

Københavns Kommune

Evaluering af forsøgsprojekts trafikale konsekvenser - 2010

Notat

COWI A/S

Parallevej 2
2800 Kongens Lyngby

Telefon 45 97 22 11
Telefax 45 97 22 12
www.cowi.dk

Indholdsfortegnelse

- 1 Sammenfatning**
- 2 Indledning**
- 3 Metode**
- 4 Trafikmængder**
- 5 Observationer på Nørrebrogade**

1 Sammenfatning

Som led i forsøgsprojektet for Nørrebrogade besluttede Københavns Kommune at foretage to justeringer i marts 2010:

- Busgaden ved Aksel Larsens Plads blev åbnet for al biltrafik. Dvs. en ændring af skiltning.
- Udformningen af krydset Nørrebrogade/Jagtvej blev ændret, således at det gøres ulovligt for biler undtagen busser i rute at køre ligeud ad Nørrebrogade gennem krydset. Dvs. en ændring af afmærkning og skiltning.

Notatet beskriver en vurdering af justeringernes trafikale konsekvenser. Vurderingen er sket ved at sammenligne trafiktællinger før og efter justeringerne samt ved at observere trafikantadfærd på udvalgte steder efter justeringerne.

Fjernelsen af busgaden ved Aksel Larsens Plads i marts 2010 har ikke overraskende ført til en lidt øget biltrafik på Nørrebrogade på Ydre Nørrebro. De totale trafikmængder på Nørrebrogade er dog stadig mindsket mellem 30 og 56 procent i forhold til før forsøgsprojektets start i oktober 2008.

Fjernelsen af busgaden har tilsyneladende ikke haft store konsekvenser for trafikmængderne på Mimersgade og lokalgaderne mellem Mimersgade og Nørrebrogade. Tendensen er dog, at Mimersgade har fået endnu et lille fald i trafikmængder i forhold til juni 2009. Lokalgaden Bragesgade har nu kun 51 procent mere trafik end før forsøgets start mod 150 procent i juni 2009.

Effekten af at genetablere forbud mod ligeudkørsel på Nørrebrogade på tværs

Dokumentnr. P-66794-13-01
Version 1
Udgivelsesdato 25. maj 2010

Udarbejdet hgr,lotb
Kontrolleret ljr
Godkendt ljr

af Jagtvej kan måske siges at modvirke effekten af at åbne busgaden på Ydre Nørrebro. Den samlede trafikale effekt er, at det tilsyneladende ikke har haft betydning for de totale trafikmængder på Nørrebrogade. På Indre Nørrebro er der ikke entydige effekter af justeringerne.

Det kan bemærkes, at antallet af venstresvingende bilister fra Nørrebrogade mod Jagtvej fra Ydre Nørrebro er steget markant i forhold til juni 2009 - og i forhold til før forsøgsperiodens start i 2008, men der kan ikke gives en entydig grund hertil. De venstresvingende kan give risiko for afviklingsproblemer på Nørrebrogade.

Observationer af trafikantadfærd ved den tidligere busgade viser, at bustrafikken tilsyneladende afvikles som før. Der blev observeret potentielle konflikter mellem biler, som ikke overholder de fuldt optrukne streger, men overhaler busser, der holder ved stoppestedet.

Trafikafviklingen i krydset Nørrebrogade/Jagtvej er også kun i mindre grad påvirket af det fornyede forbud mod ligeudkørsel på Nørrebrogade. Observationer viser dog, at den nuværende midlertidige udformning vil kunne give konflikter mellem venstresvingende biler og ligeudkørende busser samt - ulovlige - øvrige biler på Nørrebrogade.

Dårlig trafikafvikling på grund af venstresvingende biler fra Nørrebrogade mod Møllegade har tidligere været nævnt som et emne. Observationer viser, at de venstresvingende ikke udgør et afviklingsproblem.

Endelig er der foretaget observationer af den nye cykelforbindelse over Sølvtorvet til Vendersgade. Forbindelsen giver mange trængte situationer mellem cyklister og fodgængere, men tilsyneladende er begge trafikantgrupper indstillet på at tilpasse sig bedst muligt til forholdene, og derfor synes det at fungere hensigtsmæssigt.

Movia har registreret bussernes rejsehastighed og antal stop og konkluderer, at justeringerne ikke har medført målbare ændringer.

2 Indledning

Københavns Kommune er ved at udarbejde en helhedsplan for Nørrebrogade. Som led i arbejdet startede kommunen den 1. oktober 2008 et forsøg, hvor man med midlertidige skilte, anden afmærkning og fysiske ændringer ville afprøve et projekt, der så godt som muligt skulle illustrere en første etape af den endelige helhedsplan.

