

PROJEKT VESTERPORT

TRAFIKANALYSE VESTERPORT-PROJEKTET - TILLÆG

JUNI 2019

COWI

PROJEKT VESTERPORT

TRAFIKANALYSE VESTERPORT-PROJEKTET - TILLÆG

JUNI 2019

PROJEKTNR. A072332 (A113333)
DOKUMENTNR. A072332-002
VERSION 1.0
UDGIVELSESDATO 10. juni 2019
UDARBEJDET RGJE
KONTROLLERET HGR
GODKENDT BBJA

INDHOLD

1	Baggrund	7
2	Sammenfatning	10
3	Dosering af biltrafik	14
4	Den trafikale afvikling	16

BILAG

Bilag A	Kø-resultater	23
---------	---------------	----

1 Baggrund

Denne trafikanalyse er udarbejdet i forbindelse med Projekt Vesterport, hvor bygninger og arealer omkring Vesterport station, herunder banegraven og Nordisk Film Palads gennem en byudviklingsproces omdannes til en ny bydel.

Dette notat er et tillæg til en analyse fra juni 2018 "Trafikanalyse Vesterport-projektet", ver. 2.0 (fremover benævnt som "den tidligere analyse"). I dette tillæg behandles et ekstra alternativ til håndtering af de trafikale konsekvenser af Projektet Vesterport.

Projektområdet afgrænses mod nord af H.C. Andersens Boulevard, mod vest af Vester Farimagsgade, mod syd af Ved Vesterport og Axeltorv og mod vest af Axeltorv og Hammerichsgade – se Figur 1.



Figur 1 Projektområde for byudvikling ved Vesterport

Omdannelsen skaber nye byrum i området, hvor fodgængere og cyklister får fortrinsret og biltrafikken stort set fjernes. Samtidig får områdets kommende brugere af både byrum og bebyggelse en optimal tilgængelighed til kollektiv trafik (både S-tog og busser) med Vesterport Station som et knudepunkt. Samlet forventes området at tiltrække en relativ lille ekstra biltrafik, som får minimal betydning for trafikafviklingen i området. Derimod vil omdannelsen af Hammerichsgade mellem Ved Vesterport og H. C. Andersens Boulevard til et byrum uden biltrafik påvirke den overordnede vejstruktur, da Hammerichsgade i dag er en regional vej i kommunens vejklassificering. Alt andet lige forventes det at være projektets største påvirkning af trafikafviklingen.

Kort fortalt forventes følgende ændringer i vejnettet med Projekt Vesterport:

- › Hammerichsgade lukkes for biltrafik mellem H.C. Andersens Boulevard og Ved Vesterport

- › Vandværksviadukten-Axeltorv lukkes for biltrafik
- › Hammerichsgade mellem Vesterbrogade og Ved Vesterport er lukket for bilkørsel undtagen adgang til ny parkering til Projekt Vesterport og busstrafik
- › Ved Vesterport mellem Vester Farimagsgade og Hammerichsgade er lukket for biltrafik undtagen busstrafik.

Formålet med tillægget er at belyse et alternativ til det opstillede scenarie i den tidligere analyse med konkrete lokale afværgeforanstaltninger. Alternativet består i at dosere biltrafikken til området i de mest belastede perioder med avanceret brug af styring af trafiksignaler.

For at forstå sammenhængen med den tidligere analyse præsenteres her de 3 trafikale situationer, som den samlede analyse nu omfatter:

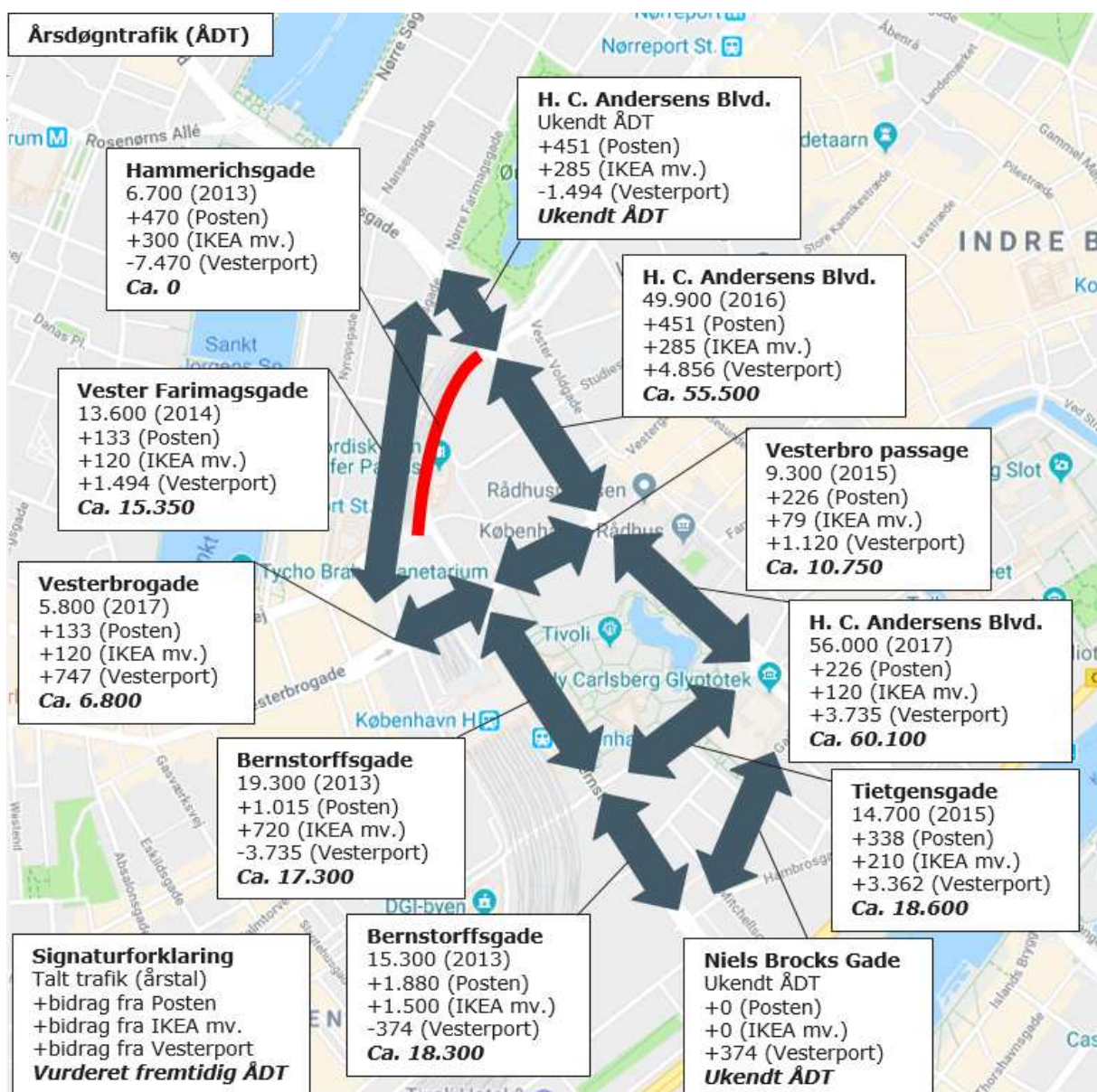
- › **Basis.** Her er de forventede fremtidige trafikale forhold implementeret i de anvendte beregningsmodeller. Denne situation indeholder nuværende forhold suppleret med trafikale, geometriske og signaltekniske ændringer, som følge af 'Posten'-projektet, den nye IKEA, byudviklingen omkring Fisketorvet og signaloptimeringen på 'Vesterbrogade'-korridoren, som kommunen har gennemført i 'Intelligente trafikløsninger'-projektet. Alle disse ændringer er enten etableret eller er under etablering.
- › **Scenarie.** Her er den trafikale situation i beregningsmodellerne ændret i forhold til '**Basis**', så de for det første inkluderer ændringer i vejnettet som følge af Projekt Vesterport. For det andet er medtaget konkrete lokale afværgeforanstaltninger, hvor geometri og signalteknik er optimeret i kryds lige op ad projektområdet, så godt som det nu er muligt med ændringerne i vejnettet som følge af Vesterport projektet.
- › **Alternativ.** Her er opstillet en trafikal situation med ændringerne i vejnettet som følge af Projekt Vesterport men uden de konkrete lokale afværgeforanstaltninger. I stedet for er der vurderet, hvor stor en overordnet dosering af biltrafikken til området skal være for at opnå en trafikal fremkommelighed for busstrafik og cykeltrafik svarende til '**Basis**'. Den overordnede dosering består i at udnytte signalstyring til at mindske biltrafikens omfang i de mest belastede kryds lige ved projektområdet. Vurderingen er foretaget uden at gennemføre en egentlig beregning i VISSIM.

