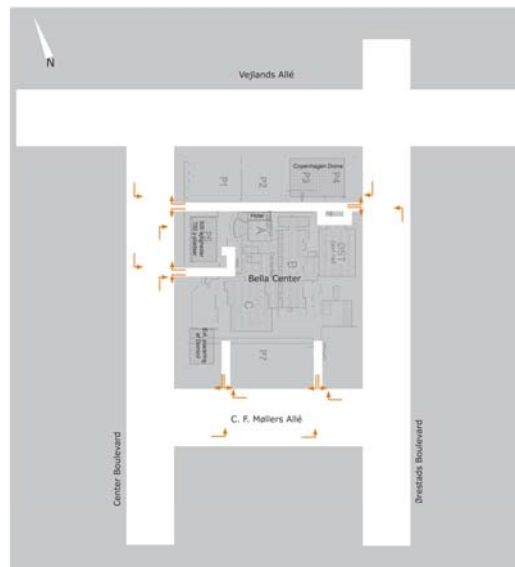
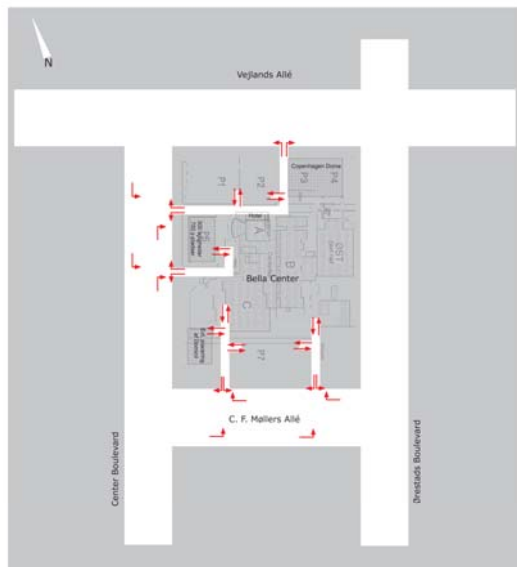


Notat



Trafikken omkring Bella Center

Rambøll Nyvig

Oktober 2006



Indhold

1	Indledning	3
2	Eksisterende trafik 2005	3
2.1	Hverdagsdøgntrafik 2005	4
2.2	Morgenspidstide 2005	5
2.3	Aftentrafik 2005	6
3	Nygenereret trafik	7
3.1	Trafik til/fra boliger	8
3.2	Trafik til/fra kontorerhverv	8
3.3	Trafik til/fra Copenhagen Dome	8
3.4	Rutefordelinger	9
3.5	Fremtidige parkeringspladser	9
4	Fremtidig trafikbetjening af området	10
4.1	Private biler	12
4.2	Taxa	13
4.3	Busser og lastbiler	14
4.4	Lette trafikanter	15
5	Fremtidig trafik 2015	17
5.1	Fremtidig trafik 2015 – morgenspidstimen	18
5.2	Fremtidig trafik 2015 – ankomst før arrangement	19
5.3	Fremtidig trafik 2015 – afvikling efter arrangement	21
6	Krav til udformning af nye krydsninger	22
6.1	Udkørsler fra P7 og Domicilet til C. F. Møllers Allé	22
6.2	Center Boulevard / Adgang til/fra Indgang Vest og P5	23
6.3	Center Boulevard / Adgang til/fra P1+P2	23
6.4	Center Boulevard / Vejlands Allé	23
6.5	Vejlands Allé / Udkørsel fra P1 og P2	24
6.6	Vejlands Allé / Ørestads Boulevard	24

1 Indledning

Dette notat indeholder en analyse af de trafikale forhold omkring Bella Center. Det primære formål med analysen er at vurdere, hvorvidt der kan opretholdes en acceptabel afvikling af trafikken ved etablering af nye boliger, kontorbyggeri samt Copenhagen Dome på Bella Centers arealer. Trafikken på det nærtliggende vejnet er kortlagt under eksisterende forhold, ligesom den fremtidige trafik ved etablering af Copenhagen Dome er vurderet.

Trafikken på vejnettet omkring Bella Center er beskrevet for flg. situationer.

- Hverdagsdøgntrafik, morgentrafik kl. 7-8 og aftentrafik kl. 19-20 og kl. 22-23 for år 2005 under eksisterende forhold
- Kl. 7-8 efter etablering af boliger og domicil på Bella Centret arealer i år 2015
- Kl. 19-20 før et arrangement med 12.000 tilskuere i "Copenhagen Dome" i år 2015
- Kl. 22-23 efter et arrangement med 12.000 tilskuere i "Copenhagen Dome" i år 2015
- Hverdagsdøgntrafik for år 2015

Trafikken for de eksisterende forhold er kortlagt ud fra Københavns Kommunes trafiktællinger. Kommunen gennemfører regelmæssigt tællinger både manuelle og maskinelle tællinger. Nærværende kortlægning af trafikken er lavet på baggrund af:

- Krydstælling i krydset Vejlands Allé/Ørestads Boulevard, gennemført i maj 2004 kl. 6-18
- Snittælling på Center Boulevard syd for Vejlands Allé, gennemført i juni 2005 kl. 6-18
- Snittælling på Vejlands Allé vest for Center Boulevard, gennemført i marts 2005 kl. 6-18
- Snittælling på Ørestads Boulevard ml. C.F. Møllers Allé og Arne Jacobsens Allé, permanent tællepost udtræk fra august 2006

Tællingen på Ørestads Boulevard er anvendt til at opskrive alle trafiktal til et fælles udgangspunkt – nemlig 2005. Jf. Københavns Kommunes tællerapport kan trafikken kl. 6-18 opregnes til hverdagsdøgn ved en faktor 1,32.

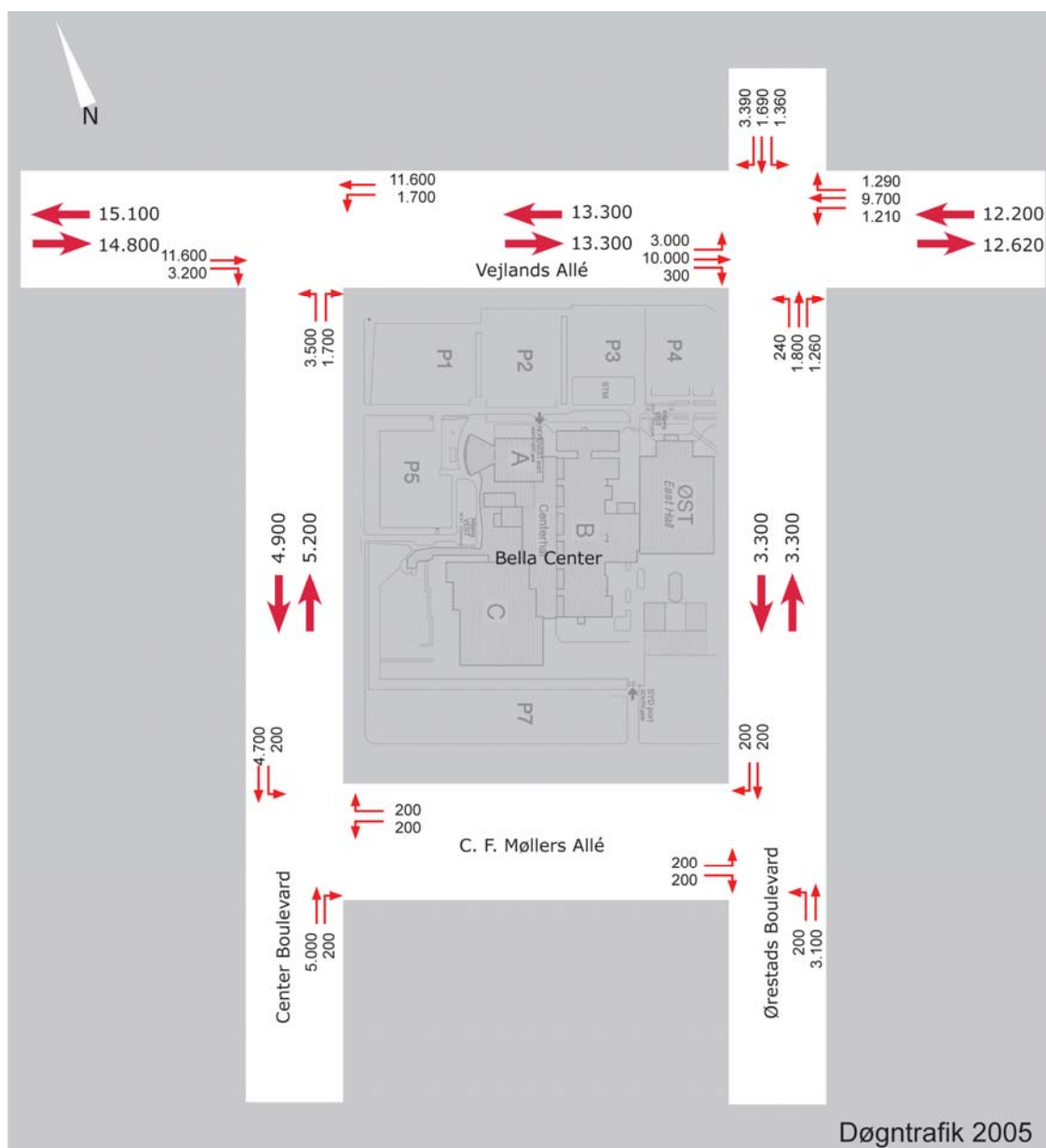
Den fremtidige trafik på vejnettet er beregnet ud fra erfaringstal og turrater for de nye boliger og erhvervsarealer samt ud fra Hovedstadens Trafikmodel (HTM) for den underliggende trafik. Der er valgt et prognoseår 2015 for den fremtidige trafik. Dette prognoseår indeholder i HTM en fuldt udbygget Ørestad.

2 Eksisterende trafik 2005

I dette afsnit beskrives hverdagsdøgntrafik, morgentrafik kl. 7-8 og aftentrafik kl. 19-20 og kl. 22-23 for år 2005 under eksisterende forhold.

