitet (ca. 22 erhverv per 100 meter)	310 erhverv med kundeaktivitet Ca. 22 erhverv per 100 meter)	Gammel Kongevej og Nordre Frihavnsgade har ca. lige mange erhverv med kundeaktivitet per løbende 100 meter.

Selvom Gammel Kongevej har sammenlignelig bredde fra facade til facade med Nordre Frihavnsgade, er de trafikale forhold i gaden anderledes. Gammel Kongevej er mere trafikeret og har pga. dens geografiske placering en karakter af en gennemgående trafikvej. Den trafikale balance mellem trafikantgrupper er også forskellig. Mens der er flest cyklister på Nordre Frihavnsgade, er der flest biler på Gammel Kongevej, og der er markant mere buskørsel.

7.1 Umiddelbare konsekvenser hvis Ndr. Frihavnsgade skal udformes som Gammel Kongevej

På Gammel Kongevej er der både fortov, cykelstier, parkeringspladser og kørebaner til dobbeltrettet trafik (inkl. bustrafik). Skal man etablere lignende gadeudformning i Nordre Frihavnsgade er der følgende umiddelbare konsekvenser:

- Fortovene skal gøres smallere.
  På Gammel Kongevej varierer bredden mellem 2-3 flisebånd og ca. 2-3 meter, mens der i dag på Nordre Frihavnsgade er mellem 2-5 flisebånd og ca. 3-4 meter.

- Cykelstiernes minimumsbredde vil være udfordret.
  Ifølge Cykelfokus 2024, som er Københavns Kommunes vejledende retningslinjer for cykel- og vejprojekter, er minimumsbredden for en enkeltrettet cykelsti 2,5 meter. På Gammel Kongevej har cykelstien varierende bredde - men er ofte under 2 meter.

- Vejbanebredden kan som udgangspunkt ikke indsnævres, hvis bustrafik skal forblive.
  Som på Gammel Kongevej er vejbanebredden min. 6,5 meter for at der er kapacitet til buskørsel. Derfor vil vejbanebredden ikke kunne indsnævres yderligere.

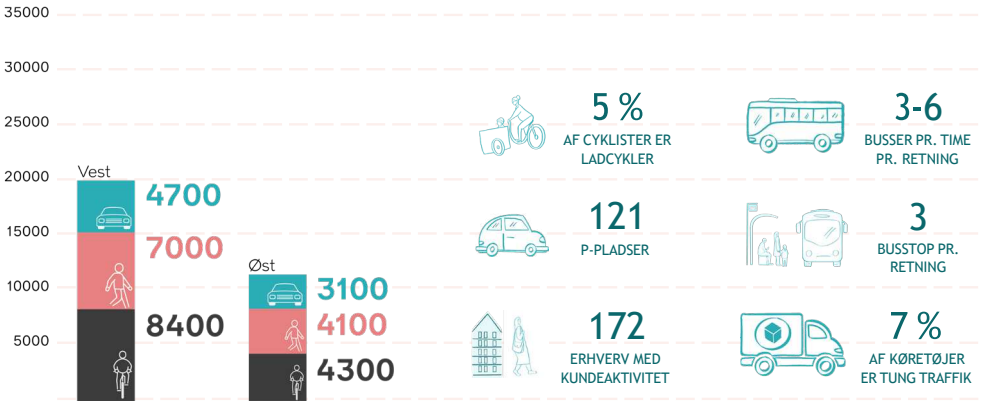
- Parkering reduceres markant
  På Gammel Kongevej er der kun 2/3 p-pladser per 100 meter sammenlignet med Nordre Frihavnsgade. Skal minimumsbredden for cykelstierne samtidig overholdes på Nordre Frihavnsgade forventes det, at der stort set ikke kan etableres bilparkering langs gaden.

- Vejtræer og begrønning skal reduceres.
  Gammel Kongevej har få og forholdsvis små vejtræer. Hensyn til fortov, cykelsti, kørebanebredde på Nordre Frihavnsgade vil betyde at antallet af vejtræer og begrønning skal reduceres.

På baggrund af de ovenstående vurderinger af umiddelbare konsekvenser sammenholdt med de borgerinput, som er indhentet fra gadeinddragelse, arbejdsgruppe, følgegruppe mm., synes en gadeudformning som Gammel Kongevej ikke umiddelbart at være en acceptabel løsning.

NORDRE FRIHAVNSGADE

GADENS INDHOLD

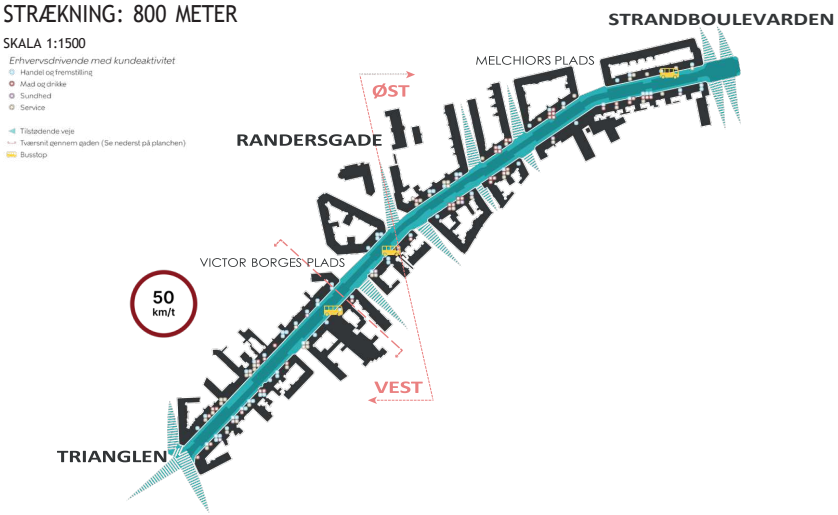


Grafen viser den gennemsnitlige trafik i løbet af en hverdag for fodgængere (lyserød), cyklister (sort) og biler (turkisblå). Tællingerne er udført Københavns Kommune i 2022. Graferne er inddelt i øst og vest fra Randersgade. Inddelingen er markeret på kortet herunder. Erhverv med kuneaktivitet er trukket fra CVR-register.

GADENS FORLØB

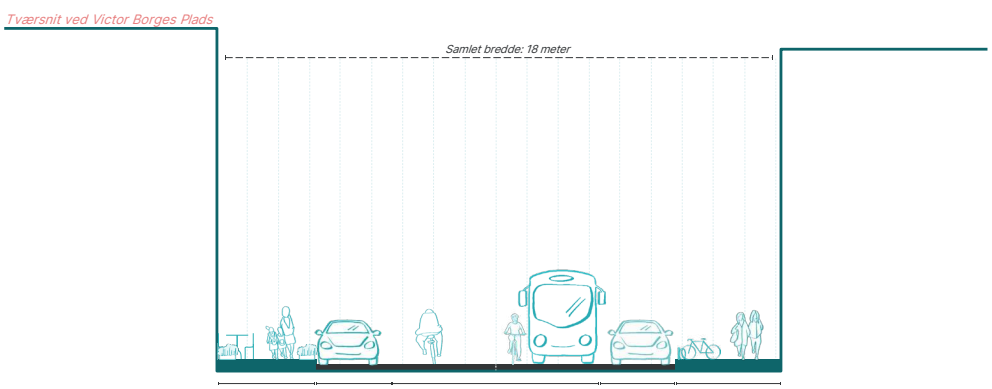
STRÆKNING: 800 METER

SKALA 1:1500



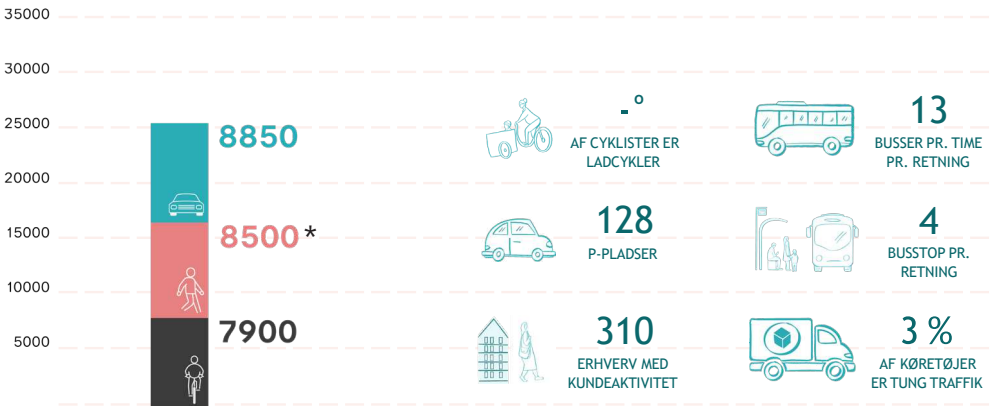
GADENS DIMENSIONER

BREDDE: 17,5 - 18,5 METER



GAMMEL KONGEVEJ

GADENS INDHOLD



Grafen viser den gennemsnitlige trafik i løbet af en hverdag for fodgængere (lyserød), cyklister (sort) og biler (turkisblå). Tællingerne er udført Frederiksberg Kommune i 2025 bortset fra fodgængertællingerne, som er fra 2014 (seneste tælling). Der findes ikke tællinger af ladcyklister. Erhverv med kuneaktivitet er trukket fra CVR-register.

GADENS FORLØB

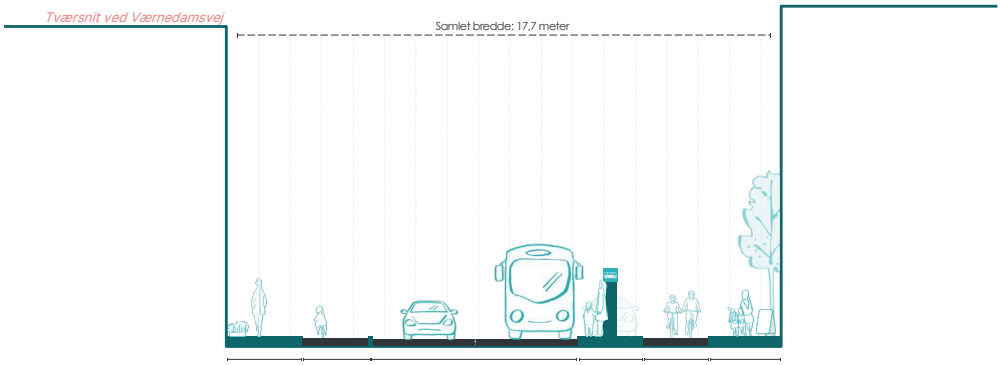
STRÆKNING: 1400 METER

SKALA 1:2000



GADENS DIMENSIONER

BREDDE: 16,8 - 21,2 METER



8 Bilagsliste

Bilag 1: Busanalyse
Bilag 2: Tryghedsanalyse 2025
Bilag 3: Gadeinddragelse 2025
Bilag 4: Handelsanalyse 2025

Busdrift i Nordre Frihavnsgade

- og kollektiv trafikbetjening i området omkring

Input til foranalyse af Nordre Frihavnsgade

urban creators

Baggrund og forudsætninger

I forbindelse med foranalysen af forbedring af trafiksikkerheden, trygheden og fremkommeligheden på Nordre Frihavnsgade skal den eksisterende kollektive trafikbetjening kortlægges og registreres. Kortlægningen og registreringen indeholder en beskrivelse af betjeningen med kollektiv trafik samt de rejsemønstre, som de eksisterende brugere af den kollektive trafik har. Det indeholder ikke faglige vurderinger af mulige ændringer i busbetjeningen i forhold til foranalysens formål.

Data for passagertal på stoppestedsniveau er hentet fra Movias passagertællinger, mens data for rejse- og skiftemønstre er hentet fra Movias rejsekortmodel. Ud fra rejsekortdata er det muligt at udlede en række overordnede rejse- og skiftemønstre i den nuværende brug af kollektiv trafik. Ikke alle rejser foretages med rejsekort, og Movia har derfor udviklet en model, som med inddragelse af konkrete passagertællinger inkluderer de rejser, som ikke foretages med rejsekort som rejsehjemmel, fx ungdomskort, pensionistkort og kontantbilletter.

Alle data er fra foråret 2024, og er dermed ikke påvirket af corona-indsving og anlægsarbejdet på hhv. Østerbrogade og Nordre Frihavnsgade. Det betyder konkret for busbetjeningen på Nordre Frihavnsgade, at stoppestedet ved Hobrogade ikke indgår i vurderingen, da dette blev nedlagt i forbindelse med ombygningen.

For vurderingen af især busdriften er der udelukkende for linje 14 foretaget analyser af døgnfordelingen af passagertal med henblik på at kunne give en vurdering af, hvornår brugen af linje 14 er størst.

Eksisterende kollektiv trafikbetjening

Den kollektive trafikbetjening i området omkring Nordre Frihavnsgade sikres af:

- tre buslinjer (linje 1A, 14 og 23),
- metrobetjening ved Trianglen samt
- metro- og S-togsbetjening ved Nordhavn Station

urban creators

S-tog ved Nordhavn St.

Nordhavn St. betjenes af samtlige linjer i S-togsnettet med undtagelse af Ringbanen, og der kører dermed S-tog ca. hvert andet minut med forbindelse til mange steder i både Københavns Kommune og det øvrige hovedstadsområde.

S-toget ved Nordhavn St. giver borgerne på Nordre Frihavnsgade fra Østbanegade til Grenågade betjening inden for ca. 10 min. gang.



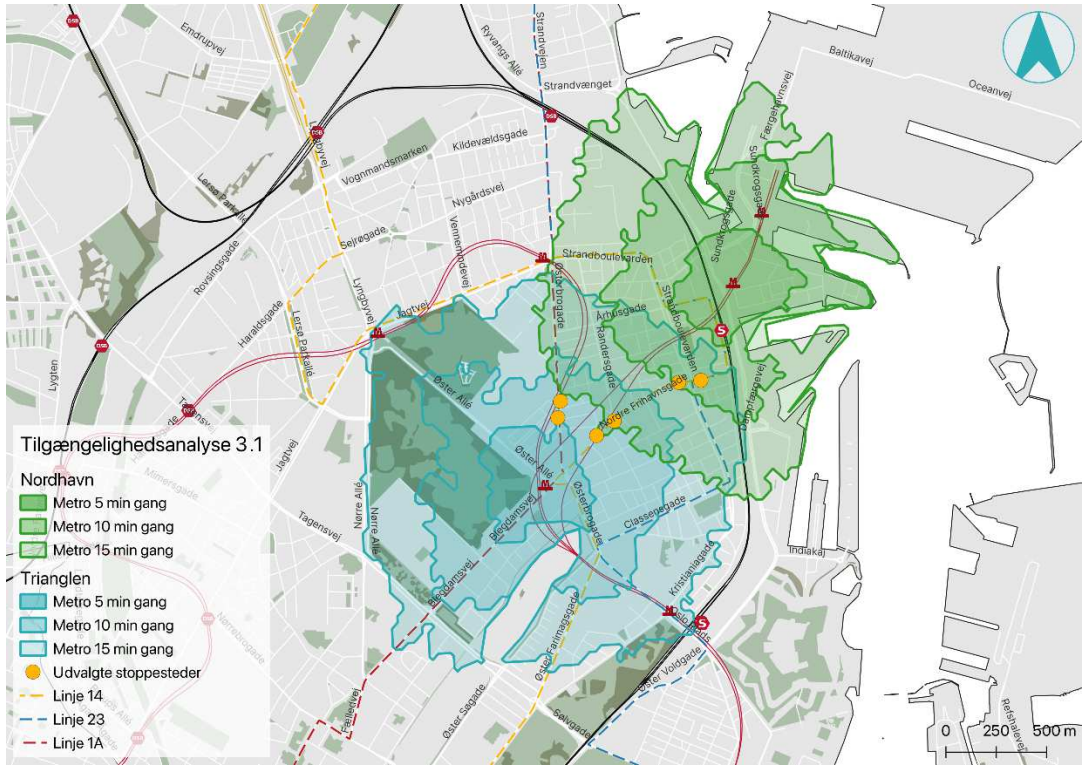
urban creators

Metro ved Trianglen og Nordhavn St.

Metrostationen ved Trianglen St. betjenes af M3 Cityringen, som hvert 3. minut sikrer forbindelse til andre dele af Østerbro samt Frederiksberg, Vesterbro, Nørrebro og Indre By.

Metrostationen ved Nordhavn St. betjenes af M4, som hvert 3. minut sikrer forbindelse til Indre By, Hovedbanegården og Sydhavn.

Metrostationerne giver en stor del af Nordre Frihavnsgade betjening inden for 10 minutters gang. Det er kun området omkring Silkeborggade og A.F. Kriegers Vej, som ikke er betjent af metroen inden for 10 minutters gang.



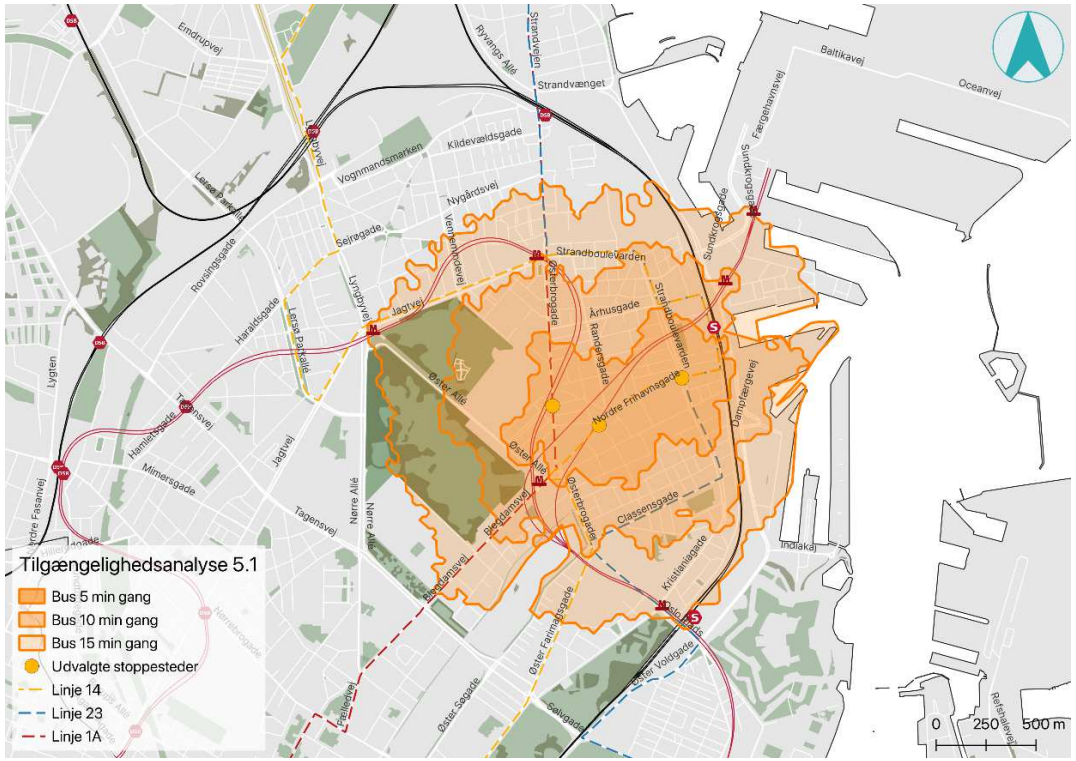
urban creators

Busdrift

Området ved Nordre Frihavnsgade betjenes af tre buslinjer: linje 1A, 14 og 23.

Stoppestederne på de tre linjer giver en god dækning inden for kort gangafstand (ca. 5 min.).

De enkelte linjer vurderes mere detaljeret på de følgende slides.



urban creators

Buslinje 1A

Linje 1A sikrer fra stoppestederne ved Trianglen St. og Gustav Adolfs Gade forbindelse til Rigshospitalet og Frederiksberg samt det nordlige Østerbro og Hellerup.

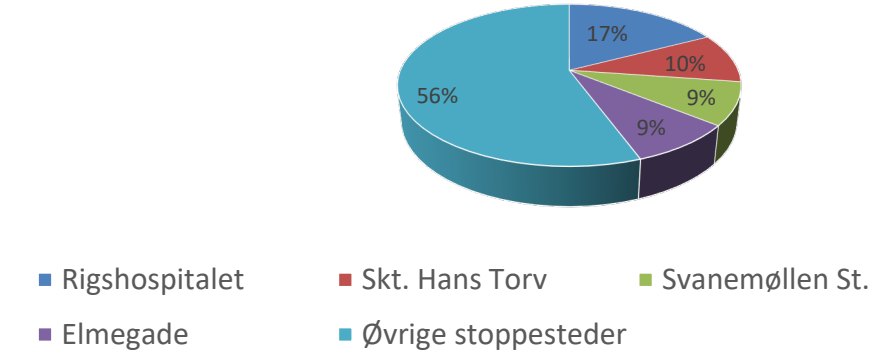
Linje 1A kører med mange afgange hele døgnet alle ugens dage, herunder bl.a. natdrift alle ugens nætter.

Samlet har stoppestederne ved Trianglen og Gustav Adolfs Gade hhv. ca. 1000 og ca. 385 daglige påstigere.

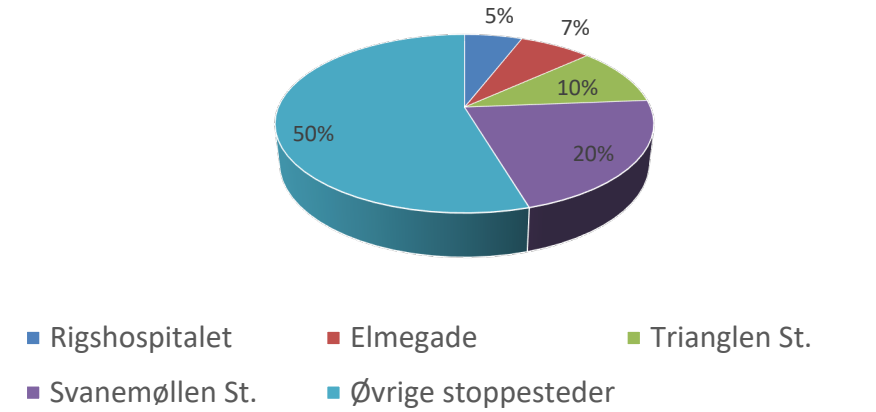
Rejsemønstrene på linje 1A for passagerer som starter deres rejse ved stoppestederne ved Trianglen St. og Gustav Adolfs Gade viser, at rejsemålet i vid udstrækning er Rigshospitalet, Skt. Hans Torv, Elmegade og Svanemøllen St.

Ca. 310 passagerer dagligt skifter mellem metroen og linje 1A ved Trianglen St.

Rejsemål for passagerer på linje 1A med start ved Trianglen St.



Rejsemål for passagerer på linje 1A med start ved Gustav Adolfs Gade



urban creators

Buslinje 14

Linje 14 betjener hele Nordre Frihavnsgade med stoppesteder ved Strandboulevarden, Randersgade, Trianglen og Nordhavn St.

Linjen sikrer forbindelse til Nørreport St. samt det nordvestlige Østerbro og Ryparken.

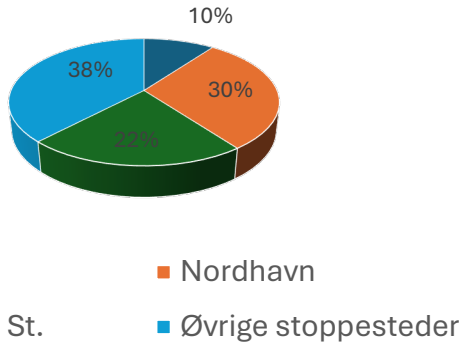
Linje 14 kører med mellem 3-5 afgange pr. time på hverdage og mellem 3-4 afgange pr. time i weekenderne. Der er ikke natdrift på linje 14.

Stoppested	Påstigere pr. hverdag
Trianglen	169
Randersgade	102
Strandboulevarden	95
Nordhavn St.	158

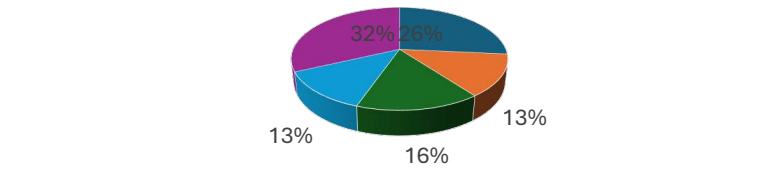
urban creators

Buslinje 14

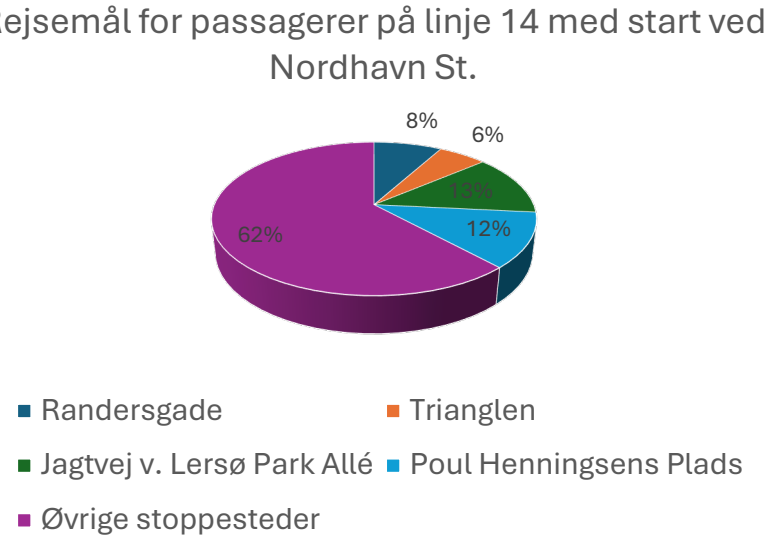
Rejsemål for passagerer på linje 14 med start ved Randersgade



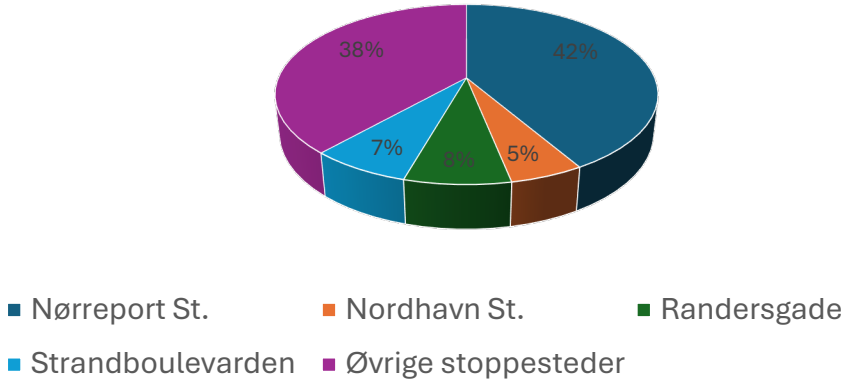
Rejsemål for passagerer på linje 14 med start ved Strandboulevarden



Rejsemål for passagerer på linje 14 med start ved Nordhavn St.