I det følgende gengives på oversigtsniveau resultater for den tidligere analyse sammen med resultaterne fra tillægsanalysen ('**Alternativ**'). Læseren kan dermed få et overblik uden at skulle læse den tidligere analyse. Har man brug for at få en fuld forståelse af hele analysen anbefales det også at læse den tidligere analyse.

2 Sammenfatning

Afviklingen af biltrafik i analyseområdet i myldretiderne er allerede i dag præget af trængsel. Hammerichsgade er i dag en regional vej i kommunens vejklassifikation. Omfordeling af biltrafikken ved projektets lukning af Hammerichsgade vil flytte biltrafik til andre veje. Disse veje, som primært er H. C. Andersens Boulevard, Tietgengsgade og Vester Farimagsgade, må uden øvrige tiltag forventes at få en dårligere fremkommelighed for biltrafikken end i dagens situation.

Omfordelingen af trafikken fra Hammerichsgade vil ændre 'hovedstrømmene' af biltrafik gennem flere kryds. På Figur 2 ses den forventede årsdøgntrafik (ÅDT) på det vejnet i analyseområdet, der primært forventes påvirket af Projekt Vesterport.



Figur 2 Grov vurdering af forventet årsdøgntrafik (ÅDT) på vejnettet omkring Projekt Vesterport ved lukning af Hammerichsgade. Eksisterende ÅDT er baseret på tilgængelige tællinger på Københavnerkortet, hvor årstal for tællingen er angivet i parentes. Forventet bidrag fra Posten-projektet samt den nye IKEA og planlagte byudvikling omkring Fisketorvet er også angivet ligesom forventet ændring som følge af Vesterport projektet.

For at imødegå eventuelle negative effekter af Projekt Vesterport på trafikens afvikling, har tillægsanalysen vurderet et alternativ ('**Alternativ**') til scenariet med konkrete lokale afværgeforanstaltninger ('**Scenarie**'), behandlet i den tidligere analyse).

Alternativ med overordnet dosering af den totale biltrafikmængde

De konkrete lokale afværgeforanstaltninger i '**Scenarie**' har primært som formål at øge fremkommeligheden for svingende biltrafik inkl. bustrafikken i analyseområdet. Dette har dog en afledt negativ effekt på cyklister og fodgængere i signalkrydsene og på enkelte strækninger er det stadig ikke muligt at opretholde fremkommeligheden for bustrafikken på samme niveau som i '**Basis**'. Hvis Københavns Kommune ønsker det eksisterende niveau af fremkommelighed for cyklister og fodgængere opretholdt, er det således ikke muligt at opnå det med de foreslåede afværgeforanstaltninger i '**Scenarie**'.

Alternativt har Københavns Kommune mulighed for at implementere en dosering af biltrafikken til området.

Via Københavns Kommunes nye Central Traffic Management System (CTMS) har kommunen i højere grad mulighed for at styre den trafikale afvikling gennem signalanlæggene i forhold til, hvilke trafikanttyper, der ønskes prioriteret på vejnettet. Med dette system er det muligt at etablere dosering af biltrafikken til analyseområdet. En sådan dosering må forventes at få konsekvenser for den trafikale afvikling af biltrafikken på andre dele af Hovedstadens vejnet, men kan, hvis placeret korrekt, etableres uden at påvirke bustrafikken.

Vesterport-projektet med lukningen af Hammerichsgade for biltrafik medfører overordnet tre kritiske strækninger, hvor biltrafikken øges og fremkommeligheden for biltrafik og bustrafik reduceres i forhold til '**Basis**':

- › H. C. Andersens Boulevard mod Amager
 - › fra 49.900 i ÅDT til 55.500 svarende til en stigning på ca. 10%
- › Vesterbro passage mod H. C. Andersens Boulevard
 - › fra 9.300 i ÅDT til 10.750 svarende til en stigning på ca. 13%
- › Tietgensgade mod H.C. Andersens Boulevard
 - › fra 14.700 i ÅDT til 18.600 svarende til en stigning på ca. 21%

Hvis der med Projekt Vesterport ønskes en fremkommelighed for bustrafikken som i '**Basis**', er det dermed nødvendigt at reducere biltrafikken på de pågældende strækninger med de angivne procenter i de tidsrum, hvor der opstår trængsel.

Analysen har på et overordnet niveau vurderet, hvilke kryds det kan være muligt at dosere trafikken i og, hvad omfanget af reduktionen vil være. Analysen har som udgangspunkt forudsat, at en intelligent dosering er mulig (dvs. målrettet dosering,

f.eks. kun når der detekteres problemer for bussernes fremkommelighed) med brug af kommunens Central Traffic Management System (CTMS).

De udvalgte kryds er valgt, da en dosering her målrettet påvirker trafikken netop på de ønskede strækninger. En dosering i kryds længere væk fra området kan evt. også nå de ønskede effekter, men vil også påvirke trafikken i andre områder og dermed have andre konsekvenser, som ligger uden for denne analyses rammer.