2.1 Hverdagsdøgnetrafik 2005

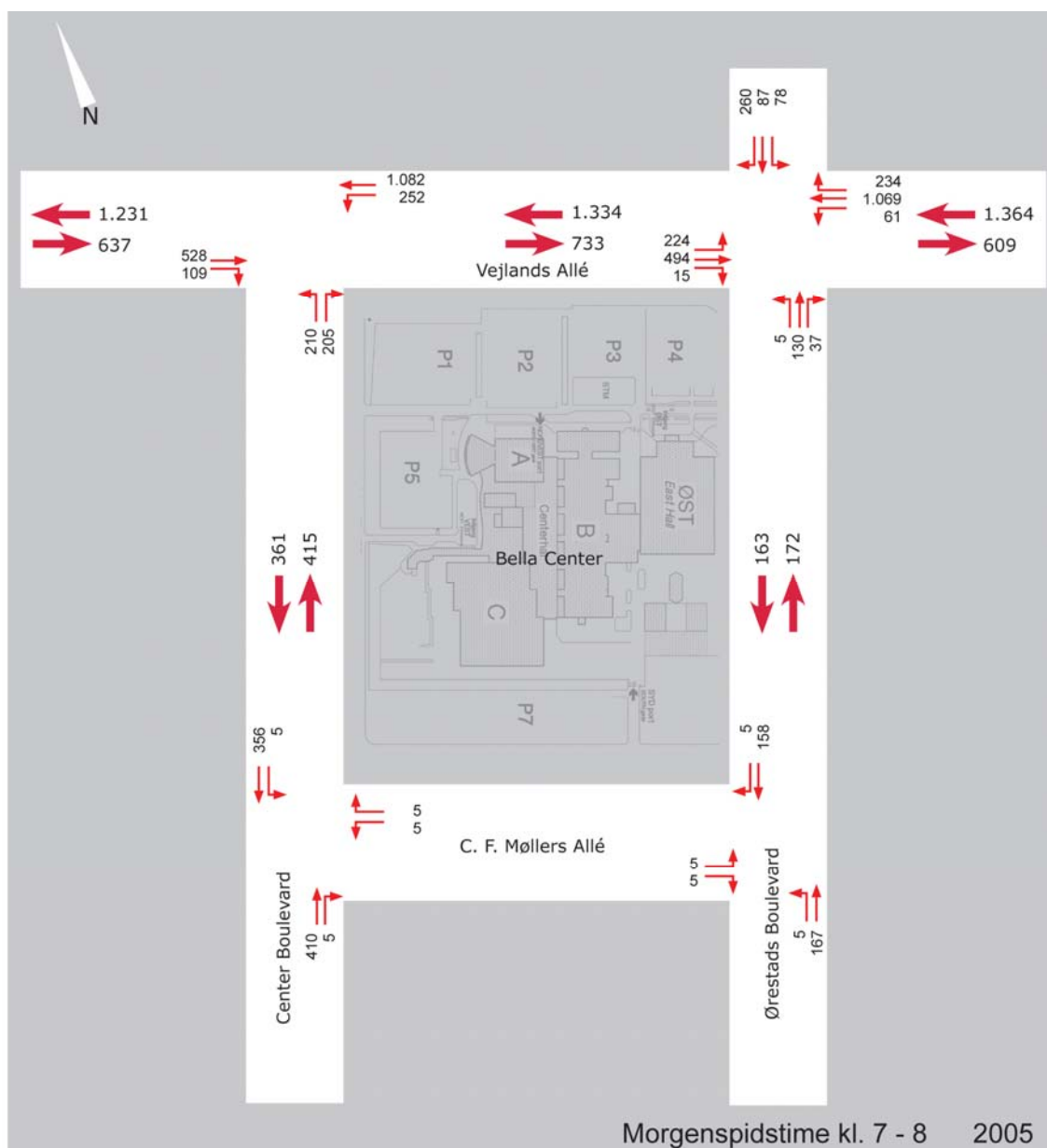
Figur 1 herunder viser trafikbelastningen på vejnettet som hverdagsdøgntrafik (HDT) for 2005. Det fremgår, at Vejlands Allé belastes med 25.800- 30.200 biler, Center Boulevard med ca. 10.000 biler og Ørestads Boulevard med ca. 6.600 biler pr. dag.



Figur 1: Trafikbelastning på vejnettet omkring Bella Center – Hverdagsdøgntrafik 2005.

2.2 Morgenspidstime 2005

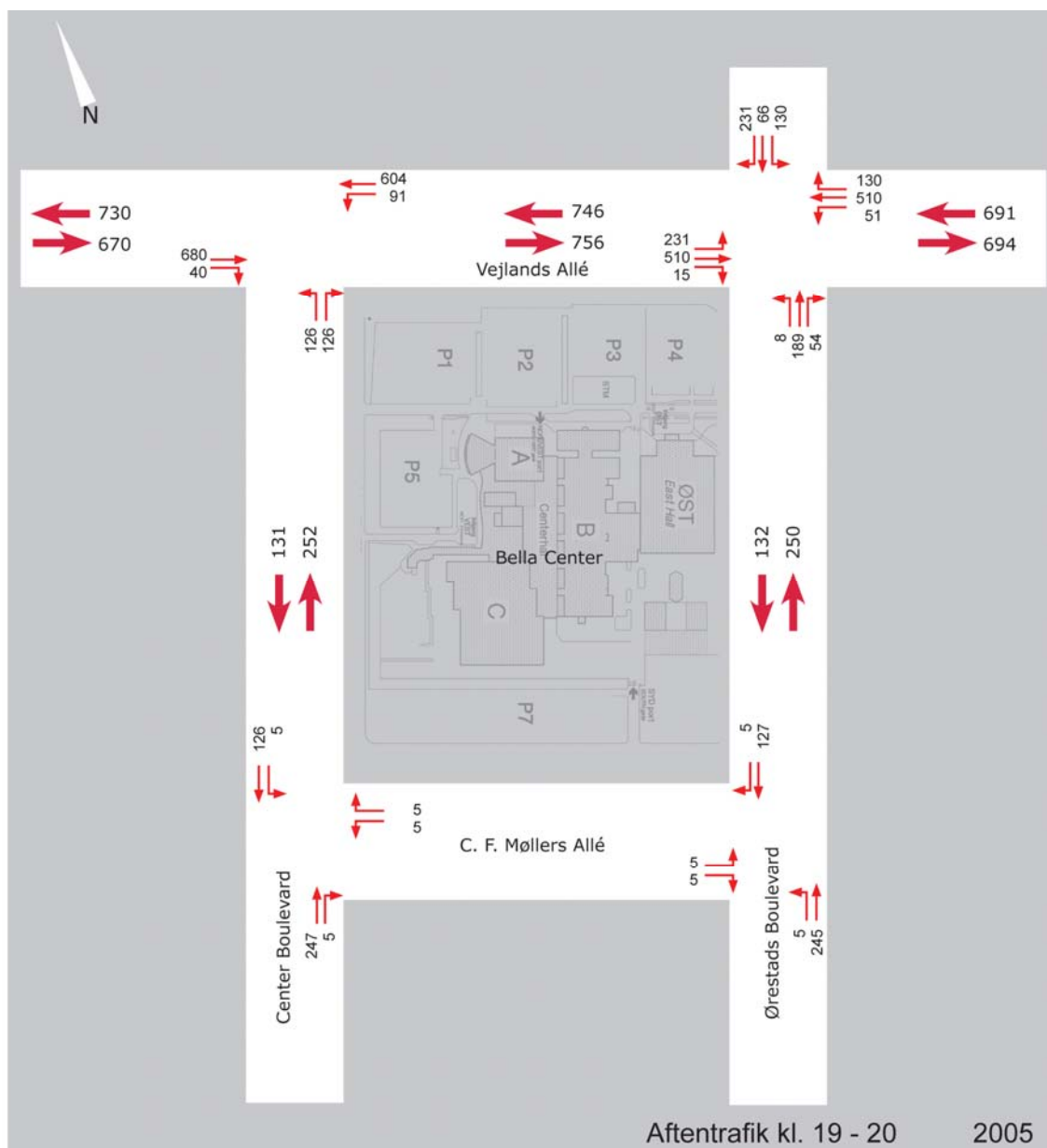
Figur 2 viser trafikken i morgenspidstimen kl. 7-8. På dele af nettet falder morgenspidstimen i perioden kl. 8-9, men den manuelle tælling i krydset Vejlands Allé/Ørestads Boulevard giver en morgenspidstime kl. 7-8. Derfor er denne valgt gengivet her. Det fremgår af figur 2, at trafikken på Vejlands Allé i høj grad er rettet mod Sjælland i morgentimerne. Trafikken mod Sjælland er dobbelt så stor eller mere end trafikken mod Amager. På såvel Center Boulevard som på Ørestads Boulevard er trafikken i spidstimen mere ligeligt fordelt på retninger.



Figur 2: Trafikbelastning på vejnettet omkring Bella Center – Morgenspidstimen kl. 7-8 i 2005.

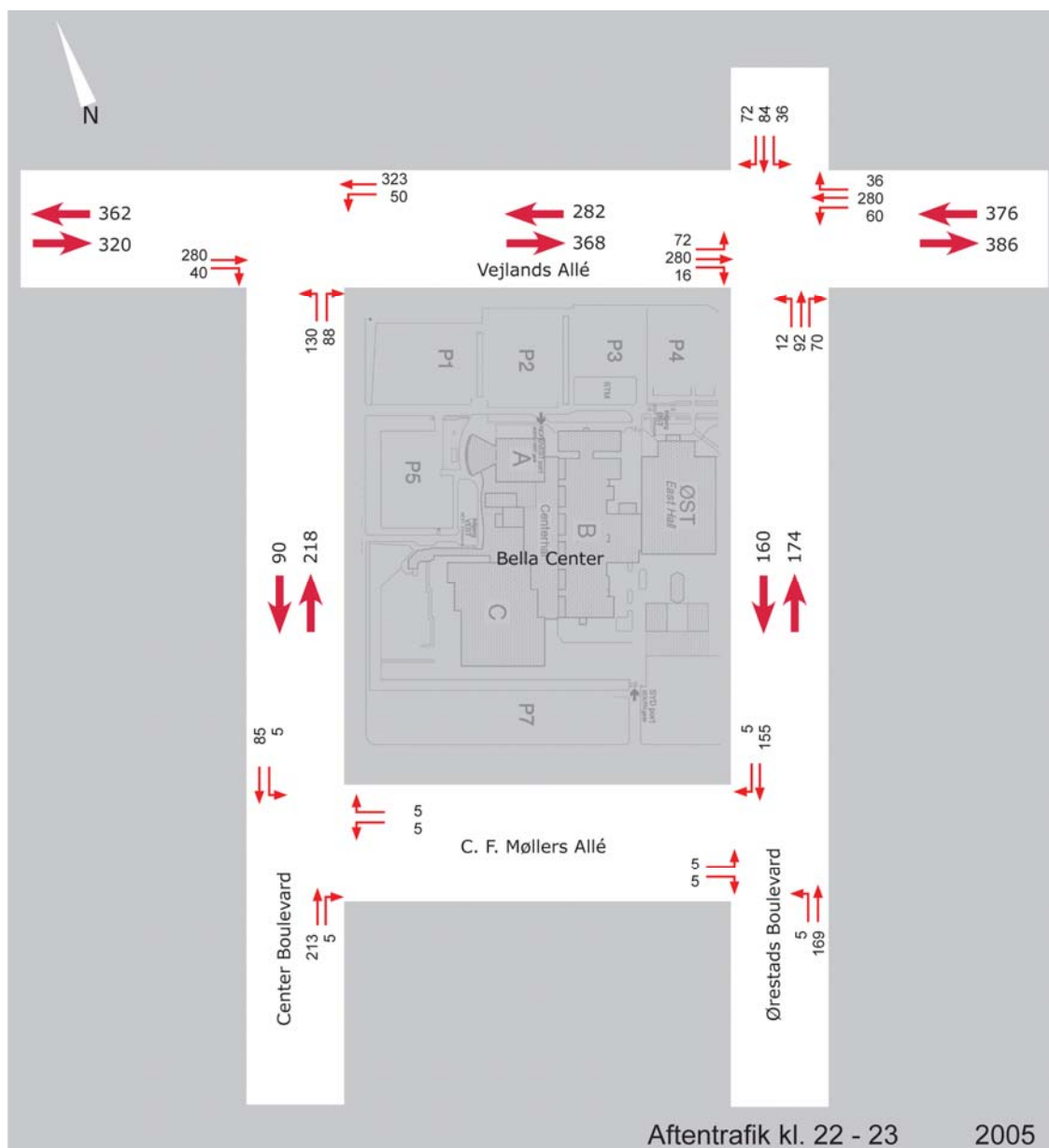
2.3 Aftentrafik 2005

Figur 3 herunder viser trafikken på vejnettet om aftenen kl. 19-20. Det er valgt at vise trafikken i netop denne time, idet det på baggrund af erfaringer kan konstateres, at det er her den største timebelastning vil være forud for arrangementer i Copenhagen Dome" (under forudsætning af arrangement start kl. 20).



