

---

# FORUDSÆTNINGSNOTAT

---

41019184

**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
**PERMANENT LUKNING AF VESTER VOLDGADE**



**FORELØBIGT TRYK 18.05.2026**

SWECO DANMARK

UDARBEJDET:

ENJA/HOKA

KONTROLLERET:

KARE/TROL

GODKENDT:

TROL



## INDHOLDSFORTEGNELSE

<b>1</b>	<b>Indledning/Forudsætninger</b>	<b>2</b>
1.1	Succeskriterie	2
1.2	Forudsætninger	2
1.3	Principper for udformning	2
<b>2</b>	<b>De eksisterende forhold</b>	<b>4</b>
2.1	Trafikale forhold	4
2.2	Ledninger	5
<b>3</b>	<b>Den æstetiske idé/hovedgreb</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Anlæggets funktioner</b>	<b>7</b>
4.1	Udbedringer af opmærksomhedspunkter ved nuværende løsning	7
4.2	Trafiksikkerhed	8
4.3	Brand og redningsveje	8
<b>5</b>	<b>Inventar</b>	<b>9</b>
<b>6</b>	<b>Materialevalg</b>	<b>10</b>
<b>7</b>	<b>Plantevalg</b>	<b>11</b>
<b>8</b>	<b>Anlægstekniske principper</b>	<b>12</b>
<b>9</b>	<b>Drift/Vedligehold</b>	<b>13</b>
<b>10</b>	<b>Parkeringsregnskab/træregnskab</b>	<b>14</b>
10.1	Træregnskab	14
10.2	Cykelparkeringsregnskab	14
10.3	Bilparkeringsregnskab	14

## 1 Indledning/Forudsætninger

Formålet med projektet er at etablere en permanent og politigodkendt lukning af Vester Voldgade for gennemkørende biltrafik mellem Vestergade og Frederiksberggade (Strøget). Løsningen skal afløse den nuværende midlertidige skiltede lukning og understøtte en logisk og mere sikker trafikafvikling. I vejarealet mellem de to permanente lukninger skal der etableres et byrum med cykelparkering og beplantning. Projektet som helhed skal tilgodese både trafikale behov, cyklister og fodgængere samt tage højde for byrums kvalitet og Middelalderbyens egenart.

### 1.1 Succeskriterie

Der er aftalt følgende succeskriterie for projektets udformning:

*Minimere ulovlig og uforsvarlig kørsel i Vester Voldgade.*

### 1.2 Forudsætninger

På Kick-Off Workshop d. 26. februar 2026 blev der aftalt følgende forudsætninger for udformningen:

- Der skal fortsat kunne være varelevering og renovationskørsel til Strøget (ensrettet kørsel fra Vester Voldgade mod Kattesundet)
- Der skal være mulighed for varelevering og renovationskørsel til Rådhuspladsen (dobbeltrettet trafik)
- Varelevering og renovation skal kunne komme ind på sivegaden
- Dimensionsgivende køretøj – 12 m lastbil
- Der skal fortsat være taxaholdepladser
- Der skal ikke flyttes kantsten på cykelsti
- Antallet af cykelparkering skal så vidt muligt bibeholdes
- Cykelparkering foran Hard Rock Cafe skal flyttes ud i det lukkede vejareal
- Træerne skal bibeholdes
- Som udgangspunkt skal hotellets udeservering bibeholdes, men skal ikke stå i vejen for den gode løsning
- Ændring eller fjernelse af signalanlægget ligger uden for projektets afgrænsning.

### 1.3 Principper for udformning

På baggrund af succeskriteriet og forudsætningerne er der udarbejdet flere forskellige forslag til udformning af lukningen. Igennem fælles drøftelse med Københavns Kommune om fordele og ulemper ved de enkelte forslag er der fastlagt følgende principper, der ligger til grund for den valgte løsning.

- Ladepladser til el-biler skal nedlægges for at give mulighed for at etablere en vendeplads, så taxaer kan vende uden at komme i konflikt med cykelstierne. Herudover medfører nedlæggelse af ladepladserne, at arealbehovet til store

køretøjer, der svinger ud fra sivegaden, kan minimeres mest muligt. Fastholdelse af ladepladser til el-biler vil medføre, at projektets succeskriterie ikke kan opfyldes.

