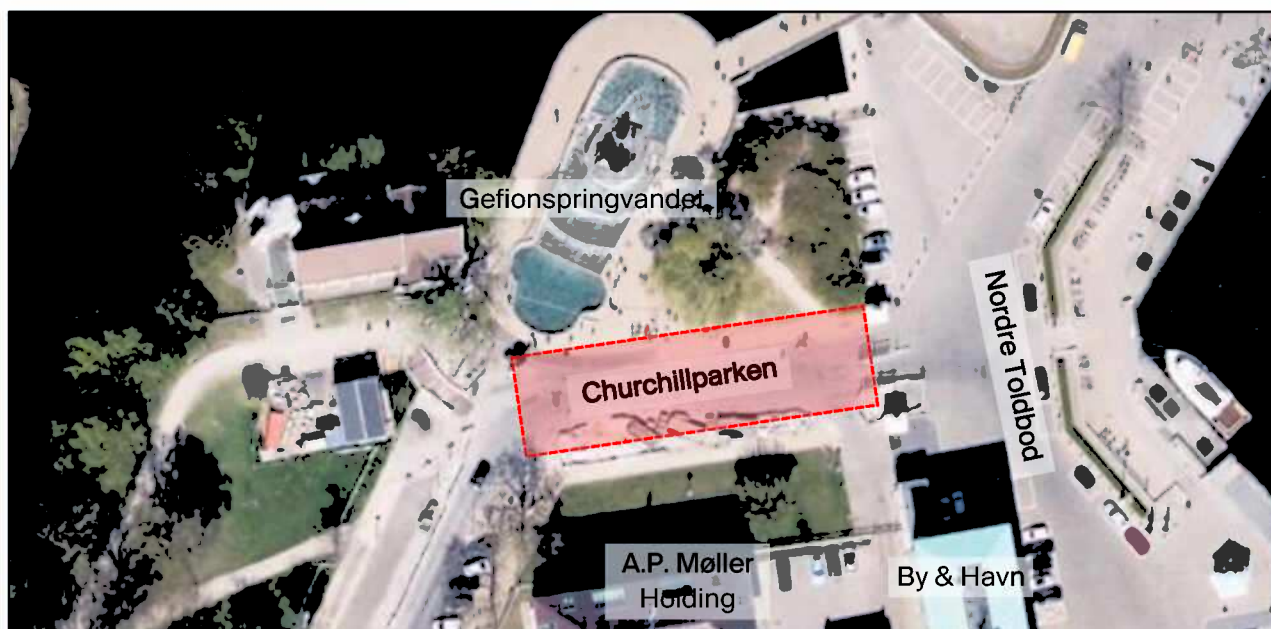


Emne: Churchillparken - Trafikanalyse
Dato: 03.10.2024 (rev. 24.01.2025)
Til: Audrey Lerche, A.P. Møller Holding

Sag nr.: 2024_095
Rev. nr.: 0

1 Indledning

Vejen Churchillparken forbinder i dag Esplanaden/Amaliegade med Nordre Toldbod. Den østlige delstrækning løber langs Gefionspringvandet, og her foregår der i dag megen uhensigtsmæssig parkering af særligt turist- og tour-/sightseeing-busser, som afsætter og opsamlere turister. Der er i dag i begge vejsider af den østlige delstrækning skiltet med standsningsforbud med 'Ud- og indstigning tilladt' på undertavle, hvilket betyder at køretøjer (herunder busser) gerne må standse, når formålet kun er at afsætte eller opsamle passagerer. Dvs. de må ikke standse/parkere udover den tid, det foregår, men det sker alligevel i stort omfang i dag, og det skaber trafikalt set uhensigtsmæssige situationer – både motorkøretøjer imellem, men særligt i forhold til bløde trafikanter.



Figur 1. Område hvor turistbusser i dag parkerer/standser for at foretage påstigning og afsætning (luftfoto Cowi Multiviewer).

Der foreligger derfor et ønske fra A.P. Møller Holding om at omlægge Churchillparken på delstrækningen mellem Gefionspringvandet og porten til Nordre Toldbod, så standsning ikke længere er muligt. Dette kan i princippet gøres ved at fjerne undertavlen, så standsning er forbudt uden undtagelser, men da kørebanearealet i dag er meget bredt, forventes det ikke at være tilstrækkeligt. Det ønskes derfor at indsnævre kørebanen, og i samarbejde med Cobe har RAW Mobility udarbejdet et forslag til en trafikal løsning.

Behovet for at køre turister til og fra området vil forsat være der i fremtiden, og en omlægning af vejstrækningen inkluderer derfor også forslag til andre steder, hvor der kan standses og foretages afsætning/opsamling fremover.

Som en del af opgaven er der gennemført en dialog med områdets trafikale interessenter. Dvs. vejmyndigheden Københavns Kommune vedrørende eventuelle gældende aftaler med busselskaberne og muligheder for at henvise turist- og turbusser til et andet sted. Desuden har der været dialog med nogle af

de busselskaber, som kører i området, i forhold til at belyse bussernes behov for ud- og indstigningsmuligheder i området og anvise dem fremtidige lokaliteter til dette formål.

Desuden er der udarbejdet en trafikalk analyse med henblik på at kortlægge både omfanget af trafik og den nuværende trafikale adfærd. Som grundlag er der gennemført videoanalyser på udvalgte dage med spidsbelastninger til brug for trafiktælling (biler, busser, lastbiler, cyklister, fodgængere etc.), kortlægning af omfanget af standsninger og de bløde trafikanters ruter samt til at få et indtryk af den trafikale adfærd i området.

Med udgangspunkt i dialogen med interessenterne og de indsamlede data er der udarbejdet et forslag til en ny fremtidig placering for busserne, hvor de kan afsætte og opsamle passagerer. Dernæst er der i samarbejde med Cobe udarbejdet løsningsforslag til fremtidig udformning af delstrækningen mellem Gefionspringvandet og porten til Nordre Toldbod. Forslagene er udarbejdet på skitseniveau.

Alle fotos er fra Data From Sky medmindre andet er angivet.

2 Dialog

I forbindelse med analysen har der været dialog med Københavns Kommune, som er vejmyndighed, og en række af brugerne (busselskaberne) om deres erfaringer med den nuværende trafiksituation, deres behov og muligheder for eventuelle ændringer og fremtidige løsninger. I dette afsnit er hovedpunkterne fra dialogen beskrevet/gengivet på baggrund af udsagn fra vejmyndighed og busselskaber. Dialogen er gennemført telefonisk og pr. mail.

2.1 Københavns Kommune, Tilladelse til Vejændring

Københavns Kommune er bekendt med, at der holder turistbusser ved Gefionspringvandet, men at det kan accepteres så længe skiltningen respekteres. Dvs. at busserne sætter gæster af, kører og kommer retur for at hente. Hvis de holder og venter i længere tid, er det 'no-go', medmindre der er aktivitet ved bussen hele tiden (gæster ind og ud), da ud- og indstigning skal foregå kontinuerligt.

Kommunen giver ikke tilladelse i forbindelse med bussernes standsning i området. De almindelige turistbusser er privat hyret, og de kører ikke på en rutetilladelse. Det gør hop-on, hop-off-busserne derimod. Hop-on, hop-off skal have rute og stoppesteder godkendt hos kommunen, inden de får en rutetilladelse fra Færdselsstyrelsen, der er gyldig i op til 5 år. De kører efter en tidstabel ligesom Movias busser.

Kommunen er bekendt med, at der kan være mange turistbusser i højsæsonen, men det er ikke et sted, de modtager klager over.

Kommunen anviser som sådan ikke til, hvor busserne må holde, da de som alle andre trafikanter skal overholde færdselsloven, skilte og afmærkning. Information foregår via brancheforeningen, så de kan komme ud til deres medlemmer, men det er ikke alle selskaber, der er medlem og heller ikke de udenlandske selskaber.

Med hensyn til løsninger andre steder er kommunen i løbende dialog med de selskaber, der har ønsker til forbedringer. Dem ser kommunen på, om de kan imødekommes. Hvis ja, så bliver det implementeret, hvis det kan ske for få midler. Ellers er det med brancheforeningen og på Infrastrukturmøder, hvor der drøftes ønsker og muligheder. Der er for et par år siden afholdt en stor workshop med branchen og andre interessenter, som mandede ud i 'Handlingsplan for transport af turister'. På nuværende tidspunkt er der givet midler til Fredeliggørelse af Toldbodgade, et af initiativerne i fase 1 i handlingsplanen.

På baggrund af Handlingsplanen har Københavns Kommune udpeget mulige lokaliteter for fremtidige busholdepladser, hvilket vil kræve politisk opbakning, men der er allerede gennemført sæsonparkering for busser på Grønningen, som bliver udvidet til også at omfatte Esplanaden fra 2025.