Figur 3: Trafikbelastning på vejnettet omkring Bella Center – kl. 19-20 i 2005.

Figur 4 viser trafikken på vejnettet kl. 22-23. Dette tidsrum er valgt, da det forventes at være i denne time tilskuerne vil forlade Bella Centers område efter et arrangement i Copenhagen Dome.



Figur 4: Trafikbelastning på vejnettet omkring Bella Center – kl. 22-23 i 2005.

3 Nygenereret trafik

Den fremtidige trafik på vejnettet defineres i første omgang som trafikken for 2005 plus den trafik, der generes og attraheres til og fra de nye aktiviteter på Bella Centers arealer. Det drejer sig om et hotel (400 værelser), nye boliger (300 lejligheder), domicilbyggeri (10-15.000 m²) samt Copenhagen Dome med en max. kapacitet på 12.000 tilskuere. Ved beregning af den nygenererede trafik er der forudsat følgende:

- Copenhagen Domes udnyttelse vil primært være i aften timerne, og der vil ikke være sammenfald mellem store arrangementer i Copenhagen Dome og i Bella Center, idet alle arrangementer vil være tidsforskudte.
- Hotellet vil ikke generere ny trafik, idet gæster til hotellet vil være "nuværende" gæster ifm. messer og kongresser
- Der vil ikke være ændringer i besøgstallet til Bella Center i øvrigt

Den fremtidige trafik vurderes på tre tidspunkter – nemlig i morgenspidstimen kl. 7-8 og kl. 19-20 samt kl. 22-23 ved et arrangement med 12.000 tilskuere i Copenhagen Dome.

I nedenstående er kort opridset forudsætningerne for beregning af den nygenerede biltrafik.

3.1 Trafik til/fra boliger

Der forudsættes bygget 300 nye boliger. Erfaringstal for turrater for etagebyggeri giver 4 bilture/dag. Der forudsættes afviklet 15 % af trafikken i myldretiden med en retningsfordeling 80% fra og 20% til i morgenspidstimen. Dette giver i morgenspidstimen:

- 144 biler fra boligområdet
- 36 biler til boligområdet

3.2 Trafik til/fra kontorerhverv

Der etableres 10-15.000 m² kontorerhverv. Der beregnes på den værste situation – nemlig 15.000 m² (3-500 arbejdspladser). Der forudsættes 4,6 bilture/100 m², at der afvikles 20% af trafikken i morgen spidstimen samt at retningsfordeling er 90% til og 10% fra i morgen spidstimen. Dette giver i morgenspidstimen:

- 124 biler til området
- 14 biler fra området

3.3 Trafik til/fra Copenhagen Dome

De største arrangementer i Copenhagen Dome forventes at være koncerter eller shows med 12.000 tilskuere.

Som udgangspunkt for ankomstfordeling og antallet af biler på vejnettet er anvendt en undersøgelse ved en koncert i Gigantium i Aalborg med Kylie Minoque, hvor der 3. april 2005 var 7.500 tilskuere.

Denne undersøgelse viste, at der i gennemsnit kom

- 2,8 person i de parkerende biler
- 3,5 person i hver af de ankomende taxaer
- 2,5 person i hver af de private biler, der satte passagererne af

Undersøgelsen i Aalborg viste, at 50% ankommer 1-3 timer før koncerten, mens 50% ankommer i timen inden koncerten. Dette er derfor forudsat for Copenhagen Dome,

Transportmiddelvalget tager udgangspunkt i undersøgelsen fra Aalborg, men er justeret således, at der tages højde for den gode kollektive trafikbetjening af Bella Center. Transportmiddelvalget er angivet med en procentfordeling i tabel 1.

Tabel 1. Tilskuerne til Copenhagen Dome fordelt på transportmidler

Transportmiddel	Procentfordeling	Antal tilskuere	Antal biler
Afsætning fra taxa	8%	960	274
Afsætning fra private biler	7%	840	336
Parkerede biler	45%	5.400	1.929
Metro/bus	35%	4.200	-
Cyklende og gående	5%	600	-
Total	100%	12.000	2.539

Andelen der sættes af fra taxaer (8%) og private biler (7%) er mindre ved Copenhagen Dome, end undersøgelsen i Aalborg viste. Årsagen til dette er den gode kollektive trafikbetjening af området, samt at Kylie Minoque havde et forholdsvis ungt publikum. Mange unge mennesker, blev således kørt af deres forældre.

Det forudsættes, at 45% ankommer med parkeringssøgende biler. 35% ankommer med kollektiv trafik (HUR, Metro eller turistbusser). 5% er gående eller cyklende.

Antagelsen om brugen af Metro og HUR's rutebusser er sammenlignet med opgørelser over antallet af af- og påstigere på Bella Center St. og ved Bella Center Indgang Vest.

Metroen har mulighed for at køre meget hyppigt ved sådanne arrangementer. Der vil kunne arrangeres en meget effektiv Metrodrift til før og efter store arrangementer i Copenhagen Dome, da dette er uden for normal myldretid.

Dette giver i timen kl. 19-20 inden et arrangement:

- 1.270 biler til
 - 137 ankomne taxa
 - 168 ankomne biler til afsætning
 - 965 ankomne biler til parkering
- 305 biler fra
 - 137 udkørende taxa
 - 168 udkørende biler fra afsætning

Dette giver i timen kl. 22-23 efter et arrangement:

- 610 biler til
 - 274 ankomne taxa
 - 336 ankomne biler til afhentning
- 2.539 biler fra
 - 274 udkørende taxa
 - 336 udkørende biler fra afhentning
 - 1.929 udkørende biler fra parkering

3.4 Rutefordelinger

Ved fordeling af trafikken til/fra Bella Centers område anvendes følgende rutefordeling:

- 40% fra/mod syd ad Center Boulevard (Motorvej)
- 25% fra/mod vest ad Vejlands Allé (Sjællandsbroen)
- 25% fra/mod nord ad Ørestads Boulevard
- 10% fra/mod øst ad Vejlands Allé

Rutefordelingen er bestemt på baggrund af HTM.

3.5 Fremtidige parkeringspladser

Der vil være følgende parkeringspladser tilgængelige på egen grund ved et fuldt udbygget Bella Center.

Tabel 2. Parkeringspladser til rådighed på egen grund ved et fuldt udbygget Bella Center

Parkeringsplads	Antal pladser	Forbeholdt
P1 – terræn	520	Gæster
P2 – terræn	540	Gæster
P5 – p-kælder	350	Beboere
P5 – p-kælder	350	VIP - Gæster
P7 – terræn	700	Gæster
P7 – p-kælder	300	Domicil
Inden for hegnet	1.100	Ansatte, arrangører, udstillere
Total	3.860	

Planlægges det på sigt at bebygge dele af P1 eller P2 med eksempelvis kongreshal / banketsal, forventes det, at antallet af parkeringspladser som angivet i tabel 2 bibeholdes ved en samtidig etablering af et parkeringshus eller en parkeringskælder.

Dette antal parkeringspladser vil være tilstrækkeligt til at dække parkeringsbehovet ved arrangementer i Copenhagen Dome.

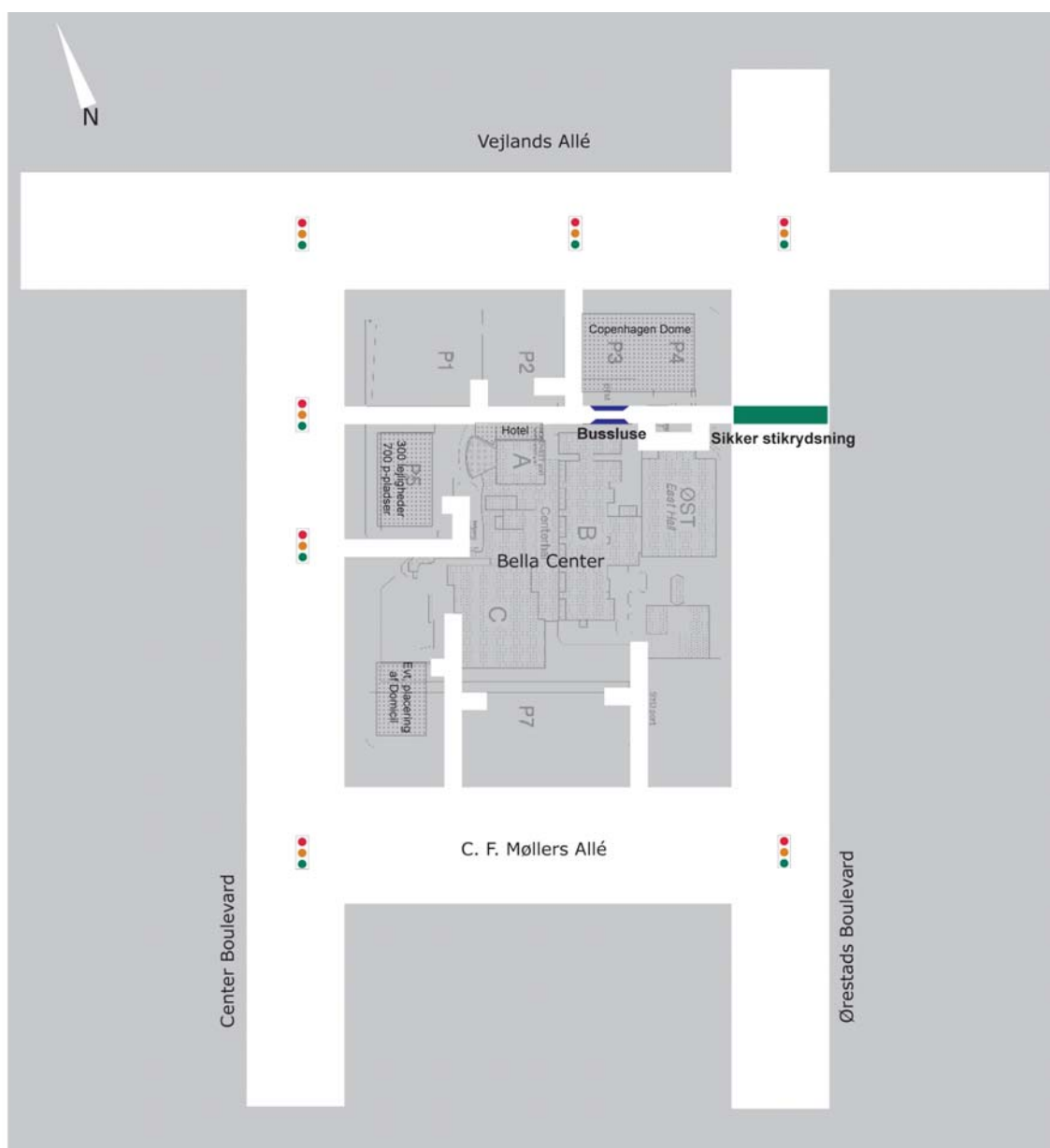
Europark har leveret oplysninger om udnyttelsen af de eksisterende parkeringspladser ved Bella Center på timeniveau for samtlige dage i 2005. På baggrund af disse oplysninger vurde-