- Vester Voldgade skal fastholdes som dobbeltrettet, da en ensretning af Vester Voldgade vil medføre øget trafik på sivegaden og øget krydsning af cykelstien langs Vester Voldgade.
- Den eksisterende ensretning af sivegaden skal fastholdes, da en ændring af ensretningen vil medføre et større arealbehov til store køretøjer. Herudover vil udstigning fra busser og taxaer til hotellet ske fra den "forkerte" side ved en ensretning.
- Taxaholdepladser fastholdes på den eksisterende placering på sydsiden, da en placering på nordsiden vil være uhensigtsmæssig, da der kun er et smalt gangareal.
- Etablering af en rundkørsel som vendeplads vurderes ikke at være en mulig løsning, da det vil medføre forsætning af cykelstierne langs Vester Voldgade.
- Belægningskift skal minimeres. Vendepladsen etableres i asfalt.
- Der skal ikke etableres beplantning i heller, da vækstbetingelserne er dårlige.
- Cykelstativer, der placeres i arealet mellem Strøget og Vestergade, sættes på tværs og med asfaltramper.
- Der skal både være beplantning og cykelparkering syd for Strøget.

## 2 De eksisterende forhold

### 2.1 Trafikale forhold

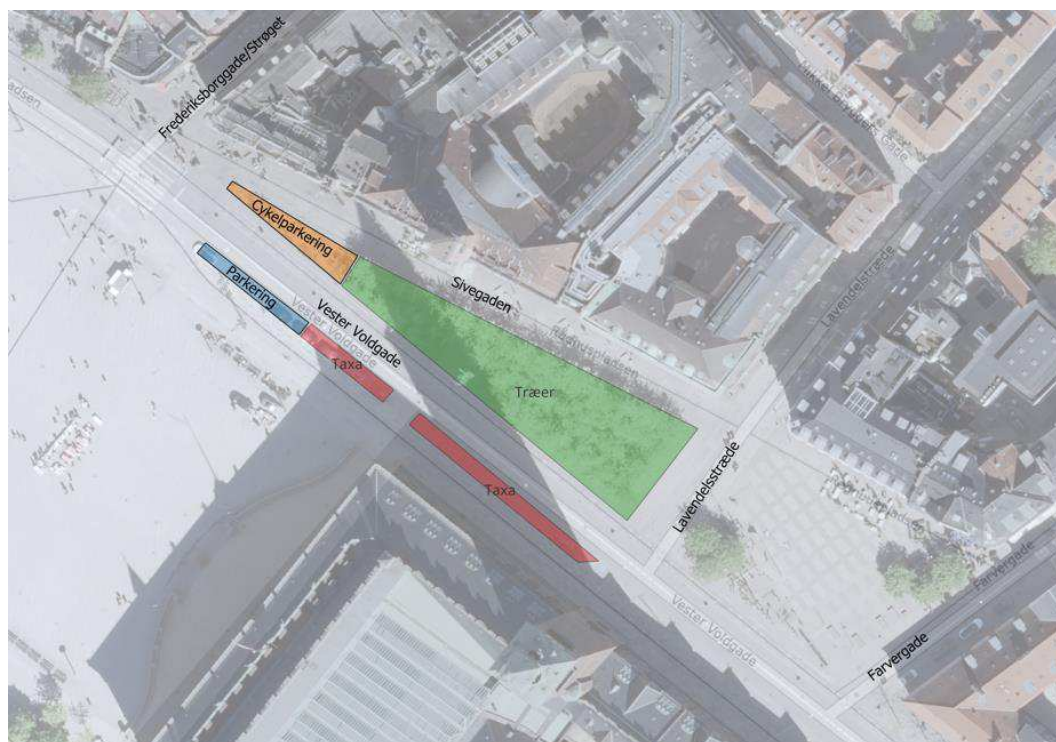
Vester Voldgade er to-sporet på strækningen fra Farvergade til Frederiksborggade. Ved Frederiksborggade er Vester Voldgade spærret, og her krydser et fodgængerfelt Vester Voldgade mellem Strøget og Rådhuspladsen.

Parallelt med Vester Voldgade ligger en sivegade fra Lavendelstræde til Frederiksborggade, hvor sivegaden tilslutter Vester Voldgade umiddelbart syd for fodgængerfeltet. Trafikken i sivegaden er ensrettet mod nordvest. Sivegaden anvendes til fodgængertrafik samt varelevering og turistbusser til Scandic, som er beliggende i sivegaden.