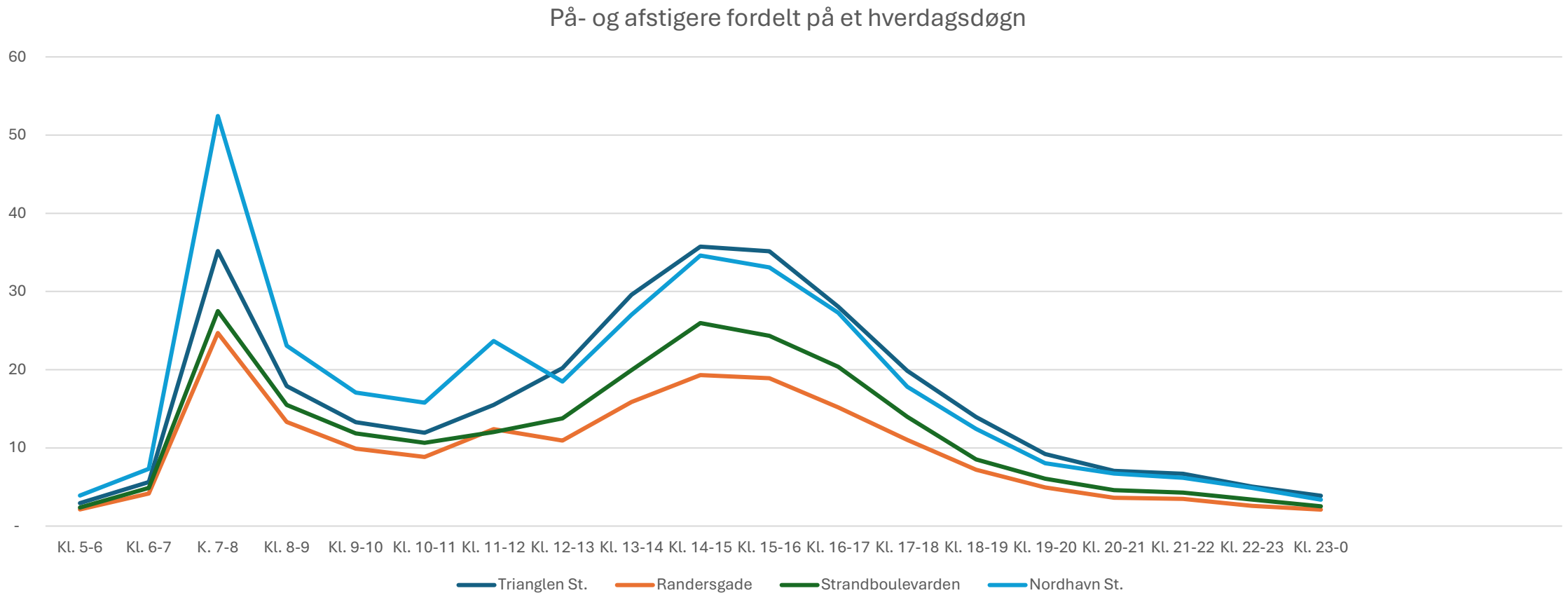


Rejsemål for passagerer på linje 14 med start ved Trianglen



urban creators

Buslinje 14 – benyttelse hen over dagen



urban creators

Buslinje 23

Linje 23 betjener den østlige del af Nordre Frihavnsgade med stoppestedet ved Strandboulevarden.

Derudover giver stoppestedet på Classensgade ved Lipkesgade borgere syd for Nordre Frihavnsgade busbetjening.

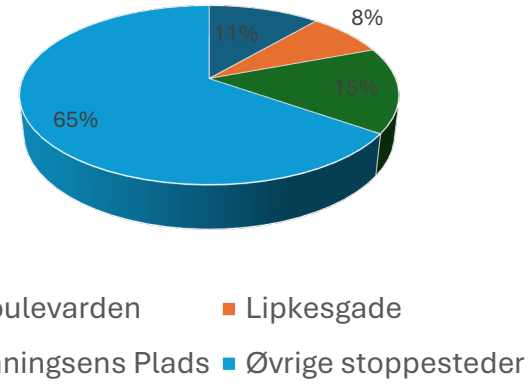
Linje 23 kører alle ugens dage med to afgange pr. time hele døgnet undtaget om natten

Stoppested	Påstigere pr. hverdag
Nordhavn St.	57
Strandboulevarden	45
Lipkesgade	53

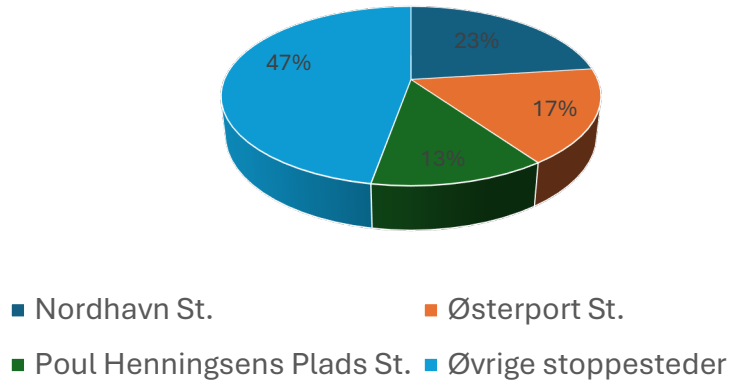
urban creators

Buslinje 23

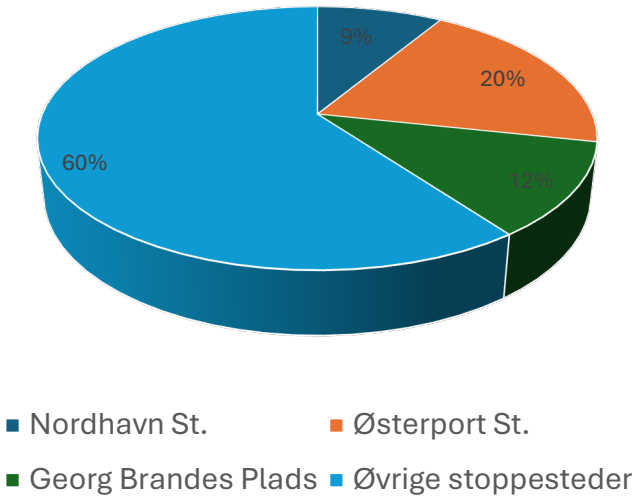
Rejsemål for passagerer på linje 23 med start ved Nordhavn St.



Rejsemål for passagerer på linje 23 med start ved Strandboulevarden



Rejsemål for passagerer på linje 23 med start ved Lipkesgade



urban creators

Tilgængelighed uden linje 14 på Nordre Frihavnsgade

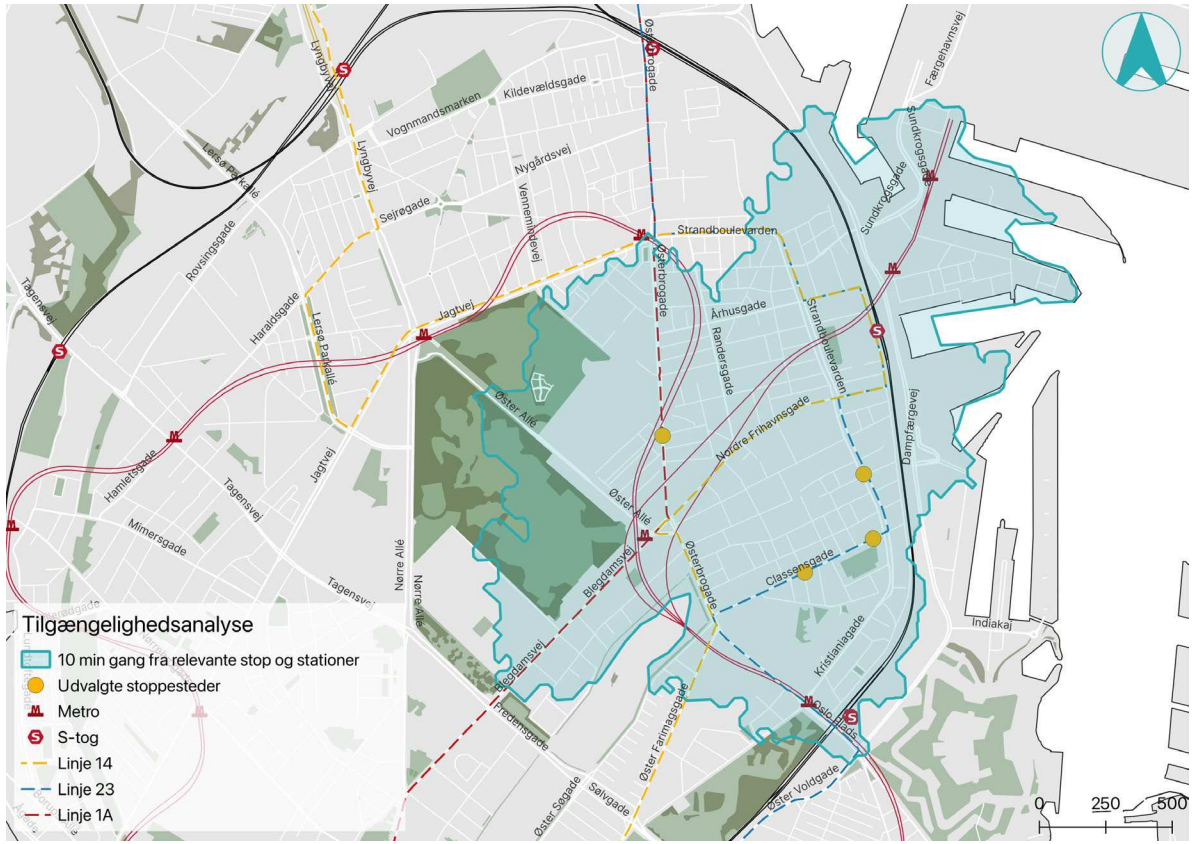
- Hvis linje 14 ikke betjener Nordre Frihavnsgade, og hvis stoppestedet for linje 1A flyttes tættere på Østerbrogade, vil store delområder omkring Nordre Frihavnsgade være dækket med kollektiv trafik inden for 5 minutters gang



urban creators

Opsummering

- Metrostationen ved Trianglen og metro- og S-togsbetjeningen ved Nordhavn St. giver en fuld dækning af området ved Nordre Frihavnsgade inden for 10-minutters gang (se kort)
- Busdriften med linje 14 på Nordre Frihavnsgade samt linje 1A og linje 23 giver fuld dækning af området inden for 5 minutters gang
- Passagererne på linje 14 med start i området omkring Nordre Frihavnsgade bruger i høj grad bussen til rejser mod Nørreport Station og Nordhavn Station.
- Passagertallet er højest på linje 14 i tidsrummet kl. 7.00-8.00, hvilket er samme tendens som den øvrige kollektive trafik
- Stoppestederne ”Randersgade” og ”Strandboulevarden” bruges hver især af ca. 100 påstigere pr. hverdag, hvilket er ca. 2/3 af påstigertallet ved Trianglen og Nordhavn St.



urban creators



Gadeinddragelse i Ndr. Frihavnsgade november 2025

Opsamling på hovedpointer fra dialogstand

20. november 2025

Indhold

Gadeinddragelse, tilgang og hovedpointer 3
Hvordan blev det udført 3
Hvem deltog 3
Hovedpointer fra borgerinput - kort opsummeret 3
Opsamling på borgerinput - hovedpointer uddybet 4
1. Hastighed og trafiksikkerhed 4
2. Bedre krydsningsmuligheder for fodgængere 4
3. Ensretning af biltrafik 4
4. Cykelforhold er utilstrækkelige 4
5. Parkering – stor uenighed 4
6. Busserne deler vandene 5
7. Trafikafvikling og flaskehalse 5
8. Ønske om mere grønt og bedre byliv 5
9. Ønske om mere orden og tydelighed 5
10. Overordnede stemninger 5
Billeder fra dialogstanden 6
Bilag 1: Alle input fra gadeinddragelse renskrevet 8
Onsdag 8
Torsdag 13
Fredag 17
Lørdag 21

Gadeinddragelse, tilgang og hovedpointer

Hvordan blev det udført

Gadeinddragelsen i forbindelse med *Foranalyse for trafiksikkerhed i Nordre Frihavnsgade* blev udført med en dialogstand på Victor Borges Plads over fire dage i uge 46, fordelt over hverdagseftermiddage og -aftentimer samt en weekenddag. 4-6 personer fra henholdsvis rådgiver, RAW Mobility og Urban Creators, og Københavns Kommune stod klar til at tage dialogen alle fire dage. Dialogstandens opsætningen var åben, for at tiltrække forbipasserende. Pyloner med projektinformation fungerede som informationstavler og samtalestartere, og input blev samlet ind via post-its sedler, som deltagerne selv bidrog med.

De samme dage, som dialogstanden var åben, blev der også udført stopinterviews i forbindelse med en handelsanalyse i gaden, som også skal være med til at kvalificere foranalysen.

Hvem deltog

Tilsammen blev der talt med 228 personer over de fire dage og skrevet input ned på 136 sedler. De mest besøgte timer lå i weekenden, mens regn den sidste time den 12. november dæmpede fremmødet en smule. Inddragelsen tiltrak et bredt udsnit af beboere: unge, voksne, ældre og børnefamilier, herunder mange, som normalt ikke opsøger traditionelle borgermøder. Langt de fleste kom fra lokalområdet, hvilket gav et solidt billede af nærområdets stemmer. En del deltagere mødte op efter at have set information i nyhedsbrevet, på pylonerne eller var blevet stopinterviewet, mens andre deltog spontant, fordi de passerede pladsen og blev nysgerrige på dialogen.

Dato og tidspunkt	Antal besøgende	Input på sedler (stk)
12.11.2025 kl. 15-18 (regnvejr)	45	42
13.11.2025 kl. 15-18	47	32
14.11.2025 kl. 12-15	47	27
15.11.2025 kl. 10-14	89	35
Total	**228**	**136**

Tidspunkt: 4 dage i uge 46, dagtimer og aftentimer samt weekenddag
Sted: Victor Borges Plads
Ramme: Pyloner med projektinfo, indsamling af input på post-its sedler. Pylonerne blev opsat to dage før inddragelsen og taget ned to dage efter.

Hovedpointer fra borgerinput - kort opsummeret

Top-5 mest nævnte ønsker:

- Sænk farten til 30 km/t (samt evt. bump eller hævede flader).
- Flere trygge fodgængerfelter – især ved skolen og Victor Borges Plads.
- Ensretning af biltrafik.
- Cykelstier og bedre forhold for cyklister.
- Mindre gennemkørende biltrafik.

Stærkt delte emner:

- Parkering
- Busser

Bred opbakning til:

- Mere grønt
- Gode opholdsrum
- Klare regler og færre misforståelser

Opsamling på borgerinput - hovedpointer uddybet

I følgende uddybes de mest gennemgående hovedpointer, som borgerne ved dialogstanden kom med. I bilaget kan hver seddel, som blev skrevet læses som renskrevet råtekst.

1. Hastighed og trafiksikkerhed

Det mest gennemgående tema.

- Meget stort ønske om **lavere hastighed**, typisk **30 km/t**. Mange foreslår også bump eller hævede flader.
- Flere nævner konkrete steder, hvor fart giver utryghed: især ved **Ingrid Jespersens Skole**, **Randersgade**, **Trianglen**, **Victor Borges Plads** og **Faksegade**.

2. Bedre krydsningsmuligheder for fodgængere

Fodgængere – især børn, ældre og forældre med klapvogne – oplever svært ved at krydse gaden.

- Stort ønske om **flere fodgængerfelter**, særligt:
  - ved **Victor Borges Plads**
  - ved **Randersgade**
  - ved **Ingrid Jespersens Skole**
  - ved **Faksegade**

Ved nogle af de ønskede krydsningspunkter blev placeringen af cykelstativer også nævnt som en udfordring i forhold til både fremkommelighed og tryghed for fodgængerne.

3. Ensretning af biltrafik

En af de mest gentagne forslag.

- Mange borgere foreslår **ensretning**, ofte for at:
  - skabe plads til cykelstier
  - skabe bedre oversigt
  - mindske konflikter og flaskehalse
- Hovedparten mener at cykling skal forblive tilladt i begge retninger

4. Cykelforhold er utilstrækkelige

- Gentagne oplevelser af **utryghed for cyklister**, særligt indsnævringerne af vejbanerne (særligt ved Ingrid Jespersens Skole).
- Mange ønsker:
  - **Adskilt cykelinfrastruktur**
  - cykelstier *adskilt* fra biltrafik
  - bedre cykelparkering, især til ladcykler
  - færre ulovligt parkerede biler, da de skaber farlige passager
- Flere nævner, at cyklister også skaber problemer – især ved dårlig adfærd og cykling på fortovet.

5. Parkering – stor uenighed

Her deler borgerne sig tydeligt i to grupper:

- **Der er ca. lige mange ønsker om at bevare p-pladser som der er ønsker om færre p-pladser.**
- **Dem som ønsker færre p-pladser** argumenterer for at skabe mere tryghed og plads til cykelstier.
- Dem som ønsker **flere eller bevarede p-pladser** argumenterer for beboerbehov og handelsliv.
- Fælles for begge sider er **frustration over uklare ikke-intuitive regler** – både ift. vejudformning og skiltning.

6. Busserne deler vandene

- En gruppe ønsker **busser væk** eller mindre busser.
- En anden gruppe (især ældre og børnefamilier) ønsker **bussen bevaret**, nogle endda forbedret med fx nedtælling.

7. Trafikafvikling og flaskehalse

Borgerne oplever, at:

- lastbilers varelevering skaber uhensigtsmæssige og farlige situationer
- indsnævringer giver konflikter
- udkørsler ved Randersgade, A. L. Drewsens Vej og Trianglen er vanskelige

Løsninger, der foreslås:

- særlige **aflæsningszoner**
- tidsbegrænset varelevering
- mindre varelevering
- bedre overblik og færre "udhak".

8. Ønske om mere grønt og bedre byliv

- Mange sætter pris på **brede fortove**, **opholdsrum**, **bænke** og små butikker.
- Flere savner **de manglende træer i etape 2** og efterspørger flere grønne elementer.
- Nogle ønsker **gågade** eller **sivegade**, men andre advarer om, at for meget lukning kan ramme butikkerne.

9. Ønske om mere orden og tydelighed

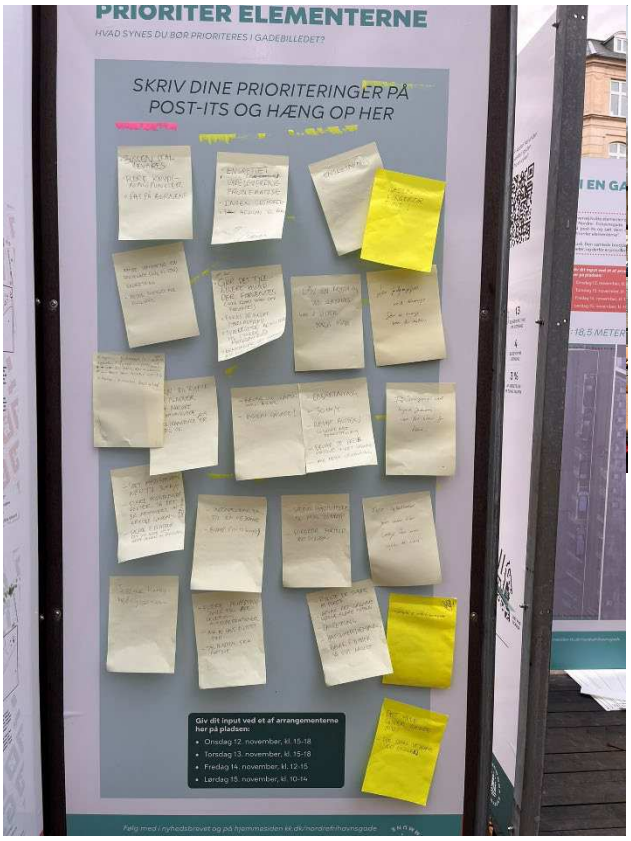
Flere nævner:

- behov for **bedre skiltning**
- færre modstridende løsninger
- tydeligere opdeling mellem cyklister og fodgængere på pladser
- generel forenkling af vejudformning og skiltning: "Gør det mere simpelt".

10. Overordnede stemninger

- Nogle mener, at gaden fungerer fint i dag og ikke bør ændres meget.
- Mange andre oplever gaden som kaotisk og utryg – især for børn.
- Der er bred enighed om, at trafikhensynet bør forbedres, især ved skolen

Billeder fra dialogstanden

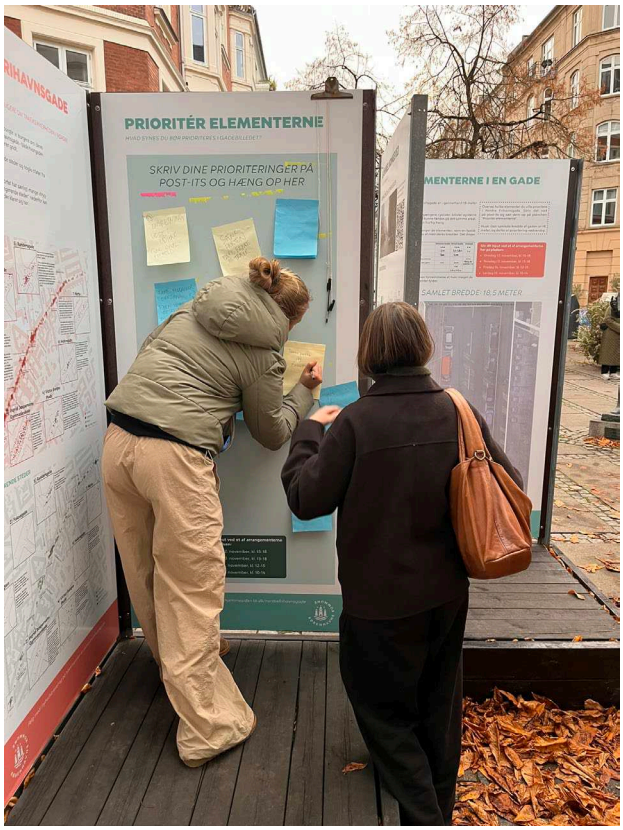




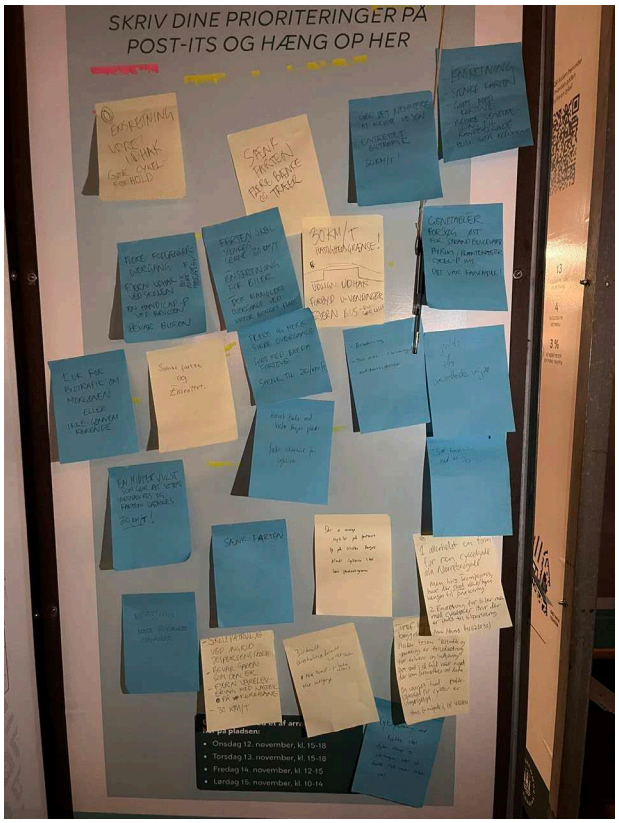







PRIORITÉR ELEMENTERNE
SKRIV DINE PRIORITERINGER PÅ POST-ITS OG HÆNG OP HER



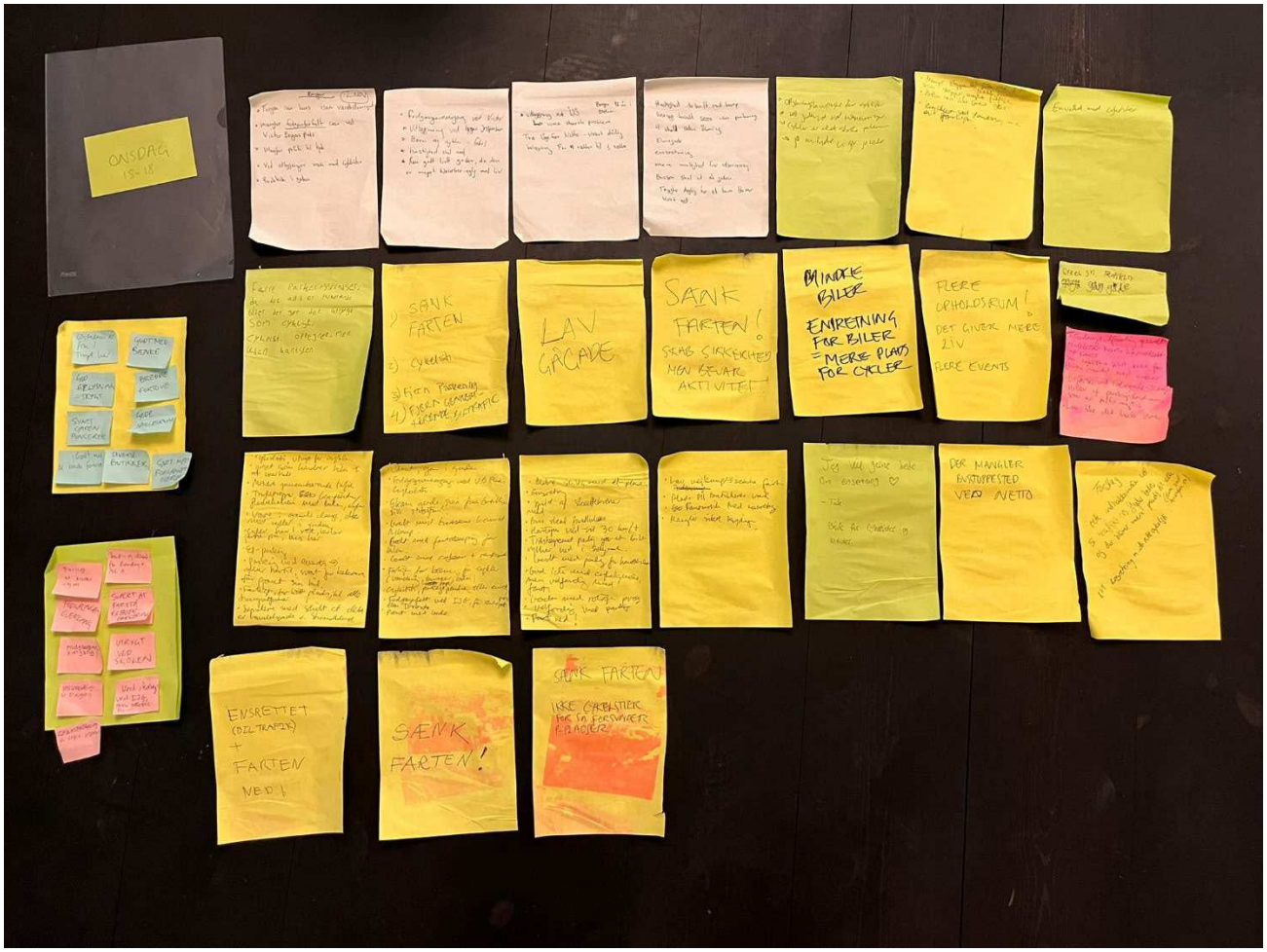

SKRIV DINE PRIORITERINGER PÅ POST-ITS OG HÆNG OP HER


RANTZAUSGADE

Bilag 1: Alle input fra gadeinddragelse renskrevet

Input fra borgere ved dialogstand på Victor Borges Plads 12-15. november. Input på sedlerne er blevet renskrevet men ikke forarbejdet yderligere. Der blevet givet input på samlet 136 sedler.