res ovenstående antal parkeringspladser ligeledes at være tilstrækkeligt til at dække parkeringsbehovet ved kongresser, messer og udstillinger i Bella Center i øvrigt. Det forudsættes dog, at tilskuertunge arrangementer i Copenhagen Dome og Bella Center er tidsforskudte.

I det nærmeste område omkring Bella Center er der endvidere mulighed for at anvende offentligt tilgængelige parkeringspladser, hvor der især kan peges på Fields' 1.800 pladser i bygningen samt Royal Golf Centers 500 pladser, som alle må antages at være ledige fra ca. kl. 19. Ved den kommende Campingplads ved Vandrehjemmet, vil der også fremkomme en betydelig kapacitet.

4 Fremtidig trafikbetjening af området

I dette afsnit beskrives den fremtidige trafikbetjening. Figur 5 viser en oversigt.



Figur 5. Fremtidig trafikstruktur på Bella Centers område.

I fremtiden vil syv kryds omkring Bella Center være signalreguleret:

- Vejlands Allé / Ørestads Boulevard
- Ørestads Boulevard / C. F. Møllers Allé
- C. F. Møllers Allé / Center Boulevard
- Center Boulevard / Adgang til/fra Indgang Vest og P5
- Center Boulevard / Adgang til/fra P1+P2
- Center Boulevard / Vejlands Allé
- Vejlands Allé / Udkørsel fra P1+P2

Der anlægges en bussluse på den interne nordlige vej mellem Center Boulevard og Ørestads Boulevard, således at kun rutebusser, turistbusser og lastbiler har mulighed for gennemkørsel.

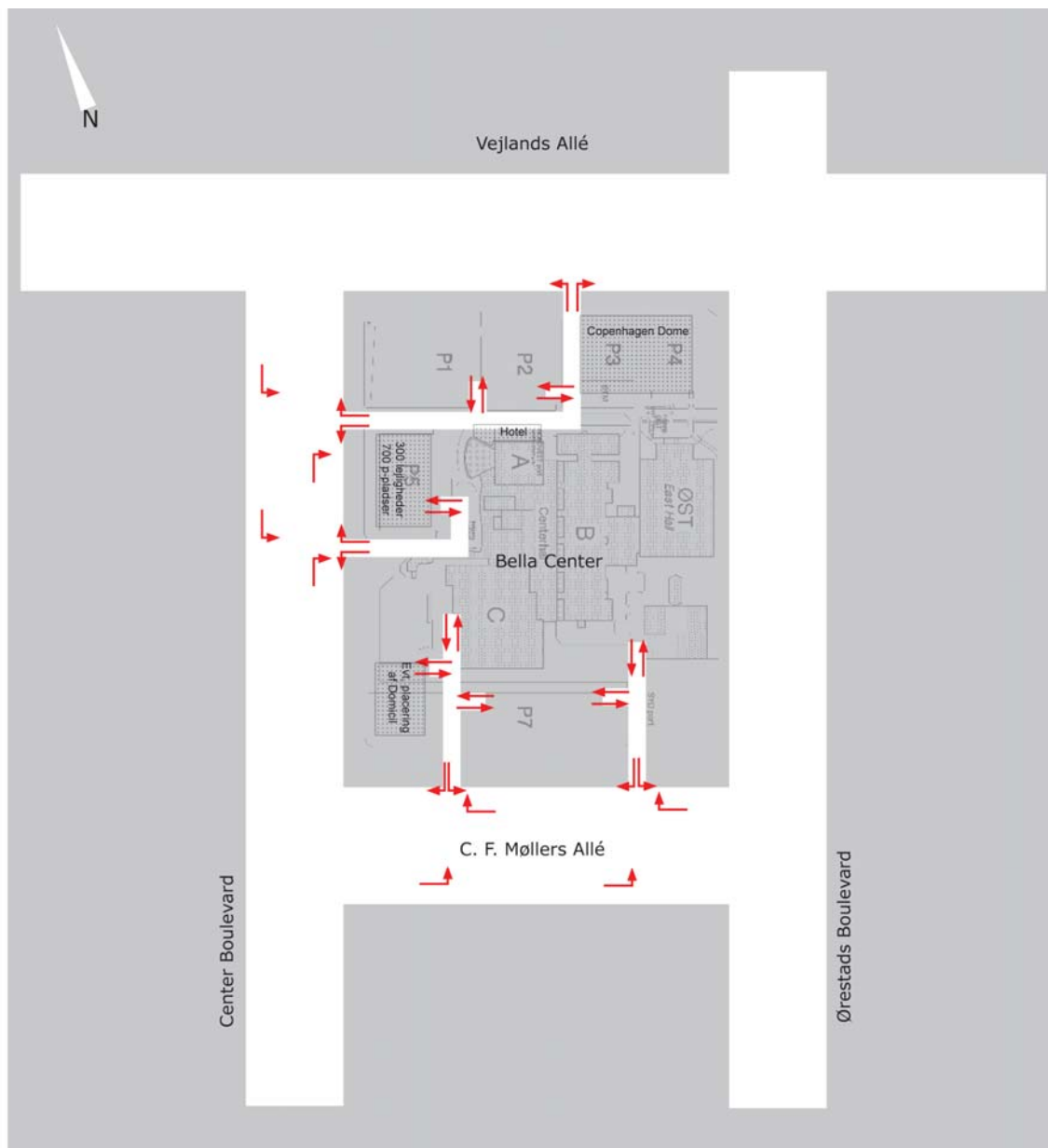
P1 og P2 har indkørsel fra Center Boulevard mod nord og udkørsel til Center Boulevard og til Vejlands Allé. Begge kryds signalreguleres. Ind- og udkørsel til/fra Indgang Vest og parkeringskælder P5 i et nyt signalanlæg på Center Boulevard.

På Ørestads Boulevard anlægges en sikker stikrydsning med støtteheller, således at fodgængere og cyklister har mulighed for at krydse Ørestads Boulevard i to tempi. Det anbefales endvidere at der etableres en kanalisering for fodgængerne fra Metroen, således at fodgængerne ledes mod krydsningen.

I det følgende er beskrevet en cirkulationsplan for de forskellige transportmidler.

4.1 Private biler

Figur 6 viser en cirkulationsplan for private biler.



Figur 6. Cirkulationsplan for private biler.

P1 og P2 har indkørsel fra Center Boulevard mod nord og udkørsel til Center Boulevard og til Vejlands Allé. Begge kryds signalreguleres. Udkørslen til Vejlands Allé afspærres med bomme, når der ikke er store arrangementer. Når der ikke er arrangementer, vil trafikken på Vejlands Allé have permanent grønt.

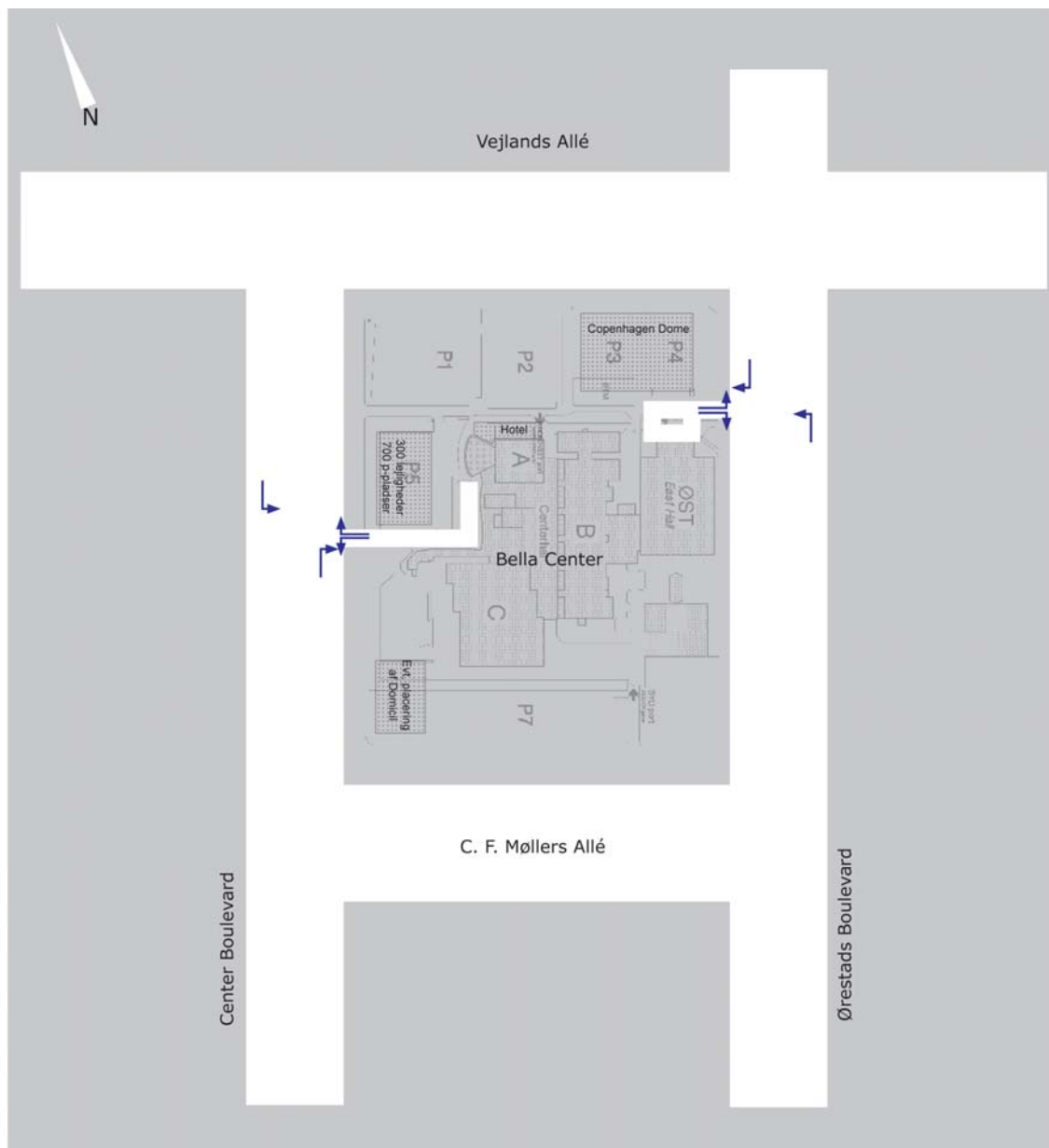
Parkeringskælder P5 anvendes kun af beboere i lejlighederne og VIP-gæster. Denne parkeringskælder har ind- og udkørsel fra Center Boulevard fælles med trafik til Indgang Vest.