Handlingsplanen omfatter to faser med hver en række initiativer. Fase 1 er udviklet i dialog med turistbranchen og vil primært fokusere på at forbedre mulighederne for parkering ved de større turistattraktioner, hvor det er muligt, ved at reservere parkeringspladser til turistbusser i dagtimerne. Fase 1 kan igangsættes nu.

'Handlingsplan for transport af turister': Initiativ 1

Et af initiativerne i fase 1 er forbedring af busparkeringen i forbindelse med turistattraktioner rundt om Indre By ved sæsonrelateret omdannelse af kantstensparkering til busparkering. Turistbranchen efterlyser flere parkeringsmuligheder ved turistattraktionerne og oplyser, at chaufførerne ofte er nødsaget til at parkere ulovligt for at kunne overholde turisternes dagskema. For at imødekomme efterspørgslen og løse problemstillingen, kan der i alt findes 59

nye busparkeringspladser (kantstensparkering) ved de større turistattraktioner rundt om Middelalderbyen, ved at nedlægge kantstensparkeringspladser i udvalgte tidsrum. Det skal undersøges om pladserne kun skal reserveres i sommerhalvåret, og om der skal være yderligere tidsbegrænsning på de enkelte pladser (afhænger af lokationen). At etablere yderligere busparkeringspladser i forbindelse med de større turistattraktioner er en løsning, der kan implementeres her og nu med skiltning og afmærkning.

I handlingsplanens fase 1 omfatter initiativ 1 bl.a. etablering af busholdepladser på:

- Esplanaden overfor nr. 22-48: Der etableres 4 busholdepladser ved at nedlægge 20 eksisterende parkeringspladser til personbiler.
- Churchillparken: Der etableres 6 busholdepladser ved at nedlægge 24 eksisterende parkeringspladser til personbiler.

I forhold til etablering af holdepladser andre steder er det muligt at inddrage parkeringspladser. Alt efter hvilke løsninger der er tale om, og hvor henne der skal nedlægges parkeringspladser, skal det til politisk behandling inden en eventuel ændring kan gennemføres.

2.2 Sightseeing-busser (Hop-on, Hop-off)

De såkaldte Hop-on, Hop-off-busser kører deres egen planlagte rute med formålet at give gode oplevelser for gæsterne (bl.a. fra selve bussen). Til Gefionspringvandet kører de altid samme rute fra Bredgade, til højre via Esplanaden, rundt via Nordre Toldbod og Churchillparken. De stopper ved Gefionspringvandet, da det er en god fotolokalitet. Derfra kører de videre mod Grønningen rundt om Kastellet til Den Lille Havfrue.

Chaufførerne instrueres i at afsætte så tæt som muligt på fotolokaliteten, og også at det skal ske så sikkert som muligt. Passagererne kan se i en brochure, hvor busserne stopper.

Busserne kører ca. hvert 20-30 minut, og standsningsforbuddet med ud- og indstigning tilladt er ikke et problem for dem, da de kører igen med det samme. Busserne har som regel kun behov for at standse i 2-3 minutter.

De foretager ca. 40 kørsler pr. dag i perioden kl. 9.30-.17.30/18.30, og der koordineres ikke med de andre busselskaber.

Et eventuelt forbud mod buskørsel i området vil de indrette sig efter. De kan altid finde et nyt sted at stoppe, men de vil gerne give passagererne den bedst mulige oplevelse, hvilket ruten indrettes efter. De vil derfor også helst kunne stoppe så tæt som muligt på målet/fotolokaliteten. En flytning på fx 50 m i retning mod Frihedsmuseet vil være acceptabelt.

2.3 Turistbusser

Turistbusserne kører typisk for krydstogtsskibene, rejseselskaber mv. De gæster, der køres forbi Gefionspringvandet, er ofte fra krydstogtskibene og udenlandske turistgrupper. Desuden er der også enkelte grupper, der er på besøg i danske virksomheder.

Busserne kører til området via Esplanaden. Efter lukning af Toldbodgade (ensretning) kan de kun køre ad Bredgade, Esplanaden og væk igen via Store Kongensgade og Grønningen.

Området foran Gefionspringvandet anvendes til standsning, af- og påstigning af gæster og kortere parkeringer. Gefionspringvandet er dels et fotostop, men stedet fungerer også som afsætnings- og påstigningssted for grupper, der skal til Amalienborg. Enkelte busser parkerer således på stedet, mens de venter.

Selve ind- og udstigningen kan være tidskrævende, da nogle gæster er gangbesværede (ældre og handicappede). Desuden skal der foretages antalskontrol.

Chaufførerne instrueres ikke i, hvor der standes, da det afhænger af turens program, men som udgangspunkt så tæt på springvandet som muligt og ellers på Nordre Toldbod.

Selvom der ikke er plads, sker standsning lige foran Gefionspringvandet ifølge busselskaberne, fordi det er programsat af bussernes kunde. Der kan foretages et antal kørsler rundt om bygningen (By & Havn, A.P. Møller) til der bliver plads. Standsning, selvom der ikke er plads, gennemføres for at yde service overfor gæsterne, så de ikke skal gå for langt.

Skiltningen 'standsning forbudt med ud- og indstigning tilladt' ud for Gefionspringvandet trodses ifølge busselskaberne, da der ventes på, at gæsterne tager fotos, og da nogle grupper besøger Amalienborg ved samme lejlighed. Der er ifølge busselskaberne ikke rigtigt andre steder at køre hen, og ellers skal de køre rundt hele tiden.

Busserne har typisk behov for at vente 10-25 minutter, men det afhænger af gæsternes mobilitetstilstand, og antallet af gæster, der kan variere fra 8 til 70.

Antallet af kørsler pr. dag varierer i forhold til busselskabernes kapacitet. Nogle selskaber har typisk 2-10 kørsler pr. dag, mens de store selskaber kan have 10-80 kørsler pr. dag. Der køres i perioden kl. 7-18, men den mest travle periode er som regel kl. 9-12.

Der koordineres ikke med andre busselskaber, og det vil være meget vanskeligt at koordinere med andre i hvilke tidsrum, hver enkelt bus skal være der. Der er mange busser fra udlandet, hvilket vil gøre det ekstra besværligt. Desuden kendes programmet ofte ikke på forhånd, bl.a. fordi det kan justeres efter vejret.

I forhold til fremtidige forhold og eventuelle ændringer vurderer et busselskab, at fx et forbud mod buskørsel i området vil have negativ effekt på turismen. Et andet busselskab vurderer, at området kan blive uinteressant for nogle af turistgrupperne.

Et busselskab vurderer, at belastningen ved Gefionspringvandet er steget pga. nedlægning af busparkeringspladsen ved Amaliehaven. De kører med det samme antal busser som før, men holdetiden er steget pga. længere gåture for gæsterne. Varigheden af busture med særligt krydstogtsegmenteret er steget med 30-60 minutter siden parkeringen ved Amaliehaven er nedlagt.