På Figur 3 ses en vurdering af potentialet for reduktion i biltrafikken på de tre strækninger ved dosering i de udvalgte kryds. Resultaterne viser reduktioner i biltrafikken i spidstimen på 6-8% for H. C. Andersens Boulevard mod Amager, 11-13% reduktion for Vesterbro passage mod H. C. Andersens Boulevard og ca. 10-14% reduktion for Tietgensgade mod H. C. Andersens Boulevard. Potentialet for reduktion af biltrafik på Tietgensgade er ikke tilstrækkeligt til at nå samme niveau for biltrafikken som i 'Basis', hvorfor det kan være nødvendigt at supplere med en dosering i signalkrydset ved Scandiagade/P. Knudsens Gade, der ganske vist er placeret langt fra Tietgensgade. Doseringen kan her ske for biltrafik fra P. Knudsens Gade, da der ikke kører busser på strækningen før krydset ved Sjælør Boulevard.

Potentialerne for dosering i de udvalgte kryds er baseret på, hvor meget trafik, der kan "opmagasineres" uden at det påvirker bustrafik i området. Dvs. potentialet svarer til at længden af køen forårsaget af doseringen ikke når tilbage til en strækning med bustrafik i busnet 2019.

Ovenstående procentberegninger er baseret på en antagelse om, at spidstimetrafikken er 10% af ÅDT. Dette varierer fra strækning til strækning, hvorfor det reelle potentiale kan være højere eller lavere. En mere præcis dosering og dermed vurdering af potentialet kan først klarlægges ved at teste doseringen i de udvalgte kryds og efterfølgende justere dem, så den ønskede afvikling i området opnås. Dette er muligt via kommunens nye CTMS.

Doseringspunkterne er valgt således, at de så vidt muligt ikke påvirker bustrafikken, som den er fastlagt i Busnet 2019. Doseringen vurderes samtidig ikke at påvirke fremkommeligheden for cykeltrafikken nævneværdigt i de pågældende kryds.

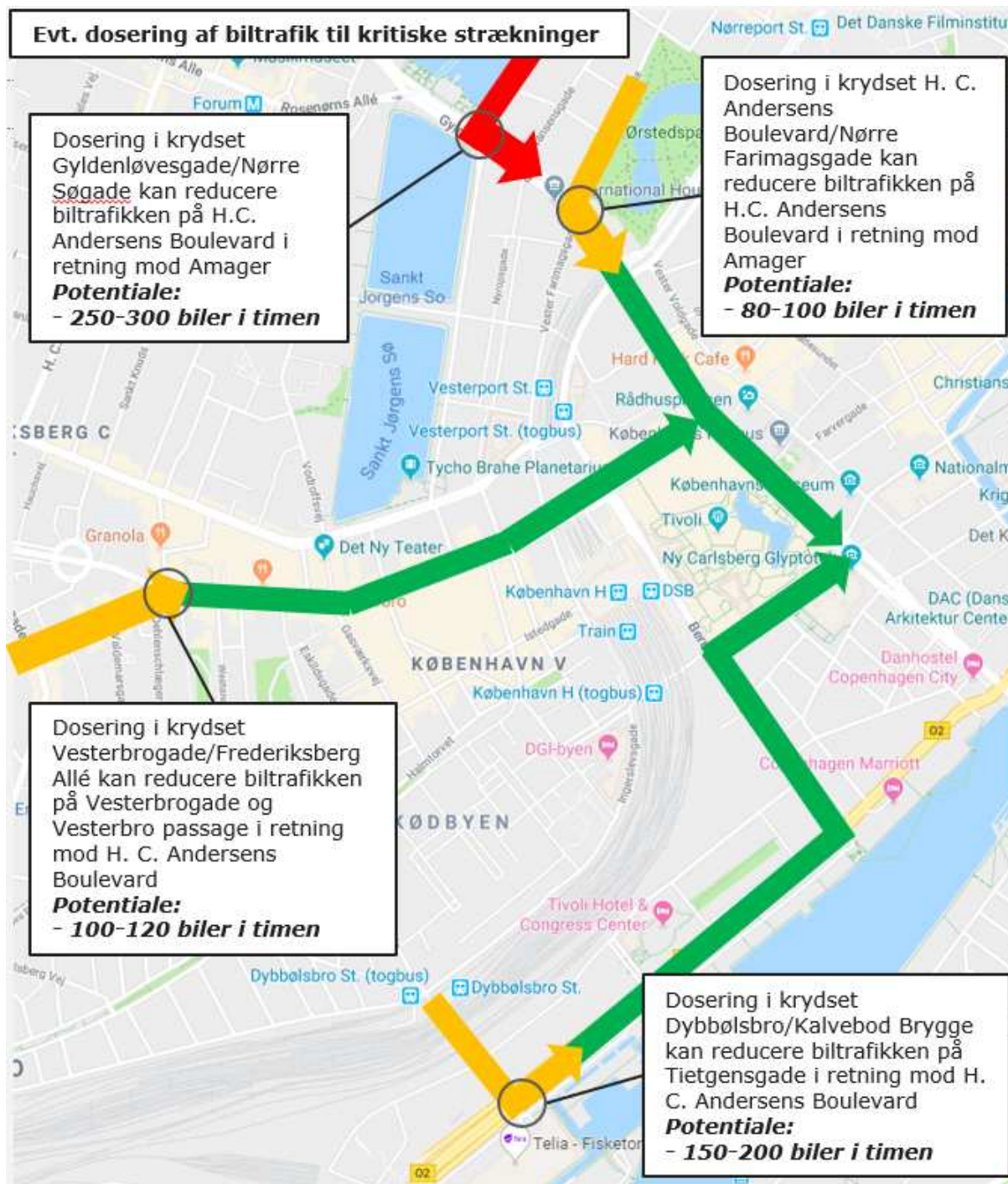
I krydset Gyldenløvesgade/Nørre Søgade er den foreslåede dosering af venstresvingende biltrafik fra Nørre Søgade kraftig, men den kan etableres uden, at det reducerer cyklisternes grøntid.

I krydset H. C. Andersens Boulevard/Nørre Farimagsgade vil en dosering af venstresvingende biltrafik fra Nørre Farimagsgade også have en negativ effekt på cykeltrafikken fremkommelighed fra Nørre Farimagsgade, men da den foreslåede dosering er mild, vurderes konsekvenserne at være små. Det samme er tilfældet for cyklisterne ad Vesterbrogade i krydset ved Frederiksberg Allé. Her er der endda mulighed for at etablere et cyklistsignal, så cyklisterne ikke berøres af doseringen for biltrafikken ad Vesterbrogade mod øst.

I krydset Dybbølsbro/Kalvebod Brygge vurderes den foreslåede dosering af venstresvingende biltrafik fra Dybbølsbro at have ubetydelig effekt på cykeltrafikken,

da det kun er cyklister med destination på Fisketorvet eller cyklister i et todelte venstresving, der berøres.

Med doseringerne forventes fremkommeligheden for busstrafikken i store træk at kunne bibeholdes som i 'Basis'.