P7 får forbedrede tilkørselsforhold, idet der er ind- og udkørsel på C.F. Møllers Allé mod øst (eksisterende) og mod vest (ny). Det forudsættes, at fodgængere fra P7 går langs Ørestads Boulevard til Copenhagen Dome. Ved begge ind- og udkørsler på C.F. Møllers Allé er der adgang til parkeringen inden for hegnet ved Bella Center.

Biler, der skal parkere i parkeringskælderen under Domicilet, har adgang til/fra C.F. Møllers Allé i den nye til/frakørsel.

4.2 Taxa

Figur 7 viser en cirkulationsplan for taxaer.



Figur 7. Cirkulationsplan for taxa.

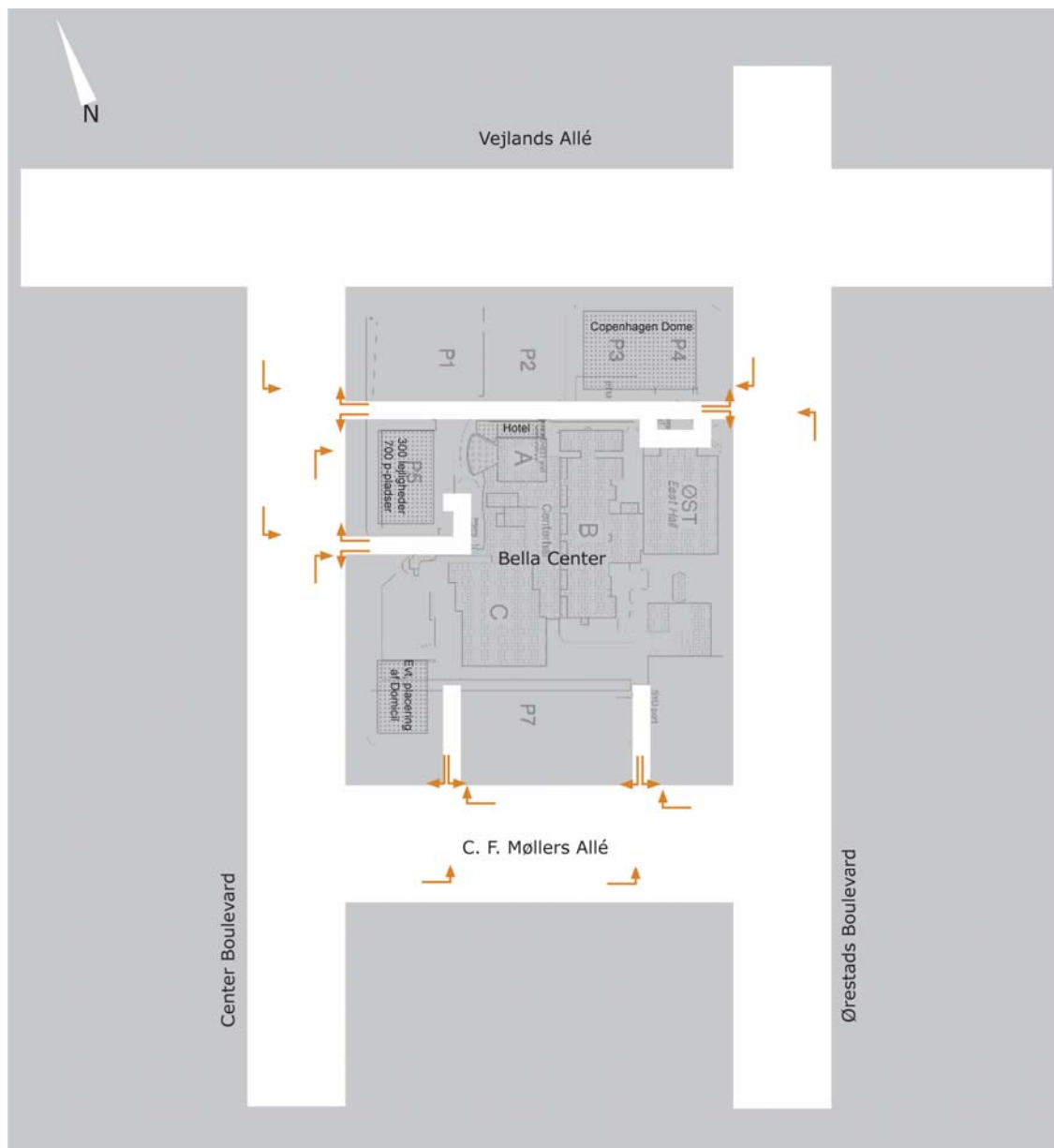
Taxaerne har adgang til afsætning/opsamling af passagerer ved Busterminalen/Indgang Øst fra Ørestads Boulevard og Indgang Vest ved Center Boulevard.

Foruden disse pladser har taxaerne adgang til parkeringspladserne sammen med de øvrige biler fra Center Boulevard og C. F. Møllers Allé, som angivet på figur 6.

Afsætning fra private biler skal ske ved indkørsel fra Center Boulevard. Der skal dog være Kiss&Ride afsætning på busterminalpladsen.

4.3 Busser og lastbiler

Figur 8 viser en cirkulationsplan for busser og lastbiler.



Figur 8. Cirkulationsplan for busser og lastbiler.

Der anlægges en bussluse på den interne nordlige vej mellem Center Boulevard og Ørestads Boulevard, således at kun rutebusser, turistbusser og lastbiler har mulighed for gennemkørsel.

Det er således muligt at bibeholde busterminalen på Bella Centers område. Dette sikrer sammen med Metroens Bella Center St. en optimal kollektiv trafikbetjening af Bella Center og Copenhagen Dome.

Rutebusser og turistbusser har fuld adgang til/fra Center Boulevard og Ørestads Boulevard. Der er f.eks. ved kongresser også en betydelig turistbustrafik til Forplads Vest og tilsvarende må forventes til hotellet.

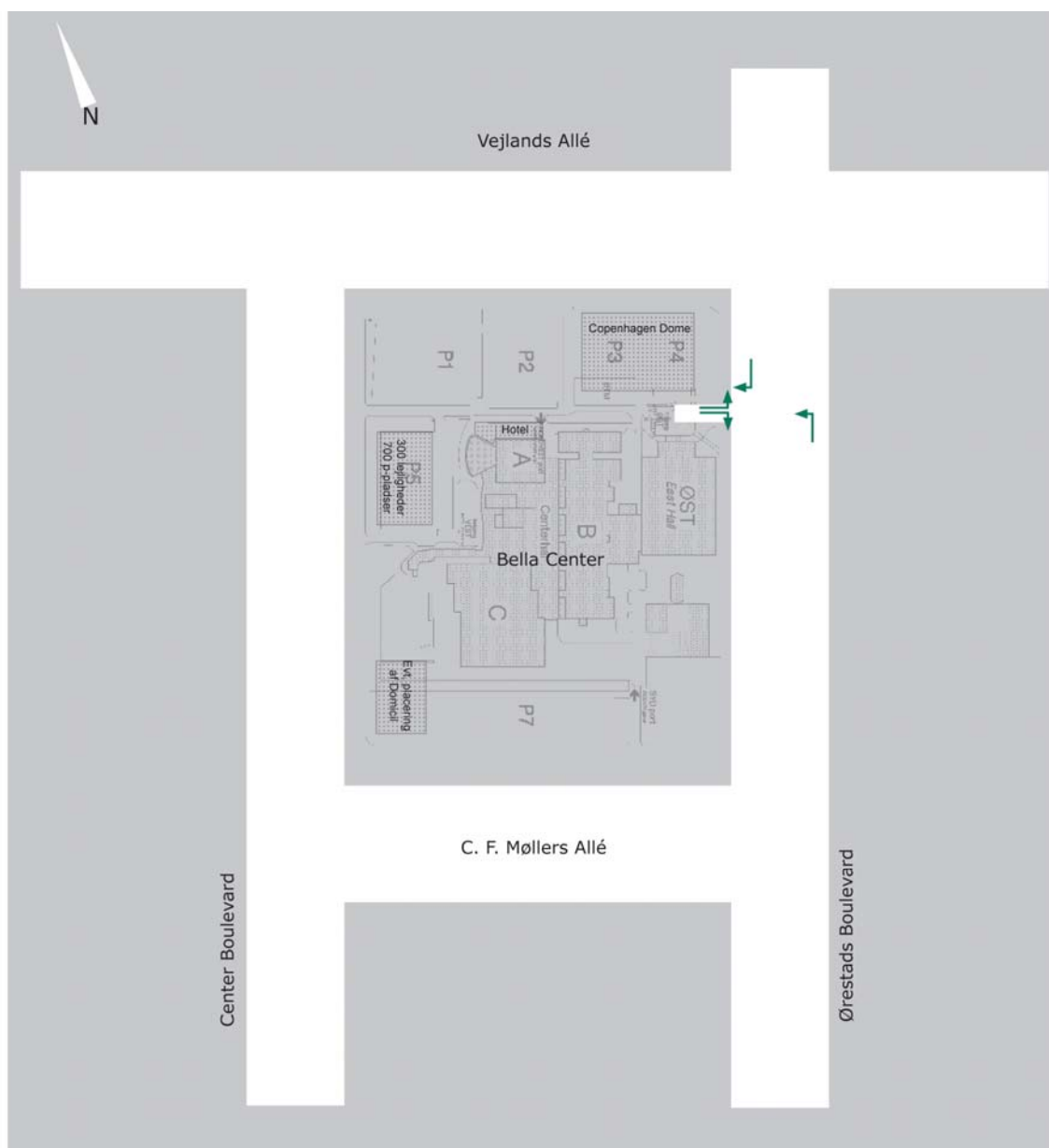
Turistbusser skal efter aflæsning af passagerer parkere på det interne godsområde med tilkørsel fra C.F. Møllers Allé eller henvises til andre offentlige parkeringsmuligheder, hvis de ønsker

at parkere under arrangementer. Det ønskes ikke, at turistbusser optager plads på P1, P2 og P7.