Onsdag
(18 + 25 = 43 sedler)



KORTBASEREDE INPUT

Velfungerende steder (blå sedler):

- Østerbro er fin! Tryg her
- Godt med bænke
- God belysning = trygt
- Brede fortove
- Synes gaden fungerer
- Gode opholdsrum
- Godt med de brede fortove

- Diverse butikker
- Godt med fodgængerovergang

Utryghedspunkter (lyserøde sedler):

- Farligt at krydse vejen
- Ind- og udkørsel fra Randersgade + A.L. Drewsensvej
- Fodgængerovergang
- Svært at forstå beboerparkering
- Utrygt ved skolen
- Indsnævring v. Trianglen
- Ved indsnævring ved Ingrid Jespersens Gymnasium, men sænker hastighed
- Cykelparkering v. Ingrid Jespersens (skole)

GENERELLE INPUT

Seddel 1

- Fungerer som kaos, især Værnedamsvej.
- Mangler fodgængerfelt især ved Victor Borges Plads.
- Mangler politi til tjek.
- Ved udbygninger møde med cyklister.
- Praktisk i gaden.

Seddel 2

- Fodgængerovergang ved Victor Borges Plads.
- Udbygning ved Ingrid Jespersen.
- Børn og cykler i fokus.
- Hastighed skal ned.
- Kan godt lide gaden, da den er meget Nørrebro-agtig med liv.

Seddel 3

- Udbygning ved IJS (Ingrid Jespersens Skole) → vores største problem.
- Træ lige før Netto – virker dårlig belægning. Fra 4 rækker til 1 række.

Seddel 4

- Hastighed 30 km/t med bump.
- Oversigtsforhold gerne uden parkering.
- 4 uheld siden åbning.
- Elmegade
- Ensretning.
- Mere mulighed for udeservering.

- Bussen skal ud af gaden.
- Frygter dagligt for et barn bliver kørt ned.

Seddel 5
- Oplysningskampagne for cyklister.
- Let gaden ud ved indsnævring.
- Cykler er det største problem.
- Jo mindre vi gør jo bedre.

Seddel 6
- Mange stoppende biler ved Randersgade. Meget trafik – mange lastbiler og kassevogne
- Biler ved ikke hvad de skal gøre med den nye gadeindretning
- Kryds ved Randersgade er farligt.

Seddel 7
- Ensretning med cykelsti.

Seddel 8
- Færre parkeringspladser, da det altid er parkerende biler der gør det utrygt som cyklist.
- Cykelsti optegnet, men uden kantsten.

Seddel 9
1. Sænk farten
2. Cykelsti
3. Fjern parkering
4. Fjern gennemkørende biltrafik

Seddel 10
- Lav gågade

Seddel 11
- Sænk farten!
- Skab sikkerhed, men bevar aktivitet!

Seddel 12
- Mindre biler
- Ensretning for biler = mere plads for cykler

Seddel 13
- Flere opholdsrum!
- Det giver mere liv
- Flere events

Seddel 14
- Cykelsti
- Trafiklys
- Gågade

Seddel 15 (pink)

- Parkering udfordring generelt → cyklister kører hjernedødt → skaber kaos
- Som cyklist og bilist var det bedre før
- Elsker området med caféer
- Udkørsel ved Faksegade – svært at se/dårlige oversigtsforhold
- Holder af parkeringspladserne, som er tilbage
- Lav ikke det hele om!

Seddel 16

- Cykelsti, da det er utrygt for cykler
- Noget som hindrer biler i at overhale.
- Mindre gennemkørende trafik.
- Trafikpropper → skaber konflikter/flaskehalsen med biler og cykler.
- Værre i gamle dage - ok med cykler i gaden.
- Cyklerne har 1. ret, bilerne skal passe på.
- El-parkeringspladser, står ofte tomme - frustrerende
- Parkering ved events bl.a. i Parken → biler kommer til området og gør det svært for beboere at finde en plads. Har oplevet at få sin bil fjernet
- Farligt, for lidt plads til alle transportformer i gaden.
- Vise med skilt allerede ved Strandboulevarden at dette er en handelsgade.

Seddel 17

- Føler sig udsat, når man går i gaden
- Fodgængerovergang ved V.B. Plads
- Cykelsti i gaden
- Skøn gade, små fine butikker med mulighed for lille "strøgtur"
- Godt at busserne er kommet tilbage (før Classensgade ved ombygningen)
- Ønsker fartdæmpning for biler
- Farlig for børn, cykler, varelevering, busser og biler
- Måske en cykelsti, selvom det tager parkeringspladser eller ensretning af gaden
- Fodgængerfelt ved IJG eller torontosignal (før var der skolepatruljer)
- Pænt med bede i gaden

Seddel 18

- Bedre skiltning ved el-parkeringspladserne
- Ensretning af gaden
- Renoveringen er spild af skattekroner
- Bus skal fastholdes i gaden

- Hastigheden ned til 30 km/t
- Tidsbegrænset parkering gør at bilerne rykker hen i sidegader
- Godt (ønske om) med parkering til handelslivet
- God idé med cykelgade, men udfordring med fart fra biler
- Ønske om roligere præg i gaden
- Udfordring med bilparkering – for få pladser
- Farten skal ned!

Seddel 19
- Lav vejbump → sænke fart
- Nødvendigt med plads til butikkernes vare (bedre læsseforhold)
- Fantastisk hvis man kunne lave ensretning
- Mangler sikre krydsningspunkter

Seddel 20
- Jeg vil gerne bede om ensretning ❤ Tak - Både for cyklister og bilister

Seddel 21
- Der mangler busstoppested ved Netto

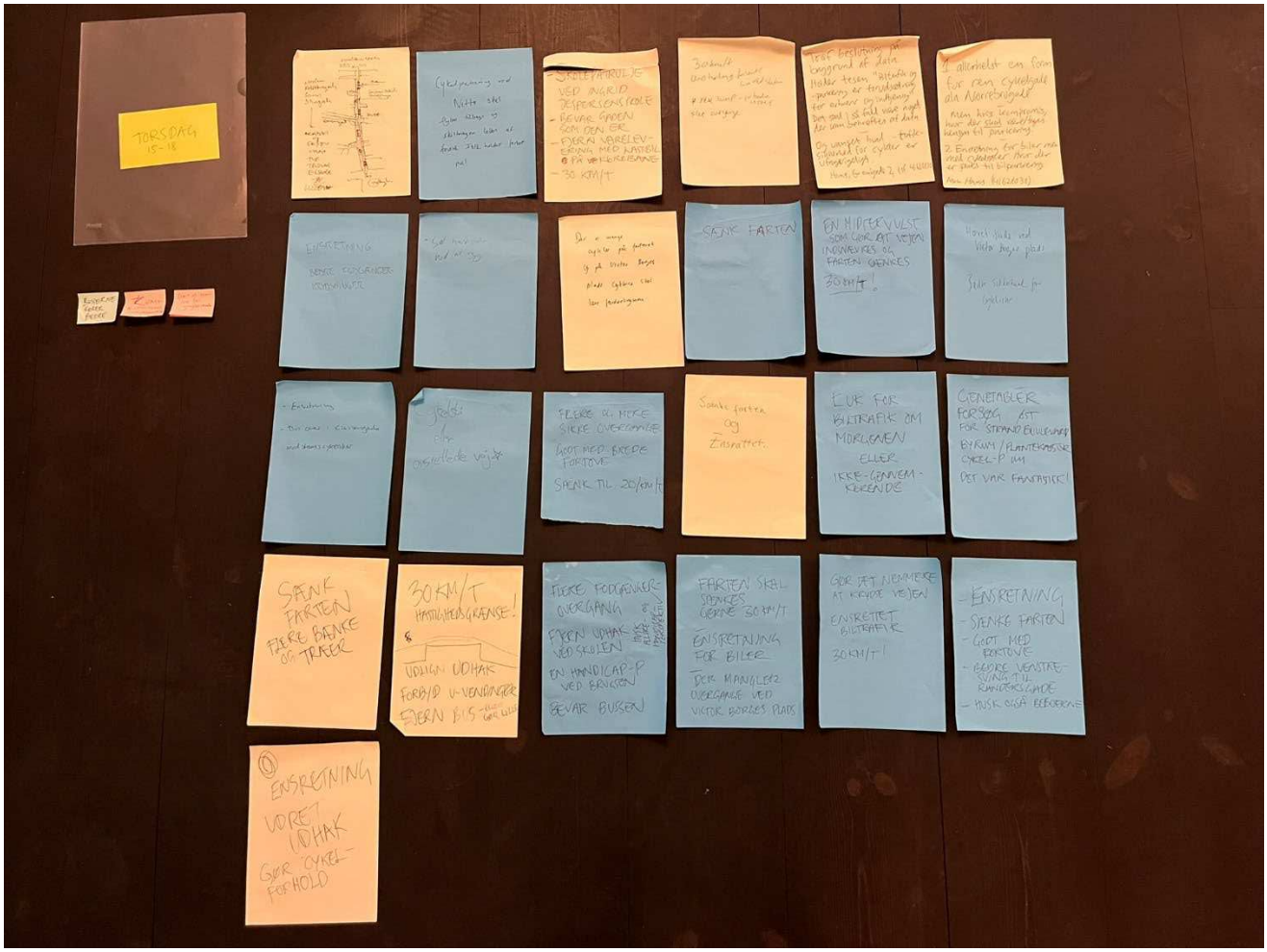
Seddel 22
- Forslag:
- Ret indhakkerende ud, så trafikken flyder bedre, og der bliver mere plads til alle (den ved Trianglen fx).
- Evt. ensretning med dobbeltrettet cykelsti.

Seddel 23
- Ensrettet (biltrafik)
- Farten ned!

Seddel 24
- Sænk farten!

Seddel 25
- Sænk farten
- Ikke cykelstier, for så forsvinder p-pladser

Torsdag
(3 + 29 = 32 sedler)



KORTBASEREDE INPUT

Velfungerende steder (blå seddel):

- Busserne hører bedre

Utryghedspunkter (lyserøde sedler):

- Klemt bil → cykel. Parkering
- Svært at komme over for små/sårbare

GENERELLE INPUT

Seddel 1

- Nordre Frihavnsgade som sivegade
- (Tegning med Nordre Frihavnsgade sivegade med ensrettet biltrafik. Østgående ensretning med udkørsel fra Randersgade mod Nordhavn Station. Vestgående ensretning med udkørsel fra Randersgade mod Trianglen)

Seddel 2

- Cykelparkering ved Netto skal flyttes tilbage og skiltningen letter at forstå.
- Folk holder forkert nu!

Seddel 3

- Skolepatrulje ved Ingrid Jespersens Skole
- Bevar gaden som den er
- Fjern varelevering med lastbil på kørebanen
- 30 km/t

Seddel 4
- 30 km/t
- Overhaling forbudt ved skolen
- Flere bump – jo flere jo bedre
- Flere overgange

Seddel 9
- Træf beslutning på baggrund af data
- Holder tesen "Biltrafik og -parkering er forudsætning for erhverv og indtjening"?
- Det skal i så fald være noget, der kan bekræftes af data
- Og uanset hvad – trafiksikkerhed for cykler er ufravigeligt
- (borgerens kontaktoplysninger)

Seddel 9 fortsat
1. Allerhelst en form for ren cykelgade ala Nørrebrogade. Men hvis kompromis, hvor der skal være/tages hensyn til parkering
2. Ensretning for biler men med cykelstier. Hvor der er plads til bilparkering

(borgerens kontaktoplysninger)

Seddel 10
- Ensretning
- Bedre fodgænger-krydsninger

Seddel 11
- Sæt hastigheden ned til 30

Seddel 12
- Der er mange cykler på fortovet og på Victor Borges plads. Cyklerne skal lære færdsels-reglerne

Seddel 14
- Sænk farten

Seddel 15
- En midtervulst som gør, at vejen indsnævres, og farten sænkes
- 30 km/t

Seddel 16
- Hævet flade ved Victor Borges plads
- Bedre sikkerhed for cyklister

Seddel 17
- Ensretning

- Bus over i Classensgade modstrømscykelstier

Seddel 18
- Cykelsti eller ensrettet vej

Seddel 19
- Flere og mere sikre overgange
- Godt med brede fortove
- Sænk til 20 km/t

Seddel 20
- Sænke farten og ensrettet

Seddel 21
- Luk for biltrafik om morgenen
- Eller ikke-gennemkørende

Seddel 22
- Genetablér forsøg øst for Strandboulevarden
- Byrum / plantekasser / Cykel-P mv.
- Det var fantastisk!

Seddel 23
- Sænk farten
- Flere bænke og træer

Seddel 24
- 30 km/t hastighedsgrænse
- Udjævn udhak
- Forbyd U-vendinger
- Fjern bus (eller gør lille)

Seddel 25
- Flere fodgængerovergange
- Fjern udhak ved skolen
- En handicap-P ved Brugsen
- Bevar bussen
- Husk ældre- og handicap-perspektiv (skrevet i margen)

Seddel 26
- Farten skal sænkes, gerne 30 km/t
- Ensretning for biler
- Der mangler overgange ved Victor Borges Plads

Seddel 27
- Gør det nemmere at krydse vejen
- Ensrettet biltrafik

- 30 km/t

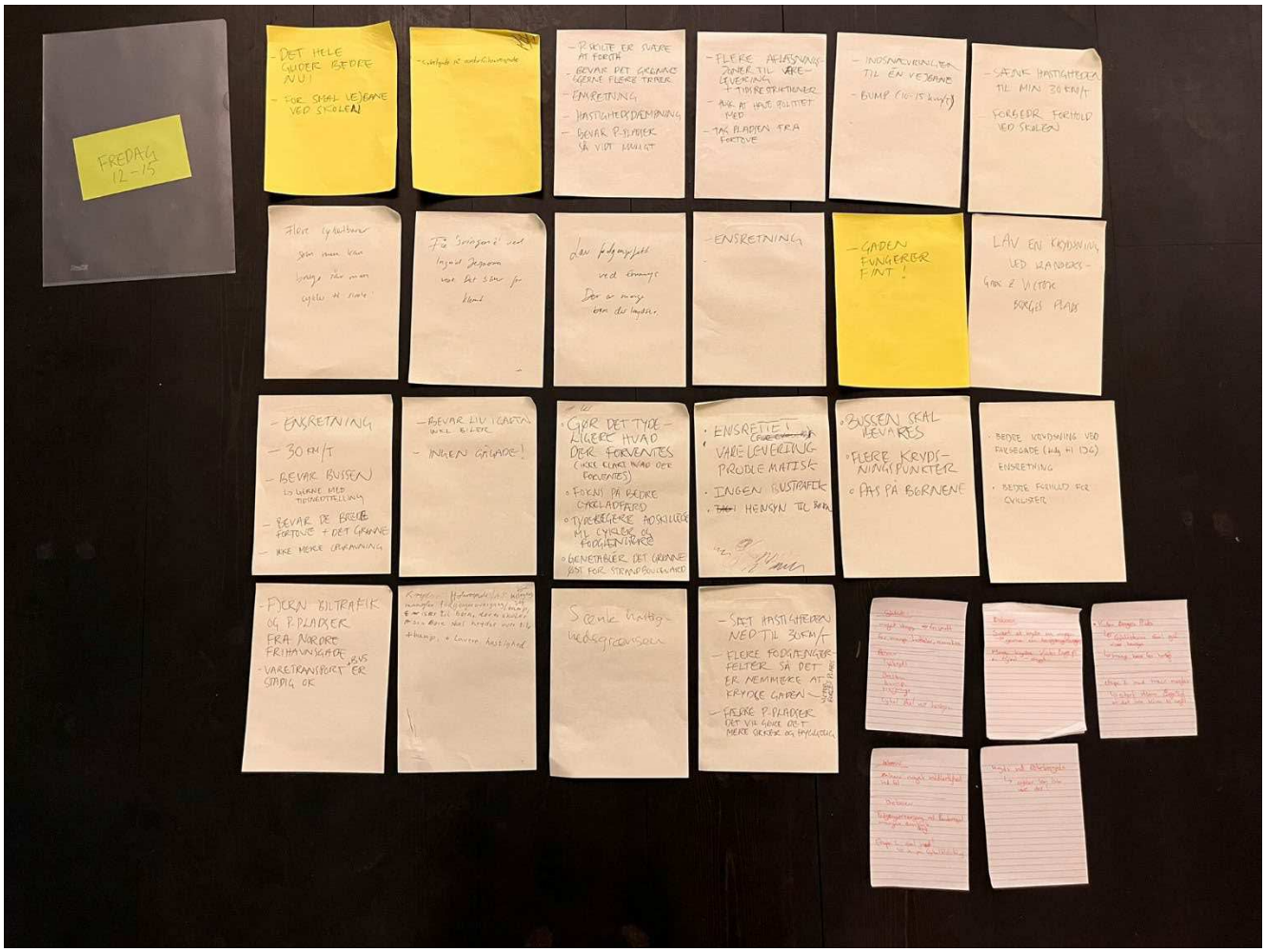
Seddel 28

- Ensretning
- Sænke farten
- Godt med fortove
- Bedre venstresving til Randersgade
- Husk også beboerne

Seddel 29

- Ensretning
- Udret udhak
- Gør cykelforhold

Fredag
(27 sedler)



KORTBASEREDE INPUT
-

GENERELLE INPUT
Seddel 1
- Det hele glider bedre nu!
- For smal vejbane ved skolen

Seddel 2
- Cykelgade på Nordre Frihavnsgade

Seddel 3
- P-skilte er svære at forstå
- Bevar det grønne, gerne flere træer
- Ensretning
- Hastighedsdæmpning

- Bevar p-pladser så vidt muligt

Seddel 4
- Flere aflæsningszoner til varelevering + tidsrestriktioner
- Husk at have politiet med
- Tag pladsen fra fortove

Seddel 5
- Indsnævring til én vejbane
- Bump (10–15 km/t)

Seddel 6
- Sænk hastigheden til min 30 km/t
- Forbedr forhold ved skolen

Seddel 7
- Flere cykelbaner
- Som man kan bruge, når man cykler til skole!

Seddel 8
- Få "svingzone" ved Ingrid Jespersens skole. Det bliver for klemt

Seddel 9
- Lav fodgængerfelt ved Emmerys
- Der er mange børn der krydser.

Seddel 10
- Ensretning
- *[tom linje]*

Seddel 11
- Gaden fungerer fint!

Seddel 12
- Lav en krydsning ved Randersgade & Victor Borges Plads

Seddel 13
- Ensretning
- 30 km/t
- Bevar bussen - gerne med tidsnedtælling
- Bevar de brede fortove + det grønne
- Ikke mere opgravning

Seddel 14

- Bevar liv i gaden inkl. biler
- Ingen gågade!

Seddel 15

- Gør det tydeligere, hvad der forventes (ikke klart hvad der forventes)
- Fokus på bedre cykeladfærd
- Tydeligere adskillelse ml. cykler og fodgængere
- Genetablér det grønne øst for Strandboulevarden

Seddel 16

- Ensrettet
- Varelevering problematisk
- Ingen bustrafik
- Tag hensyn til børn

Seddel 17

- Bussen skal bevares
- Flere krydsningspunkter
- Pas på børnene

Seddel 18

- Bedre krydsning ved Faksegade (fodgængere til Ingrid Jespersens Skole)
- Ensretning
- Bedre forhold for cyklister

Seddel 19

- Fjern biltrafik og p-pladser fra Nordre Frihavnsgade
- Varetransport + bus er stadig OK

Seddel 20

- Krydset Hobrogade / A. F. Kriegers Vej mangler fodgængerovergang / bump
- Især til børn, der er skoler, som børn skal krydse over til
- + Bump, + lavere hastighed

Seddel 21

- Sænk hastighedsgrænsen

Seddel 22

- Sæt hastigheden ned til 30 km/t
- Flere fodgængerfelter, så det er nemmere at krydse gaden (Victor Borges Plads)

- Færre P-pladser – det vil gøre det mere sikkert og hyggeligt

Seddel 23
Cyklist
- Meget utryg → for smalt
- For mange lastbiler, renovation

Beboer
- Lyskryds
- Brosten
- Bump
- Overgange
- Cykel skal vise hensyn

Seddel 24
Beboer
- Svært at krydse om morgenen → gerne en fodgængerovergang
- Mange krydser Victor Borges Pl. på cykel – utrygt

Seddel 25
- På Victor Borges Plads - Cyklisterne skal også vise hensyn, mange kører for hurtigt
- Etape 2 med træer mangler. Stort afsavn. Ærgerligt, at det ikke bliver til noget.

Seddel 26
Beboer
- Ønsker noget midlertidighed indtil

Beboer
- Fodgængerovergang ved Randersgade mangler øjeblik
- Etape 2 skal med! → se på cykeltilslutning

Seddel 27
- Krydset ved Østerbrogade
  → Cykler kan ikke være der!

Lørdag
(35 sedler)



KORTBASEREDE INPUT
-

GENERELLE INPUT
Seddel 1
- 40

Seddel 2
- Bilerne væk fra Ndr. Frihavnsgade!
- Løsning:
- Underjordisk parkering fx under Victor Borges Plads! (eller et andet sted)
- Kun vareaflæring i bil skal være tilladt!
- Hilsen Cyklisten😊

Seddel 3
- Flere bump!
- Måske rundkørsler, der sænker farten.
- Flere løsninger fx ved Victor Borges Plads.
- Måske bare én ekstra, for de ældre.

Seddel 4

- Ensretning af Ndr. Fr. Gade:
- Retning: Strand Boulev. → Triangel er nok bedste retning så trafikkaos omkring Triangel/Ingrid Jespersen kan imødegås med fx afsætningszone
- Problem: Hvor parkerer lastbiler så?
- (tegning/skitse af cykelbaner/-stier i begge retninger, ensrettet vejbane i midten og p-pladser i hver side)

Seddel 5

- Ensretning kun for biler
- → cykelsti i begge sider

Seddel 6

- Jeg er glad for den ændring der er sket, men det skaber problem om morgenen: når lastbiler/varebiler stopper trafikken. Skiltning skaber forvirring.

1. Trygt for børn, specielt ved A.L. Drewsens Vej til Randersgade
2. Det er svært at få godt udsyn, når man som bilist skal dreje ind
3. Make it more simpel

Seddel 7

- Lavere fart → max 30 km/t (biler)
- Forbud mod store personbiler (4-wheel klassen)
- Fjerne afsætningszone da de dobbeltparkerer, hvilket gør det mere utrygt at være cyklist
- Handlemulighed for ulovligt parkerede biler på delebils-pladser
- Stort ønske om cykelstier

Seddel 8

- Væk med bussen
- Vejen er bedre men ville blive bedre hvis den blev ensrettet
- Krav om mindre vareleverings-transport
- Det var godt med cykelgade
  → men problem at bilisterne ikke forstod reglerne og hastigheden

Seddel 9

- Udskift store busser med små- eller flextaxibiler til de, som har behov

Seddel 10

- En helt eller dobbelt afstribning på Ndr. Frihavnsgade
- for at signalere til bilisterne, at de ikke skal overhale cyklister
- Ensret gaden én retning + Århusgade/Classensgade en anden retning

Seddel 11

- Ensretning kun for biltrafik (fra Strandboulevard)
- Elmegadefisér den

- → sådan fjernes problemer med sving
- Bevar P-pladser

Seddel 12
- Alle P-pladser for alle
- Centrale ladestander-hubs
- Fjern P-restriktioner og skilteskov
- Bænkemark – NEJ tak på parkeringspladser

Seddel 13
(tegning med en cykel)

Seddel 14
- Der er mange cykler der krydser over ved Randersgade fra Nordre Frihavnsgade – måske en god idé med lyskryds.
- Ensrettet gade på Nordre Frihavnsgade.

Seddel 15
- Flere overgange for fodgængere
- Lavere hastighed for bil. Ex. anbefalet 30 km
- Indsnævring vej v. Trianglen
  = biler i modsat kørebane
  = farlige situationer for cyklister
- Biler parkerer ulovligt, så endnu farligere → mere kontrol
- Fjerne flere parkeringspladser lige her?

Seddel 16
- Opdeling af kørebane og cykelbane inkl. lav rød asfalt til cykelbanen
  (tegning med markeringer)

Seddel 17
- Den fungerer fint!
- Sænk hastigheden

Seddel 18
- Generelt er Østerbro brugt af cyklister, men en stor del af disse forstår ikke/ignorerer alle trafikregler og benytter fortov, kører modsat trafikken og udsætter fodgængerne og sig selv for fare.

Seddel 19
- Lyskryds ved Randersgade
- Mere trygt for børnene
- Flere overgange
- Flere træer

Seddel 20
- Fodgængerkrydsninger
- Noget for cyklisterne - mere plads

- Ensretning
- Lavere hastighed
- Cykeloprydning, cykelstativerne

Seddel 21
- Lad vores gade være i fred.Den er perfekt og cyklister kan tage parallelle veje. Vi vil beholde alle de dejlige butikker og spisesteder, uden mulighed for parkering dør de!!!
  Tak
  (underskrift)
- HØRT

Seddel 22
- Det er svært som fodgænger at krydse gaden og kunne komme ind på fortovet, særligt ved Brugsen hvor cykelparkering-stativerne spærrer.

Seddel 23
- Fodgængerne er tabere af projekt Nordre Frihavnsgade → krydser gaden hist og pist → fare for alle
- Tilbage m. synlige fodgængerovergange!
- Flere ramper på begge sider af vejen

Seddel 24
Fodgænger problem:
- Kan ikke krydse gaden med klapvogn. Går ind i cykler, bænke, udkørsler osv. Cykler holder ikke tilbage. Fodgængerovergang tak. Flere krydsningsmuligheder.
- Hvorfor er der plantet træer lige ud for eksisterende træer? Blomsterbede bliver ikke passet.
- På cykel er det farligt når fodgænger går ud. Der holder tit en bil, kan ikke se hvad der sker. (tegning)

Seddel 25
- Bevar bazar-agtig stemning → events, community
- Gerne events på gaden (lukning for biltrafik)
- Lav gerne til gågade
- Mere ophold, færre p-pladser
- Mere Halloween-pynt

Seddel 26
- Cykelstier! Cykelgade er ikke trygt.
- Ensrettet / bussluse i halvdelen af gaden. Mellem V.B. Plads og Trianglen.
- Ved Ingrid Jespersen er det utrygt fordi der er for lidt plads.
- Fodgængerfelt ved Ingrid Jespersens Gymnasium.