Forsøget blev evalueret i december 2008, herunder en trafikal evaluering, der blev dokumenteret i rapporten "*Helhedsplan for Nørrebrogade, Evaluering af forsøgsprojekts trafikale konsekvenser*". Rapporten blev udarbejdet af COWI på baggrund af en lang række tællinger og øvrige registreringer hhv. før den 1. oktober og i perioden oktober-november i forsøgsperioden.

Forsøget er fortsat i gang og i medio af marts 2010 blev det justeret, hvilket betød at busgaden ved Aksel Larsens Plads blev åbnet for al biltrafik, og udformningen af krydset Jagtvej/Nørrebrogade blev ændret, således at det kun er bus i rute, der må køre ligeud gennem krydset ad Nørrebrogade.

Formål

Notatets formål er at beskrive:

- eventuelle ændringer i trafikken som følge af de justeringer, der blev gennemført i medio marts 2010.

Justeringer af forsøget i marts 2010

Kommunen gennemførte følgende ændringer af Nørrebrogade forsøgsprojektet den 15. marts 2010:

- Busgaden ved Aksel Larsens Plads blev åbnet for al biltrafik. Dvs. en ændring af skiltning.
- Udformningen af krydset Nørrebrogade/Jagtvej blev ændret, således at det gøres ulovligt for biler undtagen busser i rute at køre ligeud ad Nørrebrogade gennem krydset. Dvs. en ændring af afmærkning og skiltning.

3 Metode

COWI og kommunen gennemførte manuelle tællinger af alle trafikantgrupper i henholdsvis september 2008 og oktober-november 2008. Resultaterne blev anvendt til evalueringen, som blev afrapporteret i december 2008 jf. overfor. Til evalueringen blev anvendt tællerresultater for tidsrummene kl. 8.00- 10.00 og kl. 16.00-18.00.

På baggrund af evalueringens resultater og yderligere inddragelse af lokale interessenter blev forsøgsprojektet justeret i maj 2009. For at belyse den trafikale effekt af disse justeringer gennemførte kommunen en række tællinger henholdsvis før (april 2009) og efter (juni 2009) justeringerne. Evalueringen af disse trafikale effekter blev afrapporteret i notatet "Evaluering af forsøgsprojektets konsekvenser - 2009", 12. august 2009.

Til brug for denne nye evaluering af yderligere justeringer gennemført i marts 2010 har kommunen lavet nye manuelle tællinger tirsdag 20. april - torsdag 22. april. Disse nye tællerresultater er i dette notat sammenlignet med tællingerne fra juni 2009 for at vurdere forsøgsprojektets justeringer i marts 2010

For også at kunne sætte de nye resultater i forhold til situationen før den første udgave af forsøgsprojektet den 1. oktober 2008, har COWI behandlet kommunens nye tællinger på samme måde som ved de tidligere evalueringer.

Ved sammenligninger af tælledata fra forskellige tidspunkter på året skal de to tidsperioder generelt vurderes i forhold til årstidsvariation. For biltrafik gælder, at tælledata fra de anvendte tælleperioder normalt multipliceres med faktorer mellem 0,93 og 0,98 for at omregne til årsdøgntrafik. I denne opgave er det valgt at undlade omregning, da usikkerhederne på de enkelte tællinger er større

end årstidsvariationerne, jf. erfaringerne fra evalueringen afrapporteret i december 2008. Her blev det vurderet, at forskelle i talte biltrafikmængder på mindre end +/- 10 procent var meget usikre.