Lastbiler med gods har adgang fra den interne nordlige vej eller ad de to adgange fra C. F. Møllers Allé.

4.4 Lette trafikanter

Figur 9 viser en cirkulationsplan for cyklister og fodgængere.



Figur 9. Cirkulationsplan for cyklister og fodgængere.

Langt hovedparten af de lette trafikanter til/fra Copenhagen Dome og Bella Center vil færdes på Ørestads Boulevard. Dette er den direkte adgang til/fra Metro og er den korteste vej for cyklisterne. Adgangen mod Ørestads Boulevard forbeholdes derfor krydsende fodgængere til/fra Metro, cyklister og busser. Der er af- og påstigning fra/til busser og taxa ved den eksisterende busterminal ved Indgang Øst.

Center Boulevard anvendes kun i begrænset omfang af de lette trafikanter.

På Ørestads Boulevard anlægges en sikker stikrydsning med støtteheller, således at fodgængere og cyklister har mulighed for at krydse Ørestads Boulevard i to tempi.

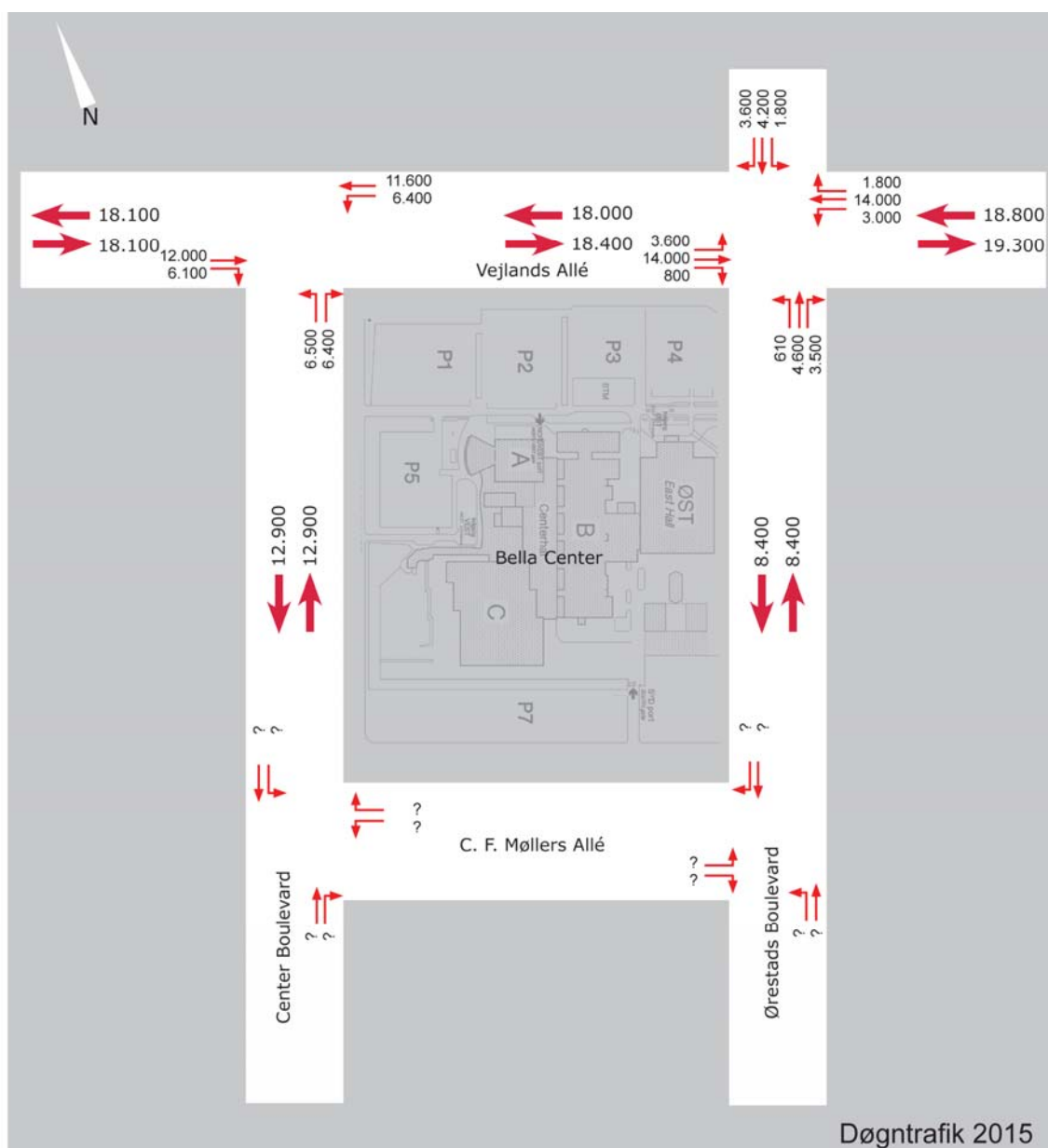
Krydsningen af Ørestads Boulevard sker i dag over strækningen mellem den interne nordlige vej og metroens trappeanlæg. Der kan med fordel etableres kanalisering af fodgængerne ved Metroens trappenedgang, således at fodgængerne fremover krydser vejen over en kortere strækning.

Det forslås, at der etableres cykelparkering mellem Copenhagen Dome og Ørestads Boulevard. Cyklisterne har derved mulighed for at cykle lige til døren, og det sikres at cyklisterne ikke blandes med de parkerende biler på P1 og P2.

5 Fremtidig trafik 2015

Den fremtidige trafik beregnes i to tempi. Første step er en beregning med HTM, der beskriver trafikken på vejnettet på døggniveau for år 2015 forudsat en fuldt udbygget Ørestad. Denne belastning anvendes til opskrivning af belastningerne i morgenspidstimen samt aftentimen fra 2005-niveau til 2015-niveau og tillægges ovenstående nygenereret trafik. Oplandene for den nygenererede trafik er fastlagt ud fra såkaldte neg-analyser i HTM.

Figur 10 herunder viser trafikbelastningen på vejnettet for et hverdagsdøgn 2015 uden udbygningerne ved Bella Center. I kraft af forudsætningen om en fuldt udbygget Ørestad (hvilket primært vil sige udbygninger syd for Vejlands Allé ift. i dag) kan forventes kraftige stigninger i trafikken på Center Boulevard og Ørestads Boulevard. På disse strækninger er der tale om en fordobling af trafikken ift. i dag. Det samme gælder for svingbevægelserne til og fra Center Boulevard og Ørestads Boulevard.

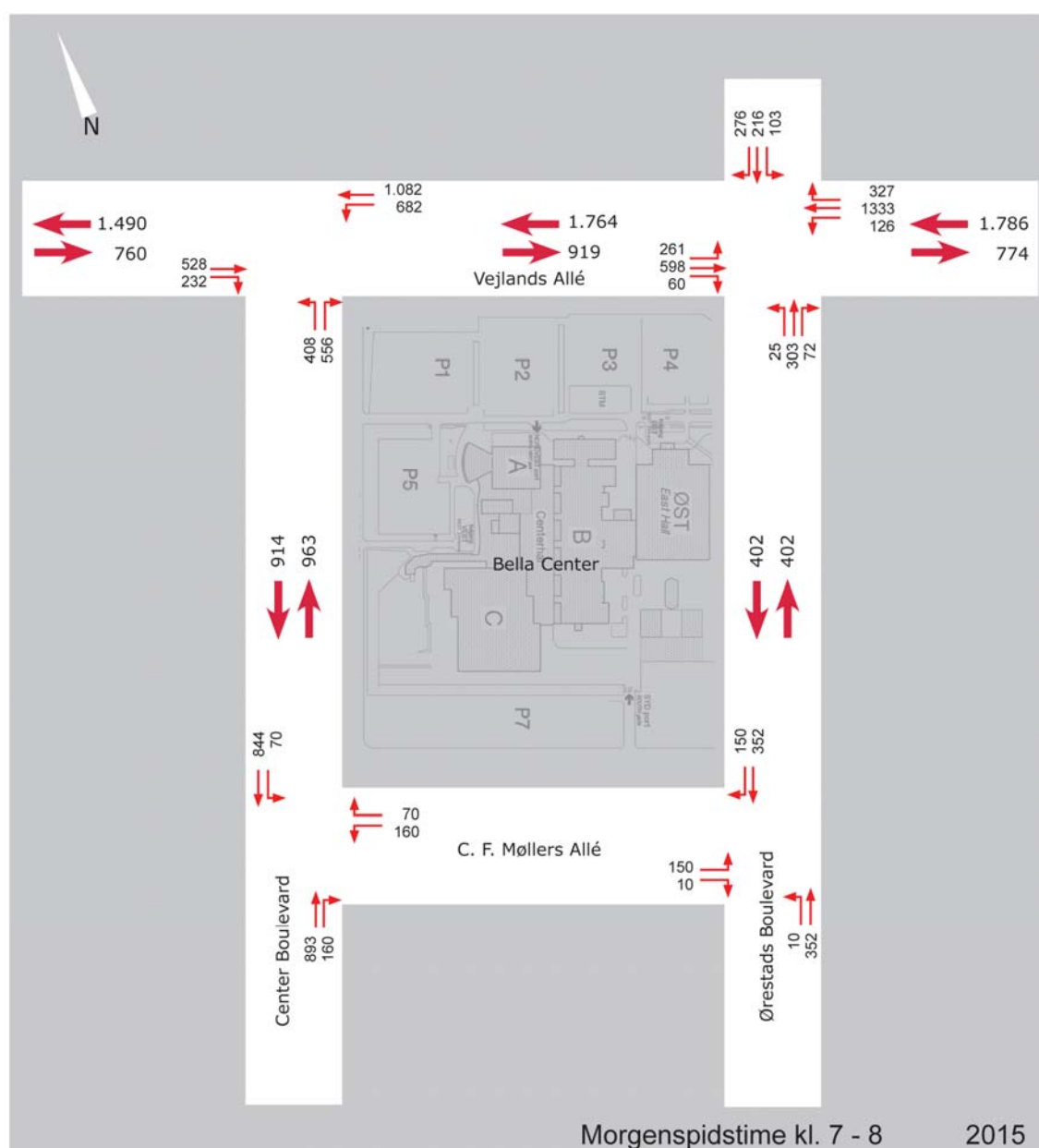


Figur 10: Trafikbelastning på vejnettet omkring Bella Center – Hverdagsdøgn 2015 uden udbygning ved Bella Center.