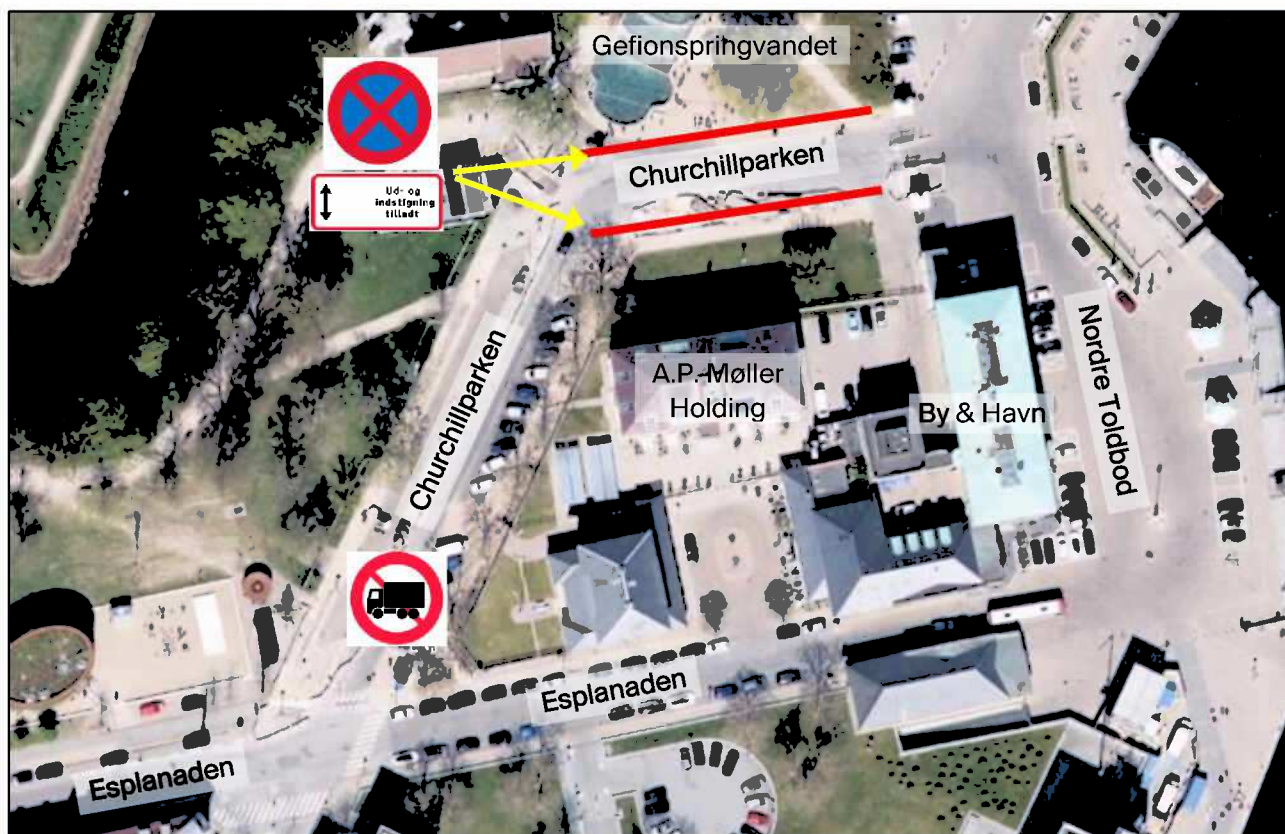
Busselskaberne mener, at det er vanskeligt at placere standsningsstedet længere væk, da gåturen forlænges, hvilket er udfordrende for særligt handicappede og ældre. I forhold til alternative standsningssteder ønskes der steder tættere på Amalienborg og Amaliehaven samt p-området ved Grønningen, hvis det ellers kan holdes fri for personbiler.

3 Trafikal analyse

Dataindsamlingen for trafikken i området er gennemført med videoregistrering søndag d. 14. juli og mandag d. 15. juli 2024. Dvs. i weekenden og på en hverdag i sommerferien, hvor der lå henholdsvis to og fire krydstogtskibe til kajs ved Oceankaj og Langelinie. Derudover er der suppleret med videoregistrering torsdag d. 29. august 2024, hvor der lå to krydstogtskibe ved Oceankaj, og som var en almindelig hverdag med "normaltrafik" til og fra erhvervsfunktionerne på Nordre Toldbod. Formålet har været at registrere i perioder med mest bustrafik, og der er derfor alle dage talt i dagtimerne fra ca. kl. 9-10 om morgenen til ca. kl. 16-17 om eftermiddagen. I perioderne før og efter er både bustrafikken og den øvrige trafik forholdsvis beskeden.

Der er en række skilte restriktioner i området. Bl.a. er der indkørselsforbud for lastbiler fra Esplanaden i retning mod Churchillparken, og lastbiler til Nordre Toldbod kører dermed 'mod uret rundt' om bygningskomplekset tilhørende By & Havn og A.P. Møller Holding.

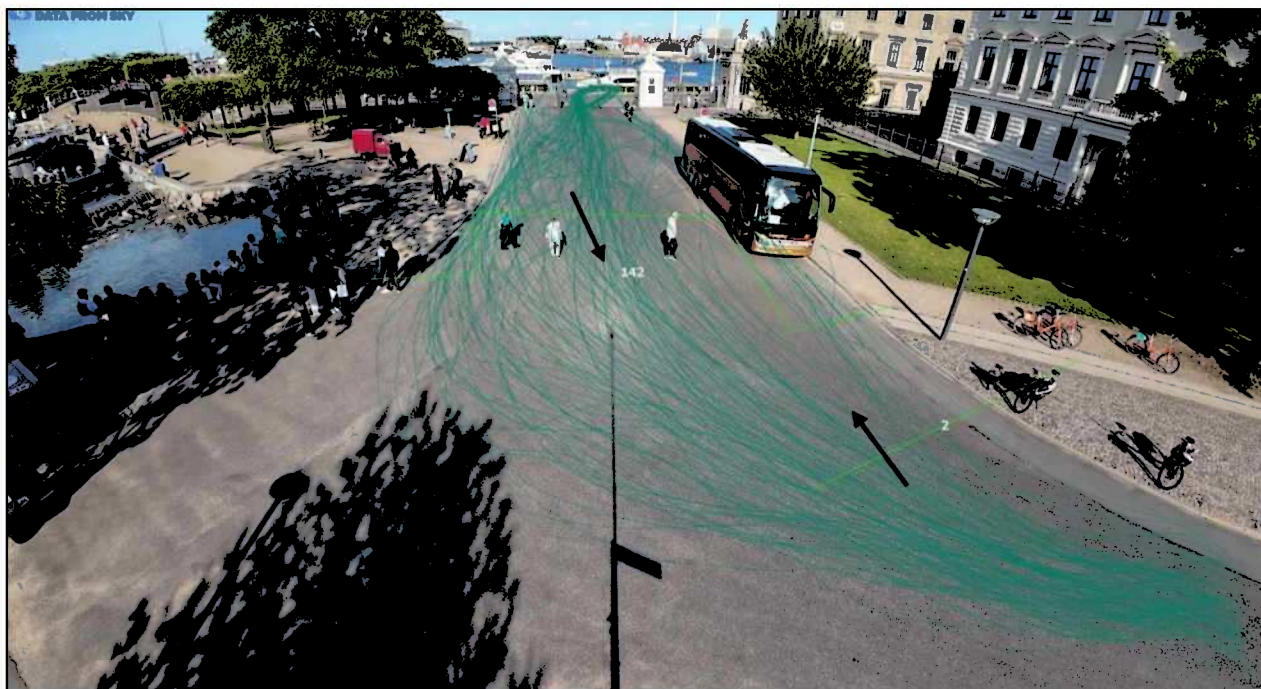
På delstrækningen ud for Gefionspringvandet er der i begge vejsider skiltet med standsningsforbud, men med 'Ud- og indstigning tilladt'. Dvs. det er lovligt for fx busser af afsætte og optage passagerer på stedet, men de må ikke parkere.



Figur 2. Skilte restriktioner på Churchillparken med betydning for trafikafviklingen med lastbiler og busser i området (luftfoto Cowi Multiviewer).

3.1 Bustrafik

Der er en jævn strøm af busser igennem området i det meste af perioderne. På hver af de tre tælledage er der over en periode på 7-8 timer registreret i størrelsesordenen mellem 120-150 busser svarende til 18-19 busser/time i gennemsnit (næsten 1 bus hvert 3. minut). I de mest travle perioder kører der op til 27 busser igennem i timen. Det er næsten én bus hvert 2. minut.



Figur 3. Registrerede busser via Churchillparken søndag d. 14. juli 2024 kl. 10-18.

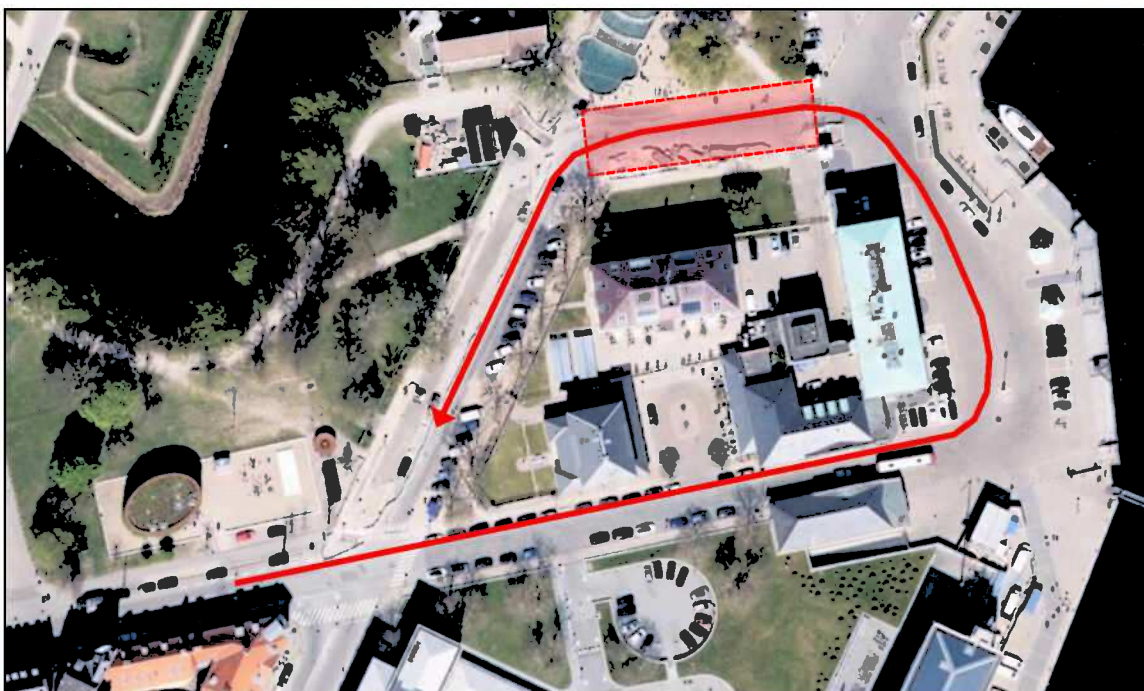
Tabel 1. Antal registrerede busser på Churchillparken på delstrækningen forbi Gefionspringvandet.