I området mellem sivegaden og Vester Voldgade findes et område med træer mod sydøst, og cykelparkering mod nordvest.

På Vester Voldgade er der cykelstier i begge retninger. I sydgående retning forsættes cykelstien umiddelbart efter fodgængerfeltet for at give plads til parkeringspladser og taxaparkering. Mellem Lavendelstræde og Frederiksborggade er der hhv. 10 taxaplads og 4 parkeringspladser ved ladestandere i vejens sydvestlige side.

Eksisterende forhold i området fremgår herunder.



## 2.2 Ledninger

Der er afholdt ledningsejermøde, og projektet er gennemgået i forhold til eksisterende ledninger i området.

### **Teleledninger (GlobalConnect, TDC og Colt)**

Der findes teleledninger i fællestracé langs de nordlige bygningsfacader på Vester Voldgade. Disse berøres ikke af projektet. En enkelt TDC-ledning krydser Vester Voldgade under eksisterende kørebane, men påvirkes ikke, idet asfaltbelægningen bevares. Eksisterende brønde berøres ligeledes ikke.

### **HOFOR**

HOFOR har spildevands-, vand-, fjernvarme- og fjernkølsledninger i området. En spildevandsledning ligger inden for drypzonen ved ét nyt træ, hvorfor der etableres rodspærre. En nedlagt bygasledning samt en vandledning tæt på planlagte træer undersøges nærmere i forhold til eventuelle tilpasninger. Øvrige ledninger vurderes ikke at være i konflikt med projektet.

### **Radius/Nexel**

Der findes nedlagte elledninger (tidligere sporvognsledninger) under et planlagt træ, som kan fjernes ved behov. En aktiv 10 kV-ledning ligger tæt på drypzonen, hvor rodspærre etableres efter behov. Øvrige elledninger vurderes ikke at give anledning til konflikter.

### **EV Infra**

Eksisterende ladestandere på den sydlige side af Vester Voldgade fjernes som led i projektet i forbindelse med ombygning af taxaperronen.

### 3 Den æstetiske idé/hovedgreb

Projektet tager udgangspunkt i de eksisterende belægninger og linjeføringer, som allerede findes i området. I trekanten mellem Sivegaden, Lavendelstræde og Vester Voldgade findes i dag en hævet teglflade samt en kirsebærlund plantet i grus. I Sivegaden ligger desuden en grafisk granitbelægning med felter i forskellige granittyper og farver samt granitplinte, der tilsammen danner et karakteristisk mønster, som udspringer på Regnbuepladsen. Både granitbelægningen og teglfladens formsprog videreføres og integreres i det nye projekt.

Den eksisterende teglbelægning fremstår i dag som en afsluttet form, der strækker sig fra Lavendelstræde og afslutter området mod overkørslen. I det fremtidige projekt gennemskæres denne flade af den nye overkørsel for at sikre et bedre trafikflow for de kørende og overblik i forhold til cyklister. De optagne teglsten oplagres midlertidigt, afrenses og genanvendes efterfølgende på begge sider af overkørslen, hvor belægningen forlænges i en ny afslutning mod overgangen til Strøget.

Der plantes tre nye træer i teglbelægningen, som viderefører trælinjen fra Vestergade mod kirsebærlunden. Det foreslås at plante 3 elletræer, *alnus spaetii* 'zundert'. De nye træer bidrager til at forbinde træækken nord for Strøget med kirsebærlunden ved Lurblæserne.

For at bevare det lange kig mod vandet etableres der ikke træer i hellerne langs Vester Voldgade

Den eksisterende cykelparkering er i dag hovedsageligt placeret i teglbelægningen og ved de eksisterende kastanjetræer nord for Strøget. I dette forslag fjernes den og samles i vejmidten mellem Strøget og Vestergade, hvor den placeres vinkelret på kantstenen. En gennemgående asfaltrampe ned fra cykelstien sikrer adgang for cyklister og drift. Et lille antal cykel-p-pladser bevares og etableres i teglrealerne på siderne af den nye overkørsel.

Der etableres desuden en ny dobbeltsidet københavnerbænk i arealet mellem Strøget og Vester Voldgade samt en enkelt granitplint ved Burger King, udført i samme udtryk som de eksisterende plinte i området.