5.1 Fremtidig trafik 2015 – morgenspidstimen

Figur 11 herunder viser den fremtidige trafikmængde på vejnettet i morgenspidstimen inkl. den nygenerede trafik.

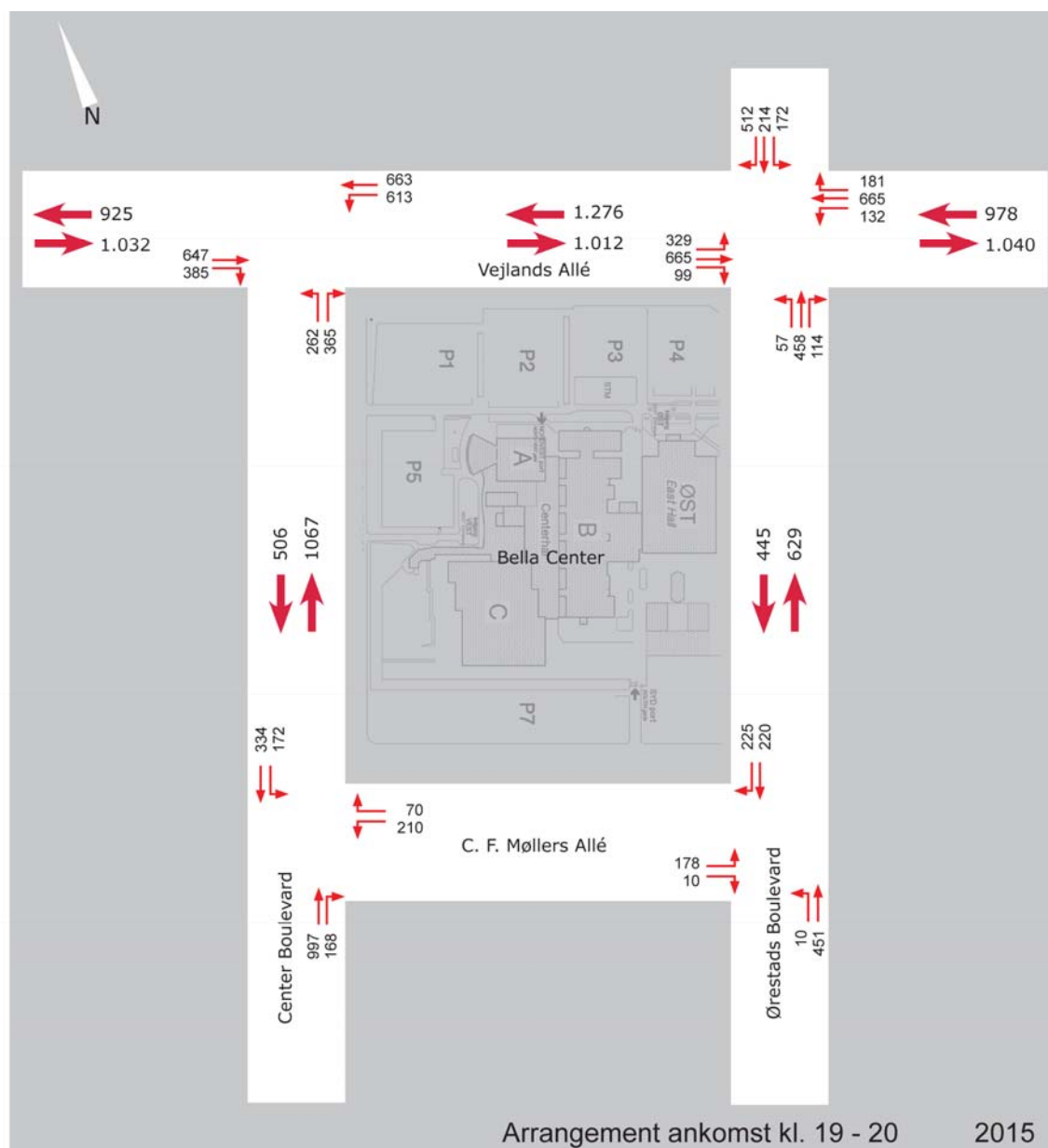
Boligerne og kontorhvervet på Bella Centers område giver anledning til en relativ begrænset vækst i trafikmængderne sammenlignet med stigning af trafikken grundet udbygningen af Ørestaden. Udbygningerne af Bella Center giver således IKKE anledning til væsentlige forværringer af trafikafviklingen i morgenspidstimen. Vil der opstå problemer med trafikafviklingen, vil dette primært kunne tilskrives Ørestaden.



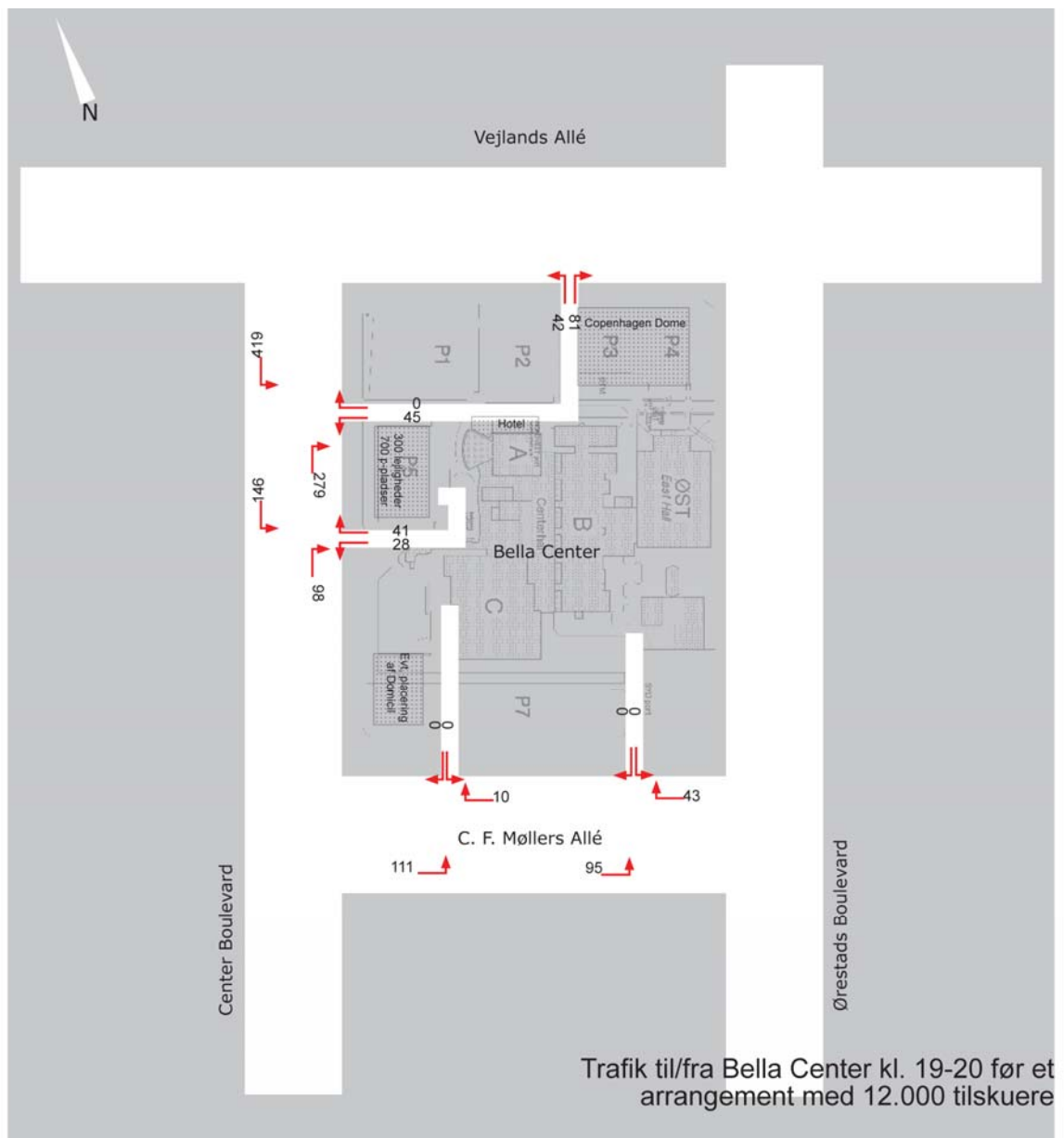
Figur 11: Trafikbelastning på vejnettet omkring Bella Center – Morgenspidstimen 2015 med udbygning ved Bella Center.

5.2 Fremtidig trafik 2015 – ankomst før arrangement

Figur 12 og figur 13 viser trafikbelastningen på vejnettet i aftenstunden kl. 19-20 i år 2015 under forudsætning af et stort arrangement i Copenhagen Dome. Som beskrevet tidligere er vurderet at Domen vil generere 1270 biler til og 305 biler fra området.