Dato	Periode	Retning vest	Retning øst	I alt	Gnms. (pr. time)	Flest (pr. time)
Søndag 14.07.2024	kl. 10.00-18.00	142	2	144	18	27
Mandag 15.07.2024	kl. 9.15-16.00	126	5	131	19	27
Torsdag 29.08.2024	kl. 9.15-16.15	122	1	123	18	23

Der er registreret i alt 398 busser, hvoraf 198 er 'Hop-on, Hop-off'-busser og 200 er turistbusser. Dvs. fordelingen mellem de to typer er ca. ligelig. 'Hop-on, Hop-off'-busserne er registreret til i gennemsnit at køre med et interval på ca. 7-8 minutter, mens turistbusser i gennemsnit ankommer ca. hvert 6-9 minut.

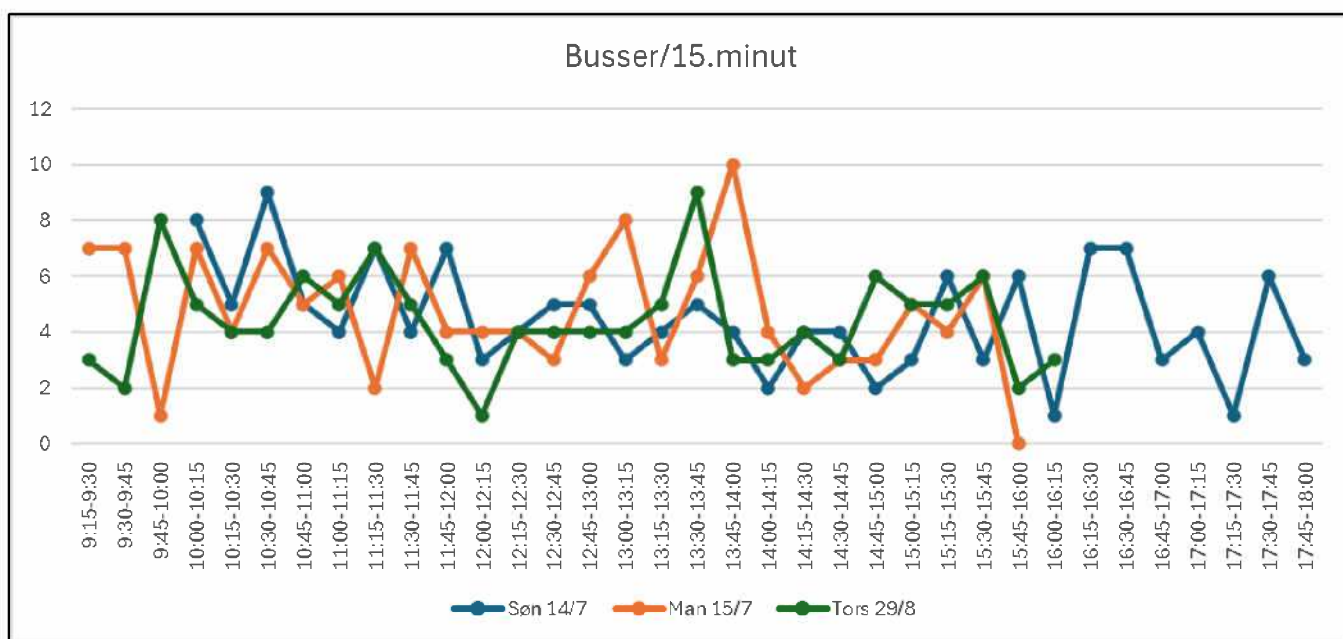
Busserne kører langt overvejende fra øst i retning mod vest, kun 2 % kører i modsatte retning, selvom det egentligt er tilladt at køre i begge retninger (se figur 4). Der lader til at være konsensus om, at man kører i denne retning. Formentligt fordi de fleste som udgangspunkt ønsker at afsætte passagerer ind mod springvandet (bussens højre side).

Bussernes ankomst henover dagtimerne varierer, og det er ikke helt entydigt, hvornår på dagen der er flest busser, men der er en mindre tendens til mest trafik om formiddagen på alle tre registreringsdage, mens der på de to hverdage også er mange først på eftermiddagen. Om søndagen er der perioder sidst på eftermiddagen, hvor der er mange busser.



Figur 4. Turist- og turbussers rute via Churchillparken og påstignings-/afsætningsområde (luftfoto Cowi Multiviewer).

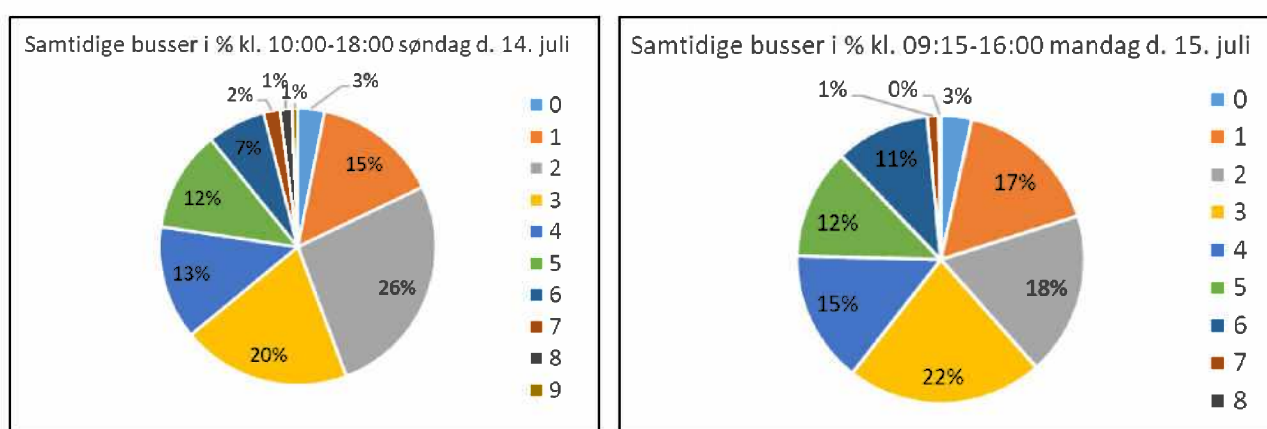
Af grafen på figur 5 ses det, at når der ankommer flest indenfor en periode på 15 minutter, er det på alle tre dage 9-10 busser. Færrest er 0-1 busser. Grafen viser ankomsttidspunktet, og der kan således godt reelt være flere busser til stede på samme tid, hvis et tilsvarende antal ikke er kørt væk igen. Antallet kan hurtigt ændre sig. Fx ses det, at der mandag d. 15. juli ankommer 10 busser kl. 13:45-14:00 og i de efterfølgende to 15-minuttersperioder kun henholdsvis 4 og 2 busser. Det stemmer godt overens med observationer på stedet på forskellige tidspunkter. I perioder kan der være meget travlt med mange busser på samme tid, hvorefter der lidt senere kun er 1-2 busser på stedet. Lidt senere kan der så igen være mange busser. Man kan ikke entydigt udpege bestemte spidstimer, men kun en tendens.



Figur 5. Antal busser pr. 15. minut på de tre registreringsdage.