Figur 3 Vurderet potentiale for reduktion i biltrafikken på kritiske vejstrækninger i analyseområdet over 1 time med den trafikale situation 'Alternativ'. Rød indikerer en kraftig dosering mens gul indikerer en mildere dosering af biltrafikken i udvalgte kryds. Grøn indikerer, at biltrafikken på de pågældende strækninger reduceres af doseringen.

3 Dosering af biltrafik

I det følgende er de foreslåede doseringer beskrevet mere detaljeret.

H. C. Andersens Boulevard mod Amager

En mulighed for dosering af biltrafikken på denne strækning kan være via signalanlæggene i krydset Gyldenløvesgade/Nørre Søgade og H. C. Andersens Boulevard/Nørre Farimagsgade.

Specielt krydset Gyldenløvesgade/Nørre Søgade virker oplagt til en dosering af biltrafikken fra Nørre Søgade mod H. C. Andersens Boulevard, da der ikke kører busser ad Nørre Søgade i busnet 2019. En dosering af biltrafikken vil resultere i en kø på Nørre Søgade, der kan strække sig tilbage til Fredensbro, hvor der kører busser. Busserne her kører i deres eget tracé og kan køre udenom en evt. kø helt tilbage fra krydset ved Nørre Allé. Der er altså et stort magasin fra H. C. Andersens Boulevard til Nørre Allé, hvor biltrafikken vil kunne opmagasineres uden konsekvenser for bustrafikken.

Den foreslåede dosering kan etableres uden, at det reducerer cyklisternes grøntid.

Der kan efter behov suppleres med en lignende dosering for biltrafik fra Nørre Farimagsgade i krydset med H. C. Andersens Boulevard. Dosering her vurderes ikke at have samme effekt, og på denne strækning er magasinet til biltrafik noget mindre, før det får en evt. effekt på bustrafikken. Nord for krydset ved Frederiksborggade færdes igen busser ad Nørre Farimagsgade i busnet 2019.

I dette kryds vil en dosering også have en negativ effekt på cykeltrafikkens fremkommelighed fra Nørre Farimagsgade, men da den foreslåede dosering er mild, vurderes konsekvenserne at være acceptable, hvorfor denne dosering også er en del af 'Alternativ'.

Vesterbro Passage mod H. C. Andersens Boulevard

En mulighed for dosering af biltrafikken på denne strækning kan være via trafik fra vest i signalanlægget i krydset Vesterbrogade/Frederiksberg Allé.

I Busnet 2019 er der ingen busser på Vesterbrogade på strækningen mellem Frederiksberg Allé og Platanvej. Der vil således kunne etableres en dosering af biltrafikken i retning mod H. C. Andersens Boulevard uden at det får konsekvenser for bustrafikken. Denne dosering vil ikke have samme effekt som eksempelvis den foreslåede på Nørre Søgade, men det er heller ikke nødvendigt at reducere biltrafikken på Vesterbro Passage i samme grad.

I dette kryds vil en dosering også have en negativ effekt på cykeltrafikkens fremkommelighed på Vesterbrogade fra vest. Her kan doseringen suppleres med et cyklistsignal, så cyklisterne ikke berøres af doseringen.

Tietgensgade mod H. C. Andersens Boulevard

En mulighed for dosering af biltrafikken på denne strækning kan være via signalanlægget i krydset ved Fisketorvet for trafikken fra Dybbølsbro. Formålet med denne dosering er at reducere biltrafikken på Kalvebod Brygge i retning mod Indre by og

dermed også begrænse biltrafikken på Bernstorffsgade og Tietgensgade. Det vurderes ikke muligt at lave en dosering af biltrafikken fra Tietgenbroen uden, at det vil have konsekvenser for linje 10, der kører via Tietgenbroen og Ingerslevgade.

I Busnet 2019 er der ingen busser på Dybbølsbro og Skelbækgade mellem Fisketorvet og Istedgade. Der vil således kunne etableres en vis dosering af biltrafikken i retning mod Indre by på Kalvebod Brygge, uden at det får konsekvenser for bustrafikken.

Denne dosering vurderes at have begrænset effekt på biltrafikken på Tietgensgade, hvorfor det kan være nødvendigt at supplere med en dosering i signalkrydset ved Scandiagade/P. Knudsens Gade, der ganske vist er placeret langt fra Tietgensgade. Doseringen kan her ske for biltrafik fra P. Knudsens Gade, da der ikke kører busser på strækningen før krydset ved Sjøælør Boulevard.

I krydset vurderes den foreslåede dosering at have ubetydelig effekt på cykeltrafikken, da det kun er cyklister med destination på Fisketorvet eller cyklister i et todelt venstresving, der berøres.

4 Den trafikale afvikling

VISSIM-modellerne kan på krydsniveau angive kølængder, der illustrerer den trafikale afvikling i eftermiddagsmyldretiden for de tre analyserede trafikale situationer – 'Basis', 'Scenarie' og 'Alternativ'. På de viste oversigtskort er afbilledet den gennemsnitlige kølængde over 2 timer fra kl. 15-17 for den hårdest belastede bevægelse på det pågældende ben i krydset. Dette for at give en indikation af belastningen af det pågældende kryds. Da det er en gennemsnitlig kølængde, vil der kunne opleves både længere og kortere kø over perioden på 2 timer.

Kølængderne for 'Alternativ' er på oversigtskortene kun vist, hvor den foreslåede dosering har en negativ effekt på den trafikale afvikling. Alle andre steder vurderes 'Alternativ', at resultere i den samme trafikale afvikling og kødannelse som i 'Basis' (derfor er disse køer ikke vist for 'Alternativ').



På den nordlige del af H. C. Andersens Boulevard ses, at der i 'Scenarie' vil opstå kødannelse på H. C. Andersens Boulevard i retning mod Amager. I 'Alternativ' doseres biltrafikken fra Nørre Søgade og Nørre Farimagsgade, hvilket resulterer i