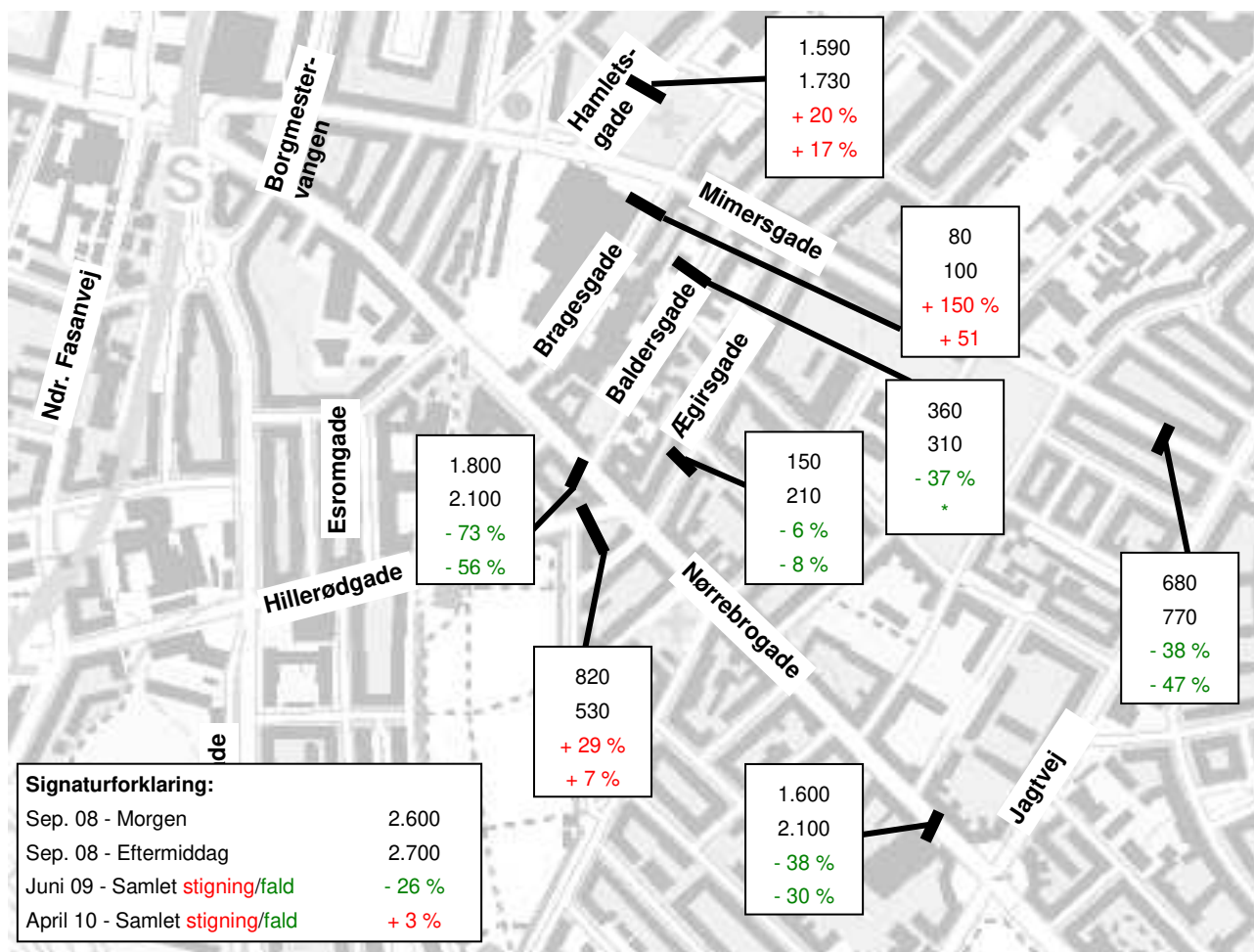
For en nærmere beskrivelse af metode og tidligere resultater henvises i øvrigt til den første udarbejdede trafikale evalueringsrapport.

4 Trafikmængder

Tællingerne i 2010 er gennemført på Nørrebrogade og enkelte af de omgivende lokalveje. En oversigt over alle kommunens gennemførte tællinger ses i Bilag 1.

Ydre Nørrebro

Figur 4.1 viser udviklingen i trafikmængder udvalgte steder på Nørrebrogade og enkelte andre gader på Ydre Nørrebro fra før forsøgets start i oktober 2008.



* Baldersgade blev lukket for gennemkørsel i marts 2010

Figur 4.1 Talt biltrafik om morgenen kl. 8-10 og eftermiddag kl. 16-18 i udvalgte snit på Ydre Nørrebro (afvigelse mindre end +/- 10 % er meget usikre).

Der er ikke i 2010 talt mellem Nørrebro Station og den tidligere busgade ved Aksels Larsens Plads.

Åbningen for al biltrafik ved Aksel Larsens Plads i marts 2010 har naturligvis medført mere trafik på Nørrebrogade. Imidlertid viser tælleresultaterne, at der stadig registreres en væsentlig mindre trafikmængde nu end før forsøgsprojektets start i 2008. Der er nu 56 procent mindre trafik vest for Hillerødgade end før forsøget, der startede i 2008. Lige vest for Jagtvej er trafikken også steget efter busgadens nedlæggelse, men stadigvæk er trafikken her mindsket med ca. 30 procent i forhold til før forsøgsprojektets start.