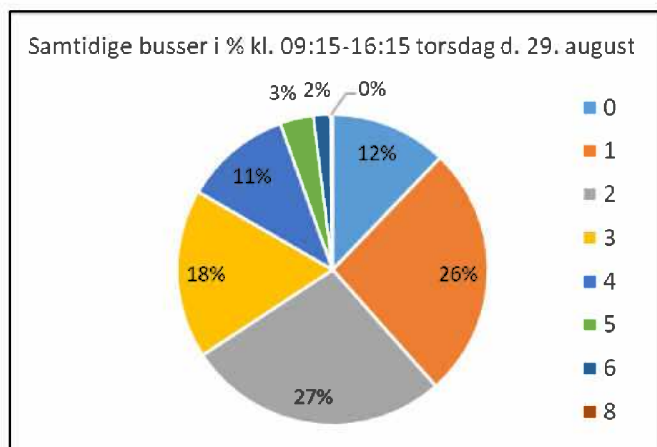
Alle busserne foretager enten standsning eller parkering på den registrerede delstrækning ved Gefion-springvandet. Der er en tendens til, at busserne standser i nordsiden af vejen, hvilket er i højre side af vejen (og dermed mest naturligt) i forhold til deres ankomst fra øst. Hvis der ikke er plads i nordsiden af vejen, søger turistbusserne til sydsiden, hvilket medfører, at passagererne stiger ind eller ud af bussen på kørebanen. I perioder er der så mange busser, at der ikke er plads til at standse i hverken nord- eller sydsiden, og chaufførerne derfor tilsyneladende ser sig nødsaget til at standse midt på kørebanen, hvorfra passagererne stiger ind eller ud.

En meget stor del af tiden er der flere busser samtidigt på delstrækningen. I registreringsperioderne på de to dage i sommerferien er det faktisk kun i 3 % af tiden, hvor der ikke holder en bus på delstrækningen, og om mandagen udenfor sommerferien er det 12 % af tiden. Figur 6 og figur 7 viser andelen af registreringsperioden med 0 til 9 busser samtidigt. Det ses bl.a., at søndag d. 14. juli og torsdag d. 29. august er der den største andel af tiden to busser på Churchillparken (26-27 %) og mandag d. 15. juli er det tre busser (22 %).



Figur 6. Andel af registreringsperioden med forskelligt antal busser på delstrækningen samtidigt.

I mere end halvdelen af tiden er der i sommerferien tre eller flere busser samtidigt (56-62 %). Det svarer til 4-4½ timer. Det ses desuden, at der er tidspunkter, hvor der er helt op til 7-9 busser samtidigt.

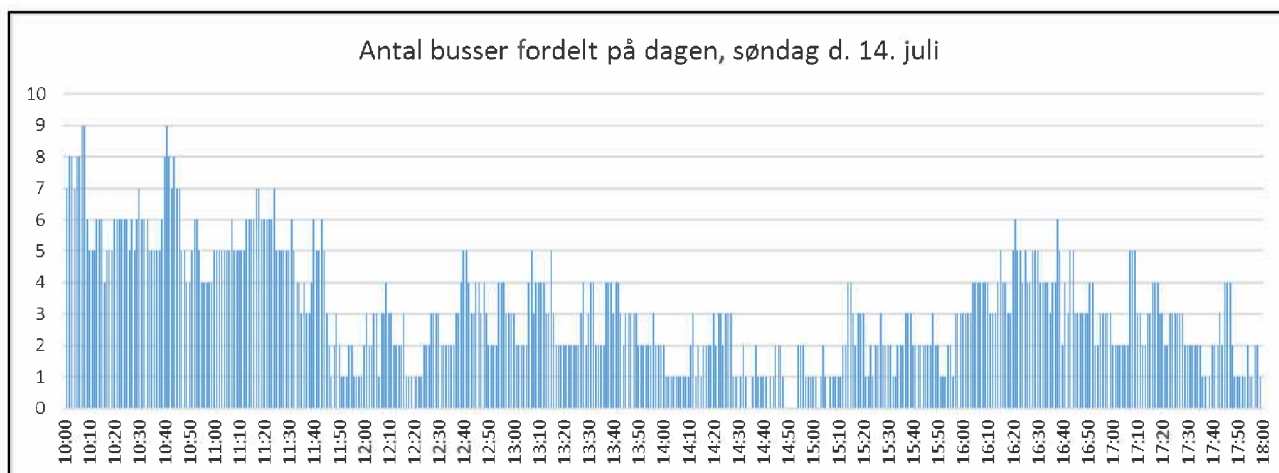


Figur 7. Andel af registreringsperioden med forskelligt antal busser på delstrækningen samtidigt.

Langs både nordsiden og sydsiden af Churchillparken er der maksimalt 45 m at holde på for busserne. Hvis busserne holder helt tæt og helt til vejens hjørner i vestenden samt helt tæt til henholdsvis porten og overkørslen i østenden, kan der teoretisk set være tre busser i hver side – dvs. seks i alt. Søndag

overskrider denne "kapacitetsgrænse" i 4 % af tiden, hvilket svarer til ca. 19 minutter. Reelt set er "kapacitetsgrænsen" opbrugt oftere, da busserne ikke altid placerer sig optimalt i parkeringssituationen.

Figur 8 viser antallet af samtidige busser fordelt over søndag d. 14. juli. Det ses, at der er flest i formiddagsperioden kl. 10:00-11:40, hvor der hvert minut holder mellem 3 og 9 busser på delstrækningen.



Figur 8. Antal busser samtidigt på delstrækningen på Churchillparken søndag d. 14. juli kl. 10:00-18:00.

Tre gange søndag d. 14. juli var der 9 busser på delstrækningen på samme tid, hvilket er det højeste antal ifølge videoregistreringen, se figur 8 og figur 9.



Figur 9. Søndag, kl. 10:42, flest busser, 9 på delstrækningen samtidigt.

Der er stor forskel på holdetiderne. Sightseeing-busserne, de røde såkaldte 'Hop-on, Hop-off'-busser, standser typisk ganske kortvarigt – for at afsætte og optage passagerer. Turistbusserne, herunder minibusser og taxaer i varevognsstørrelsen, der kører med turister, varierer derimod meget i holdetid, hvor nogle kun standser kortvarigt, mens andre holder i længere tid.

Tabel 2 viser gennemsnitlige holdetider for både 'Hop-on, Hop-off'-busser og turistbusser/minibusser/taxaer langs henholdsvis den nordlige og sydlige side af vejen samt på midten af vejen. Der er ikke registreret 'Hop-on, Hop-off'-busser, som standser i vejens sydside. Det ses, at 'Hop-on, Hop-off'-bussernes gennemsnitlige holdetid er forholdsvis kort, mellem 1 minut og 9 sekunder og 1 minut og 41 sekunder, dvs. holdetiden varierer indenfor ca. 30 sekunder. De holder generelt kortets tid i vejmidten.

Tabel 2. Gennemsnitlige holdetider for 'Hop-on, Hop-off'-busser og turistbusser (minutter:sekunder).

	Hop-on, hop-off		Turistbusser/minibusser/taxaer		
Dato	Nord	Midt	Nord	Syd	Midt
Søndag 14.07.2024	01:33	01:12	09:05	22:14	01:04
Mandag 15.07.2024	01:41	01:14	15:36	18:04	02:47
Torsdag 29.08.2024	01:33	01:09	10:04	10:27	02:32

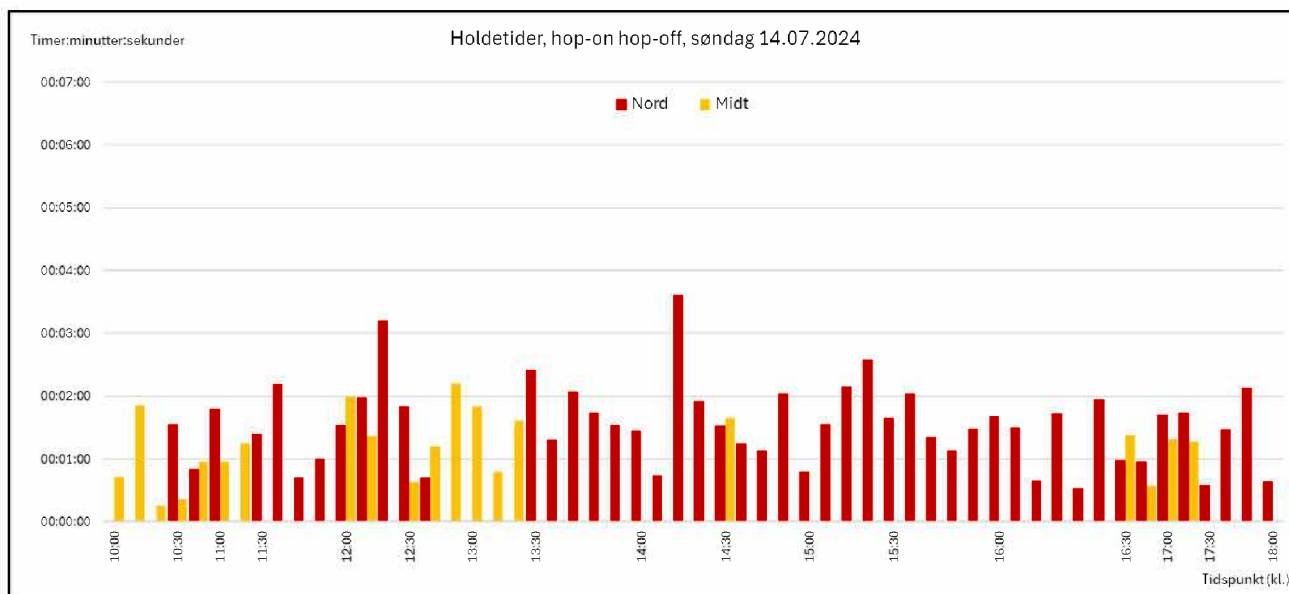
Turistbussernes gennemsnitlige holdetid er væsentligt længere – i nord- og sydsiden mellem 9 minutter og 5 sekunder og 22 minutter og 14 sekunder. Der er en tendens til, at de holder i længere tid i sydsiden end i nordsiden. De busser, der holder i midten af vejen, standser i væsentligt kortere tid – mellem 1 og 3 minutter i gennemsnit.