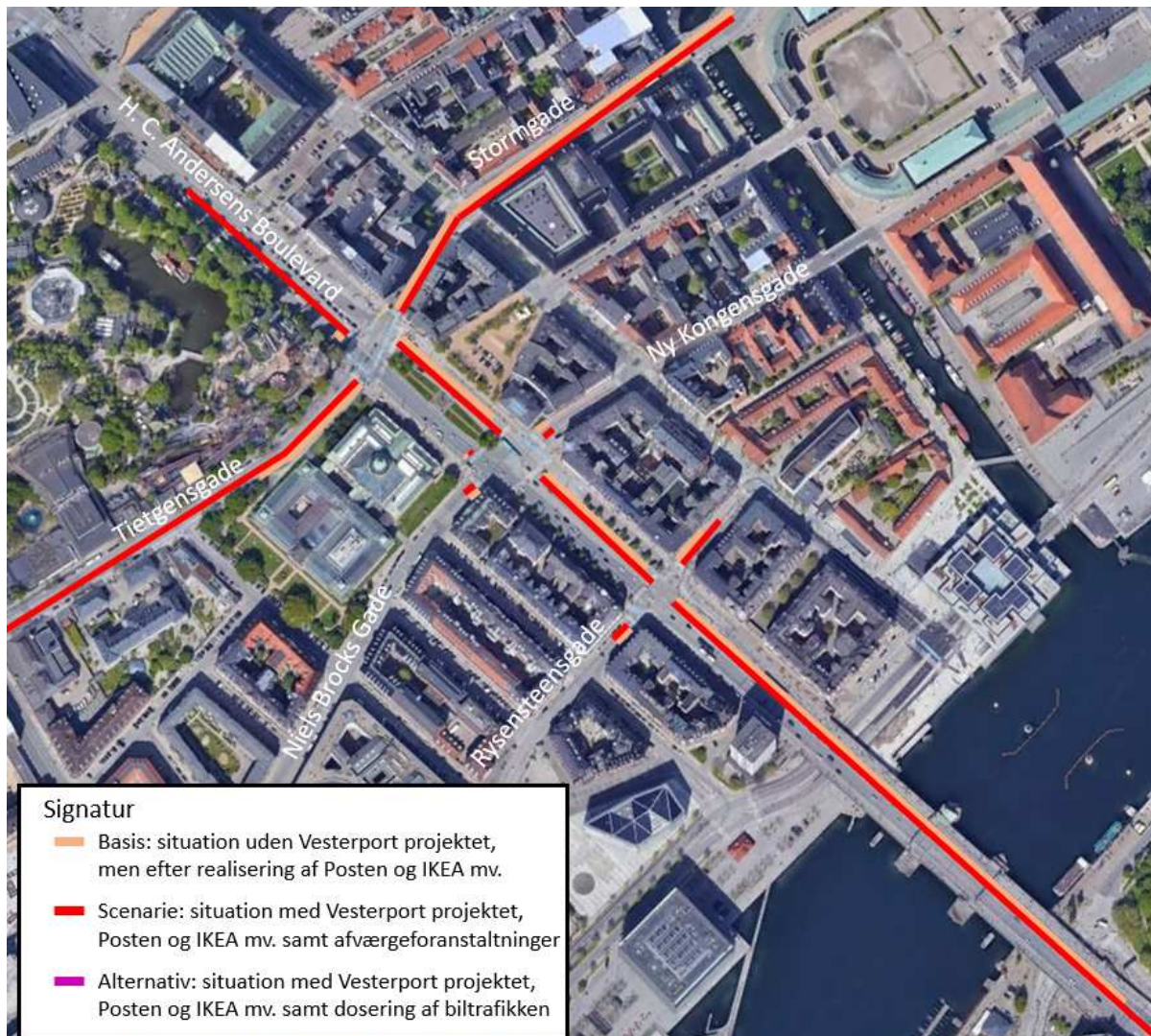
længere kødannelser på disse veje. Her forstyrres kødannelserne dog ikke bustrafikken og i stedet reduceres biltrafikken på H. C. Andersens Boulevard.



Kødannelserne på H. C. Andersens Boulevard i retning mod Amager fortsætter på den midterste del af H. C. Andersens Boulevard. Doseringen ved Nørre Søgade og Nørre Farimagsgade vurderes at reducere disse kødannelser til samme niveau som i '**Basis**'.

I modsatte retning på H. C. Andersens Boulevard (mod søerne) er der også kødannelser allerede i '**Basis**', og det er således ikke Projekt Vesterport, der forværrer afviklingen.

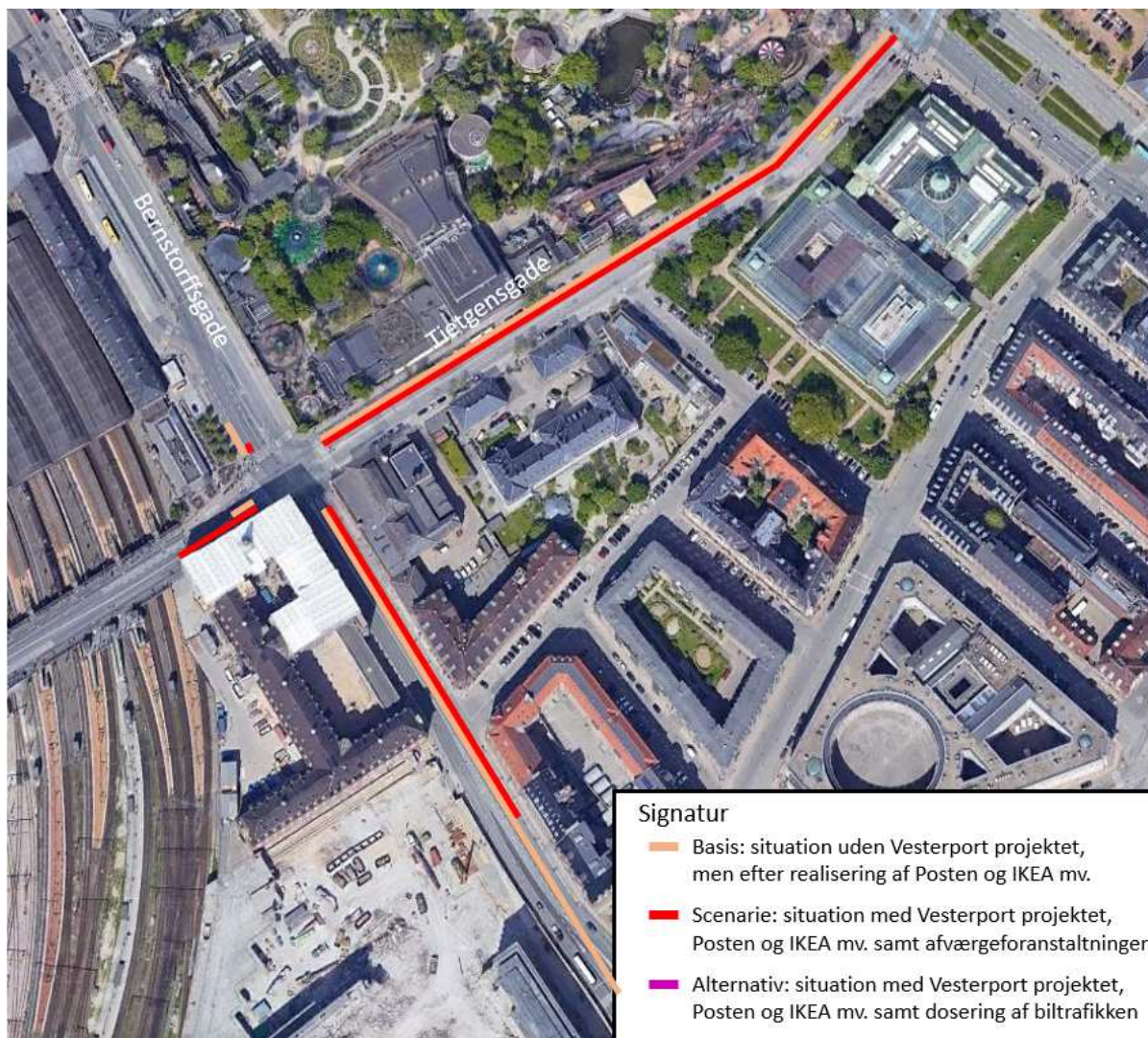
På Vesterbrogade i retning mod H. C. Andersens Boulevard opstår der kødannelser i '**Scenarie**'. Disse vurderes at kunne reduceres til samme niveau som i '**Basis**' med den foreslåede dosering længere tilbage af Vesterbrogade i krydset ved Frederiksberg Allé.