Tællinger i 2009 blev gennemført i juni 2009 kun 3 uger efter etablering af en spærring for biltrafik på Mimersgade øst for Hamletsgade. Det gav sandsynligvis en del unødigt kørsel på de lokale gader tæt herpå, da der stadig var en del bilister, som ikke havde vænnet sig til spærringen og derfor kom tæt på stedet før de blev klar over forbuddet. Disse bilister blev nødt til at lave en "omkørsel" ad f.eks. en af de tre tværgader Ægirsgade, Baldersgade eller Bragesgade. Tællinger på Bragesgade viser nu en stigning på 51 % i forhold til før forsøgsperiodens start i 2008, mens der i juni 2009 var en stigning på 150 procent. Baldersgade er fra marts 2010 lukket for gennemkørsel mellem Nørrebrogade og Mimersgade, og derfor er der ikke foretaget ny tælling her.

På Mimersgade vest for Jagtvej er der efter åbningen af busgaden ved Aksel Larsens Plads sket et yderligt fald i trafikken i forhold til juni 2009, hvor spærringen af Mimersgade var gennemført.

Trafik på Nørrebrogade på tværs af Jagtvej

Trafikken på Nørrebrogade faldt med hhv. 44 og 46 procent på hver side af Jagtvej efter etablering af forsøget i oktober 2008, som inkluderede et forbud mod gennemkørsel på tværs af Jagtvej. I slutningen af maj 2009 blev gennemkørselsforbuddet ophævet, hvilket medførte en lille stigning i trafikken, som dog stadig var reduceret til hhv. 38 og 44 procent i forhold til før forsøgsperiodens start.

I midten af marts 2010 blev forbuddet genindført, men det har ikke medført større ændringer i trafikmængderne på Nørrebrogade, som nu er reduceret til hhv. 30 og 44 procent i forhold til 2008. Der er sket en mindre stigning vest for Jagtvej, mens trafikmængden øst for Jagtvej er uændret i forhold til juni 2009.

	Ydre Nørrebro			Indre Nørrebro		
	Talt trafik		Samlet ændring	Talt trafik		Samlet ændring
	Morgen	Eftermiddag		Morgen	Eftermiddag	
Før den 1. oktober 2008	1.600	2.100		1.500	1.900	
Oktober-november 2008	900	1.100	- 46 %	800	1.100	- 44 %
April-maj 2009	900	1.200	- 43 %	700	1.000	- 50 %
Juni 2009	1.000	1.300	- 38 %	800	1.100	- 44 %
April 2010	1.100	1.500	-30 %	800	1.100	-44 %

Figur 4.2 Biltrafikmængder på Nørrebrogade tæt på krydset med Jagtvej og ændringer udtrykt som summen af trafik i tidsrummene kl. 8-10 og kl. 16-18.

De nye tællinger af ligeudkørende og svingende biler i krydset mellem Nørrebrogade og Jagtvej (Nørrebros Runddel) viser, at antallet af venstresvingende biler fra Ydre Nørrebro mod Jagtvej er steget markant både om morgenen og om eftermiddagen i forhold til juni 2009. Det gælder både i absolutte tal og i andelen af trafik i forhold til de ligeudkørende og højresvingende. Stigningen er langt større end faldet i antal ligeudkørende, der naturligvis skyldes forbuddet mod ligeudkørsel.

Det er ikke muligt med den tilgængelige viden at vurdere, hvorfra denne store stigning kommer ud over stigningen som følge af forbuddet mod ligeudkørsel. Noget af trafikken kan før have benyttet Mimersgade., men tællingerne i Mimersgade kan ikke helt bekræfte dette. Det kan være, at tællingerne gennemført i juni 2009 var udtryk for en meget usikker situation, hvor trafikanterne endnu ikke havde vænnet sig til den på det tidspunkt nye spærring i Mimersgade. Derfor kan en stor del af stigningen i antallet af venstresvingende være sket efter juni 2009, men før den seneste justering i marts 2010 - og derfor ikke kun skyldes åbningen af busgaden ved Aksel Larsens Plads eller forbuddet mod ligeudkørsel.

Væsentligt er det blot at konstatere, at antallet af venstresvingende nu er så stort, at det kan give kødannelser på Nørrebrogade og evt. gene for bustrafikken, der kan have svært ved at komme frem til busbanen (se også kapitel 4).