## 4 Anlæggets funktioner

Ved realisering af projektet ændres forudsætningerne for, hvem der færdes på Vester Voldgade mellem Lavendelsstræde og Frederiksborggade. Vester Voldgade lukkes i praksis for privatbilisme på strækningen mod Frederiksborggade ved at fjerne de nuværende ladestandere og etablere indkørselsforbud ved Lavendelsstræde (ærindekørsel tilladt). De eksisterende taxaparkeringspladser i området bibeholdes.

Når ladestanderne og de tilhørende parkeringspladser nedlægges, frigøres der plads i den nordvestlige ende af Vester Voldgade. Denne plads anvendes til en dedikeret vendeplads for taxaer, hvilket sikrer bedre vendeforhold, når de ankommer til taxaparkeringspladserne. Desuden etableres der trafikheller i begge sider af kørebanen, som indsnævrer Vester Voldgade og tydeliggør lukningen frem mod fodgængerfeltet mellem Frederiksborggade og Rådhuspladsen

For at understrege, at privatbilister ikke længere skal køre på Vester Voldgade nord for Lavendelstræde og for at påvirke dem til at køre andre veje, etableres to sideheller ved hhv. Lavendelstræde og Farvergade, som indsnævrer kørebanen fra 2 til 1 spor lokalt. Hellerne placeres så de spærrer for den nordvestgående trafik, så den nordvestgående trafik skal søge over i modsatrettede kørespor for at passere hellen. Hellerne benyttes desuden til at placere skilte, der informerer trafikanterne omkring restriktionerne.

Realiseringen af projektet vil ikke reducere muligheden for varelevering, men derimod sikre, at afviklingen sker under trafiksikre forhold. Varelevering til Frederiksborggade vil fortsat ske ved sving hen over fodgængerfeltet, men trafikken vil fremover benytte det dedikerede areal, der etableres mellem de to trafikheller.

Vareleveringstrafik og turistbusser til Hotel Scandic vil fortsat ankomme via sivegaden. Når de forlader Scandic, vil de benytte en udkørsel til Vester Voldgade, der rykkes længere mod syd og placeres ved de nuværende cykelparkeringspladser. På den måde sikres bedre oversigtsforhold for disse køretøjer langs Vester Voldgade ved udkørslen og dermed bedre mulighed for at erkende cyklisterne inden svinget foretages. Desuden anvendes det dedikerede vendeareal for taxaerne til busser og lastbilers svingmanøvre, så disse kan foretages på vejarealet.

### 4.1 Udbedringer af opmærksomhedspunkter ved nuværende løsning

Med den eksisterende udformning af Vester Voldgades afslutning mod Strøget medfører parkerede biler ved ladestandere i vejens vestside, at biler, som skal vende, må køre helt frem til fodgængerfeltet, før vendingen kan udføres. På det sted, hvor vendingen foretages, er Vester Voldgade smal på grund af cykelstiens forsætning i vejens sydside, hvilket i praksis betyder, at vendemanøvren foregår på cykelstien.

Ved etablering af projektet anlægges der heller frem mod fodgængerfeltet, hvor vejarealet indsnævres som følge af cykelstiens forsætning. Samtidig etableres et dedikeret vendeareal, hvor Vester Voldgade er bredest, som friholdes for parkerede biler. Vendearealet friholdes ved at fjerne parkeringspladser og ladestandere samt ved at flytte taxaparkeringen lidt mod sydvest.

Ved brug af vendearealet kan der udføres en trepunktsvending uden betydelig risiko for at bakke op på den nordgående cykelsti. Alternativt kan vendemanøvreren udføres i én sammenhængende svingbevægelse ved at overkøre den sydgående cykelsti. Det vurderes, at projektforslaget giver så gode oversigtsforhold for de vendende biler, at førerne har mulighed for at vælge den mest hensigtsmæssige manøvre afhængigt af mængden af cyklister på tidspunktet for vendingen.

I nordgående retning på Vester Voldgade forekommer der vareleveringstrafik, som via fodgængerfeltet tilkører Frederiksborggade/Strøget. Projektforslaget omfatter etablering af heller frem mod fodgængerfeltet, som skaber et dedikeret areal til vareleveringstrafikken. Løsningen tydeliggør lukningen af Vester Voldgade for almindelig biltrafik og markerer samtidig, hvor vareleveringstrafikken til Strøget skal afvikles.

På projektområdets nordside ligger Scandic i sivegaden. Hotellet genererer trafik i form af vareleverancer og turistbusser. Når disse køretøjer forlader Scandic, benytter de i dag en meget snæver udkørsel til Vester Voldgade, hvilket i praksis betyder, at de er nødsaget til enten at bakke på det smalle vejareal eller at overkøre cykelstien for at kunne udføre en U-vending.