I det følgende er holdetider opgjort på henholdsvis 'Hop-on, Hop-off'-busserne og turistbusserne (inkl. minibusser og taxaer).

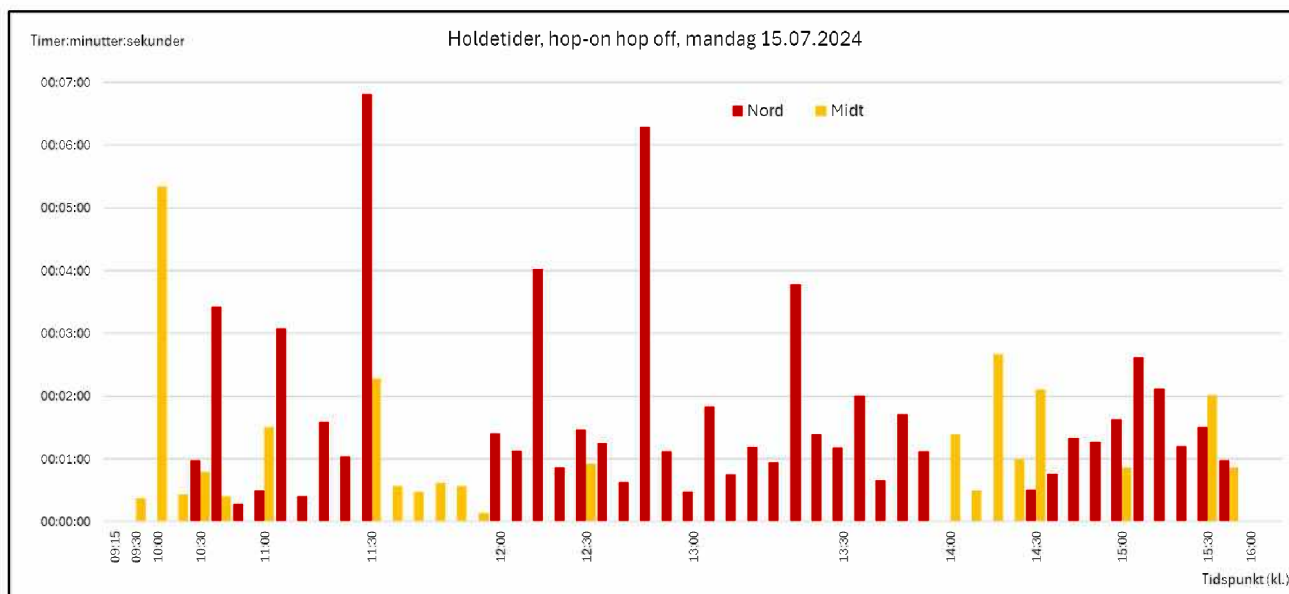
3.1.1 Holdetider 'Hop-on, Hop-off'-busser

Figur 10 til figur 12 viser holdetider for 'Hop-on, Hop-off'-busserne for de tre dage, hvor der er registreret i alt 198 busser. Følgende vurderes som hovedpunkter:

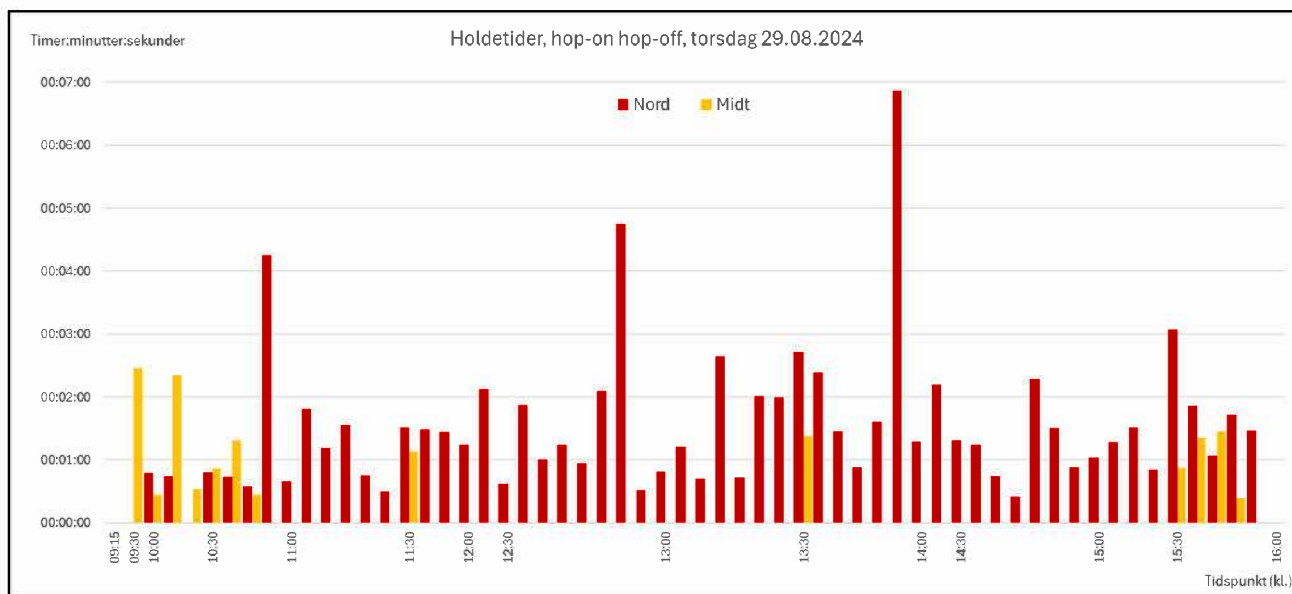
- Holdetiderne er generelt kortere end 2 minutter, samlet for de tre dage gælder det for 78 % af busserne.
- 9 % af busserne holder i 30 sekunder eller derunder.
- Der er nogle busser, der holder forholdsvis lang tid. Seks busser holder i mere end 4 minutter, to i næsten 7 minutter.
- De lange holdetider vurderes bl.a. at skyldes, at passagererne er længe om at stå af og på, eller den trafikale situation hvor andre busser eller fodgængere "er i vejen" i forbindelse med til- eller frakørsel.
- 'Hop-on, Hop-off'-busserne standser overvejende i nordsiden af vejen. Samlet set er det næsten 75 %.
- Mere end 25 % har således set sig nødsaget til at stoppe i midten.
- Mandag d. 15. juli var det kun 2/3 af busserne, der tilsyneladende havde mulighed for at standse i nordsiden.



Figur 10. Holdetider for 'Hop-on, hop-off'-busser i nordsiden og på midten af vejen søndag d. 14. juli.



Figur 11. Holdetider for 'Hop-on, hop-off'-busser i nordsiden og på midten af vejen mandag d. 15. juli.