Seddel 27
- Belægning på vejen, med en farve (rød/orange).
- Hastighedsgrænser med blå skilte.
- Flere træer.

- Tidsbegrænset af-/pålæsning (06–11).
- Flere bump på vejen.
- Genetablere min MC plads. Vi kan være 4 MC på en plads.

Seddel 28
- Mindre hastighed for biler
- Flere fodgængerfelter
- Ensrettet / eller lukket vej
- Kun adgang for levering til butikker
- Kun parkering i den ene side

Seddel 29
- Ønske om lyskryds ved Randersgade
  → eller i hvert fald mere ro på i det kryds.
- JA!!

Seddel 30
- Mere cykelparkering især til ladcykler foran Brugsen eller Netto
- Lukke vejen for gennemkørsel
- Ensretning
- Færre busser
- Cykelstier
- Flere overgange
- Hundepark 🙂

Seddel 31
- Begrænse gennemkørende trafik i visse tidsrum
- Ensretning for biltrafik
- Fedt med god plads til fodgængere!
- Bump og fodgængerfelter sænker hastigheden og øger bilistens opmærksomhed

Seddel 32
- Liberaliser parkering = færre regler
- Tag hensyn til os, der bor i gaden og har brug for en bil i hverdage

Seddel 33
- Utrygt for cyklister ved Ingrid Jespersens Gymnasie
- Cykelstationen bliver til cykelkirkegård
- Flere cykelstativer, hvis det kunne være mere grønt
- Skiltegade! Hvorfor så få træer?
- Øv, at det ikke blev til mere grønt
- Ensretning eller fjern bilerne i gaden (selv bilist). Også parkering

- Bedre cykelkultur. Både biler og cykler kører hensynsløst. Mange nærved-uheld

Seddel 34

- Husk at undgå forvirring, hvis gaden får forskellige løsninger
- Ingen skilteskov!

Seddel 35

(plakat – ikke håndskrevet tekst)

- JA TAK TIL PARKERING
- www.jataktilparkering.dk

Urban Creators ApS
CVR-nummer: 36957379

København
Nordre Toldbod 27
1259 København
Danmark

Aalborg
C. A. Olesensgade 4
9000 Aalborg
Danmark

Spørgeundersøgelse om brugen af Ndr. Frihavnsgade

Urban Creators, 8/12 2025



Om undersøgelsen

Baggrund, formål og metode

Om undersøgelsen

Baggrund

- Spørgeundersøgelsen er igangsat af Københavns Kommune og gennemført af Urban Creators.
- Besvarelser er indsamlet midt november 2025 samtidig med borgerdialog i Nordre Frihavnsgade om gadens fremtidige udformning.

Formål og fokus

- Undersøgelsen skal belyse, hvordan Nordre Frihavnsgade bliver brugt med fokus på sammenhængen mellem de forskellige transportformer og brugen af gaden.
- Undersøgelsen ser særligt på handelen i gaden samt oplevelsen af parkeringsforhold.
- Resultaterne skal bl.a. bidrage til at kvalificere kommunens planer for den videre tilpasning af Nordre Frihavnsgade. Her er formålet at forbedre trafiksikkerheden for cyklister og fodgængere, samtidig med at gaden fortsat fungerer som handelsgade, samt gøre det lettere og mere sikkert for fodgængere at krydse vejen.

Spørgsmål i undersøgelsen

Følgende emner er der spurgt ind til:

Brug af gaden ifm. specifik tur
- Formål i gaden
- Handel og forbrug (inkl. beløb)

Transport
- Transportmiddel på turen
- Varighed af turen
- Afstand til bopæl

Parkering
- Parkeringstid (bil og cykel)
- Afstand til parkering (bil og cykel)
- Oplevelse af parkeringsforhold (bil og cykel)

Generel brug af gaden
- Hvor hyppigt man kommer i gaden
- Hvor hyppigt man handler i gaden

Data og metode

Metode for indsamling af besvarelser

- Svar er indhentet på to måder, dels via stop-interviews i gaden, dels via et online spørgeskema. Samme spørgsmål og svarmuligheder går igen begge steder.

Omfang af besvarelser: 546 i alt

- Der er indsamlet relativt mange besvarelser, hvilket giver et godt grundlag for at beskrive gadens overordnede brug.
- Der er især kommet mange besvarelser via stop-interviews (471, svarende til 86 %), og færre via det online spørgeskema (75, svarende til 14 %).
- Til sammenligning er der ifm. en lignende undersøgelse på 9 handelsstrøg på Frederiksberg fra 2018 indsamlet 1.100 besvarelser, svarende til et gennemsnit på 122 per gade.

Stopinterviews

- Stop-interviews er gennemført d. 12-15. november (onsdag til lørdag).
- 4 interviewere var placeret hhv. i gadens østlige og vestlige del. De var instrueret i at cirkulere mellem forskellige typer butikker og interviewe forskellige typer trafikanter, både bilister, cyklister og gående.

Rekruttering af online besvarelser

- De online svar er indhentet d. 11.-18. november (tirsdag til tirsdag).
- Alle ca. 170 butikker i gaden blev besøgt og fik tilbudt at have postkort liggende med link til det online survey. De ansatte blev opfordret til at tilskynde deres kunder til at deltage. Information om undersøgelsen blev også delt via et lokalt nyhedsbrev.

Rekruttering til survey via postkort

urban creators

Disse postkort blev uddelt blandt gadens ca. 170 butikker

Forside



Bagside



Metodiske opmærksomhedspunkter ift. indsamling af svar

Sampling med fokus på brugere af gaden

- Erfaringsmæssigt er stop-interviews generelt mere velegnede til at undersøge de brugere, der færdes med formål i gaden, fremfor forbipasserende, samt respondenter i bil og på cykel.
- Derfor blev stop-interviews suppleret med et online survey for at rekruttere bredest muligt på tværs af transportformer.
- Resultaterne viser, at andelen af respondenter i både bil, cykel og kollektiv transport er lidt højere blandt dem, som har svaret online. Det lykkedes dog ikke at indsamle så mange svar via det online survey, som udgør 14% af det samlede antal svar i undersøgelsen.
- Rekrutteringen af respondenter til det online survey afhang bl.a. af, at ansatte i butikkerne opfordrede deres kunder til at besvare undersøgelsen, hvilket de blev foreslået at gøre ifm. uddeling af postkort i butikkerne.
- Resultaterne af undersøgelsen skal derfor primært ses som gældende for de brugere, man vil kunne møde i gaden en given dag, og i mindre grad for forbipasserende, der kører forbi gaden fx i bil, bus eller på cykel.
- Svar fra stopinterviews udgør en god kilde til viden om de konkrete detaljer for de ture, gadens brugere har i gaden. Til dette formål er besvarelser fra stopinterviews typisk mere præcise end fx online surveys, idet det konkrete besøg står helt præsent for respondenten.
- Den overordnede fordeling af respondenter ift. transportmidler stemmer nogenlunde overens med en lignende undersøgelse baseret på stop-interviews på handelsstrøg på Frederiksberg fra 2018.

Metodiske opmærksomhedspunkter ift. tolkning af resultater

urban creators

Fordeling af transportformer

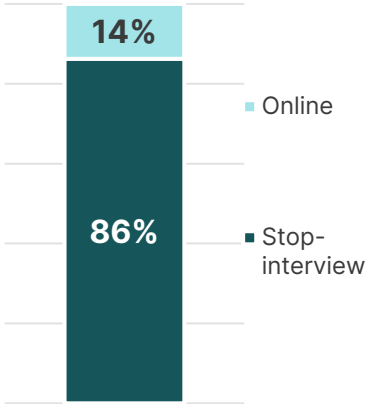
- Resultaterne for fordeling af transportformer ifm. gadens brugere kan især bruges til at beskrive de ture, der har formål i gaden – inkl. handelsture. Her er der bevidst indsamlet besvarelser både fra personer til fods (inkl. bilister og cyklister, der har parkeret længere væk, og kollektiv-brugere på vej fra stoppested eller station), samt fra personer ved bil- og cykelparkeringspladser.
- Et mere retvisende billede af fordelingen af samtlige trafikanter i gaden, inklusive forbipasserende uden formål i gaden, giver kommunens trafiktællinger. Tællingerne viser en højere andel bilister og cyklister, og en lavere andel fodgængere og buspassagerer, end besvarelserne i undersøgelsen. Dette skyldes bl.a., at der er talt flere gennemkørende bilister og cyklister.
- Gennemkørende biler udgør mellem 30 og 55% af de talte biler i gaden. Fratrækkes disse fra tællingerne, modsvarer bilernes andel af de talte ture nogenlunde den andel af besvarelserne, der er givet af bilister.

Tolkning af detaljerede resultater

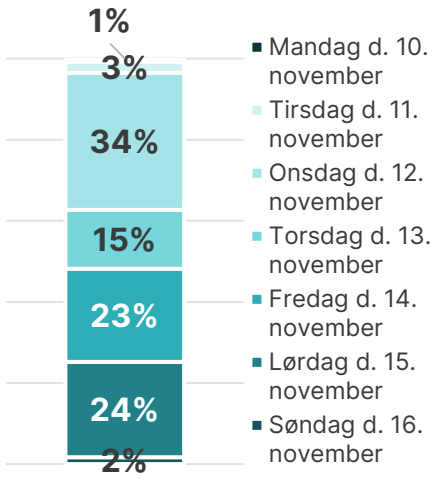
- I undersøgelsen ses på, hvordan forskellige brugertypers svar varierer, fx på tværs af transportmidler, forbrugstyper mv.
- Selvom antallet af svar overordnet set er tilfredsstillende, kan der forekomme kategorier af besvarelser med høj statistisk usikkerhed, når disse brydes ned på tværs af mange underkategorier.
- Derfor bør resultater for mere detaljerede kategorier af besvarelser ses som overordnede tendenser fremfor meget præcise resultater.
- Dette gælder bl.a. besvarelser fra bilister, der i undersøgelsen udgør i alt 83 besvarelser. Når disse opdeles i underkategorier, fx for forskellige forbrugstyper, er de detaljerede resultater mere usikre.

Om respondenterne

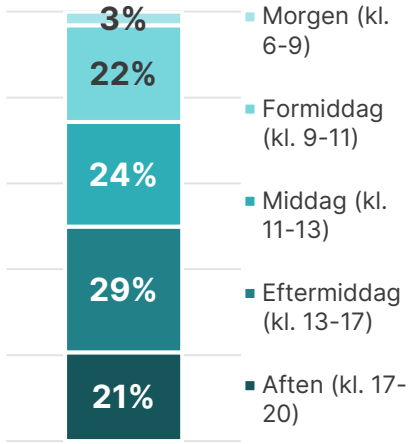
Rekruttering af respondenter



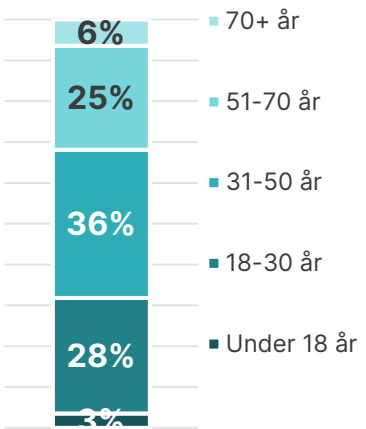
Dag



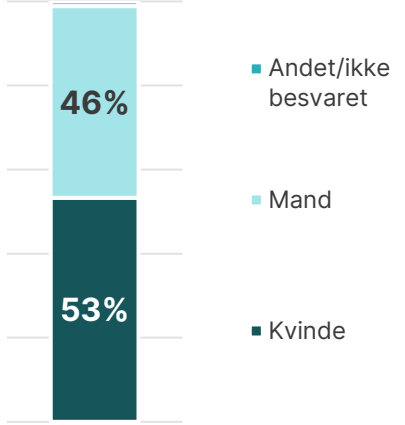
Tidspunkt



Aldersfordeling



Køn



- **Størstedelen af besvarelserne kommer fra stopinterviews**, hvor folk er spurgt direkte ifm. deres tur i gaden.
- **De dage**, der er givet flest besvarelser er onsdag, fredag og lørdag, mens tidspunktet er fordelt nogenlunde jævnt henover dagen, med undtagelse af de tidlige morgentimer. Dette skyldes, at stop-interviewene er afholdt, så de primært blev foretaget i de timer på dagen, hvor butikkerne holder åbent.

- **Respondenterne er nogenlunde spredt ift. alder og køn.** Der er flest respondenter i aldersgruppen 31-50 år, og lidt flere kvinder end mænd.

Hovedpointer

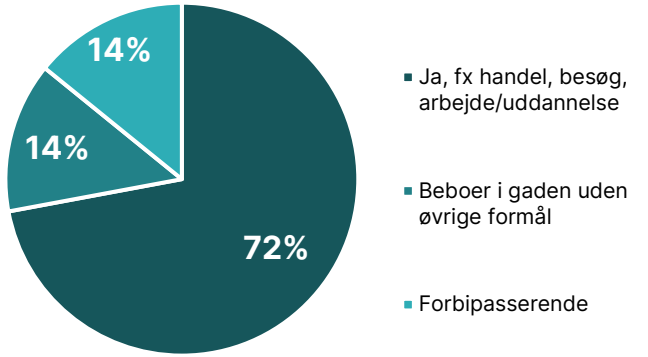
Opsummering af væsentlige indsigter samt udvalgte resultater

Hovedpointer

- **Nordre Frihavnsgade bliver primært brugt som handelsgade**, og hele 62% af alle, der færdes i gaden, bruger også penge i gaden. Dagligvarer og spisning/ oplevelser er de mest populære formål.
- **Cyklister og gående udgør den største gruppe brugere og handlende i gaden.** 73% af alle, der handler i gaden, kommer til fods eller på cykel, og 65% af forbruget i gaden stammer fra cyklende eller gående kunder. Bilister bruger generelt flere penge pr. tur end cyklister og gående, men gående og cyklister handler oftere, og står for en større del af handelsturene.
- **De fleste kunder handler ofte i gaden.** Næsten halvdelen af gadens brugere kommer der dagligt, og 2 ud af 3 handler mindst én gang om ugen i gaden. Især cyklister og gående handler ofte, og bor tæt på.
- **Forbrug ifm. varekøb er nogenlunde ens på tværs af transportformer**. Forbrug per tur for udvalgsvarer og dagligvarer er relativt ens uanset transportform. Cyklister og gående står for de fleste af disse ture, mens kollektiv-brugere har et lavere gennemsnitligt forbrug på udvalgsvarer end andre.
- **Der er stor forskel på opfattelsen af parkeringsforholdene blandt bilister.** Lidt over halvdelen af bilisterne (56 %) synes, det er svært at finde en parkeringsplads. Dog synes 31 % til gengæld, at det er nemt at finde en parkeringsplads. Der ses ingen mærkbar sammenhæng mellem, hvor langt væk fra sit mål i gaden, man har parkeret, og hvor nemt eller svært, man oplever det er at finde en parkeringsplads.
- **Flere cyklister mener, at det er nemt at finde en plads at parkere deres cykel.** 59 % af cyklisterne synes, det er nemt at finde en cykelparkeringsplads, mens 28 % synes det er svært.
- **Denne undersøgelse beskriver primært brugen af gaden for de, som har et formål i gaden.** Svarene i undersøgelsen er primært kommet via stopinterviews, hvor folk i gaden er blevet interviewet ifm. et konkret formål i gaden. Forbipasserende, fx i bil, bus eller på cykel, er i mindre grad repræsenteret i undersøgelsen.

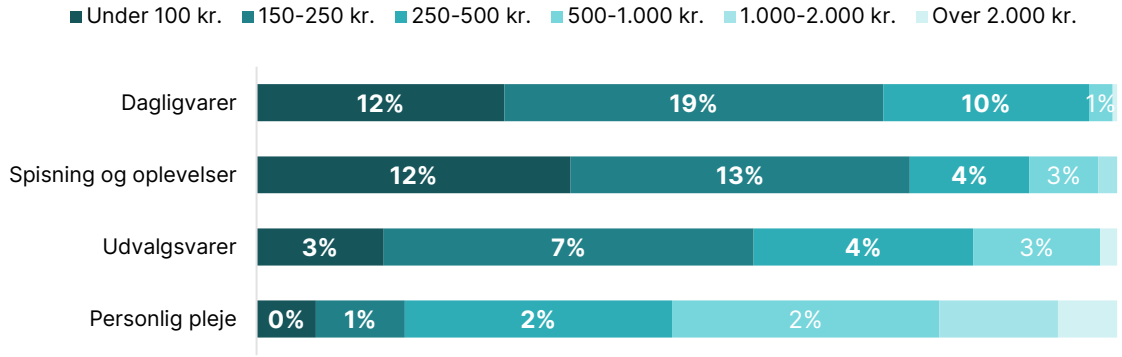
Udvalgte tal for formål og forbrug

Hvor mange skal noget i gaden?

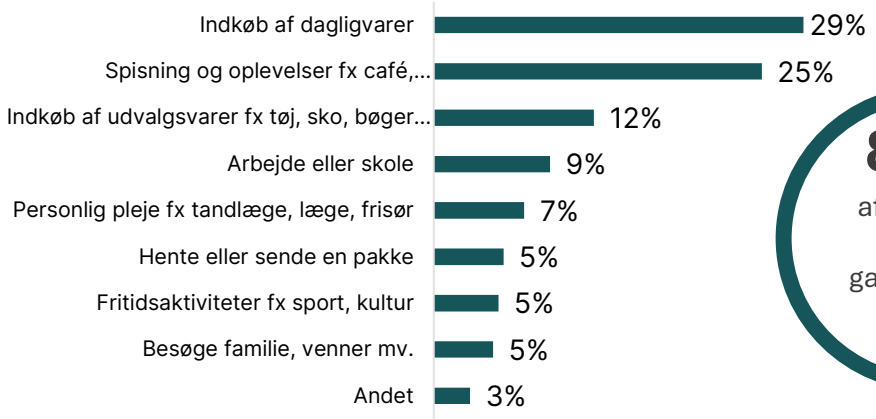


62 %
af alle i gaden brugte penge i gaden

Omfang af forbrug for forskellige forbrugstyper



Formål i gaden (flere svar mulige)



87 %
af dem med formål i gaden brugte penge i gaden

285 kr.
køber man for i gennemsnit per tur

Ca. **90%**
af handlende køber for **under 500 kr.**

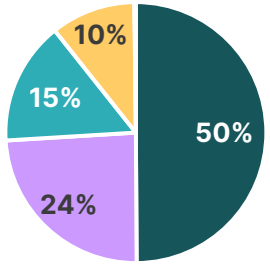
Respondenterne kunne svare flere forskellige formål, derfor giver andelene mere end 100 % samlet

Udvalgte tal for transportmiddelvalg

urban creators

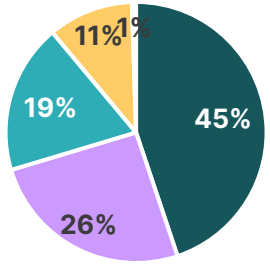
Andet
Kollektiv
Bil
Cykel inkl. ladcykel
Gående

Alle ture i gaden, med og uden formål i gaden



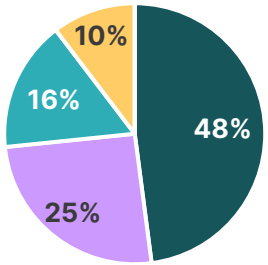
Gående og cyklister: 74%

Alle ture med formål i gaden



Gående og cyklister: 71%

Alle handelsture i gaden (med forbrug)



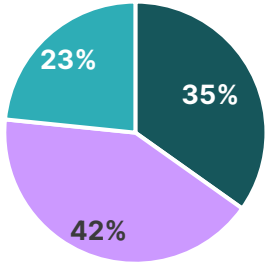
Gående og cyklister: 73%

Bil
Cykel inkl. ladcykel
Gående

NB: Kollektiv er ikke medtaget her, da der ikke foreligger sammenlignelige data.

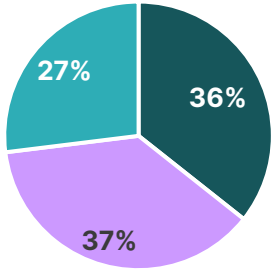
Til sammenligning: Fordeling af alle trafikanter i gaden pba. trafiktællinger

Ndr. Frihavnsgade Vest



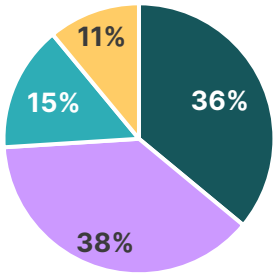
Gående og cyklister: 77%

Ndr. Frihavnsgade Øst



Gående og cyklister: 73%

Til sammenligning: Besøgende på 9 handelsstrøg på Frederiksberg, 2018



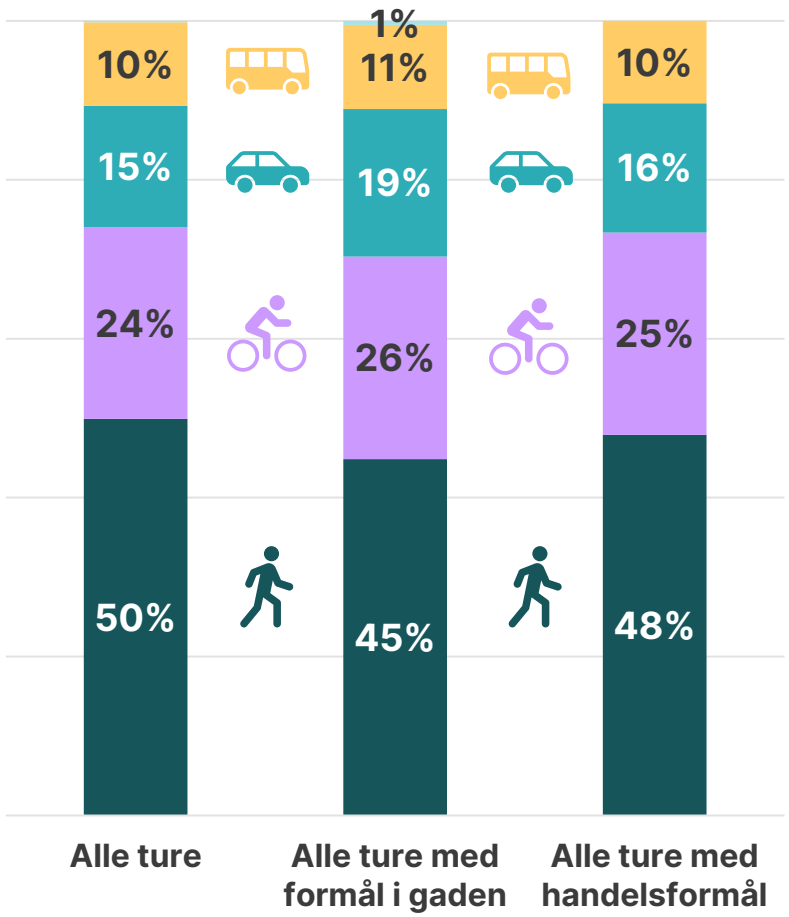
Gående og cyklister: 74%

Resultater

Beskrivelse af undersøgelsens forskellige resultater

Valg af transportmiddel blandt gadens brugere

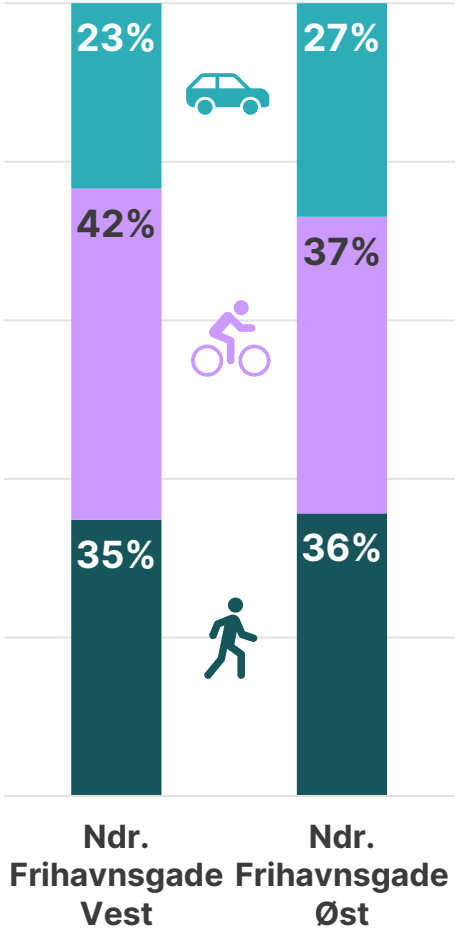
- **Fodgængere og cyklister** udgør ca. 3/4 af alle gadens brugere, og ca. en tilsvarende andel af de handlende
- **Trafiktællinger i gaden** bekræfter, at cyklister og gående udgør størstedelen af trafikanterne i gaden
- **En tilsvarende undersøgelse på Frederiksberg** viser en lignende fordeling af transportformer
- **Forbipasserende cyklister og bilister** uden formål i gaden er sandsynligvis underrepræsenteret i analysens besvarelser



Tal fra øvrige kilder til sammenligning:

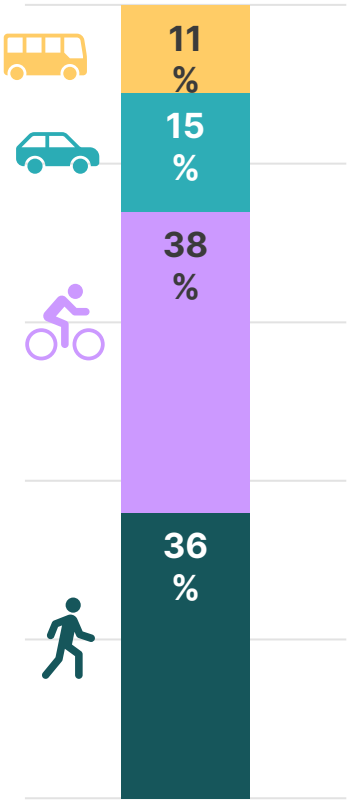
urban creators

Fordeling af trafikanter i gaden pba. trafiktællinger



NB: Der er ikke præcise tællinger af kollektivbrugere igennem gaden

Besøgende på 9 handelsstrøg på Frederiksberg



1.100 stopinterviews udført af Cowi på Gammel Kongevej, Borups Allé, Falkoner Allé, Godthåbsvej, H.C. Ørsteds Vej/ Rosenørns Allé, Nordre Fasanvej /Finsensvej, Peter Bangs Vej, Smallegade og Vesterbrogade i 2018.