Kødannelserne i retning mod søerne på H. C. Andersens Boulevard fortsætter tilbage forbi Langebro, men er stadig på samme niveau i både '**Basis**' og '**Scenarie**'. Det samme er tilfældet på Stormgade, hvor der også opstår kø i begge situationer.

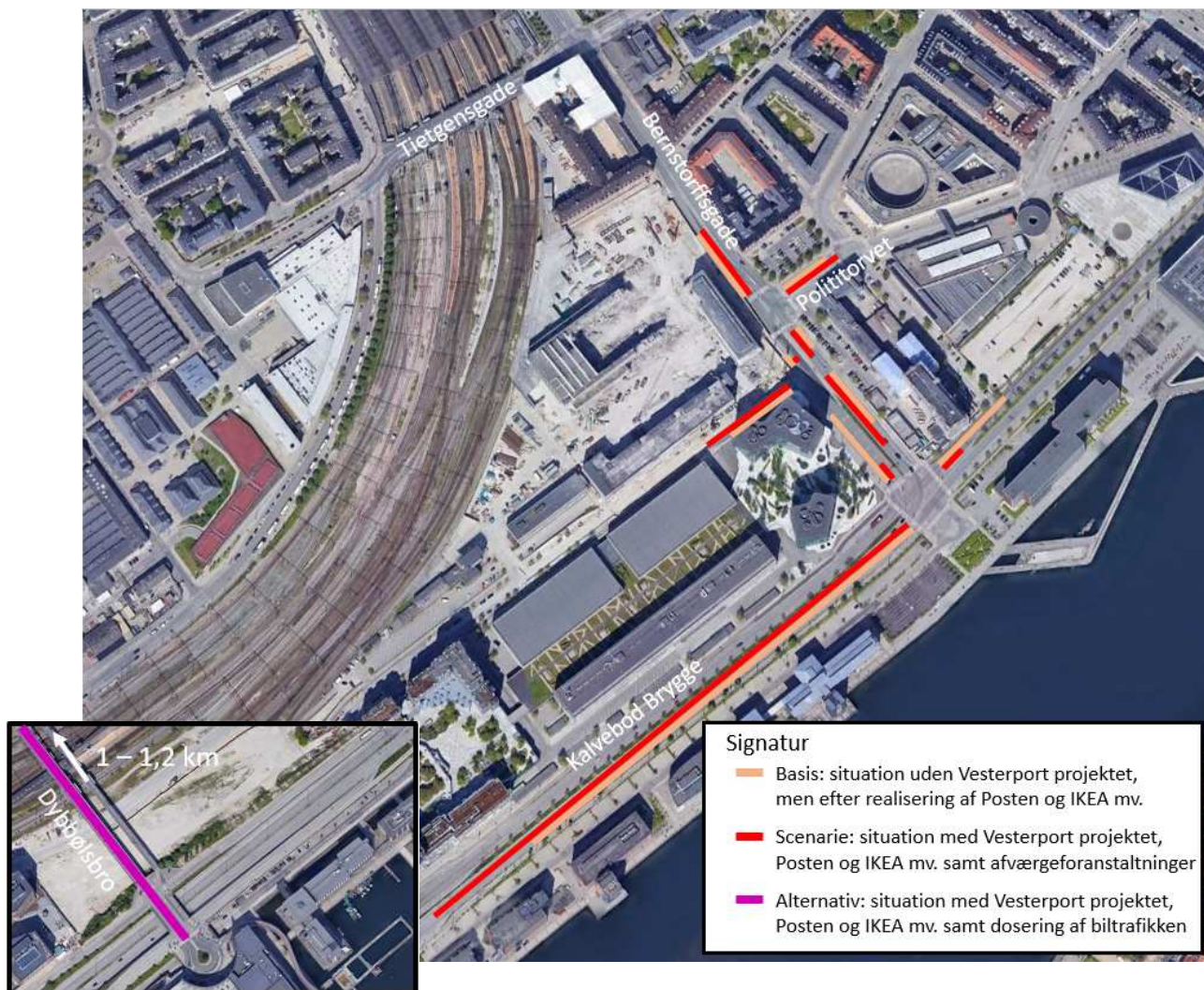
Kødannelserne på H. C. Andersens Boulevard i retning mod Amager aftager umiddelbart efter krydset ved Tietgensgade. Doseringen ved Nørre Søgade og Nørre Farimagsgade vurderes at reducere kødannelserne i krydset ved Tietgensgade til samme niveau som i '**Basis**'.

På Tietgensgade i retning mod H. C. Andersens Boulevard vil kødannelserne i '**Scenarie**' blive længere end i '**Basis**'. Disse vurderes at kunne reduceres til samme niveau som i '**Basis**' med den foreslåede dosering i '**Alternativ**' på Dybbølsbro af trafik til Kalvebod Brygge i retning mod Bernstorffsgade og Tietgensgade. Evt. suppleret med en dosering i krydset Scandiagade/P. Knudsens Gade.



På Tietgensgade i retning mod Bernstorffsgade vil der opstå kødannelser, men afviklingen er den samme i **'Scenarie'** som i **'Basis'**.