I projektforslaget flyttes udkørslen fra sivegade til Vester Voldgade længere mod syd, hvor den erstatter dele af den eksisterende cykelparkering. Med denne placering kan busser og lastbiler svinge forsvarligt ud på Vester Voldgade. Den fremtidige svingmanøvre giver gode oversigtsforhold langs den nordgående cykelsti, og det friholdte vendeareal betyder, at køretøjerne kan tilkøre Vester Voldgade uden behov for at bakke

## 4.2 Trafiksikkerhed

De trafiksikkerhedsmæssige udfordringer ved den nuværende løsning vedrører primært vendemanøvrer for taxaer og privatbiler samt udkørsel af vareleveringstrafik og busser fra sivegaden til Vester Voldgade, som både indbefatter usikker krydsning af cykelstien og bakkende køretøjer.

Ved etablering af et dedikeret vendeareal på Vester Voldgade, som friholdes for parkerede biler, skabes der bedre forudsætninger for at udføre en sikker og kontrolleret vendemanøvrer for taxaer. Vendearealet muliggør, at taxaer kan foretage en trepunktsvending inden for vejarealet. Alternativt kan vendingen udføres i én sammenhængende manøvre, hvor oversigtsforholdene langs cykelstien vurderes at være tilstrækkelige til, at vendingen ikke sætter cyklisterne i fare.

Ved at flytte overkørslen for busser og vareleveringstrafik, der forlader sivegaden, opnås en mere vinkelret krydsning af cykelstien, hvilket giver bedre oversigt langs cykelstien idet chaufføren kan orientere sig langs cykelstien i den fremtidige udformning. Derudover sikre det friholdte vendeareal på Vester Voldgade, at udkørslen fra sivegaden kan udføres i en sammenhængende bevægelse, uden behov for at bussen eller lastbilen bakker.

## 4.3 Brand og redningsveje

På rådhusets nordlige hjørne forbinder en brandvej Vester Voldgade med facaden på Rådhuset. De eksisterende forhold for denne brandvej opretholdes i fremtiden, idet taxaparkeringen ikke ændres, og således ikke etableres ved udkørslen fra brandvejen.

## 5 Inventar

Tilgangen til projektet er at anvende velkendte produkter, som indgår i Københavns Kommunes standardadaptering. Herved sikres robuste løsninger, der kan modstå det store slid, som kendetegner et byrum med mange brugere. Samtidig skabes et indbydende og driftssikkert område med lave vedligeholdelsesomkostninger over tid.

De eksisterende cykelparkeringsstativer optages og eventuelt genopstilles, hvor det er muligt. Der suppleres med nye ensidige, vinkelrette cykelstativer samt dobbeltsidede stativer. Til almindelige cykler foreslås stativer af typen Noli fra producenten Hitsa. Stativet er et velafprøvet standardprodukt, som allerede anvendes mange steder i Københavns Kommune. Udformningen af bøjlen sikrer desuden, at forhjulsmonterede magnetforlygter ikke beskadiges ved parkering.

Alle cykelstativer udføres i galvaniseret stål. Materialevalget og stativernes udformning sikrer god brugskomfort samt lave etablerings- og driftsomkostninger. Samtlige stativer nedstøbes i terræn.

Der etableres ikke særlige stativer til ladcykler. Projektet rummer i alt plads til 110 cykler.

Mellem Vestergade og Strøget opstilles en dobbeltsidet københavnerbænk med en længde på 2200 mm.

Der etableres desuden en granitplint, udformet som de eksisterende granitkister, mellem den nye udkørsel og Frederiksborggade. Formålet er foruden at skabe flere siddepladser på et af byens travleste steder, at sikre, at bilister ledes mod udkørslen og ikke fortsætter mod Strøget.

En eksisterende affaldskurv foreslås flyttet for at tydeliggøre, at det ikke længere er muligt at fortsætte ligeud fra Sivegaden, og at den nye udkørsel skal benyttes. Behov og endelig placering koordineres med kommunens driftsorganisation.

## 6 Materialevalg

Projektet arbejder med klassiske materialer, der er velkendte og velafprøvede i Københavns Kommune. Ved at genanvende traditionelle og robuste materialer sikres en lang levetid samt en enkel og økonomisk bæredygtig drift. Samtidig understøttes et tidløst byrumsdesign, der vil fremstå smukt og harmonisk mange år fremover.