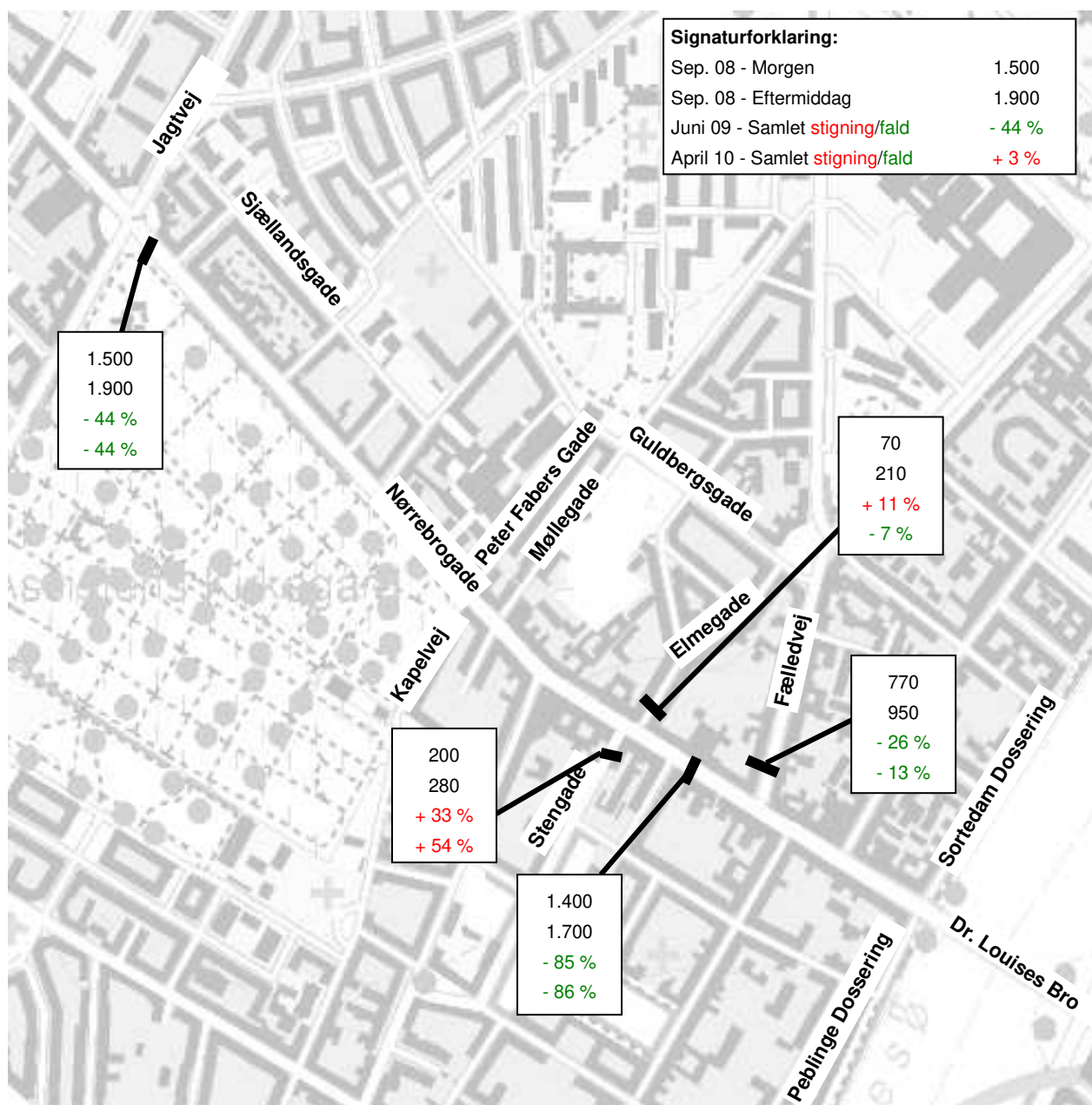
Tællinger af ligeudkørende biler på tværs af Nørrebrogade viser, at der stadig er mange, der trods forbuddet og kører ligeud, se Figur 4.3.

	Mod Ydre Nørrebro	Mod Indre Nørrebro
Juni 2009	447	404
April 2010	254	338

Figur 4.3 Antal ligeudkørende biler ekskl. busser i rute på Nørrebrogade på tværs af Jagtvej talt i juni 2009 og marts 2010. Tal er for summen af tidsrummene kl 8-10 og kl 16-18.

Indre Nørrebro

Trafikmængder for Indre Nørrebro er vist i Figur 4.4. Trafikken tæt på Jagtvej er som beskrevet ovenfor faldet 44 procent og trafikken har ikke ændret sig efter lukning af ligeudkørsel på tværs af Jagtvej i marts 2010.



Figur 4.4 Talt biltrafik om morgenen kl. 8-10 og eftermiddag kl. 16-18 i udvalgte snit på Indre Nørrebro (afvigelse mindre end +/- 10 % er meget usikre).

På den inderste del af Nørrebrogade er trafikken i 2010 kun registret ved busgaden mellem Elmegade og Fælledvej. For kørsel gennem busgaden gælder, at

faldet i oktober-november 2008 var på 77 procent, og at faldet var større i 2009, hvor det både i maj og juni blev registreret til ca. 85 procent. Der er stort set ingen ændring i busgaden, hvor faldet i april 2010 er registreret til 86 procent. Det lader til, at bilisterne i myldretiden i høj grad respekterer kørselsforbuddet i busgaden. Det skal bemærkes, at der i en to timers periode i myldretiderne hhv. morgen og eftermiddag kører 130-140 busser i rute gennem busgaden.