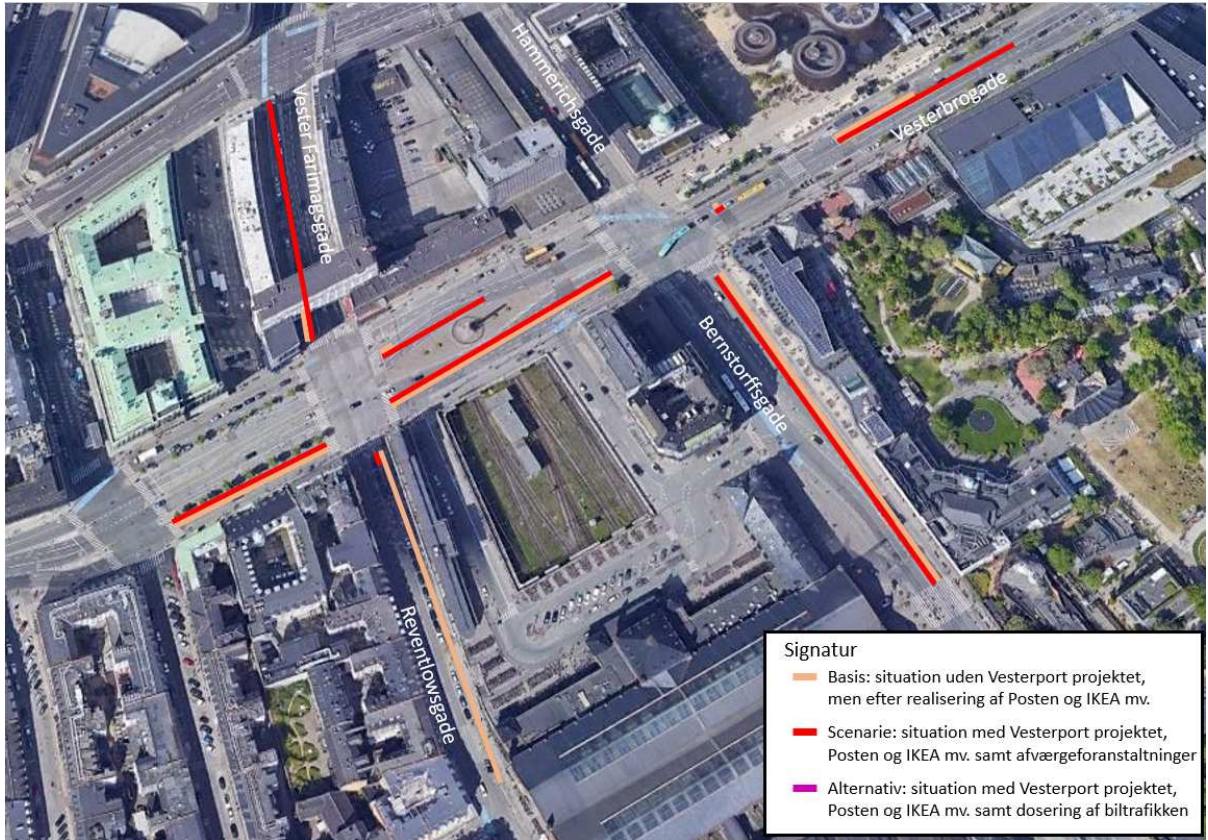
Også på Bernstorffsgade i retning mod Hovedbanegården opstår der kødannelser – på denne strækning er kødannelserne længere i **'Scenarie'**. Køen vurderes at kunne reduceres til samme niveau som i **'Basis'** med den foreslåede dosering på Dybbølsbro af trafik til Kalvebod Brygge i retning mod Bernstorffsgade og Tietgensgade. Evt. suppleret med en dosering i krydset Scandiagade/P. Knudsens Gade.



Køen på Bernstorffsgade i retning mod Hovedbanegården aftager syd for Polititorvet og er overordnet på samme niveau i både '**Basis**' og '**Scenarie**'.

Køen på Kalvebod Brygge i retning mod H. C. Andersens Boulevard bliver længere i '**Scenarie**' end i '**Basis**'. Køen vurderes at kunne reduceres til samme niveau som i '**Basis**' med den foreslåede dosering på Dybbølsbro af trafik til Kalvebod Brygge i retning mod Bernstorffsgade og Tietgensgade. Evt. suppleret med en dosering i krydset Scandiagade/P. Knudsens Gade.

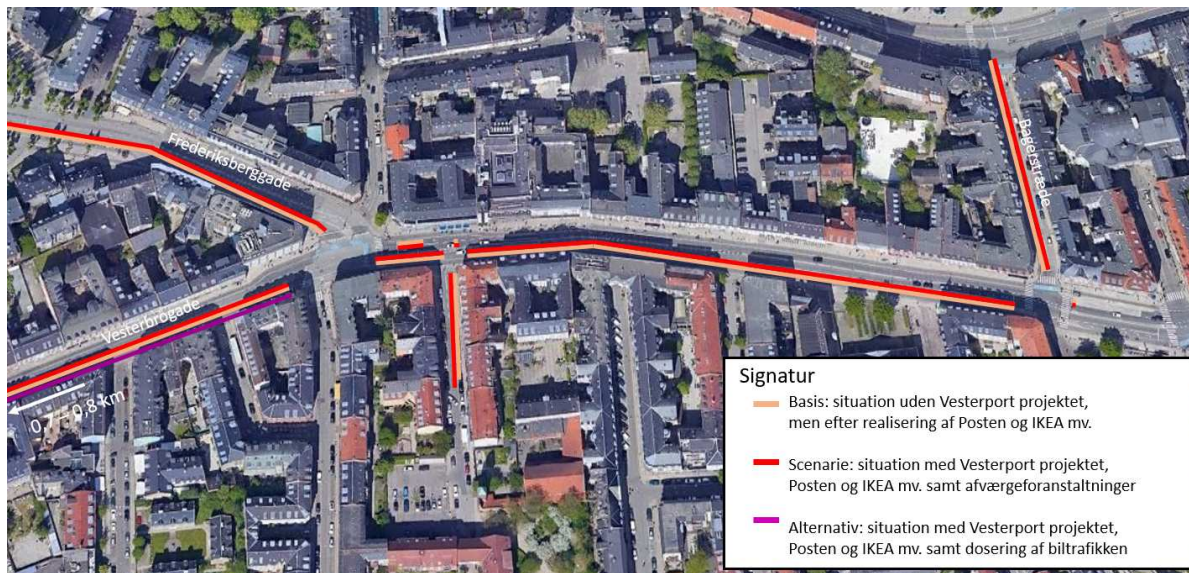
Doseringen af biltrafikken i '**Alternativ**' resulterer i kødannelser på Dybbølsbro. Kødannelserne forstyrrer dog ikke bustrafikken og i stedet reduceres biltrafikken på Kalvebod Brygge, Bernstorffsgade og Tietgensgade frem mod H. C. Andersens Boulevard.



På Vesterbrogade vil der opstå kødannelser i både '**Basis**' og '**Scenarie**'. Køen vil primært opstå i retning mod H. C. Andersens Boulevard og på sidevejene som konsekvens af køen på Vesterbrogade. I '**Alternativ**' doseres trafikken på Vesterbrogade i retning mod H. C. Andersens Boulevard i krydset ved Frederiksberg Allé, hvormed kødannelserne bringes til samme niveau som i '**Basis**'.



Det samme billede af den trafikale afvikling ses også længere med vest ad Vesterbrogade. I **'Alternativ'** doseres trafikken på Vesterbrogade i retning mod H. C. Andersens Boulevard i krydset ved Frederiksberg Allé, hvormed kødannelserne bringes til samme niveau som i **'Basis'**.



I **'Alternativ'** doseres trafikken på Vesterbrogade i retning mod H. C. Andersens Boulevard i krydset ved Frederiksberg Allé, hvormed kødannelserne bringes til samme niveau som i basis. Her vil kødannelserne dog ikke forstyrre bustrafikken. Som det ses af oversigtskortet, opstår der også kødannelser på denne strækning i både **'Basis'** og **'Scenarie'**, men her vil de gennemsnitlige kølængder "kun" være ca. 0,2 km.