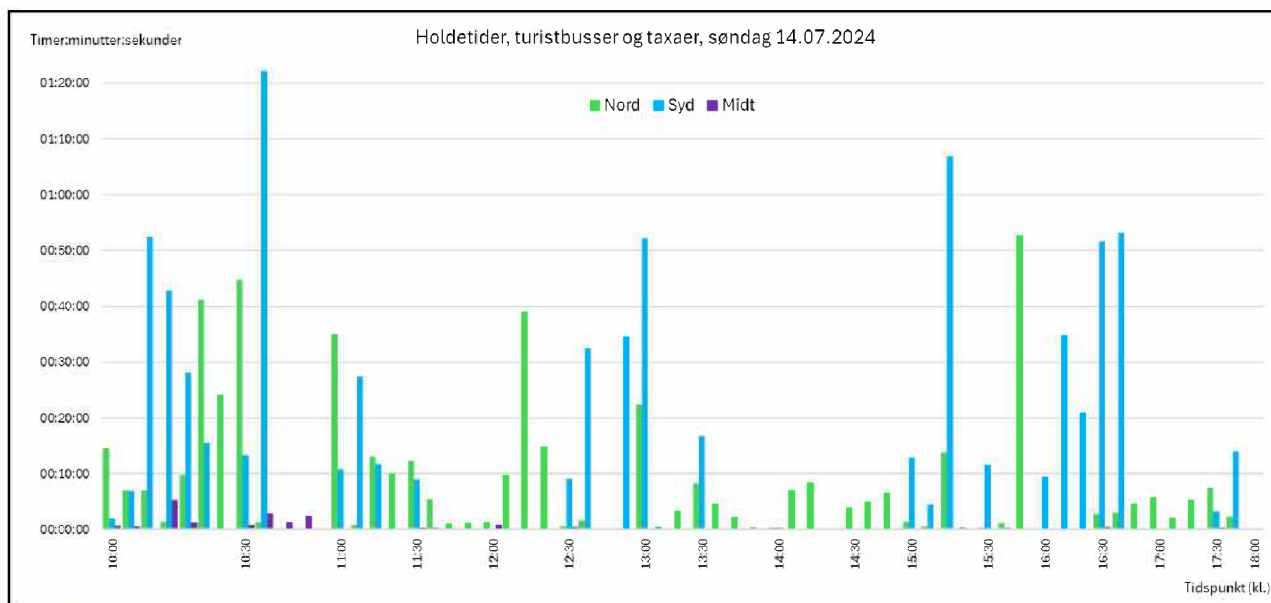


Figur 12. Holdetider for 'Hop-on, hop-off'-busser i nordsiden og på midten af vejen torsdag d. 29. august.

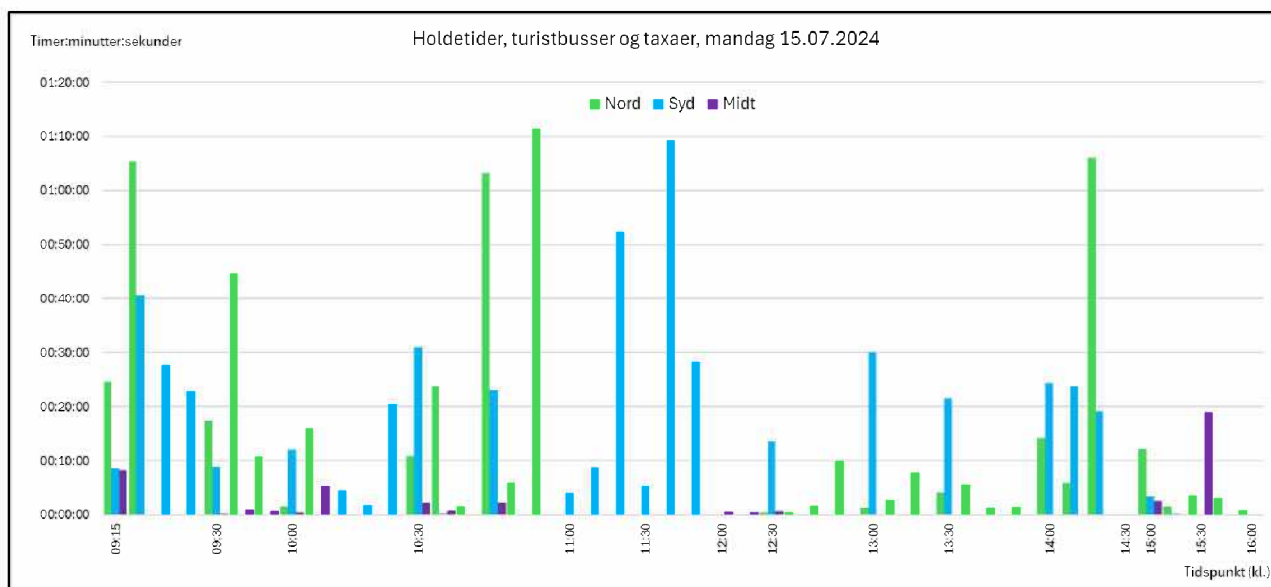
3.1.2 Holdetider turistbusser, minibusser og taxaer

Figur 13 til figur 15 viser holdetider for turistbusser, minibusser og taxaer med turister for de tre dage. Her er der registreret i alt 249 busser/minibusser/taxaer. Der ses en stor variation på holdetiderne. Følgende vurderes som hovedpunkter:

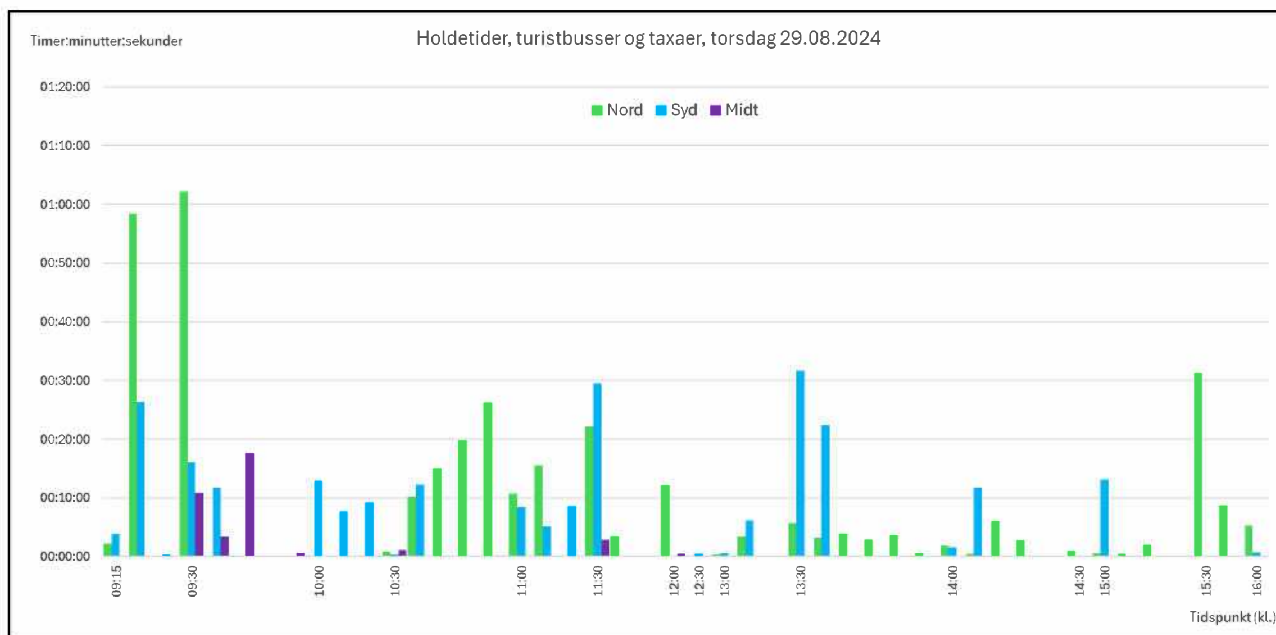
- Andelen, der holder længere end 10 minutter, varierer over de tre dage, mellem 30-50 %.
- Samlet for alle tre dage holder 34 % af busserne i længere tid end 10 minutter.
- Ca. 50 % holder i kortere tid end 5 minutter, hvilket må betegnes som en realistisk øvre grænse for ud- eller indstigning af passagerer.
- En holdetid på længere end 20 minutter vurderes derimod at være langt over grænsen for en plausibel ud- og indstigningssituation, hvilket hele 32 % er registreret til at gøre.
- Der er nogle busser, der holder i meget lang tid. Otte busser holder i mere end 1 time.
- Det vurderes, at de lange holdetider bl.a. skyldes, at passagererne går en længere rute, fx til/fra Amalienborg eller Den Lille Havfrue, og at der er stor variation på, hvor hurtigt de går.
- Der standses/parkeres fortrinsvis i nordsiden af vejen, hvilket næsten 50 % samlet set vælger at gøre.
- Ca. 20 % foretager standsning på midten af vejen, men opholdstiden på sidstnævnte er til gengæld generelt forholdsvis kort.
- Der er registreret tre tilfælde, hvor busserne standser/holder i mere end 10 minutter på midten af vejen – to af dem er i næsten 20 minutter.



Figur 13. Holdetider for turistbusser i nord- og sydsiden samt på midten af vejen søndag d. 14. juli.