Forskel på handel alt efter transportform

Andel af gadens brugere, der handler i gaden

- Størsteparten af de, som har et formål i gaden, har også brugt penge i gaden, i alt 87%, når der ses bort fra forbipasserende.
- Dette gælder i højest grad for fodgængere og cyklister, hvor hhv. 93 % og 87 % har brugt penge i gaden ifm. deres formål.
- Der ses en lavere andel af ture med kommercielt formål for dem, som kommer med kollektiv trafik og i bil (hhv. 85 % og 76 %).

Forbrugstype vs. transportform

- Generelt er dagligvarer det hyppigste formål med ture i gaden, og udgør især en stor andel af turene for handlende til fods og på cykel er i højere grad dagligvarer.
- Formålet for de handlende i bil og kollektiv transport er i lavere grad dagligvarer, og i højere grad spisning og oplevelser.
- Indkøb af udvalgsvarer som formål udgør ca. en lige stor andel af formålet med besøget på tværs af transportmidler, bortset for kollektiv-brugere, der har en lavere andel ture med udvalgsvarer som formål.

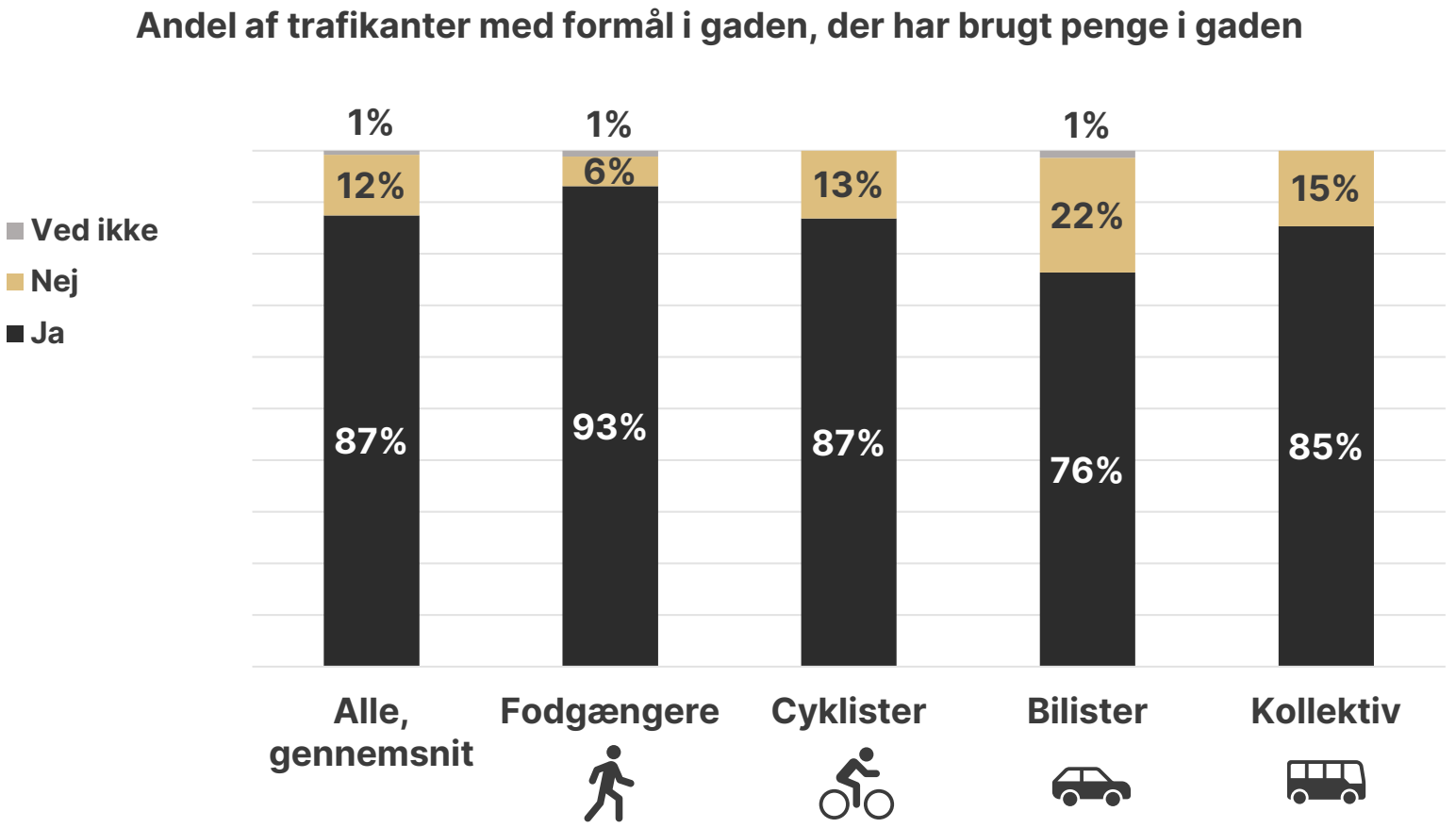
Omfang af samlet forbrug

- 65 % af forbruget udgøres hovedsageligt af kunder til fods og på cykel, hvilket skyldes, at de fleste handelsture i gaden foretages med disse transportmidler.
- I gennemsnit bruger de handlende 285 kr. per tur. Handlende i bil køber gennemsnitligt for et større beløb per tur (ca. 370 kr.), sammenlignet med handlende til fods (ca. 250 kr.), på cykel (ca. 290 kr.) og kollektiv transport (260 kr.). Dog bruger de handlende cirka det samme på dagligvarer uanset transportform (220-240 kr.).

Hyppighed af handel

- Af de handlende til fods siger ca. 60 %, at de handler i gaden flere gange om ugen eller oftere. Dette er ca. 50 % for de handlende på cykel, 25 % af de handlende i bil og 10 % af de handlende med kollektiv. Dog er der ikke spurgt om hvorvidt de kommer med samme transportmiddel på de øvrige ture.

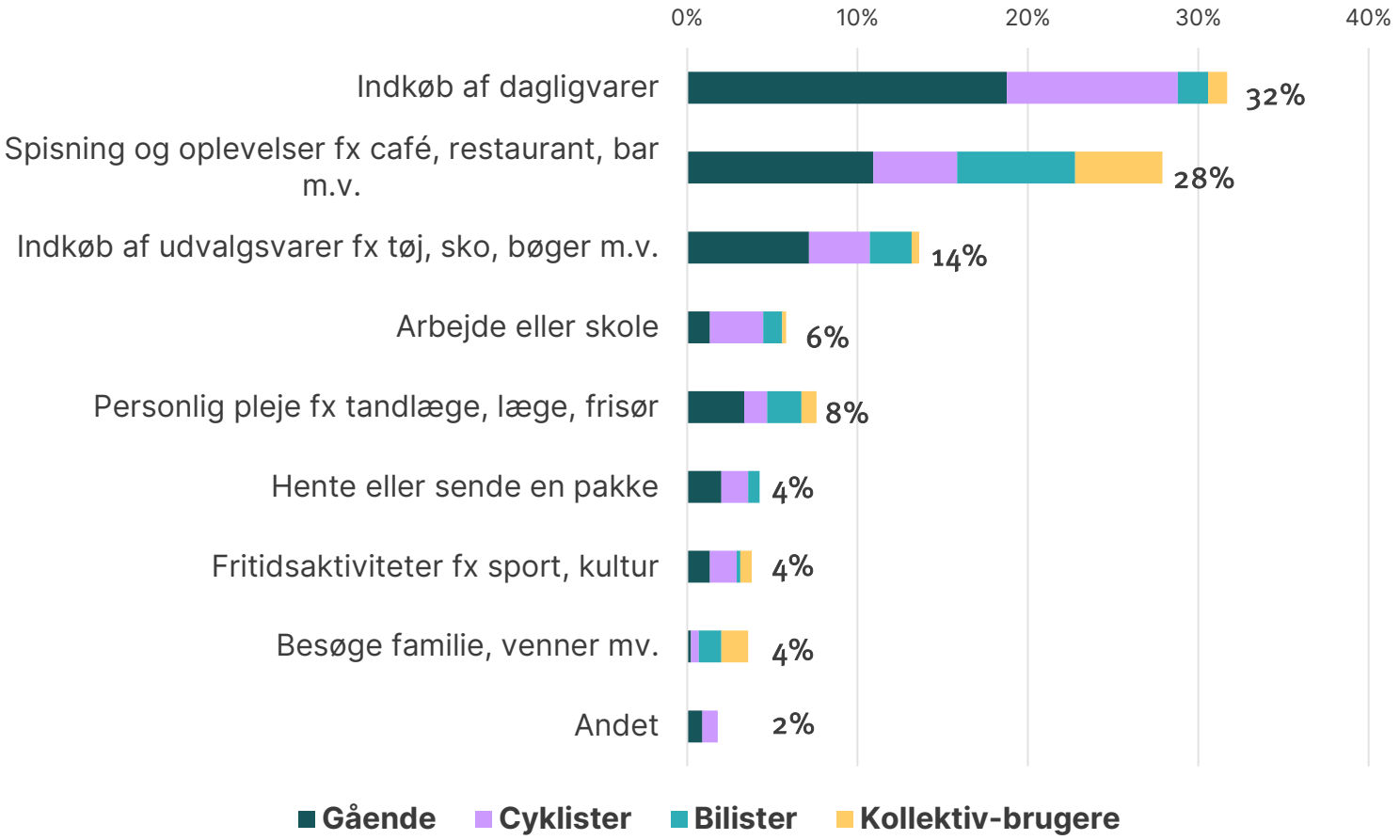
Forbrug som del af besøg i gaden



- **Forbrug udgør størstedelen af formål i gaden**: Langt de fleste af dem, der har formål i gaden, har også brugt penge i gaden (87%)
- **For fodgængere** er det hele 93%, der har brugt penge som del af deres besøg med formål i gaden
- **Cyklister** er den trafikantgruppe, der har den næsthøjeste andel af ture i gaden med kommercielt formål (87%)
- **Bilister har den laveste andel** af ture med formål i gaden, som omfatter handel (76 %)
- **Kollektiv-brugere** ligger næstlavest med 85% af ture med formål i gaden, der inkluderer handel

Ture med formål i gaden

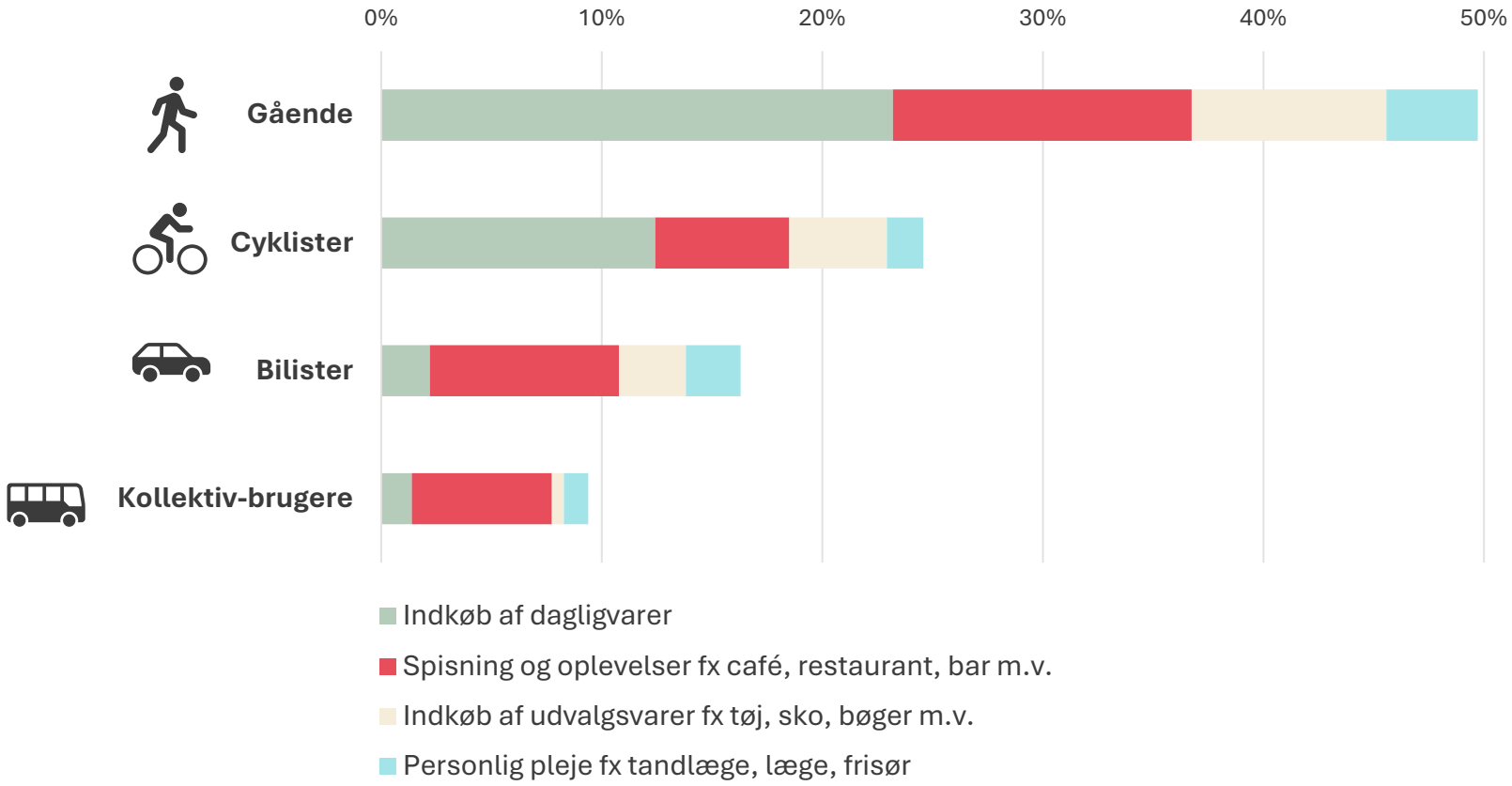
Fordeling af alle ture med formål i gaden på transportform og formål



- **Størstedelen af turene i gaden har kommercielt formål**, svarende til 85% af alle besøg
- **Det hyppigste formål for ture i gaden er indkøb af dagligvarer**, som udgør hvert tredje besøg i gaden
- **Spisning og oplevelser samt indkøb af udvalgsvarer** er de næsthyppigste formål
- **Dette bekræfter gadens karakter af handelsstrøg** med en blanding af indkøb og oplevelser
- **Kun en mindre andel af turene har ikke-kommerciel karakter** såsom arbejde eller skole, fritidsaktiviteter eller besøge familier og venner, hvilket står for 13%.
- **Gående og cyklister** står for hovedparten af indkøb af dagligvarer og udvalgsvarer, mens bilister og kollektiv-brugere udgør en større andel af spisning og oplevelser og besøg ifm. personlig pleje

Handelsture fordelt på formål og transportform

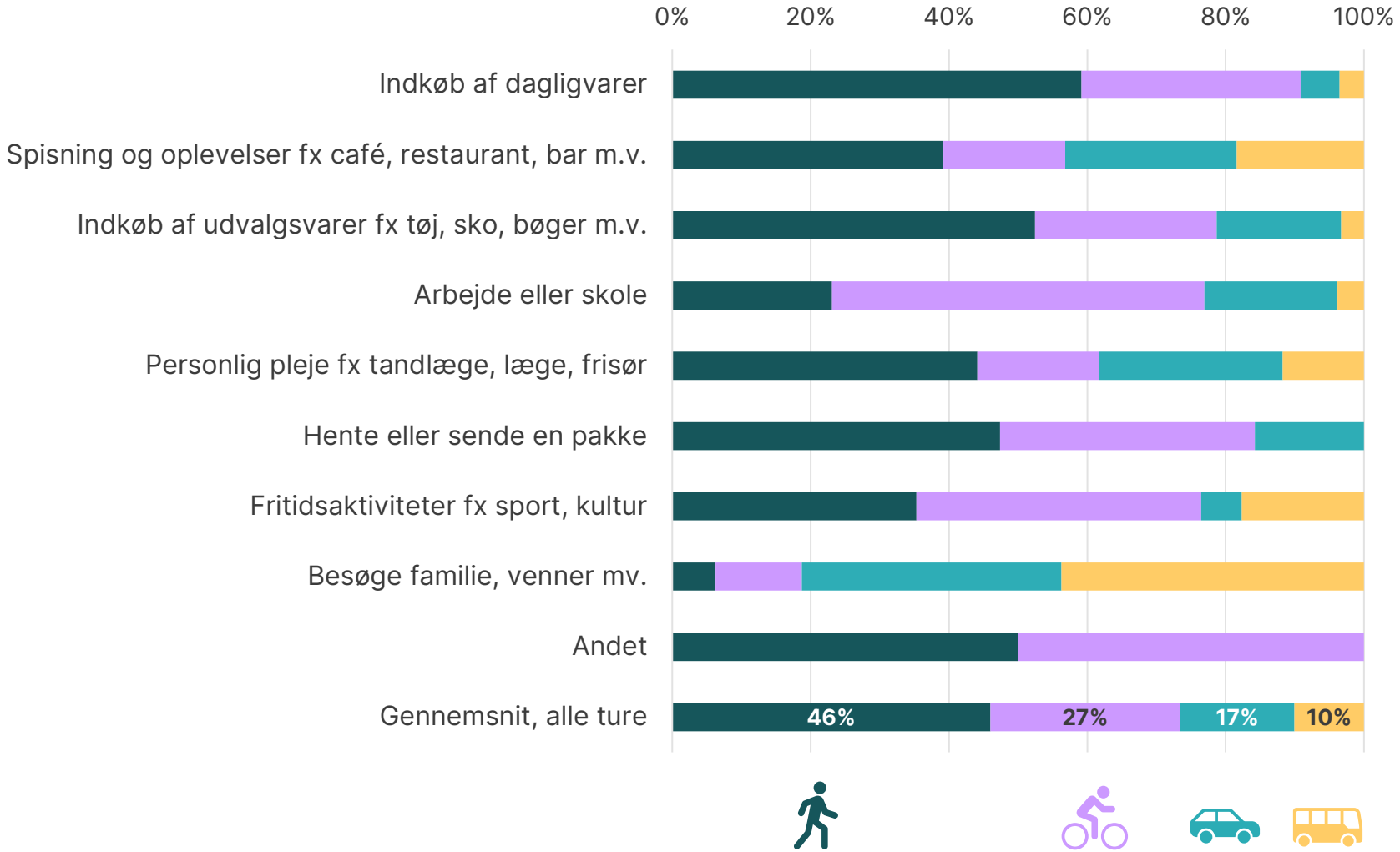
Fordeling af alle handelsture på transportform og forbrugstype



- **For de gående, der handler i gaden,** udgør indkøb af dagligvarer og spisning og oplevelser de hyppigste forbrugstyper
- **Cyklende kunder** handler primært dagligvarer, og dernæst spisning og oplevelser samt indkøb af udvalgsvarer
- **For bilister** er det spisning og oplevelser, der udgør den største del af deres handel i gaden
- **For kollektivbrugere** er det ligeledes spisning og oplevelser, der udgør den største andel af deres handel i gaden

Forbrugstyper og transportmiddelvalg

Fordeling af transportmiddel indenfor hvert turformål

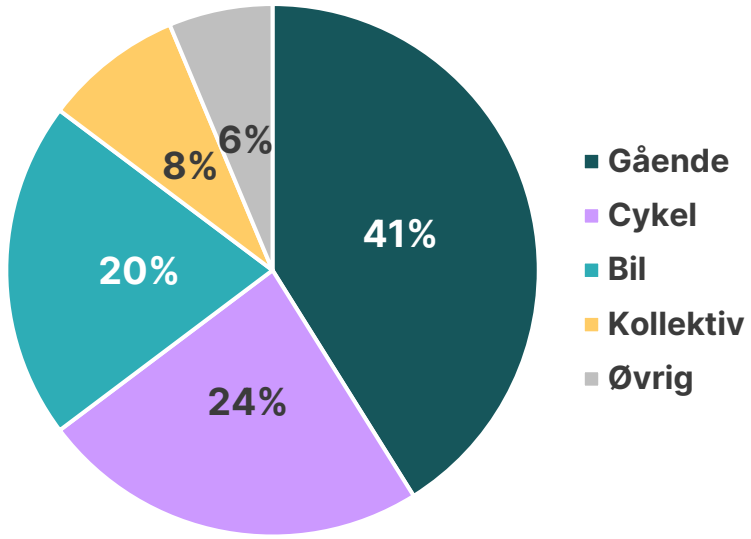


- **Gående og cyklister dominerer generelt** blandt de brugere, der har formål i gaden. De udgør tilsammen 73% af turene
- **Gående** dominerer især ifm. indkøb af dagligvarer og udvalgsvarer, hvor de udgør hhv. 58% og 52% af turene
- **Cyklister** udgør en stor andel af dem, der skal på arbejde eller i skole, samt ture ifm. indkøb af dagligvarer og udsalgsvarer, fritidsaktiviteter og pakker
- **Bilister** udgør ca. 1/3 af ture med besøg af familie/venner, samt 1/4 af turene ifm. personlig pleje
- **Kollektiv-brugere** udgør en stor andel af dem, der skal på besøg hos familie og venner (43%) samt en vis del af dem, der nyder spisning og oplevelser samt fritidsaktiviteter.

Forbrug per tur vs. transportform

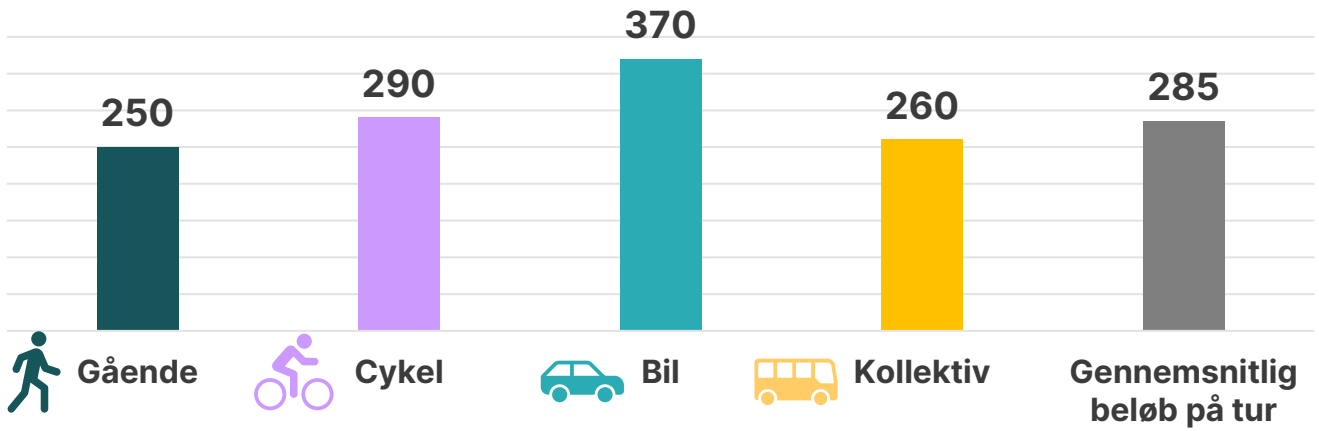
urban creators

Fordeling af samlet forbrug i gaden, transportformer

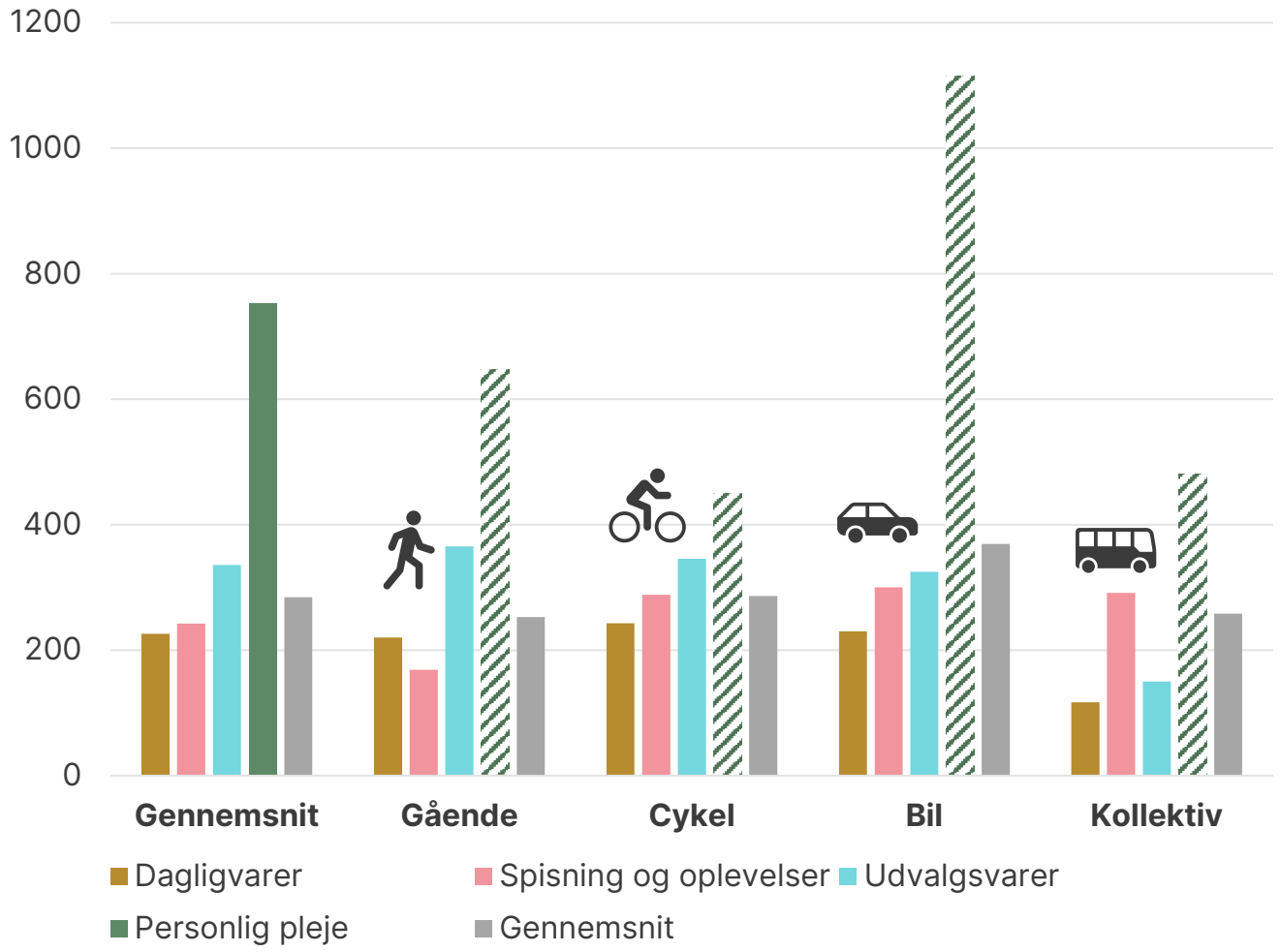


- **De handlende bruger 285 kr.** i gennemsnit per tur
- **Gående** står for den største del af forbruget (41%), selvom de bruger færrest penge per tur, idet de samtidig udgør den største andel af kunderne.
- **Cyklister** står for den næsthøjeste andel af det samlede forbrug på 24%, og det næsthøjeste forbrug per tur på 290 kr.
- **Bilister** står for 20% af det samlede forbrug, selvom de har et væsentligt højere forbrug per tur på 370 kr., dog udgør de en lavere andel af det samlede antal kunder
- **Kollektiv-brugere** står for en mindre andel af det samlede forbrug (8%) og det næstlaveste forbrug per tur