Trafikmængden i Elmegade er i 2010 faldet til under niveauet før forsøgsprojektet. På Stengade er trafikken steget, og en stor del af stigningen ligger om eftermiddagen. Dette kan skyldes at busslusen i Stengade ikke virkede på tælleledagene.

Der tegner sig et foreløbigt billede af, at Stengade bruges som gennemkørselsvej. Trafikstigningen på Stengade kan ikke genfindes på Baggesensgade eller i busgaden mellem Fælledvej og Elmegade.

5 Observationer på Nørrebrogade

Som supplement til de gennemførte trafiktællinger har COWI foretaget observationer af trafikantadfærd på de steder, som umiddelbart er påvirket af justeringerne i marts 2010. Formålet har været at vurdere, om der opstår uhensigtsmæssig adfærd, der kan give risiko for ulykker eller dårlig trafikafvikling.

Observationerne er foretaget i perioden 20.-22. april 2010 morgen og eftermiddag. Enkelte observationer er gennemført uden for disse tidspunkter.

Den tidligere busgade ved Aksel Larsens Plads

Bussers adgang til stoppesteder

Busserne har ikke problemer med at køre til og starte fra stoppestederne, som stadig er fremrykkede stoppesteder. Der er dog konstateret, at biler nu kan komme mellem to busser i den tidligere busgade, hvilket kan forsinke den bagerste bus i at komme helt frem til stoppestedet, se eksempel i Figur 5.1. Der blev ikke observeret andre særlige årsager til forsinkelse af busserne på stedet.



Figur 5.1: Bil mellem busserne forhindrer den bagerste bus i at komme frem til stoppestedet ved perronen.

Bilisters adfærd

En del bilister bliver ikke i egen kørebane, men overskrider de fuldt optrukne spærrelinjer for at overhale en bus, der holder stille ved busstoppet. Dette gælder også busser i rute, linje 350 S, som ikke skal holde ved dette stoppested.

De overhalende biler kan føre til sikkerhedsmæssige problemer. For det første er der en tendens til, at de overhalende biler accelererer hurtigt, og for det andet opstår problemer og konflikter både for krydsende fodgængere og bilister til/fra Bragesgade, som ikke forventer biler i den forkerte side af vejen, se Figur 5.2.



Figur 5.2: Konflikt mellem bil som forsøger at overhale en bus ved stoppestedet og modkørende trafikant.

Gående og cyklister

Både før og efter nedlæggelsen af busgaden blev de fremrykkede perroner brugt af gående som støttepunkter for at krydse vejen. Antallet af biler efter nedlæggelsen af busgaden gav ikke umiddelbart anledning til, at der blev observeret konflikter, men alt andet lige er barrierevirkningen naturligvis øget. Den signalregulerede krydsning af den grønne cykelrute ligger meget tæt på, og denne benyttes også af mange fodgængere som en sikker krydsningsmulighed.



Figur 5.3: Gående, der venter på at krydse Nørrebrogade ved busperronen.

Cyklister synes ikke at være påvirket af at Aksel Larsens Plads er åbnet for biler.

Nørrebros Runddel

Bustrafik

Det blev observeret, at busser på grund af kø med venstresvingende bilister på den ydre del af Nørrebrogade mod Jagtvej, ikke kan komme frem til busbanen og stoppestedet lige før Jagtvej.

Selve stoppet foregår i busbanen, og derfor er der ikke problemer med at komme ind og ud fra stoppestedet.



Figur 5.4: *Eksempel på bus, som ikke kan komme frem til busbanen for venstresvingende biler mod Jagtvej fra Ydre Nørrebro*

Bilister

Som nævnt oven for er svingbanen for venstresvingende fra Nørrebrogade mod Jagtvej på Ydre Nørrebro så kort, at der kan opstå en væsentlig tilbagestuvning og forsinkelser for de øvrige biler og busser i rute. Tilsyneladende fremprovokerer det også, at nogle bilister ombestemmer sig i sidste øjeblik og vælger - trods forbud - at køre ligeud i krydset.

En anden observation er, at nogle venstresvingende fra Ydre Nørrebro kører forholdsvis langt frem i krydset og venter dermed kun på modkørende cyklister og gående. Det kan give potentielle konflikter med ligeudkørende busser fra Indre Nørrebro eller eventuelle ulovligt ligeudkørende biler, se Figur 5.5.