Bilag A Kø-resultater

I det følgende præsenteres kø-resultaterne fra VISSIM-modellerne for alle bevægelser i udvalgte kryds – både for 'Basis' og 'Scenarie'. Der er ikke udført en VISSIM-model for 'Alternativ', da afviklingen og køen i krydsene vurderes at være på samme niveau som i 'Basis' – på nær i de kryds, hvor biltrafikken doseres. Den vurderede kølængde i de kryds, hvor biltrafikken doseres kan ses af afsnit 4. Der vises den gennemsnitlige kølængde (Avg. QL) samt 95%-fraktilen af den maksimale kø (95% QL) for hver bevægelse i hvert kryds. Resultaterne er for eftermiddagsmyldretiden fra kl. 15-17. Den gennemsnitlige kølængde giver en indikation af belastningen af det pågældende kryds. Da det er en gennemsnitlig kølængde vil der kunne opleves både længere og kortere kø over perioden på 2 timer. 95%-fraktilen af den maksimale kølængde giver en indikation af den typiske maksimale kø, der kan opstå i hvert kryds.

ROAD NAME	DIR.	Basis		Scenarie	
		Avg. QL	95% QL	Avg. QL	95% QL
Nørre Søgade (nord)	Højre	16	70	16	71
	Lige ud	14	63	13	58
	Venstre	19	62	38	248
Gyldenløvesgade (øst)	Højre	16	51	15	49
	Lige ud	18	70	16	63
Vester Søgade (syd)	Ligeud-højre	11	41	10	40
Gyldenløvesgade (vest)	Højre	4	19	6	18
	Lige ud	15	57	146	218
	Venstre	9	38	9	35

Tabel 1: Kølængder for Nørre Søgade/Gyldenløvesgade

ROAD NAME	DIR.	Basis		Scenarie	
		Avg. QL	95% QL	Avg. QL	95% QL
Nørre Farimagsgade (nord)	Højre	46	293	35	211
	Lige ud	70	299	56	237
	Venstre	52	302	50	235
HCAB (øst)	Højre	49	168	34	168
	Lige ud	66	163	43	163
	Venstre	6	37	5	31
Vester Farimagsgade(syd)	Højre	5	47	10	101
	Lige ud	23	99	31	150
	Venstre	17	90	35	153
Gyldenløvesgade (vest)	Højre	2	18	4	22
	Lige ud	13	64	179	260

Tabel 2: Kølængder for Nørre Farimagsgade/H. C. Andersens Blvd.

ROAD NAME	DIR.	Basis		Scenarie	
		Avg. QL	95% QL	Avg. QL	95% QL
Jarmers Plads (nordøst)	Højre	9	60	9	61
	Lige ud-venstre	28	74	64	81
HCAB (øst)	Højre	41	148	60	148
	Lige ud	90	151	87	148
Hammerichsgade (syd)	Alle svingbevægelser	39	178	-	-
HCAB (vest)	Højre	3	25	-	-
	Lige ud	14	53	105	171
	Venstre	7	30	6	32

Tabel 3: Kølængder for Jarmers Plads/H. C. Andersens Blvd.

ROAD NAME	DIR.	Basis		Scenarie	
		Avg. QL	95% QL	Avg. QL	95% QL
HCAB (sydøst)	Lige ud	313	375	330	375
	Venstre	213	376	236	376
Vesterbrogade (sydvest)	Højre	3	19	2	14
	Venstre	11	67	114	165
HCAB (nordvest)	Højre	22	89	51	93
	Lige ud	19	89	49	93

Tabel 4: Kølængder for Vesterbrogade/ H. C. Andersens Blvd.

ROAD NAME	DIR.	Basis		Scenarie	
		Avg. QL	95% QL	Avg. QL	95% QL
Stormgade	Højre	>500	>500	>500	>500
	Lige ud	>500	>500	>500	>500
HCAB (sydøst)	Lige ud	88	144	97	144
	Venstre	31	142	41	142
Tietgensgade (sydvest)	Højre	59	323	325	325
	Lige ud	42	302	325	325
	Venstre	92	325	325	325
HCAB (nordvest)	Højre	4	43	149	374
	Lige ud	3	26	138	372
	Venstre	17	53	12	45

Tabel 5: Kølængder for Tietgensgade/H. C. Andersens Blvd.

ROAD NAME	DIR.	Basis		Scenarie	
		Avg. QL	95% QL	Avg. QL	95% QL
Bernstorffsgade (nordvest)	Højre	18	123	4	27
	Lige ud	3	14	30	309
	Venstre	13	120	11	28
Tietgensgade (nordøst)	Højre	325	325	325	325
	Lige ud	325	325	325	325
	Venstre	325	325	325	325
Bernstorffsgade (sydøst)	Lige ud-højre	157	272	275	337
Tietgensgade (sydvest)	Højre	3	18	25	193
	Lige ud	12	76	39	251
	Venstre	14	91	23	133

Tabel 6: Kølængder for Tietgensgade/Bernstorffsgade.

ROAD NAME	DIR.	Basis		Scenarie	
		Avg. QL	95% QL	Avg. QL	95% QL
Polititorvet (nordøst)	Højre	41	262	168	383
	Venstre	24	190	149	382
Bernstorffsgade (sydøst)	Højre	0	6	8	53
	Lige ud	19	70	49	71
Bernstorffsgade (nordvest)	Lige ud	61	257	63	276
	Venstre	34	198	60	275

Tabel 7: Kølængder for Polititorvet/Bernstorffsgade

ROAD NAME	DIR.	Basis		Scenarie	
		Avg. QL	95% QL	Avg. QL	95% QL
Bernstorffsgade (sydøst)	Lige ud	41	144	121	151
	Venstre	16	136	99	150
Carsten Niebuhrs Gade (sydvest)	Højre	4	25	2	19
	Venstre	57	95	75	95
Bernstorffsgade (nordvest)	Højre	5	65	3	40
	Lige ud	11	70	4	58

Tabel 8: Kølængder for Carsten Niebuhrs Gade//Bernstorffsgade

ROAD NAME	DIR.	Basis		Scenarie	
		Avg. QL	95% QL	Avg. QL	95% QL
Kalvebod Brygge (nordøst)	Højre	7	68	433	948
	Lige ud	55	200	443	948
	Venstre	0	5	0	5
P-område (syd- øst)	Alle svingbevæ- gelser	7	36	3	24
Kalvebod Brygge (sydvest)	Højre	9	7	11	5
	Lige ud	153	506	284	510
	Venstre	359	505	433	510
Bernstorffsgade (nordvest)	Højre	69	133	19	72
	Lige ud-venstre	2	25	1	13

Tabel 9: Kølængder for Kalvebod brygge/Bernstorffsgade