Gennemsnitsbeløb per tur, transportformer



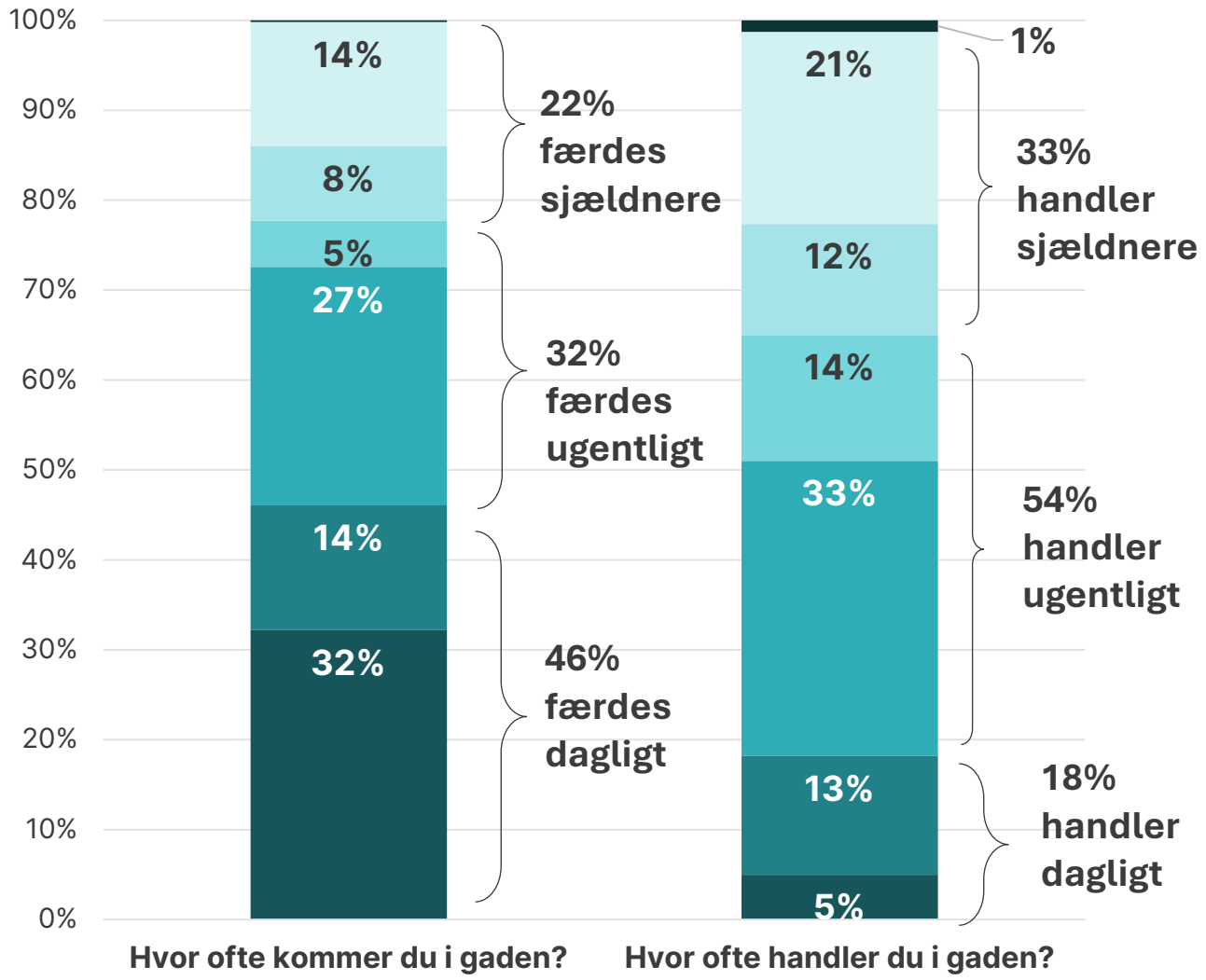
Forbrug per tur vs. forbrugstype



NB: Der er givet få besvarelser for personlig pleje, særligt for bilister, hvorfor disse tal er præget af usikkerhed

- **De handlende bruger 285 kr.** i gennemsnit per tur
- **I forhold til dagligvarer** bruger gående, cyklister og bilister ca. lige meget (220-240 kr. per tur), mens kollektiv-brugere bruger mindre
- **Spisning og oplevelser** har det næstlaveste forbrug per tur, og særligt gående bruger færre penge på dette per tur end andre
- **Udvalgsvarer** såsom sko, tøj mv. har det næsthøjeste forbrug per tur, og ligger stort set ens på tværs af transportformer, bortset fra kollektivbrugere, der bruger mindre per tur på dette end andre
- **Personlig pleje** såsom frisør, læge, tandlæge mv. har det største forbrug per tur, dog er antallet af respondenter så lavt at tallene er usikre, særligt for bilister

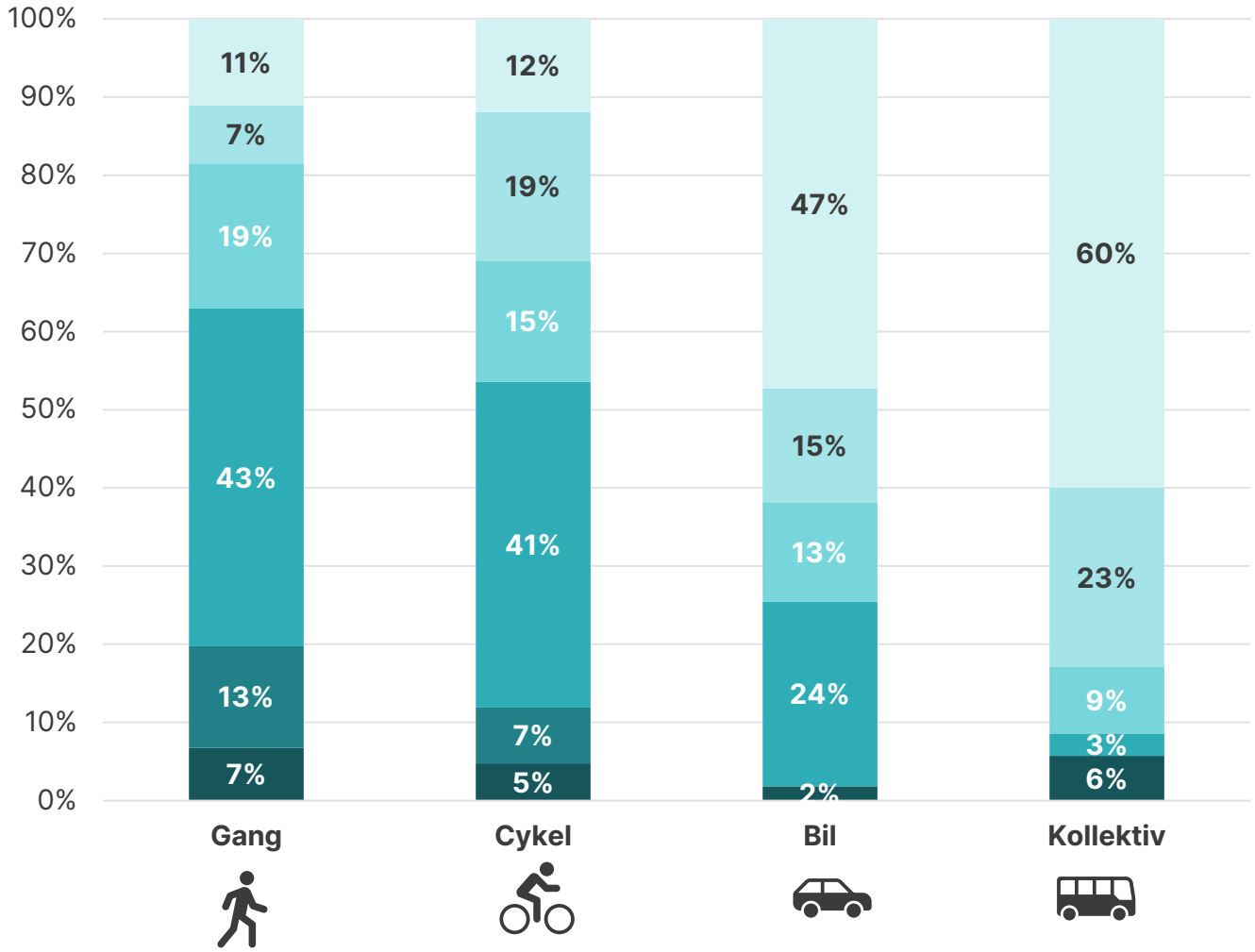
Hyppighed ift. generel brug af gaden



- **Mange af dem, der kommer i gaden, færdes der ofte**. 46% færdes der en eller flere gange dagligt, 32% færdes der på ugentlig basis, mens 20% færdes der månedligt eller sjældnere
- **De handlende er også primært gengangere**, idet 18% handler dagligt i gaden, og 54% handler der ugentligt, mens kun 1/3 handler der en gang om måneden eller sjældnere.

- Ved ikke
- Sjældnere end 1 gang om måneden
- 1–3 gange om måneden
- En gang om ugen
- Flere gange om ugen
- En gang dagligt
- Flere gange dagligt

Hyppighed af handelsture for forskellige transportformer



- **Gående og cyklister** er i høj grad hyppige kunder, som handler dagligt (hhv. 20% og 12%) eller ugentligt (hhv. 62% og 34%)
- **Bilister og kollektiv-brugere handler mindre hyppigt i gaden**, med hhv. 2% og 6%, der handler dagligt, og hhv. 37% og 12%, der handler ugentligt.
- **Over halvdelen af kunder i bil og med kollektiv transport** handler kun i gaden på månedlig basis eller sjældnere (hhv. 62% og 83%), mens dette kun gælder få gående og cyklister (hhv. 19% og 31%)

NB: Disse tal omfatter besvarelser af personer, der har handlet i Nordre Frihavnsgade, fordelt på deres respektive transportmidler for den pågældende handelstur. De har ikke uddybet, hvilket transportmiddel, de generelt anvender ifm. handelsture i gaden.

Forskel på handelsture alt efter transportform

Alder
- 26 % af alle handlende i gaden er unge mellem 18-30 år. Der er især en høj andel af unge handlende blandt dem, der bruger kollektiv trafik, som udgør hele 54 % af de handlende med kollektiv transport.
- 37% af de handlende i gaden er voksne i alderen 31-50 år. Denne gruppe udgør en større andel blandt handlende i bil, hvor det er 51 %, der er voksne mellem 31-50 år.

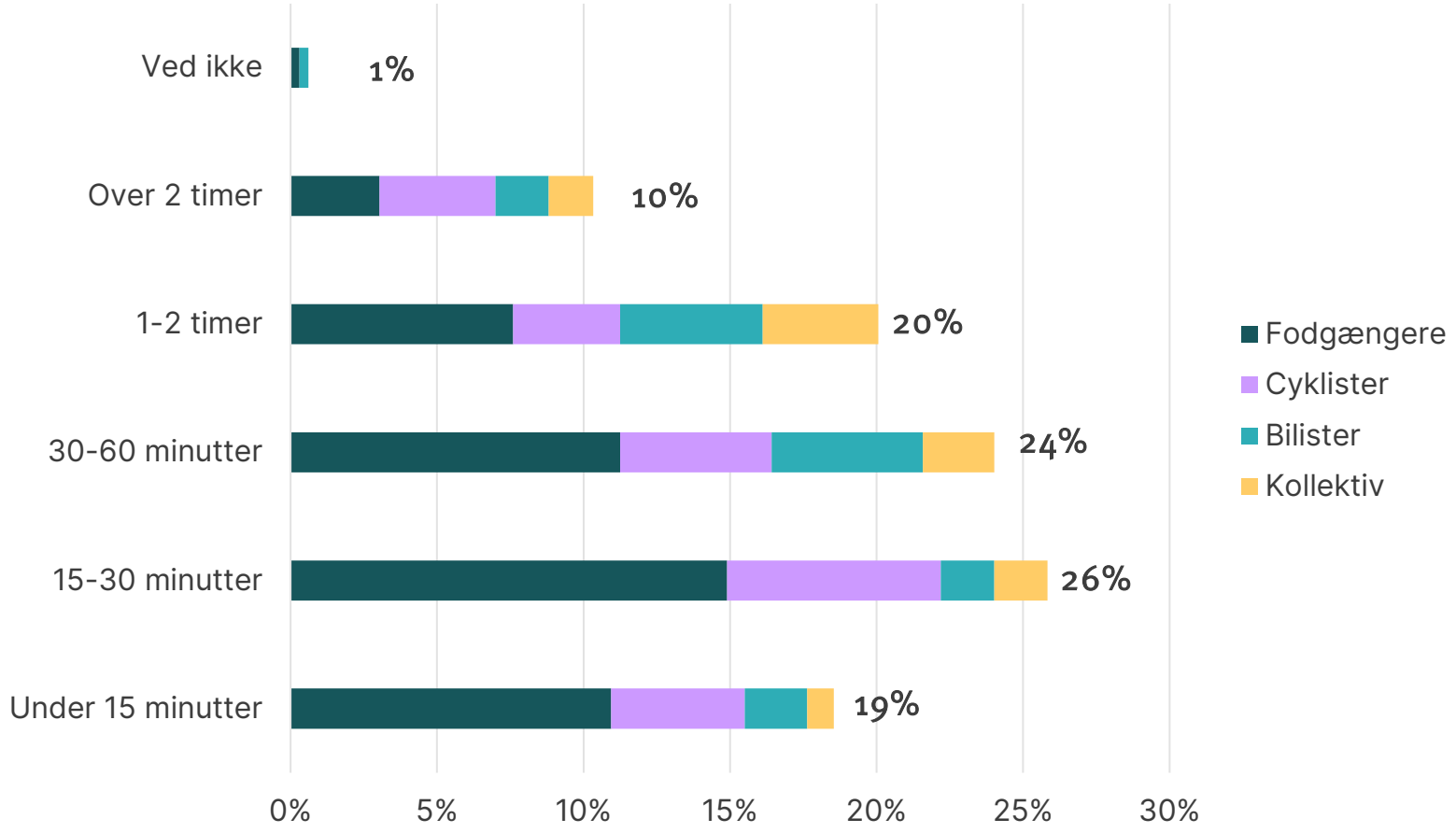
Tidspunkt
- 29% af handelsturene ligger om eftermiddagen mellem kl. 13-17. For handlende i bil er der en lidt højere andel af turene, der sker om eftermiddagen, nemlig 40 %.

Lokation
- 56% af handelsturene har deres primære formål i den vestlige del af gaden mellem Trianglen og Randersgade.
- For cyklende kunder er der en højere andel, der primært har formål i den vestlige del af gaden, nemlig 65 %.

Bopæl
- De handlende i gaden er primært lokale. 74 % bor under 3 km fra deres formål på Nordre Frihavnsgade, og 80 % bor under 5 km derfra.
- Kun ca. hver femte handlende bor over 5 km væk (19 %). For handlende i bil og brugere af kollektiv transport er der en større andel, der bor over 5 km væk, nemlig 43 % og 57 %.

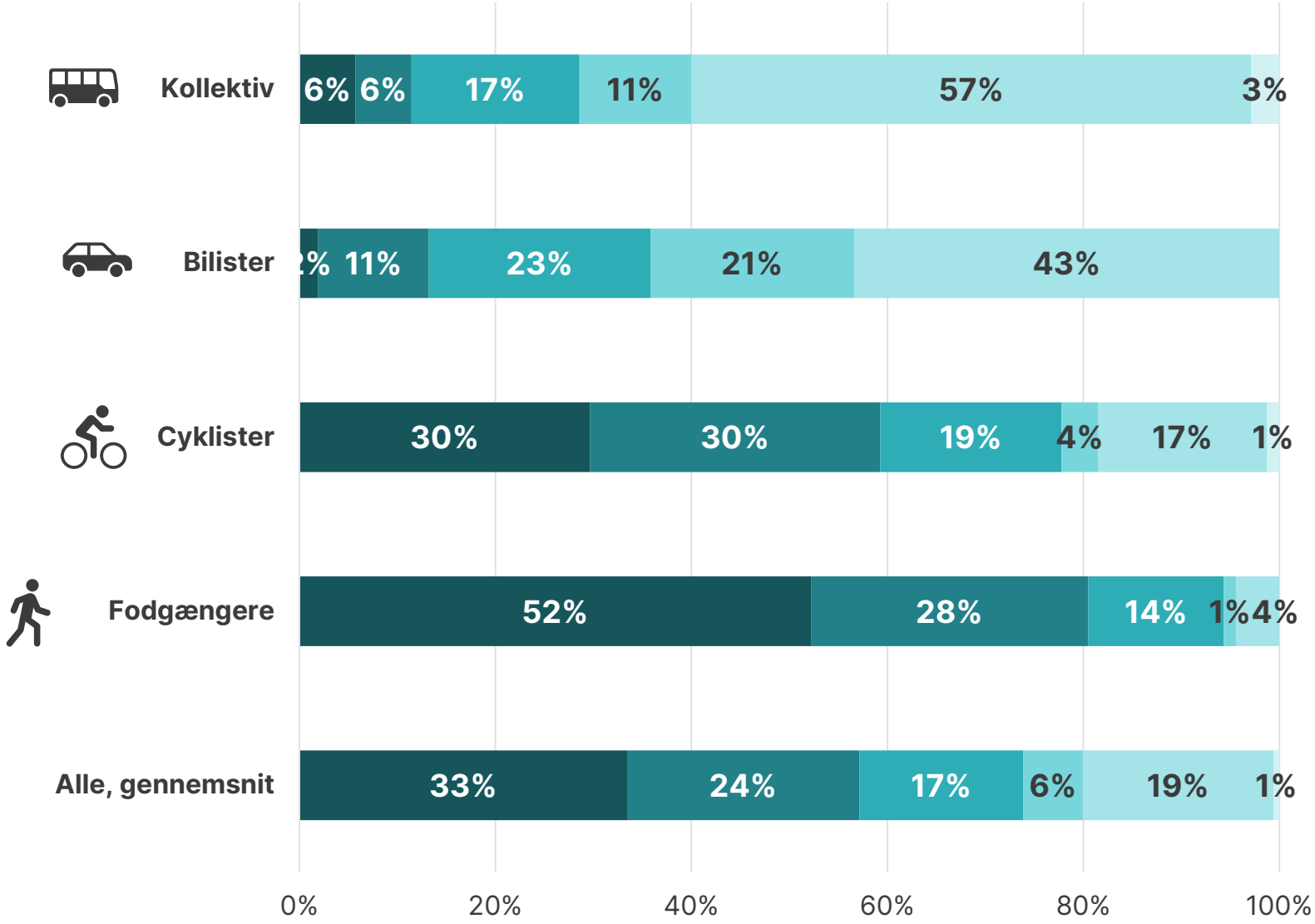
Varighed
- De fleste handelsture varer under en time (ca. 70 %), og er fordelt relativt ligeligt i en varighed hhv. på under 15 minutter, 15-30 minutter og 30-60 minutter.
- En højere andel af handelsture med bil og kollektiv transport varer 1-2 timer end for de øvrige transportmidler.

Varighed af handelsture vs. transportform



- **De helt korte handelsture** på under 15 minutter udgør 19% af alle handelsture, og foretages primært af fodgængere og cyklister
- **De korte handelsture** på 15-30 minutter udgør 26% af alle handelsture, og foretages i overvejende grad af fodgængere og cyklister
- **De halvlange handelsture** på 30-60 minutter har lidt flere kollektiv-brugere og bilister, og udgør 24% af alle handelsturene
- **De lange handelsture** på 1-2 timer udgør 20% af alle handelsture, og ca. halvdelen foretages af bilister og kollektiv brugere
- **De længste handelsture** på over 2 timer udgør 10%, og foretages primært af cyklister og gående

Handlendes afstand til bopæl vs. transportform



- **Gadens handlende er lokale** og hver tredje, der handler i gaden, bor i eller lige ved gaden (0-500 meter)
- **Gående og cyklende kunder** er i højest grad lokale, med hhv. 80% og 60%, der bor indenfor 1 km af gaden
- **Kunder med kollektiv trafik og bil** bor oftere længere væk, med hhv. 57% og 43%, der bor mere end 5 km væk fra gaden

Parkering – adfærd og vurdering

Disse tal gælder for alle besøgende, dvs. både handlende og besøgende med andre formål i gaden.

Besøgende i bil

- **Afstand**: 29 % af de besøgende i bil parkerer under 50 m fra deres formål. En del parkerer dog også længere væk; 18 % parkerer 200-300 m fra deres formål og 25 % over 300 m.
- **Vurdering af ledig parkering**: 31 % synes det er let eller meget let at finde en ledig parkeringsplads på deres tur, og 56 % synes det er svært eller meget svært.
- Af de besøgende i bil, som bor under 5 km. væk, synes flere, at det var svært at finde en ledig plads, end dem, som bor over 5 km. væk.
- Der er ikke nogen mærkbar sammenhæng mellem afstanden til parkering og hvorvidt man syntes, det var let eller svært at finde en ledig parkeringsplads.

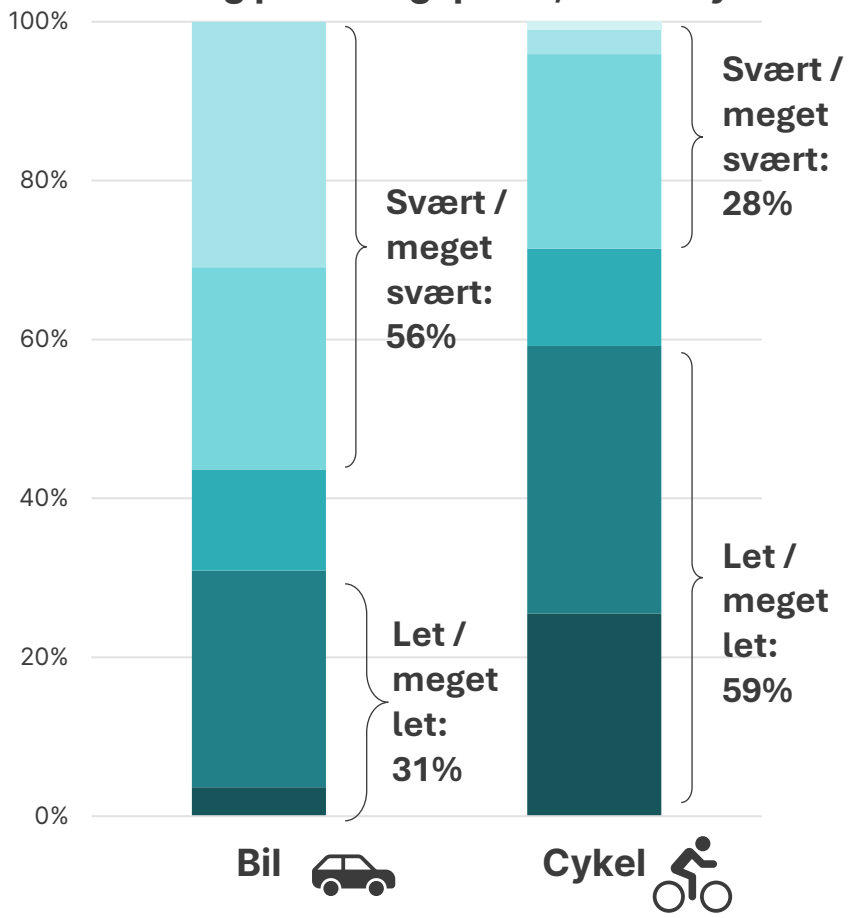
Besøgende på cykel

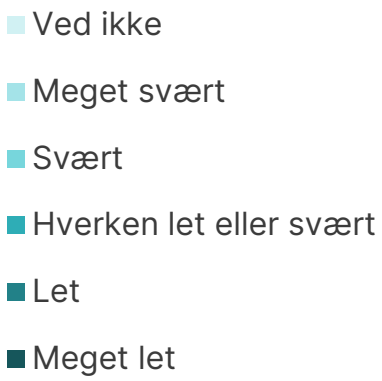
- **Afstand**: 67 % af de besøgende på cykel parkerer under 25 m fra deres formål i gaden og 85 % parkerer under 50 m fra deres formål.
- **Vurdering af ledig parkering**: 59 % af de besøgende på cykel synes det er let eller meget let at finde en ledig parkeringsplads på deres tur, og 28 % synes det er svært eller meget svært.