Figur 5.5: *Venstresvingende biler, som venter langt fremme i krydset, og dermed spærrer busbanen.*

Der blev dog ikke observeret konflikter med busser på grund af venstresvingende bilister. Det skyldes sandsynligvis, at alle busser stopper ved Nørrebro Runddel, og bilisterne har derved mulighed for at se dem i god tid.

Uden for myldretiderne er observeret biler fra Indre Nørrebro, der foretager et højresving mod Jagtvej for kort efter på Jagtvej at lave en U-vending og dreje til højre ind på Nørrebrogade. Det kan give risiko for kollisioner på Jagtvej.

Gående og cyklister

Der er ikke observeret særlige nye situationer for fodgængere eller cyklister.

Venstresvingende til Møllegade

I forbindelse med trafikikkerhedsrevisionen blev det påpeget, at venstresvingende biler fra Nørrebrogade mod Møllegade evt. kan give problemer med trafikafvikling.

Bussers adgang til stoppesteder

Observationerne viser, at busserne ikke har problemer med at komme ind og ud fra stoppestedet ved Møllegade. Bussen kan holde parallelt med eventuelle venstresvingende biler, se Figur 5.6. Busstoppet ligger ved kantstenen, men der er plads til, at en bil kan køre udenom eller holde og vente på venstresving mod Møllegade. Der kan holde to busser ved stoppestedet, og buspassagererne venter på fortovet.



Figur 5.6: Bus holder ved stoppested, mens der holder venstresvingende biler og venter på at dreje ind på Møllegade

Bilister

Som nævnt oven for er der plads til mere end én venstresvingende mod Møllegade. Svingende bilister mod Møllegade forsinket ikke bussen, da der er plads til at køre indenom, hvilket både busser og andre bilister gør.



Figur 5.7: Venstresvingende bilist drejer ind mod Møllegade, mens ligeud kørende kører udenom den holdende bus

Søtorvet

Observationer er her gennemført om morgenen med fokus på trafiksituationen omkring den nye cykelforbindelse afmærket på fortovet fra krydset mod Vendersgade. Cyklistmængderne ind mod byen og dermed mod denne nye afmærkning er størst om morgenen.

Observationerne af cyklister fra broen, gennem krydset og mod Vendersgade illustrerer, at mange rækker hånden ud og viser af, når de er halvvejs gennem krydset, se Figur 5.8.



Figur 5.8: Cyklist, som viser af mod stiforbindelsen til Vendersgade.

En anden observation er, at venstresvingende cyklister mod Øster Søgade/Gothersgade sørger for ikke at blokere cykelstien, men holder i stedet på fodgængerfeltet, se Figur 5.9.



Figur 5.9: Venstresvingende cyklister, som delvist holder på fodgængerfelt for ikke at spærre stiforbindelsen

Endelig blev det observeret, at de gående ved det nye afmærkede cykelfelt på fortovet er lidt klemte, når de kommer fra fodgængerfeltet på Søgade og skal videre ad Frederiksborggade. Nogle gående virker desuden usikre på om cyklisterne holder tilbage. Sammenfattende virker det tilsyneladende til, at cyklister og gåendes interageren fungerer forbausende godt trods de lidt trange forhold. Ifald antallet af både fodgængere og cyklister stiger, når vejret bliver varmere, så kan det blive så trangt, at der opstår konflikter.

Analyse af bustrafikken udført af Movia

Movia har efter justeringerne i marts 2010 registreret bussernes rejsehastigheder og antal stop. Den foreløbige konklusion er, at der ikke er signifikante ændringer i hverken rejsehastighed eller antal stop efter justeringerne er gennemført. Registreringerne er gennemført i en relativ kort periode og relativ kort tid efter justeringerne og skal derfor vurderes med forsigtighed.

Movia påpeger, at der ikke på noget tidspunkt i nogle af forsøgsetaperne har været en markant ændring af bussernes rejsetider i forhold til før forsøgsperiodens start i 2008.

Forsøget har endnu ikke inkluderet en optimering af signalerne på strækningen. Movia forventer, at en sådan optimering vil kunne medføre en forbedret rejsetid.