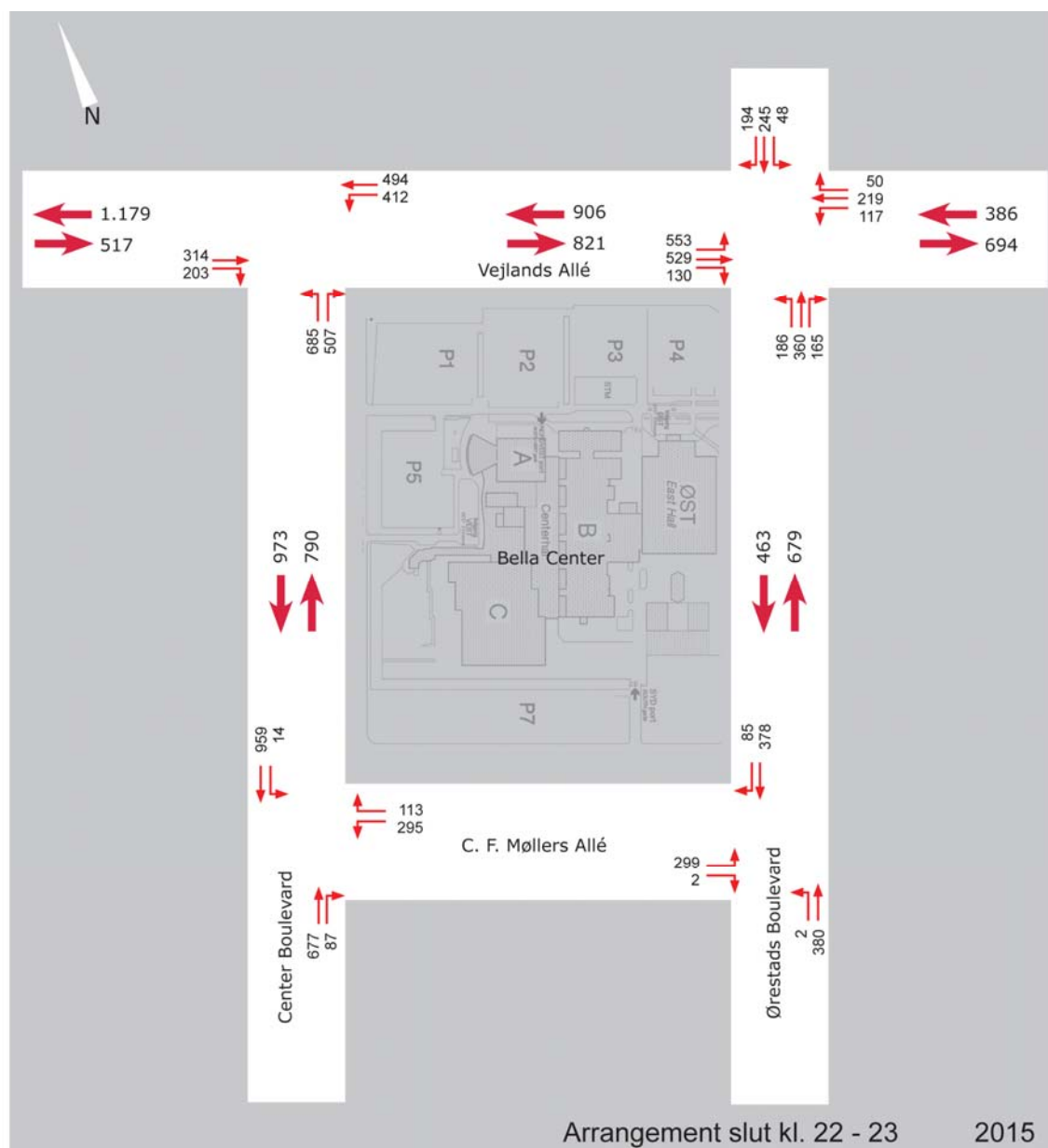
Figur 12: Trafikbelastning på vejnettet omkring Bella Center – kl. 19-20 2015 inden et arrangement i Copenhagen Dome.



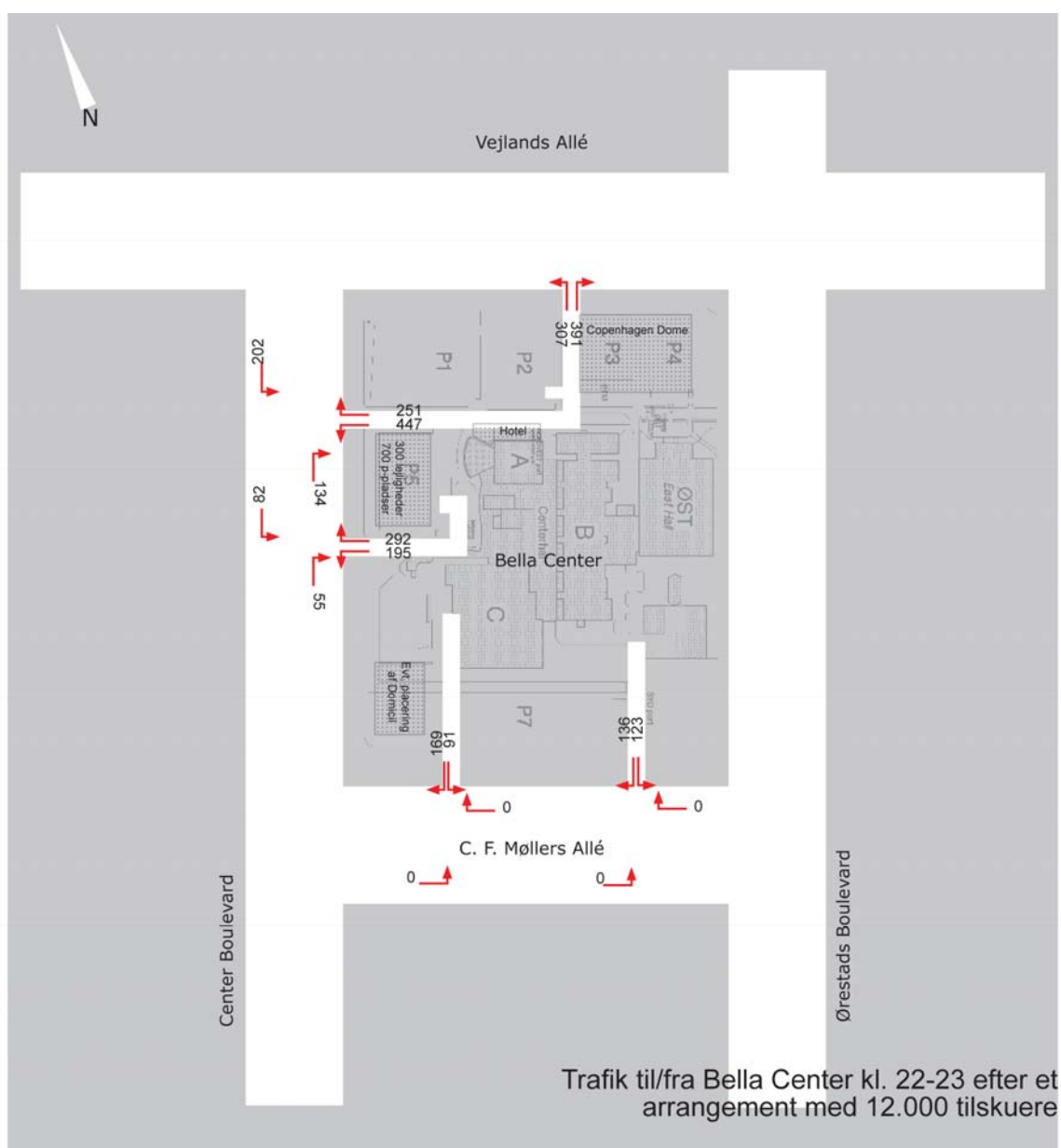
Figur 13: Trafikbelastning på internt på vejnettet ved Bella Center – kl. 19-20 2015 inden et arrangement i Copenhagen Dome.

5.3 Fremtidig trafik 2015 – afvikling efter arrangement

Figur 14 og figur 15 viser trafikbelastningen på vejnettet i aftentimen kl. 22-23 i år 2015 under forudsætning af et stort arrangement i Copenhagen Dome. Som beskrevet tidligere er vurderet, at Domen vil generere 610 biler til og 2.539 biler fra området.



Figur 14: Trafikbelastning på vejnettet omkring Bella Center – kl. 22-23 2015 efter et arrangement i Copenhagen Dome.



Figur 15: Trafikbelastning på internt på vejnettet ved Bella Center – kl. 22-23 2015 efter et arrangement i Copenhagen Dome.

6 Krav til udformning af nye krydsninger

De tre nye signalreguleringer på henholdsvis Center Boulevard og Vejlands Allé skal alle trafikstyres, således at det sikres, at tilbagestuvninger ikke når tilbage til det forrige signalregulerede kryds.

I de følgende afsnit er der for hvert kryds listet hvor mange kørespor det anbefales anlagt.

6.1 Udkørsler fra P7 og Domicilet til C. F. Møllers Allé

Begge udkørsler til C. F. Møllers Allé er vigepligtsregulerede kryds. Der er ikke behov for separate svingbaner på C. F. Møllers Allé for at sikre en god trafikafvikling.

Fra parkeringspladserne kan der med fordel anlægges separate svingbaner, dette er dog ikke nødvendigt for afviklingen. Den begrænsede gennemkørende trafik på C. F. Møllers Allé giver gode udkørselsforhold fra parkeringspladserne.

6.2 Center Boulevard / Adgang til/fra Indgang Vest og P5

Anbefalede antal kørespor:

- 2 spor ligeud fra nord
- 1 venstresvingsspor fra nord
- 1 spor ligeud fra syd
- 1 spor til kombineret ligeud-højre fra syd
- 1 venstresvingsspor ved udkørslen fra Indgang Vest og P5
- 1 spor til kombineret højre-venstre fra Indgang Vest og P5

Ved det nye signalregulering skal der anlægges separate venstre- og højre/venstresvingsspor ved udkørslen til Center Boulevard. Dette vil sikre en god afvikling af trafikken til og fra Indgang Vest og den nye parkeringskælder.

I dette kryds vil der være ingen eller kun ringe forsinkelser.

6.3 Center Boulevard / Adgang til/fra P1+P2

Ved det nye signalregulering skal der anlægges separate højre- og venstresvingsspor ved udkørslen fra P1 og P2.

Anbefalede antal kørespor:

- 2 spor ligeud fra nord
- 1 venstresvingsspor fra nord
- 1 spor ligeud fra syd
- 1 spor til kombineret ligeud-højre fra syd
- 1 venstresvingsspor ved udkørslen fra den interne nordlige vej ved P1 og P2
- 1 spor til kombineret højre-venstre fra den interne nordlige vej ved P1 og P2

Trafikken kan afvikles i krydset. Belastningerne og forsinkelserne er størst for de venstresvingende fra den interne nordlige vej. Der må derfor også forventes en tilbagestuvning på denne vej efter et arrangement, når alle ønsker at forlade parkeringspladserne.

6.4 Center Boulevard / Vejlands Allé

Anbefalede antal kørespor:

- 2 spor ligeud fra øst
- 1 venstresvingsspor fra øst
- 2 spor ligeud fra vest
- 1 højresvingsspor fra vest
- 2 venstresvingsspor fra syd
- 1 højresvingsspor fra syd

Trafikken kan afvikles i krydset. Dette vil dog ske med relativ store forsinkelser for nogle trafikkanter. Der vil være en stor belastning på alle ben i krydset, de største belastninger forventes i venstresvingssporene.

Belastningerne og forsinkelserne er størst i venstresvingssporene fra Center Boulevard både ved ankomst kl.19-20 og efter et arrangement i Copenhagen Dome kl. 22-23.

6.5 Vejlands Allé / Udkørsel fra P1 og P2

Anbefalede antal kørespor:

- 1 venstresvingsspor fra syd
- 1 højresvingsspor fra syd

Der vil være en god trafikafvikling for de udkørende, idet de vil få deres egen fase i en signalregulering. Der må derfor også forventes en tilbagestuvning internt efter et arrangement, når alle ønsker at forlade parkeringspladserne. Dette skyldes at signalreguleringen skal trafikstyres for at sikre en god afvikling for de gennemkørende på Vejlands Allé.

6.6 Vejlands Allé / Ørestads Boulevard

Trafikken i krydset kan afvikles med de eksisterende kørespor, men der vil være forsinkelser for de venstresvingende i timen efter et arrangement i Copenhagen Dome. Forsinkelserne er størst for de venstresvingende fra den sydlige del af Ørestads Boulevard.