Vurdering af parkering fordelt på transportform og del af gaden

urban creators

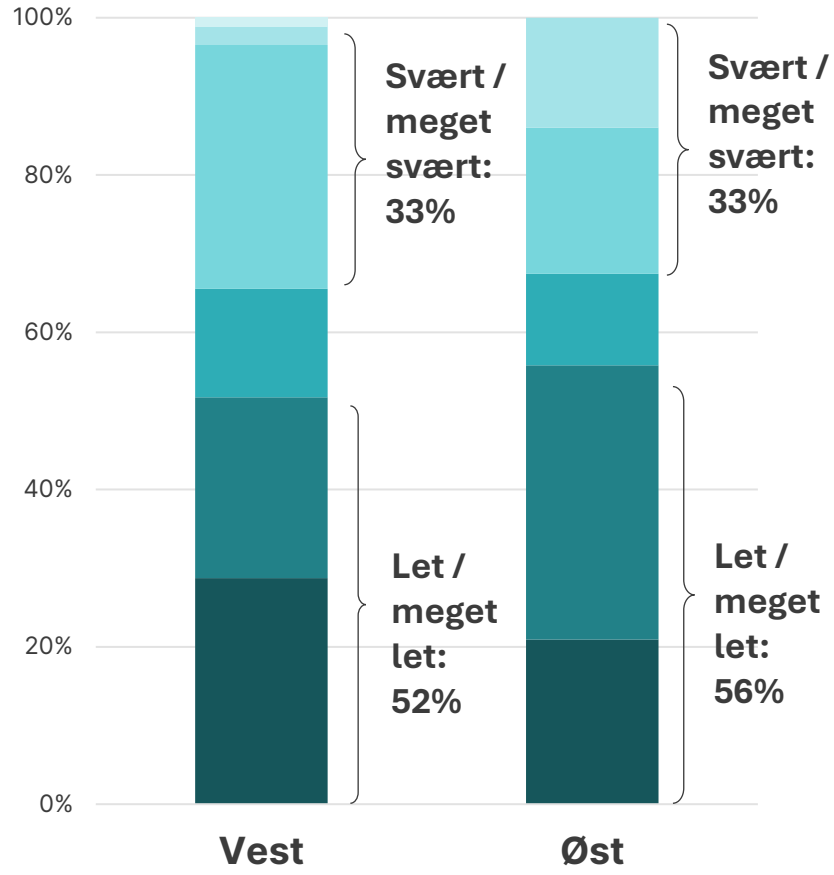
Vurdering af muligheden for at finde en ledig parkeringsplads, bil vs. cykel



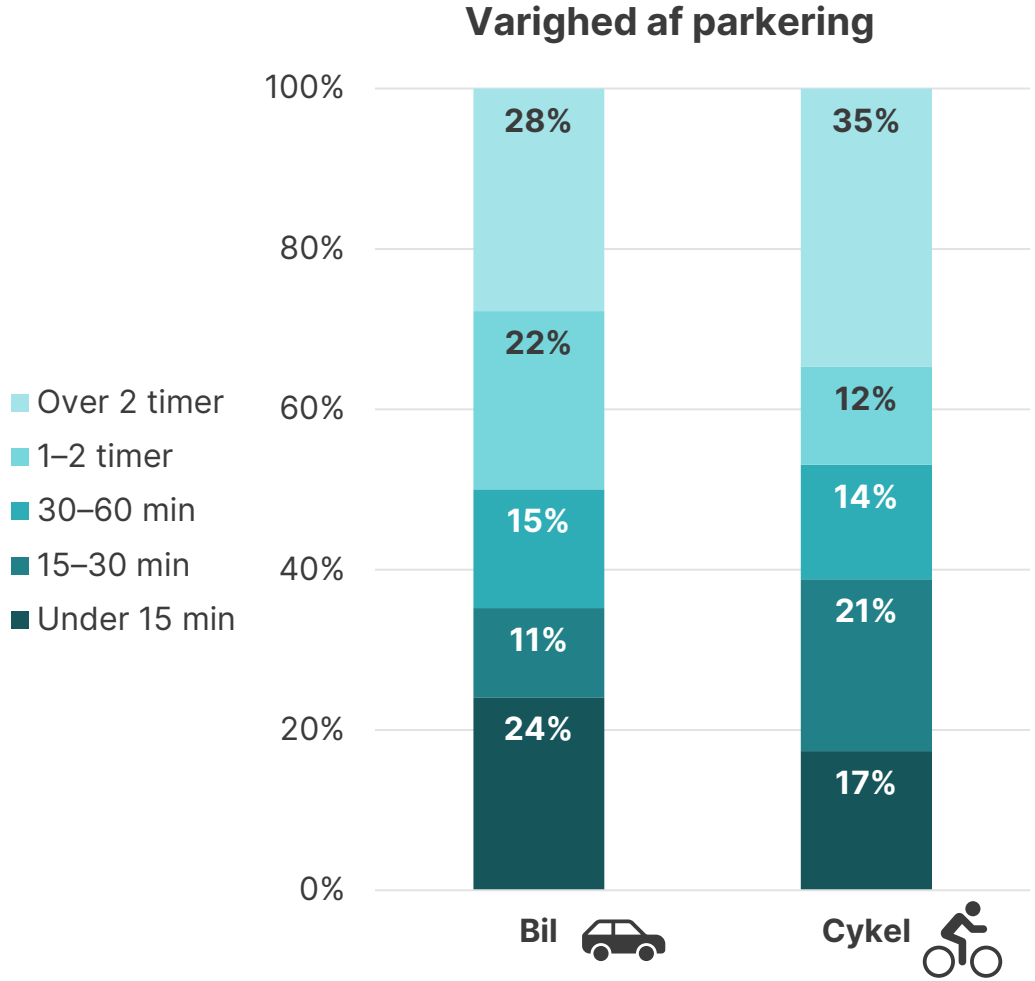


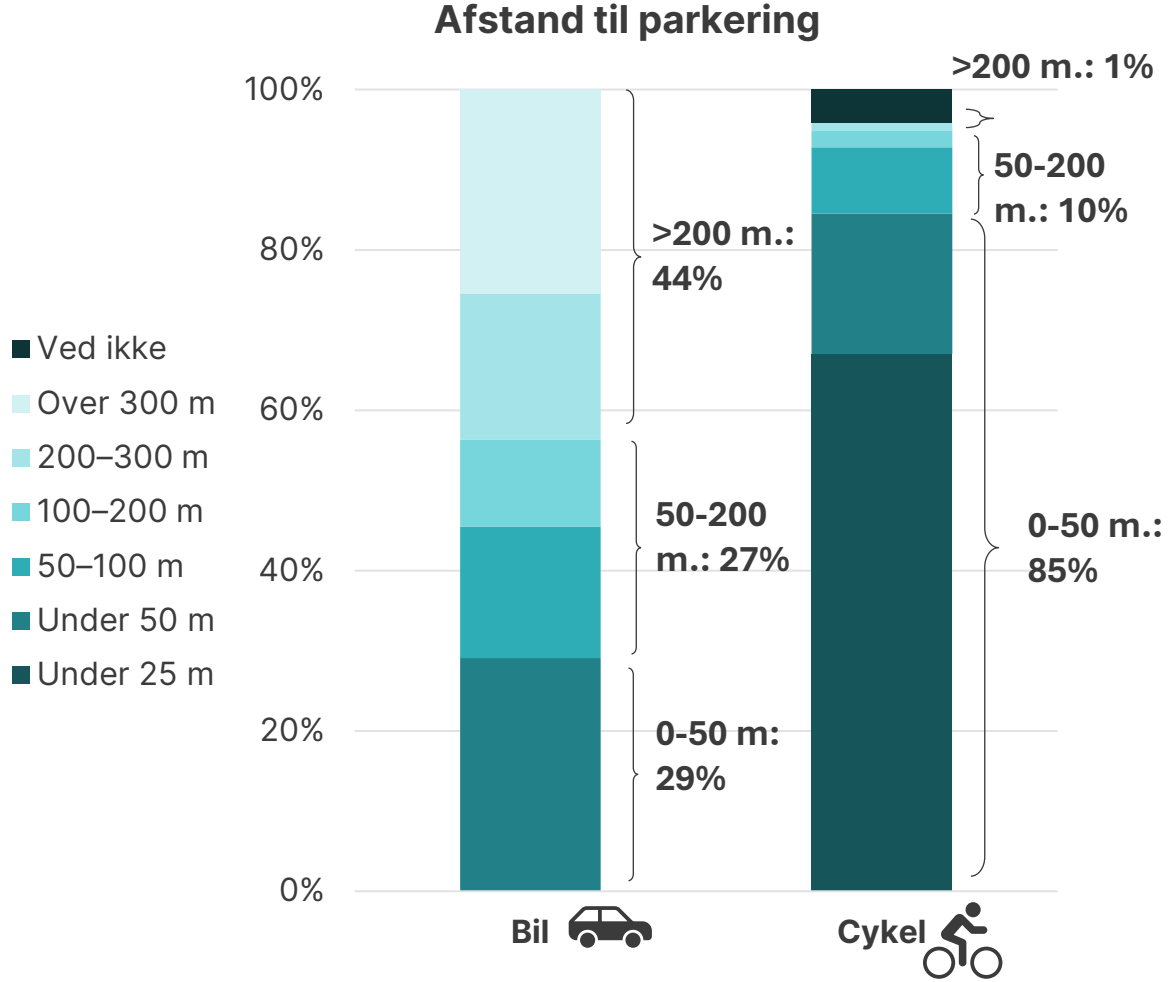
NB: Disse tal gælder for alle besøgende, dvs. både handlende og besøgende med andre formål i gaden.

Vurdering af muligheden for at finde en ledig parkeringsplads, vest vs. øst



Varighed og afstand ifm. parkering





NB: Disse tal gælder for alle besøgende, dvs. både handlende og besøgende med andre formål i gaden.

Opsamling af spørgeskemaundersøgelse om tryghed og trafiksikkerhed på Nordre Frihavnsgade

Efterår 2025

Baggrund for spørgeskemaundersøgelsen

Formål

- At indsamle borgernes oplevelser af utrygge steder og velfungerende steder på Nordre Frihavnsgade.
- At få input til konkrete forbedringsforslag i forbindelse med trafiksikkerhedsanalysen.
- Respondenterne havde mulighed for at markere et valgfrit antal utrygge og velfungerende steder samt supplere med begrundelser og til slut skrive forslag til trafikale forbedringer.

Dataindsamling

- Spørgeskema annonceret via Nordre Frihavnsgade nyhedsbrevet, Facebook-annoncer, Østerbro Lokaludvalg SoMe-kanaler og plakater i butikkerne på Nordre Frihavnsgade
- Åbent i perioden: **15. september – 7. oktober 2025**

Deltagelse og omfang

- **540 respondenter**
- **1.356 registrerede punkter**
- De fleste respondenter har registreret **1–7 punkter**
- **12 respondenter** står for **154 punkter** (8–32 hver)

Antal registrerede punkter fordelt på brugertyper

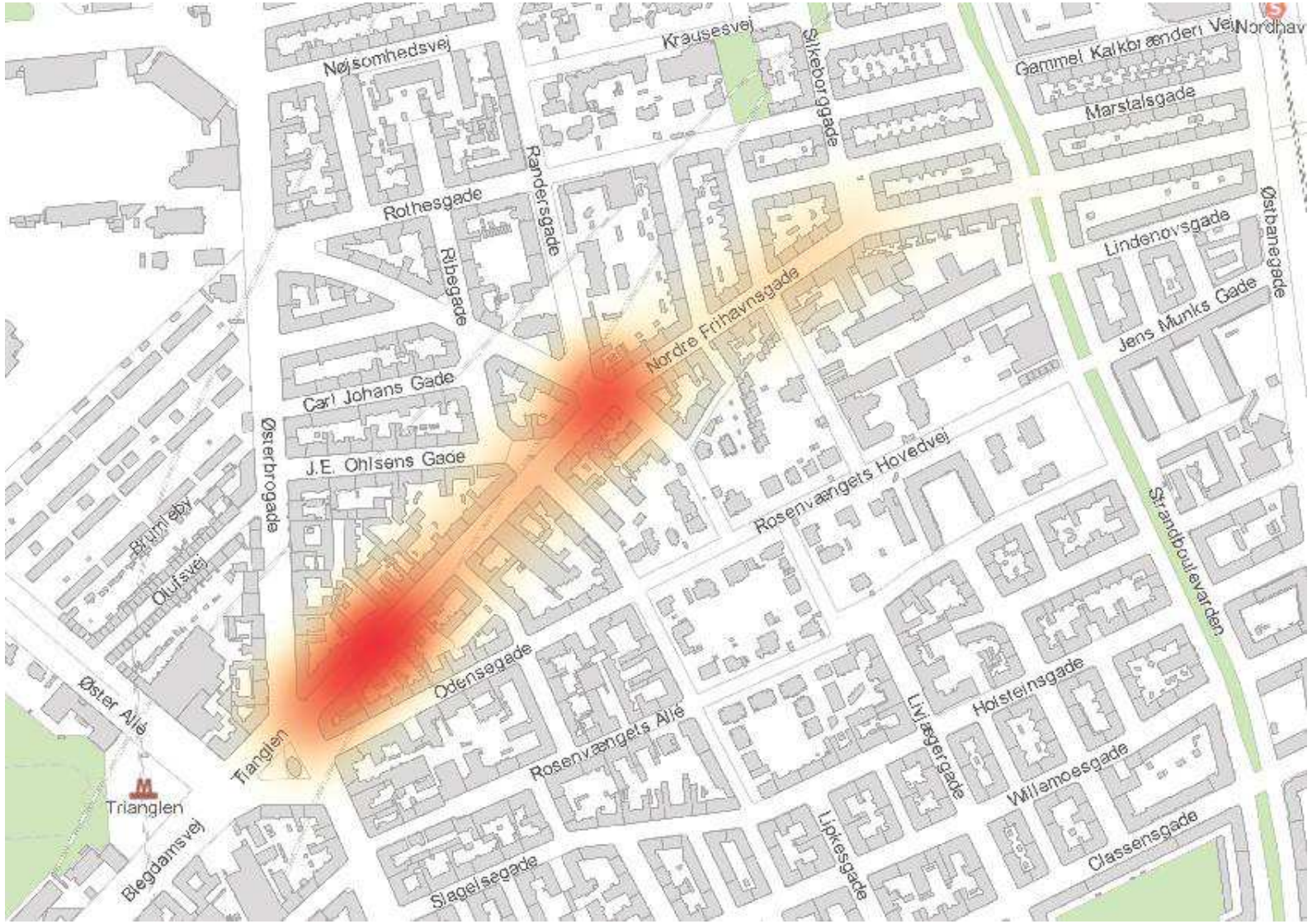
Utrygge steder

Trafikanttype	Punkter
Cyklist	581
Bilist	147
Fodgænger	232
Anden type trafikant	11
Ikke relevant	89
Alle	**1060**

Velfungerende steder

Trafikanttype	Punkter
Cyklist	95
Bilist	33
Fodgænger	139
Anden type trafikant	1
Ikke relevant	28
Alle	**296**

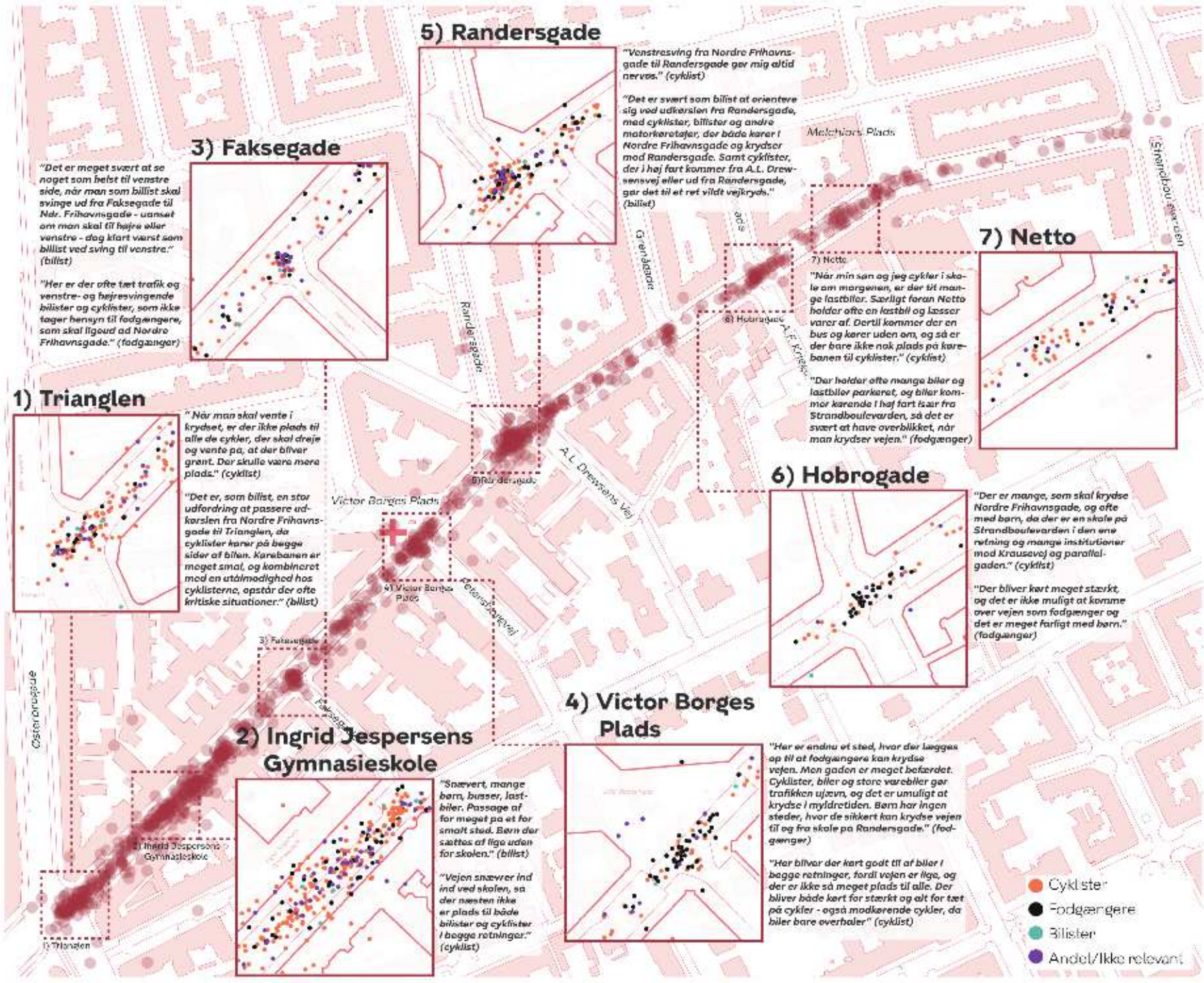
Utryghed - heatmap



Et heatmap over utryghedspunkterne viser, at der er en størst koncentration i den vestlige del af Nordre Frihavnsgade fra Randersgade til Trianglen.

Utrygge steder

De 7 fremhævede steder på kortet har særligt mange utryghedspunkter



Utryghed

Gennemgående utryghedstematikker i Nordre Frihavnsgade

1. Pladsproblemer og problematiske "knæk" i gaden
Nordre Frihavnsgade opleves for smal til de mange trafikantgrupper, der deles om pladsen, særligt fra Trianglen til Randersgade. Resultatet er konflikter og usikker manøvrering gennem store dele af strækningen, særligt hvor der er indbygget sving.

2. Ulovlig parkering og varelevering der blokerer
Standsning og parkering på kørebanen skaber flaskehalse, utrygge passager og forringer oversigten. Store køretøjer til varelevering eller renovation tvinger cyklister og biler ud i modkørende trafik særligt mellem Trianglen og Victor Borges Plads og ved Netto.

3. Høj fart hos biler (og nogle cyklister)
Bilister beskrives flere steder som kørende hurtigt i smalle og uoverskuelige forhold. Den høje fart forstærker konflikterne, især ved overhalinger og sving. Også cyklister bevæger sig nogle steder hurtigt gennem tætte områder, hvilket øger uforudsigeligheden.

4. Overhalinger hvor der ikke er plads
Bilister forsøger at overhale cyklister i smalle dele af gaden/ved "knæk". Det presser cyklisterne, især når der er modkørende trafik samtidig. Også cyklister overhaler hinanden på begrænset plads.

5. Konflikter i kryds og ved sving
Kryds/sideveje er præget af uklare vigepligtsforhold og manglende plads til at vente sikkert. Særligt højresving skaber konflikter, når cyklister og biler tvinges tæt på hinanden. Trafikanter tager chancer for at komme frem, hvilket øger utrygheden ved højresving.

6. Begrænset udsyn ved sideveje
Kurver, parkerede biler og varelevering blokerer ofte udsynet ved sideveje når bilister og cyklister skal ud. Særligt bilister må "liste" frem for at kunne orientere sig. Det gør sig særligt gældende ved Faksegade, Hobrogade og Grenågade.

7. Udfordringer for fodgængere ved krydsning
Fodgængere har svært ved at finde trygge krydsningsmuligheder gennem store dele af gaden – især børn, ældre og gangbesværede. Det er særligt problematisk ved skolerne. Trafikanter holder ofte ikke tilbage for gående ved fodgængerfeltet.

8. Cyklister på fortove og manglende vigepligt
Fodgængere påpeger at der flere steder er problemer med cyklister på fortovet bl.a. Victor Borges Plads. Dertil holder cyklister (og i nogle tilfælde bilister) ikke tilbage ved sving til og fra Nordre Frihavnsgade.

Utryghed

Strækning: Trianglen

Samlet utryghedsbillede

Området ved ind- og udkørsel til Nordre Frihavnsgade ved Trianglen opleves for trangt, uoverskueligt og med uklare regler i forhold til den trafikmængde, der passerer.

Når cykelstien ophører ved indkørsel på Nordre Frihavnsgade, presses cyklister, biler og busser sammen på lidt plads, og ulovlig parkering eller standsning tæt ved krydset forværrer trængslen.

Den begrænsede plads betyder, at trafikanterne ofte forsøger at mase sig frem mod krydset ved udkørslen fra Nordre Frihavnsgade, hvilket skaber utryghed og konflikter. Bilister beskrives som kørende tæt og til tider hurtigt for at komme frem, mens cyklister søger plads mellem ventende biler – både på højre og venstre side – eller placerer sig foran stoplinjen, fordi der mangler et tydeligt og trygt venteområde.

Samlet beskrives området som et sted, hvor trængsel, høj fart og uforudsigelig adfærd skaber konflikter.

Utryghed

Strækning: Trianglen

Opsummering af input: Cyklister (ca. 107 punkter)

- Smalle kørebaner og indsnævringer presser cyklister ind mod kantsten eller blomsterbed. Cyklister bliver presset af biler/busser/lastbiler – særligt hvis de forsøger at overhale uden plads.
- For lidt venteflade ved stoplinjer skaber trængsel, især for ladcykler og store grupper af cyklister.
- Overgangen fra cykelsti til ingen cykelsti giver usikkerhed og pludselige konflikter.
- Problematiske bevægelser: venstresving fra Ndr. Frihavnsgade, højresving fra Trianglen/Østerbrogade og "indtrængning" i gaden efter krydsning.
- Manglende vigepligt ved sving ind på Nordre Frihavnsgade, både bil → cykel og cykel → fodgænger.
- Generelt for få m^2 til at håndtere blandingen af cykler, biler og busser i mange retninger. Cyklister oplever sig "mast", "klemt", "jaget".
- Cyklister beskriver at bilister (og busser/lastbiler) kører for hurtigt og gasser op for at nå lyskryds.
- Både cyklister og bilister kører ofte over for rødt eller "lige til lyserødt".

Opsummering af input: Bilister (ca. 11 punkter)

- Smal køre- og sammenfletningsbane ved 7-Eleven skaber overraskende møder mellem bilister og cyklister
- Overgangen fra cykelsti til fælles køreareal er utydelig, og bilisterne oplever at cyklisterne sprede sig ud og fylde hele vejen.
- Smalle kørebaner og indsnævringer gør det svært for bilister at passere, især når cyklister kommer på begge sider.
- Lastbiler og varevogne parkeret i kørebanen tvinger bilister og cyklister over i modsatte side og øger utrygheden.
- Cyklister presser sig ofte foran biler på begge sider ved rødt lys, hvilket gør startsituationer uforudsigelige.
- Bilister har svært ved at orientere sig, når cyklister, biler og fodgængere bevæger sig i mange retninger og på mange sider samtidig.

Opsummering af input: Fodgængere (ca. 13 punkter)

- Området er konstant kaotisk, især i myldretid og ved Parken-arrangementer.
- Mange kører over rødt, højresvinger uden stop.
- Cyklister kører på fortov og i fodgængerfelter, hvilket gør det svært og risikabelt at færdes.

Opsummering af input: Anden type trafikant/ikke relevant (ca. 11 punkter)

- Smal vej, mange trafikanter og utydelige kryds skaber trængsel og forvirring..
- Cyklister zigzagger og kører på begge sider af biler; bilister og cyklister mangler plads, især ved krydset til Trianglen. Tidligere cykelgade skaber forvirring.
- Både bilister og cyklister kører over rødt og for hurtigt, hvilket gør gaden utryg for alle.

Utryghed

Strækning: Ingrid Jespersens Gymnasieskole

Samlet utryghedsbillede

Området omkring Ingrid Jespersens Skole opleves som trangt og udfordrende for alle trafikanter. Det smalle vejstykke med sving giver dårlig oversigt og skaber utryghed. Det er især i myldretiden, hvor skolebørn, cykler, biler og busser alle bruger gaden samtidig.

Ulovlig parkering og standsninger af varelevering og forældre, der skal aflevere gør pladsen endnu mere begrænset. Der er forslag om bump og fartdæmpning, som kan sikre en mere rolig trafikafvikling

Mange fodgængere oplever det som svært at krydse vejen, og der er forslag om et fodgængerfelt. Flere beskriver at skolebørn, der bevæger sig i store grupper, fylder fortovene, hvilket kan gøre det vanskeligt for ældre og gangbesværede at passere. Cykelparkering foran skolen tager yderligere plads og bidrager til trængsel på fortovet.

Utryghed

Strækning: Ingrid Jespersens Gymnasieskole

Opsummering af input: Cyklister (ca. 324 punkter)

- Gaden er for smal til samtidig trafik af biler, cykler, busser og lastbiler og svingene eller "knækkene", gør det svært at orientere sig og skaber farlige situationer, hvor cyklister bliver presset.
- Parkerede biler, varevogne, lastbiler og forældre, der parkerer for at aflevere børn, reducerer fri plads, skaber flaskehalse og tvinger trafikanter over i modkørende bane.
- Skoletrafik med børn og forældre skaber uforudsigelige situationer, herunder pludselige stop og sving ud foran cyklister.
- Busser og vareleverancer presser cyklister og biler sammen, hvilket øger risikoen for ulykker.
- Manglende afmærkede cykelstier og fodgængerfelter gør det svært at navigere sikkert, især for børn og skoleelever.
- Bilister, busser og cyklister kører ofte meget hurtigt. Manglende fartbegrænsning og manglende respekt for færdselsregler skaber utryghed, især for børn og skoleelever.

Opsummering af input: Anden type trafikant/ikke relevant (ca. 9 punkter)

- Store varebiler/lastbiler holder ofte på vejen, hvilket blokerer trafikken.
- Vejen er for smal, hvilket skaber, konflikter og flaskehalse og dårligt overblik for alle trafikanter, især om morgenen med skolebørn, cykler og busser.

Opsummering af input: Bilister (ca. 56 punkter)

- Gaden er for smal til både biler, cykler, varelevering, busser og gående, særligt med de bugtende vejforløb/indsnævringer..
- Ulovlig parkering, stop i skraverede felter, U-vendinger, og biler der holder uden for båse skaber farlige situationer, flaskehalse og tvinger både biler og cykler ind i modkørende bane.
- Næsten alle beskriver slalomkørsel, pres, klemte situationer og manglende plads til at passere sikkert.
- Cyklister overhaler både inde- og udenom, ofte tæt på biler og i blinde vinkler, hvilket gør det svært at orientere sig.
- Skoletrafikken ved Ingrid Jespersens Skole skaber uforudsigelige krydsninger og risiko for påkørsel (børn kommer frem mellem biler, løber ud, forældre stopper ulovligt).
- Mange nævner, at cyklister fylder hele vejen og kører som om det stadig er cykelgade.
- Fodgængere – særligt skolebørn – krydser uden at orientere sig.
- Den samlede oplevelse: "kaos", "vanvid", "farlig cocktail" og "umulig strækning".