Den eksisterende teglbelægning genanvendes som en videreførelse af den nuværende form og identitet i området. Omkring teglbelægningerne etableres en jernkant svarende til den eksisterende løsning. Jernkanten nedsænkes, så både cykler og driftskøretøjer uhindret kan tilgå arealerne. Som i den nuværende situation hæves teglbelægningen med ca. 8–10 cm.

På heller udlægges chaussésten, mens den nye overkørsel udføres i brosten fra depot. I overkørslen genanvendes den eksisterende kisteformede bordurstensbelægning, som optages mod Strøget.

De nye træer etableres med rodvenligt bærelag og plantes i grusbelægning med jernkant/lysning omkring, udført efter samme princip som de eksisterende træer mod Vestergade.

## 7 Plantevalg

De tre nye træer der etableres i Der plantes tre nye træer inden for projektområdet. De nye træer er El, *Alnus spaetii 'zundert'*. Arten er valgt som et robust og letløvet træ, der bidrager med årstidsvariation gennem både blomstring og markante høstfarver.

Træerne placeres tæt på både kørebane og cykelsti, og kronerne vil med tiden brede sig ud over disse arealer. Arten er derfor udvalgt med udgangspunkt i, at træerne kan bevare en harmonisk og velproportioneret vækst, selv når de opstammes til en frihøjde på ca. 4,5 meter.

Valget af træart understøtter samtidig Københavns Kommunes ambitioner om øget biodiversitet og bidrager til variation i områdets samlede træbestand. Der er samtidig lagt vægt på så vidt muligt at undgå stærkt allergifremkaldende træarter

## 8 Anlægstekniske principper

Det er forudsat, at eksisterende belægningsopbygninger har tilstrækkelig bæreevne efter opbrydning / affræsning. Dog skal det understreges at såfremt der efter fræsning og opbrydning af eksisterende belægninger findes arealer med løs/krakeleret belægning, fræses denne ned til intakt belægning, og erstattes med egnet opretningsmateriale. Observeres der mange revner i de bundne lag efter fræsning (specielt i betonbærelag), skal Vejviden (vejteam@tmf.kk.dk) kontaktes. Hvor der ikke er tilstrækkelig opbygning, suppleres med nye.

Der anvendes standardopbygninger i henhold til Københavns Kommunes retningslinjer for "Standard til adgang over fortove" samt gældende standardopbygninger for vejarealer og teglbelægninger.

## 9 Drift/Vedligehold

Projektet er baseret på standardløsninger i Københavns Kommune. Udgifter til drift og vedligehold vurderes af kommunen på grundlag af mængder, samt kommunens erfaringer på drifts- og vedligeholdsgudgifter.

Mellem cykelparkeringspladerne i vejudlægget er der sikret ekstra god plads (7.4m mellem stativer) til fejmaskiner mv.

Mængder til driftsbudget:

<b>Cykelparkering</b>	
Eksisterende cykel p- pladser	102
Heraf fjernet	-78
Ny cykelparkering	110
I alt	134
<b>Inventar og træer</b>	
Nye træer	3
Nye granitplinte	1
Nye københavnerbænke	1
Affaldskurv, flyttes	1

## 10 Parkeringsregnskab/træregnskab

### 10.1 Træregnskab

Der plantes: 3 træer

Ingen træer fældes.

### 10.2 Cykelparkeringsregnskab

I teglbelægningen fjernes 48 cykel p-pladser for at gøre plads til den nye overkørsel. Og på modsatte side, ved Hard Rock cafe fjernes 30 pladser. I alt fjernes 78 cykel p-pladser i dobbeltstativer, som lægges i kommunens depot.

Der etableres 110 p-pladser til cykler. 100 pladser i vejudlægget og 10 pladser i teglbelægningen ved overkørslen.

Cykelparkering	
Eksisterende cykel p- pladser	102
Heraf fjernet	-78
Ny cykelparkering	110
I alt	134

### 10.3 Bilparkeringsregnskab

Der fjernes 4 parkeringspladser inkl. ladestandere i den nordvestlige ende af Vester Voldgade.

Der fjernes ingen taxaparkeringspladser, idet udbredelsen af det kommende vendeareal ikke overskrider de nuværende taxaparkeringspladser.