Bilag 1: Oversigt over gennemførte trafiktællinger

Sted	Før okt. 2008 (morgen/eftermiddag)	Okt-nov 2008 (morgen/eftermiddag)	Samlet stigning/fald	Juni 2009 (morgen/eftermiddag)	Samlet stigning/fald	April 2010 (morgen/eftermiddag)	Samlet stigning/fald
Baggesensgade	-	-	-	220/240	-	230/240	-
Baldersgade	360/310	290/220	- 24 %	250/170	- 37 %	-	-
Blegdamsvej	-	-	-	1.020/960	-	-	-
Bragesgade	80/100	50/110	- 11 %	170/280	+ 150%	120/150	+ 51 %
Dronning Louises Bro	1.900/2.300	1.100/1.100	- 48 %	1.010/1.100	- 50 %	1.100/1.100	- 48 %
Elmegade	70/210	90/220	+ 11 %	100/210	+ 11 %	100/160	- 7 %
Esromgade	160/150	170/200	+ 19 %	170/260	+ 39 %	140/170	0
Fredensbro	6.900/7.400	7.600/8.000	+ 9 %	6.910/7.270	- 1 %	-	-
Fælledvej	770/950	680/700	- 20 %	650/630	- 26 %	850/650	- 13 %
Guldbergsgade	420/520	430/560	+ 5 %	520/540	+ 13 %	400/560	+ 2 %
Gyldenløvesgade	7.700/9.200	8.300/9.200	+ 4 %	8.020/9.600	+ 4 %	-	-
Hamletsgade	1.590/1.730	1.590/1.630	- 3 %	1.990/2.010	+ 20 %	1.800/2.100	+ 17 %
Hillerødgade	820/530	630/750	+ 2 %	640/1.100	+ 29 %	680/770	+ 7 %
Lundtoftegade	1.140/1.530	1.380/1.730	+ 16 %	1.530/1.830	+ 26 %	-	-
Mimersgade v.f. Hamletsgade	2.070/2.360	2.390/2.620	+ 13 %	1.480/1.720	- 28 %	-	-
Mimersgade v.f. Jagtvej	680/770	850/1.020	+ 29 %	420/480	- 38 %	350/420	- 47 %
Møllegade, n.f. Nørrebrogade	200/230	120/180	- 30 %	190/180	- 14 %	250/230	+ 12 %
Møllegade s.f. Nørre Sidealle	-	-	-	210/300	-	-	-
Nannasgade	-	-	-	410/510	-	-	-
Nørrebrogade bag stationen	3.100/4.100	2.300/2.800	- 29 %	2.500/2.800	- 26 %	-	-
Nørrebrogade ved Sjællandsgade	-	-	-	-	-	-	-
Nørrebrogade v.f. Baldersgade	1.800/2.100	600/800	- 64 %	500/540	- 73 %	700/1.000	- 56 %
Nørrebrogade v.f. Bragesgade	-	-	-	270/360	-	700/1.000	-
Nørrebrogade v.f. Fælledvej	1.400/1.700	300/400	- 77 %	230/240	- 85 %	200/220	- 86 %

Sted	Før okt. 2008 (morgen/eftermiddag)	Okt-nov 2008 (morgen/eftermiddag)	Samlet stigning/fald	Juni 2009 (morgen/eftermiddag)	Samlet stigning/fald	April 2010 (morgen/eftermiddag)	Samlet stigning/fald
Nørrebrogade v.f. Hyltebro	1.300/1.700	600/900	- 50 %	500/600	- 63 %	-	-
Nørrebrogade v.f. Jagtvej	1.600/2.100	900/1.100	- 46 %	1.000/1.300	- 38 %	1.100/1.500	- 30 %
Nørrebrogade v.f. Stengade	1.500/1.600	500/600	- 65 %	340/730	- 65 %	-	-
Nørrebrogade ø.f. Fælledvej	1.900/2.200	900/1.000	- 54 %	700/840	- 62 %	-	-
Nørrebrogade ø.f. Hyltebro	1.300/1.700	600/1.000	- 47 %	600/800	- 53 %	-	-
Nørrebrogade ø.f. Jagtvej	1.500/1.900	800/1.100	- 44 %	800/1.100	- 44 %	800/1.100	- 44 %
Nørrebrogade ø.f. Ægirsgade	1.800/2.100	600/800	- 64 %	1.010/1.410	- 38 %	-	-
Peter Fabers Gade	110/160	100/170	0 %	120/160	+ 4 %	-	-
Prinsesse Charlotte Gade	-	-	-	170/250	-	180/170	-
Rådmandsgade	-	-	-	200/230	-	-	-
Sortedam Dossering	320/460	220/240	- 41 %	180/260	- 44 %	-	-
Stefansgade	-	-	-	500/700	-	390/760	-
Stengade	200/280	240/330	+ 19 %	340/300	+ 33 %	250/490	+ 54 %
Ægirsgade	150/210	170/180	- 3 %	130/210	- 6 %	110/220	- 8 %
Øster Søgade	3.700/3.900	3.900/4.000	+ 4 %	4.190/3.710	+ 4 %	-	-
Åboulevard	-	-	-	6.020/7.720	-	-	-