Opsummering af input: Fodgængere (ca. 39 punkter)

- Fodgængere oplever det svært og utrygt at krydse vejen foran skolen.
- Mange biler kører for hurtigt og holder ulovligt og knækkede vejbaner giver dårlig oversigt og skaber flaskehalse.
- Busser og lastbiler har svært ved at passere, hvilket bidrager til trafikkaos.
- Forslag om fodgængeroverfelt/fartdæmpende foranstaltninger.
- Mange cyklister kører hensynsløst på fortov og vej, især i dagtimerne.
- Skolebørn fylder fortovet og krydser i store grupper, hvilket skaber utryghed bl.a. også for andre fodgængere.
- Smalle fortove gør det svært at færdes med barnevogn eller for ældre borgere.
- Cykler placeres tilfældigt og spærrer fortovet foran skolen.

Utryghed

Strækning: Faksegade (til SuperBrugsen)

Samlet utryghedsbillede

Strækningen opleves som trang og kaotisk, særligt ved sidevejen Faksegade, hvor mange biler og cykler kører ind og ud. Manglende cykelsti gør strækningen særlig utryg for børn, og overhalinger fra biler sker trods smal plads og med høj fart.

Bilister rapporterer dårligt udsyn mod venstre ved Faksegade, forværret af parkerede biler, varevogne og ulovlig parkering. Samtidig gør den kurvede gade samt den store mængde cyklister og fodgængere det vanskeligt at orientere sig i bil. Det gør det endnu sværere for bilister at orientere sig, fordi cyklerne kører i flere 'lag' og ikke holder sig i højre side. Mange bilister må "liste" ud i vejen og tage chancer for at opnå overblik og få manøvreplads.

Højresving ind på Faksegade er vanskeligt for bilisterne, og samtidig føler cyklister sig klemt, når bilerne skal til højre.

Fodgængere oplever tæt trafik af biler, cyklister og budcykler, som ikke altid tager hensyn, især når de krydser Faksegade eller går over gaden ved SuperBrugsen.

Utryghed

Strækning: Faksegade (til SuperBrugsen)

Opsummering af input: Cyklister (ca. 26 punkter)

- Dårligt udsyn når man kommer fra Faksegade pga. parkerede biler og gadens udformning.
- Konflikter i T-kryds mellem biler, cyklister, busser (herunder udflytterbørnehave) og lastbiler.
- Uoverskueligt når lastbiler skal bakke ud af Faksegade.
- Cykler presses af biler, især når biler skal dreje til højre ind ad Faksegade.
- Manglende cykelsti gør hele strækningen utryg, især for børn.
- Overhalinger sker trods meget lidt plads, og bilerne kører hurtigt.
- Behov for forbedringer som nedsat fart, vejbump og bedre fodgængerforhold.
- Trafik foran SuperBrugsen er kaotisk: cyklister, gående i alle retninger og biler i høj fart.

Opsummering af input: Fodgængere (ca. 10 punkter)

- Tæt trafik med biler, cyklister og budcykler som ikke tager hensyn til fodgængere der skal over Faksegade, ligeud ad Nordre Frihavnsgade.
- Bilister kører for stærkt
- Cykler overholder ikke altid færdselsregler og kommer i flere "lag", hvilket forvirrer fodgængere.
- Mange fodgængere passerer vejen ved SuperBrugsen

Opsummering af input: Bilister (ca. 12 punkter)

- Udsynet mod venstre er dårligt pga. parkerede biler, varevogne, ulovlig parkering og gadens kurve.
- Uoverskueligt at orientere sig om både cyklister og biler fra begge retninger, og særligt når cyklisterne kører i flere "lag" på vejbanen.
- Bilister må "liste" ud i vejen og skabe gener for fodgængere for at opnå udsyn.
- Mange trafikanter samtidig gør det næsten umuligt at komme ud fra Faksegade uden at tage chancer.
- Bilister blokeres ved højresving, når cyklister passerer tæt forbi.

Opsummering af input: Anden type trafikant/ikke relevant (ca. 5 punkter)

- Problematisk med biler der overhaler cyklister og stikker snuden for langt ud fra Faksegade.

Utryghed

Strækning: Victor Borges Plads

Samlet utryghedsbillede

Strækningen opleves generelt som utryg af alle trafikantgrupper. Vejen er smal, og mange biler, cyklister, busser og lastbiler i myldretid skaber trængsel og utryghed.

Cyklisterne oplever at blive presset af biler og busser, samtidig med at de skal navigere mellem modkørende cykler og andre trafikanter. Flere beskriver, at de må manøvrere forsigtigt for at undgå tæt kontakt med andre.

Fodgængere oplever, at det er svært at krydse vejen, især ved SuperBrugsen og Victor Borges Plads, hvor den tætte cykeltrafik gør passage kompliceret. Placering af cykelstativer, beplantning og varelevering forhindrer naturlige krydsningslinjer, skaber dårlig oversigt og utryghed, særligt for børn og dårligt gående.

Bilister beskriver dårligt udsyn fra Petersborgvej på grund af parkerede biler, varelevering og vejens indsnævringer. Bilister oplever også, at cyklister ikke signalerer ved standsning eller sving, hvilket gør det svært at orientere sig og planlægge kørsel.

Utryghed

Strækning: Victor Borges Plads

Opsummering af input: Cyklister (ca. 59 punkter)

- Biler kører generelt for hurtigt, også i snævre passager, og cyklister presses, når biler og busser overhaler uden plads.
- Parkerede biler, varevogne og ulovlig standsning skaber dårligt udsyn, pludselige stop og blinde vinkler, som giver farlige møder.
- Gadeforløbets sving og "knæk" gør, at bilister skærer hjørner og trækker ind i den linje cyklisterne naturligt følger, hvilket skaber konflikter.
- Indsnævringer og vejsidechikaner gør det uklart, hvem der skal vige, og cyklister må ofte trække ud eller stoppe for at give plads.
- Modkørende bilister forsøger at overhale andre cyklister og ender med at trække ind foran modkørende cyklister pga. den begrænsede plads.
- Højresvingende biler og lastbiler overser cyklister og skærer ind foran dem ved Petersborgvej.
- Udsynet fra Petersborgvej er vanskeligt pga. store varevogne og biler parkeret tæt på hjørnet.
- Mange krydsende fodgængere – især børn – skaber komplekse og uforudsigelige situationer, da der mangler sikre krydsningsmuligheder.

Opsummering af input: Bilister (ca. 15 punkter)

- Cykler fylder hele vejbanen, overhaler både højre og venstre om, hvilket skaber uforudsigelige situationer.
- Bilister føler sig presset, når de holder lav fart bag cyklister, og oplever cyklister reagere negativt, når bilerne fylder meget i den snævre gade.
- Fodgængere krydser uforudsigeligt, især ved butikker og bumpmarkeringer, som mistolkes som fodgængerfelter.
- Dårligt udsyn flere steder pga. cykelstativer, parkerede biler og busholdeplads gør det svært at orientere sig.
- Trafikmængden generelt overstiger vejens kapacitet, hvilket gør mødesituationer mellem biler, cyklister og busser svære.
- Parkering er vanskelig, og risiko for skader øges, når cykelparkering ligger tæt på bilpladser.

Opsummering af input: Fodgængere (ca. 67 punkter)

- Meget svært at krydse gaden, især ved Victor Borges Plads, SuperBrugsen og Lagkagehuset; næsten ingen holder tilbage, og mange beskriver det som "umuligt" i myldretiden.
- Stort ønske om fodgængerfelter, særligt genetablering af det tidligere felt ved Victor Borges Plads.
- Cykler – især elcykler – kører hurtigt og uforudsigeligt, også på fortov og plads.
- Biler kører for stærkt, hvilket øger utrygheden for både voksne og børn.
- Dårligt udsyn pga. parkerede biler, cykelstativer og beplantning, og ulovlige parkeringer gør det svært at vurdere, hvornår man kan krydse sikkert.
- Kaotisk trafikbillede med biler, cykler, ladcykler og busser på lidt plads.
- Cykelstativer og andre hindringer blokerer krydsningsruter og tvinger fodgængere længere ud i vejen.

Opsummering af input: Anden type trafikant/ikke relevant (ca. 6 punkter)

- Uklarhed om gadens regler og cyklisterne overholder ikke færdselsreglerne eller giver tegn.
- Mange cyklende krydser pladsen.

Utryghed

Strækning: Randersgade

Samlet utryghedsbillede

Strækningen opleves som utryg af alle trafikanter. Cyklister fremhæver høj fart hos bilister, smalle vejforløb og bugtninger, som gør det svært at navigere, især ved til- og frakørsel til sideveje. Bilister oplever tilsvarende udfordringer med overblik og plads. Busser og tung trafik skaber yderligere trængsel og uro. Cyklister oplever, at bilister ofte overhaler tæt på.

T-krydset ved Randersgade beskrives med mange krydsende og svingende cyklister, biler og fodgængere, særligt i myldretiden. Det skaber særligt utrygge situationer for bl.a. skolebørn. Cykeltrafik fra Randersgade har vanskeligt ved venstre- og højresving på grund af smalle ramper og modkørende trafik. Ligeledes er venstresving ind på Randersgade vanskelig, fordi der mangler venteplads. Bilisterne beskriver at cyklerne svinger ind- og ud af sidevejene uden at kigge sig for eller overholde vigepligt.

Fodgængere oplever, at cyklister på fortovet, udeservering og cykelstativer gør færdsel vanskelig. Mange bemærker desuden, at bilister og cyklister sjældent holder tilbage ved fodgængerfelter/sideveje.

Utryghed

Strækning: Randersgade

Opsummering af input: Cyklister (ca. 82 punkter)

- Mange biler og lastvogne kører for stærkt og tager ikke hensyn til cyklister bl.a. ved overhalinger.
- For smalle veje og passager, især ved bugtninger/"knæk", gør det svært at navigere.
- Busser skaber uro og presser cyklister.
- Krydsning af Nordre Frihavnsgade/Randersgade opleves som kaotisk og utrygt. Alle trafikanter er i konflikt og usikre på vigepligt.
- Cykeltrafikken fra Randersgade har vanskeligt ved venstre- og højresving på grund af ramper og modkørende trafik.
- Mange krydsende trafikanter ved Randersgade (biler, cykler, fodgængere) skaber uoverskuelighed.
- Manglende cykelstier og generelt utilstrækkelig plads for cyklister.
- Bildøre åbnes pludseligt ud mod cyklister.
- Små børn og skolebørn udsættes for utrygge situationer i morgentrafik.
- Flere nævner, at forholdene er blevet værre efter cykelgaden blev nedlagt.

Opsummering af input: Anden type trafikant/ikke relevant (ca. 25 punkter)

- Mange cyklister glemmer, at gaden ikke længere er cykelgade og drejer uden at se sig for. Manglende cykelstier skaber utryghed.
- Store biler holder på kørebanen for af- og pålæsning, hvilket tvinger cyklister ud i modsat kørebane eller på fortov.
- Manglende fodgængerovergange gør det svært at krydse gaden.
- Udeservering og cykelstativer giver ikke plads til fodgængere

Opsummering af input: Bilister (ca. 24 punkter)

- Svært overblik på grund af mange trafikanter, især ved udkørsler fra Randersgade og A.L. Drewsensvej. Busstoppesteder og indsnævringer gør gaden smallere og skaber yderligere kaos.
- Cyklister kører uforudsigeligt: svinger uden at vise tegn, uden at orientere sig, kører 3-4 ved siden af hinanden, krydser Nordre Frihavnsgade til Randersgade uden hensyn, hvilket skaber konflikter og pludselige opbremsninger for bilister.
- Smalle passager og bugtninger på vejen gør det svært for biler og busser eller andre store køretøjer at passere hinanden.
- Fodgængerfeltet er placeret på et knæk og gør det vanskeligt at orientere sig.
- Cykelparkering tæt på bilparkeringspladser udgør risiko for væltede cykler og skader på biler.

Opsummering af input: Fodgængere (ca. 60 punkter)

- Cyklister kører hurtigt og hensynsløst, ofte uden at orientere sig, på både vej og fortov, hvilket skaber utryghed.
- Biler kører for stærkt og mange stopper ikke, selv ved skolebørn.
- Fortovet og pladsarealer er trange pga. cyklister, cykelstativer, udeservering og beplantning. Det gør det svært at passere med barnevogne, mv.
- Manglende fodgængerfelter og uklarhed om krydsning skaber uoverskuelige situationer fx ved Randersgade.
- Kombination af cyklister, biler og busser gør krydsning af gaden presset og utrygt, især for børn og dårligt gående.
- Cykler og biler, der ikke overholder færdselsregler, skaber uforudsigelig adfærd for fodgængere.

Utryghed

Strækning: Hobrogade (fra Grenågade)

Samlet utryghedsbillede

Cyklister peger på høj fart hos biler, smalle vejforløb og bugtninger, som gør det svært at navigere, især når de kommer til eller fra sideveje. Samtidig oplever de, at busser, lastbiler og tung trafik skaber trængsel og utryghed. Flere fremhæver, at manglende cykelstier forstærker problemet.

Bilister beskriver tilsvarende problemer med overblik og plads. Dårligt udsyn ved udkørsel fra Grenågade gør det vanskeligt at dreje ud på Nordre Frihavnsgade. Cyklisters høje fart og manglende orientering, især når de kommer fra sidegader eller kører midt på vejen, bidrager til utrygheden.

Fodgængere oplever, at brede fortove ofte bruges af cyklister. Særligt børn og skoleelever udsættes for utrygge situationer på grund af manglende fodgængerfelter og høj fart fra både biler og cyklister. Flere efterspørger etablering af fodgængerfelter eller lysregulering, især nær skoler, samt generel forbedring af sigtbarhed og sikkerhed ved kryds og udkørsler.

Utryghed

Strækning: Hobrogade (fra Grenågade)

Opsummering af input: Cyklister (ca. 33 punkter)

- For lidt plads på kørebanen, bl.a. fordi knæk i vejforløbet skaber smalle passager, hvor især busser, store biler og lastbiler presser cyklisterne bl.a. ved overhaling.
- "Knæk" i vejen opleves ikke fartdæmpende, men som steder hvor store køretøjer skærer sving og efterlader cyklister i klemte positioner.
- Biler i kørebanen fx take-away eller varelevering, hvilket tvinger cyklister over i modkørende bane.
- Dårligt udsyn ved sidegader pga. parkerede biler.
- Høj fart fra både biler og andre cyklister samt mange forskellige trafiktyper (knallerter, elcykler, bude) giver en uoverskuelig trafik.
- Flere peger på, at der mangler cykelstier, og at krydsninger er vanskelige for børn og skoletrafik.

Opsummering af input: Bilister (ca. 13 punkter)

- Dårligt udsyn ved udkørsel fra Grenågade mod Ndr. Frihavnsgade pga. bredt fortov, parkerede biler og skraldespand.
- Manglende plads til både biler og cyklister; situationer opleves som farlige, især ved u-vendinger og når cyklister kører midt på vejen.
- Cyklisters adfærd skaber utryghed pga. høj fart, manglende orientering ved udkørsel fra sidegader, brug af hele vejbanen.
- Cykelparkering tæt på bilparkering giver risiko for, at cykler vælter og beskadiger biler.

Opsummering af input: Fodgængere (ca. 34 punkter)

- Det opleves generelt meget svært og utrygt at krydse Nordre Frihavnsgade pga. tæt trafik fra både cyklister, biler, busser og varevogne.
- Mange cyklister kører på fortovet, hvilket gør fodgængerområdet uforudsigeligt – især for børn og ældre.
- Der mangler fodgængerfelter og tydelige krydsningsmuligheder; fjernede overgange savnes, og flere efterspørger lysregulering.
- Dårligt udsyn ved krydsning, bl.a. pga. parkerede biler, varelevering og cykelstativer, skaber utryghed.
- Børn på vej til skoler og institutioner nævnes ofte som særligt udsatte i den nuværende trafik.

Opsummering af input: Anden type trafikant/ikke relevant (ca. 7 punkter)

- Aflæsningspladser opleves som uhensigtsmæssigt begrænsede, da de er spærret fra kl. 7–17, hvilket ikke passer med brugernes behov.
- Bilister aflæser ofte midt på gaden, hvilket skaber farlige situationer.

Utryghed

Strækning: Netto (Grenågade til Strandboulevarden)

Samlet utryghedsbillede

På tværs af alle trafikantgrupper går det igen, at strækningen er plaget af dårlig oversigtsforhold (bl.a. pga. vejens kurve ved Netto), smalle forhold, mange typer trafikanter i samme rum og hyppige blokeringer fra store køretøjer. Især i myldretid, hvor varelevering, lastbiler, skraldebiler, der holder ude på kørebanen, skaber trængsel. Dette tvinger både biler og cyklister ud i modkørende trafik.

Cyklister oplever, at bilister forsøger at overhale, selv når der ikke er plads, hvilket presser dem. Bilister peger på at det er svært at overhale langsomme cyklister sikkert. Nogle cyklister vælger alternative ruter for helt at undgå Nordre Frihavnsgade.

Fodgængere beskriver strækningen som utryg at krydse – både på grund af høje hastigheder hos biler og cykler og på grund af dårlige oversigtsforhold. Mange børn bruger stedet, og det opleves særligt utrygt i myldretiden.

Utryghed

Strækning: Netto
(Grenågade til Strandboulevarden)

Opsummering af input: Cyklister (ca. 55 punkter)

- Lastbiler, busser og varevogne, som ofte holder og aflæsser midt på vejen (især foran Netto), blokerer udsyn og tvinger cyklister ud i modsatte vejbane. Det er særligt i myldretid.
- Vejbanen er generelt smal, og især hvor gaden bugter sig ved Netto opstår der konflikter, hvor biler kører for stærkt og for tæt på ved overhaling.
- Bredt fortov gør, at cyklister ofte bruger det, hvilket skaber konflikter med fodgængere.
- Manglende cykelstier eller fysisk adskillelse af cyklister og motorkøretøjer nævnes som problematisk.
- Lyskryds og kryds ved tunneller og Østbanegade opleves som utrygge og uklare.
- Nogle cyklister vælger alternative ruter (fx Aarhusgade) for at undgå utrygge forhold på Nordre Frihavnsgade.

Opsummering af input: Bilister (ca. 12 punkter)

- Vejen er snæver med sving og bump, hvilket gør trafikken vanskelig og gør det svært at overhale langsomme cyklister sikkert.
- Varelevering (fx til Netto) holder på vejen, hvilket tvinger biler og cyklister til at navigere rundt.
- Biler skal bremse hårdt ved bump.
- Cykelparkering på vejbane respekteres ikke altid i det angivne tidsrum.
- Flere bilister oplever, at hastigheden generelt er for høj på strækningen.

Opsummering af input: Fodgængere (ca. 33 punkter)

- Utrygt at krydse vejen pga. cyklister og biler i høj fart, uklare krydsningsmuligheder og lang afstand mellem sikre kryds.
- Dårligt overblik pga. parkerede biler, varebiler og vejens knæk, især nær Netto.
- Lastbiler og varevogne, der læsser af ved Netto, gør vejen ensporet, og skaber usikre situationer for fodgængere.
- Borde og stole på fortovene gør passager snævre og vanskelige for gående, barnevogne og modgående at komme forbi.
- Der efterlyses flere fodgængerfelter og fartdæmpende tiltag for både biler og cykler, særligt ved butikkerne.

Opsummering af input: Anden type trafikant/ikke relevant (ca. 16 punkter)

- Mange mennesker krydser gaden ved Netto.
- Cyklister overtræder færdselsreglerne
- Biler kører uforsvarligt og rammer parkerede cykler.
- Kørebanen opleves som for smal til den mængde trafik.

Velfungerende steder

Samlede gadeforløb

Da der er forholdsvist få input om velfungerende steder, præsenteres disse samlet for alle trafikanttyper under hver strækning

Strækning: Trianglen (ca. 14 punkter i alt)

- Lysregulering påpeges som positivt.
- Én påpeger at de nye varelevringspladser fungerer, dog stadig uklart hvornår bilister må benytte dem

Strækning: Ingrid Jespersens Gymnasieskole (ca. 20 punkter i alt)

- Af- og pålæsning og parkering når man skal aflevere og hente ved skolen er godt.
- Cykelparkering på vejbanen fungerer godt.
- Godt med mere plads foran skolen til cykler og børn

Strækning: Faksegade, til SuperBrugsen (ca. 4 punkter i alt)

- To angiver at gaden fungerer fint herfra og til Strandboulevarden. Ønsker ikke endnnu en omdannelse.
- Cykelparkering på gaden er godt.

Strækning: Faksegade (ca. 9 punkter i alt)

- To angiver at gaden fungerer fint herfra og til Strandboulevarden. Ønsker ikke endnnu en omdannelse.
- Cykelparkering fungerer godt især ved SuperBrugsen.

Strækning: Victor Borges Plads (ca. 33 punkter i alt)

- De er blevet hyggeligt ved Victor Borges Plads. "Torveagtig" stemning med plads til udeservering og beplantning
- Brede fortove.
- Enkelte nævner at det lige vejforløb og åbenhed giver godt overblik for trafikanterne.

Strækning: Randersgade(ca. 83 punkter i alt)

- Langt de fleste input peger på fodgængerfeltet som et velfungerende sted, som skaber tryghed.
- Brede fortove fremhæves som en god ting ved gaden.
- Enkelte peger på at man har bedre overblik og trafikken begynder at lette ved Randersgade.

Strækning: Hobrogade, fra Grenågade (ca. 16 punkter i alt)

- Brede fortove fremhæves som en god ting ved gaden.
- Enkelte fremhæver at trafikken er mere overskuelig her.

Strækning: Netto, Grenågade til Strandboulevarden (ca. 82 punkter i alt)

- Der er mindre trafik, mere roligt og dermed mere overskueligt som trafikant på strækningen.
- Gaden virker lidt bredere og der er godt udsyn.
- Brede fortove fremhæves som en god ting ved gaden.
- Krydset ved Strandboulevarden fremhæves som positivt både for bilernes hastighed og for krydsning af fodgægnere. Der er god plads til trafikanter, der skal vente.

23 punkter ligger udenfor projektområdet mellem Strandboulevarden og Østbanegade

Forslag til øget tryghed i Nordre Frihavnsgade

Opsamling

Tema	Antal input	Bemærkninger
Cykelstier / Cykelbaner på strækningen / adskilt cykel- og biltrafik	~108	Nævnes ofte i kombination med ensretning.
Ensretning af biltrafik (evt. kun starten fra trianglen)	~85	Ensretning foreslås ofte enten for at få plads til cykelsti/bane eller for at få bedre plads på vejbanen til både cykler og biler, særligt i den første del af gaden fra trianglen.
Sænk hastighed for biler ved fartbegrænsning	~74	
Flere fodgængerfelter / overgange / lysregulering	~71	Nævnes ofte ved Hobrogade, Randersgade, Victor Borges Plads.
Fartdæmpende tiltag (bump, chikaner, indsnævringer)	~54	Dette nævnes ofte for at få hastigheden i gaden ned, både for bilister og cyklister.
"Ret gaden ud" / fjern knæk / udvid kørebanen	~26	Nævnes ofte for strækningen ved Ingrid Jespersens gymnasieskole og Randergade.
Begræns biltrafik (fx til ærindekørsel, varelevering og busser / ingen gennemkørsel)	~18	Nævnes ofte for den første del af gaden fra trianglen.
Lukning af gade for biltrafik / bilfri område	~18	Flere nævner lukning for biltrafik som et alternativ til ensretning.
Begræns antal af parkeringspladser / Fjern parkering	~18	Nævnes ofte pga. utryghed for cykler eller for at få plads til cykelsti.
Flere p-pladser for handlende/ bevar p-pladser	~18	
Politi/fartkontrol	~17	

Forslag til øget tryghed i Nordre Frihavnsgade

Opsamling – *Forsat*

Tema	Antal input	Bemærkninger
Begrænsning af tung trafik (varelevering)	~12	Der foreslås fx tidsbegrænsning og størrelsesbegrænsning.
Fjern bussen	~11	Forslag om mindre busser.
Genindfør cykelgade / Cykelgade fungerede	~11	
Cyklister skal lære regler/adfærd / bedre cykelkultur	~11	
Det fungerer godt som det er / lav ikke ændringer	~11	For nogle er det fordi de synes gaden fungerer godt, for andre er det fordi de ikke ønsker ombygning.
Dobbeltrettet cykelsti	~9	Nævnes ofte for strækningen ved Ingrid Jespersens gymnasieskole og Randergade.
Forhindre cyklister på fodgængerareal	~8	Påpeges at det er blevet slemt efter fortovene er gjort bredere og vejen er utryg.
Lav gaden tilbage til hvad det var før	~7	
Gør fortovene smallere	~6	Nævnes ofte for at få plads til en bredere kørebane eller for at forhindre, at folk cykler på fortovene.
Anden type belægning til hastighedsnedsættelse	~6	Der foreslås fx brosten eller farvet belægning
Fokusér på spidsbelastning	~6	
Fjern skilte / gør det lettere at forstå skilte og regler i gaden	~6	

Forslag til øget tryghed i Nordre Frihavnsgade

Opsamling – *Forsat*

Tema	Antal input	Bemærkninger
Begræns antal af cykelstativer / oprydning af døde cykler	~5	Nævnes bl.a. på Victor Borges Plads.
Bevar / flere grønne områder, træer, bænke	~5	
Bedre sidevejstilslutning (fx rundkørsel / trafiklys ved Faksegade, Randersgade)	~4	Forslag om rundkørsel / trafiklys ved Faksegade og trafiklys ved Randersgade.
Overhalingsforbud	~4	
Bevar bussen / flere busstop	~3	
Bedre udsyn ved sideveje / oversigtsforhold generelt	~3	
Bevar biltrafik / giv plads til biltrafikken	~3	
Plads til varelevering	~3	Nævnes bl.a. for første del af gaden fra Trianglen.
Udvid fortovene / bevar fortovene	~3	
Lav gågade	~3	
Cykelgaderegler uklare / fungerer ikke	~3	
Fjern eller reguler udeservering / forhindringer på fortov	~3	

Forslag til øget tryghed i Nordre Frihavnsgade

Opsamling – *Forsat*

Tema	Antal input	Bemærkninger
Skab plads til kiss-and-ride / afhentning ved Ingrid Jespersens skole	~2	
Bussluse	~2	
Flyt cykeltrafikken til parallelveje	~2	Foreslås Odensegade/Rosenvængets Hovedvej og Sankt Jacobs Plads/Rothesgade.
Bedre belysning	~3	Foreslås bl.a. ved Netto og Melchiors Plads.
Fjern cykelparkering på kørebanen	~2	Nævnes at det komplicerer overblikket på vejbanen.
Der er ikke behov for ændringer i den sidste del af gaden	~2	
Klarere opdeling ved indkørsel til Nordre Frihavnsgade fra Trianglen	~1	
Lukning af Randersgade	~1	Nævnes bl.a. for første del af gaden fra Trianglen.
Forbyd ladcykler / cyklister i myldretid	~1	
Bedre tilkørsel for cykler fra sidegaderne	~1	Nævnes for de sideveje, hvor der er parkeringspladser
Regulering af parkering ved Ingrid Jespersen	~1	
Mere korttidsparkering	~1	

Forslag til øget tryghed i Nordre Frihavnsgade

Opsamling – *Forsat*

Tema	Antal input	Bemærkninger
Skråparkering i kombination med ensretning	~1	
Mere cykelparkering	~1	