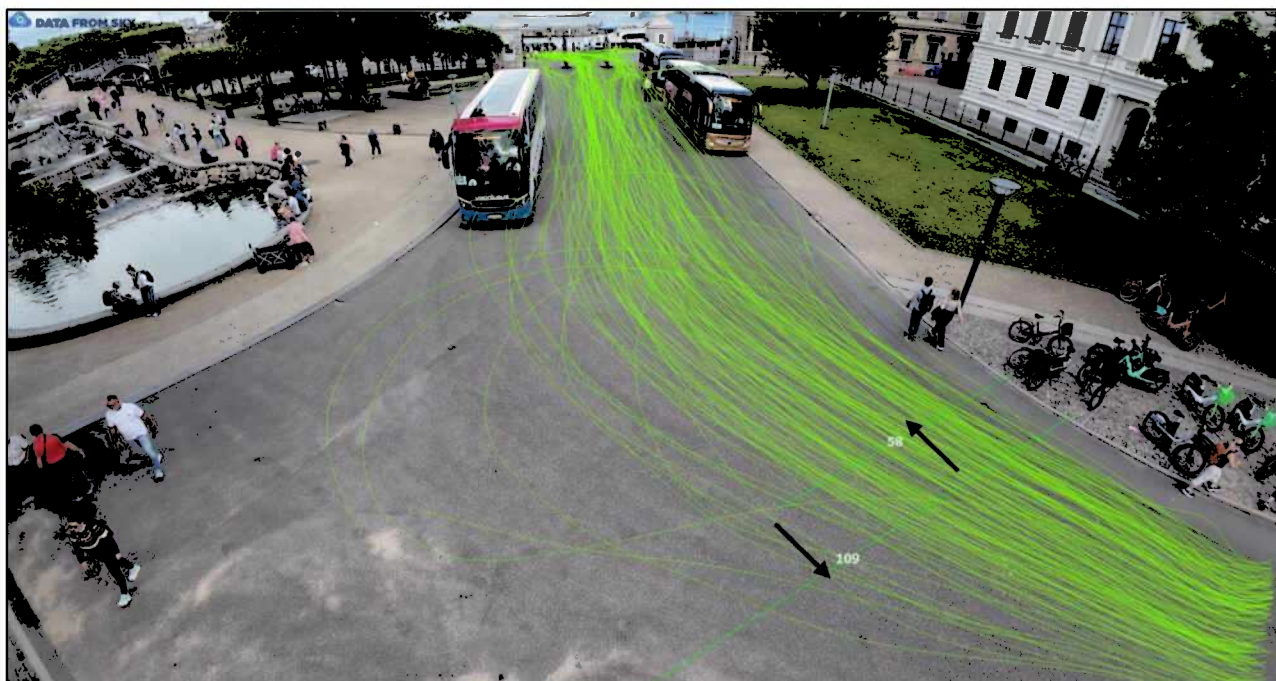
Figur 14. Holdetider for turistbusser i nord- og sydsiden samt på midten af vejen mandag d. 15. juli.



Figur 15. Holdetider for turistbusser i nord- og sydsiden samt på midten af vejen torsdag d. 29. august.

3.2 Personbiler

Der er en jævn strøm af personbiler igennem området i det meste af perioderne. På hver af de tre tælle-dage er der over en periode på 7-8 timer registreret i størrelsesordenen mellem 170-300 personbiler. Søndag d. 14. juli og torsdag d. 29. august svarer det til 36-42 personbiler/time i gennemsnit (ca. 1 bil hvert 1½. minut). Mandag d. 15. juli er det kun ca. 25 biler/time, hvilket er mindre end 1 bil hvert 2. minut. I de mest travle perioder kører der op til 60 personbiler igennem i timen eller 1 i minuttet.



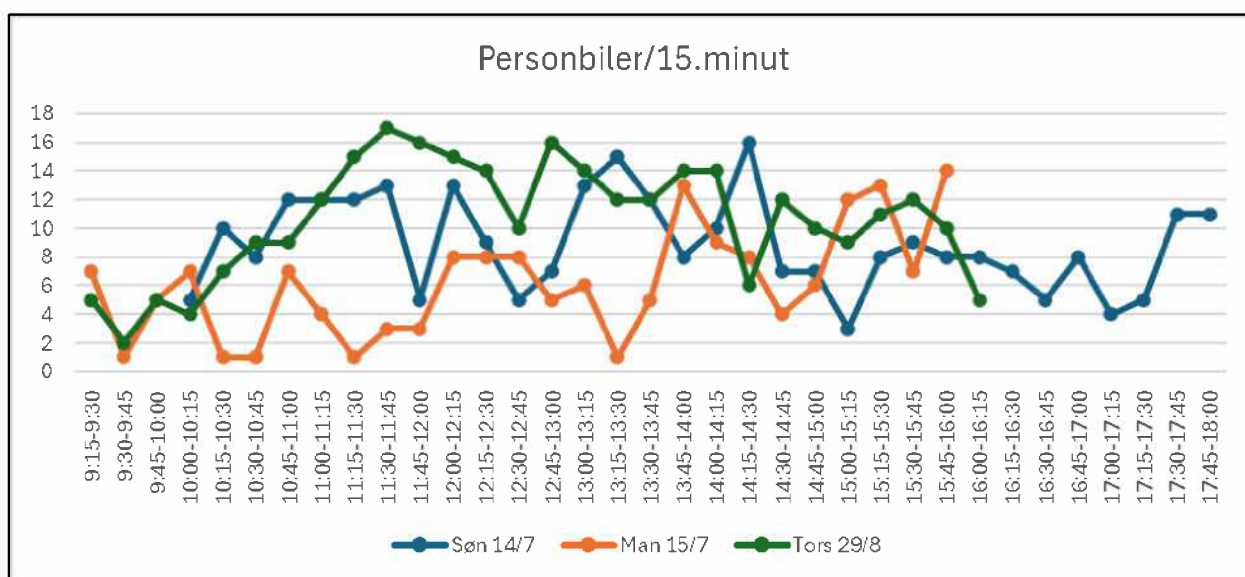
Figur 16. Registrerede personbiler via Churchillparken mandag d. 15. juli 2024 kl. 9.15-16.00.

Tabel 3. Antal registrerede personbiler på Churchillparken på delstrækningen forbi Gefionspringvandet.

Dato	Periode	Retning vest	Retning øst	I alt	Gnms. (pr. time)	Flest (pr. time)
Søndag 14.07.2024	kl. 10.00-18.00	165	121	286	36	49
Mandag 15.07.2024	kl. 9.15-16.00	109	58	167	25	46
Torsdag 29.08.2024	kl. 9.15-16.15	175	122	297	42	63

Omfanget af personbilstrafikken de enkelte dage vurderes bl.a. at afhænge af funktionerne på Nordre Toldbod, herunder åbningstiderne for Seaside-restauranten og Løgismose-butikken (lukket mandage), kontorarbejdspladserne i området og taxakørsel til vandflyveren til/fra Aarhus. Figur 17 vurderes at indikere:

- Søndag kl. 11-14:30 og efter kl. 17:30: Trafik til restauranterne i Seaside.
- Mandag (sommerferie) kl. 13:45-16: Formentligt trafik til restauranterne i Seaside. Om formiddagen muligvis erhvervstrafik.
- Torsdag (hverdag) kl. 11-16: Dels til/fra erhverv og dels til/fra Løgismose – flest formiddag, herefter faldende.



Figur 17. Antal personbiler pr. 15. minut på de tre registreringsdage.

3.3 Lastbiler og varebiler

Antallet af last- og varebiler er generelt begrænset og vurderes fortrinsvis at bestå af varelevering, renovationskørsel, kurérbiler, håndværkerbiler mv til områdets funktioner (dagligvarebutik, restauranter, mindre liberalt erhverv mv). På de to hverdage, hvor der er flest, kører der fx kun ca. to lastbiler/time i gennemsnit. Det bemærkes, at der på ingen af de tre registreringsdage lå skibe ved Nordre Toldbod (fx mindre krydstogtskibe eller flådefartøjer). På de dage er der erfaringsmæssigt mærkbart flere last- og varebiler i forbindelse med bl.a. levering af forsyninger.

Tabel 4. Antal registrerede lastbiler på Churchillparken på delstrækningen forbi Gefionspringvandet.

Dato	Periode	Retning vest	Retning øst	I alt	Gnms. (pr. time)
Søndag 14.07.2024	kl. 10.00-18.00	1	0	1	0,1
Mandag 15.07.2024	kl. 9.15-16.00	12	2	14	2
Torsdag 29.08.2024	kl. 9.15-16.15	9	4	13	2



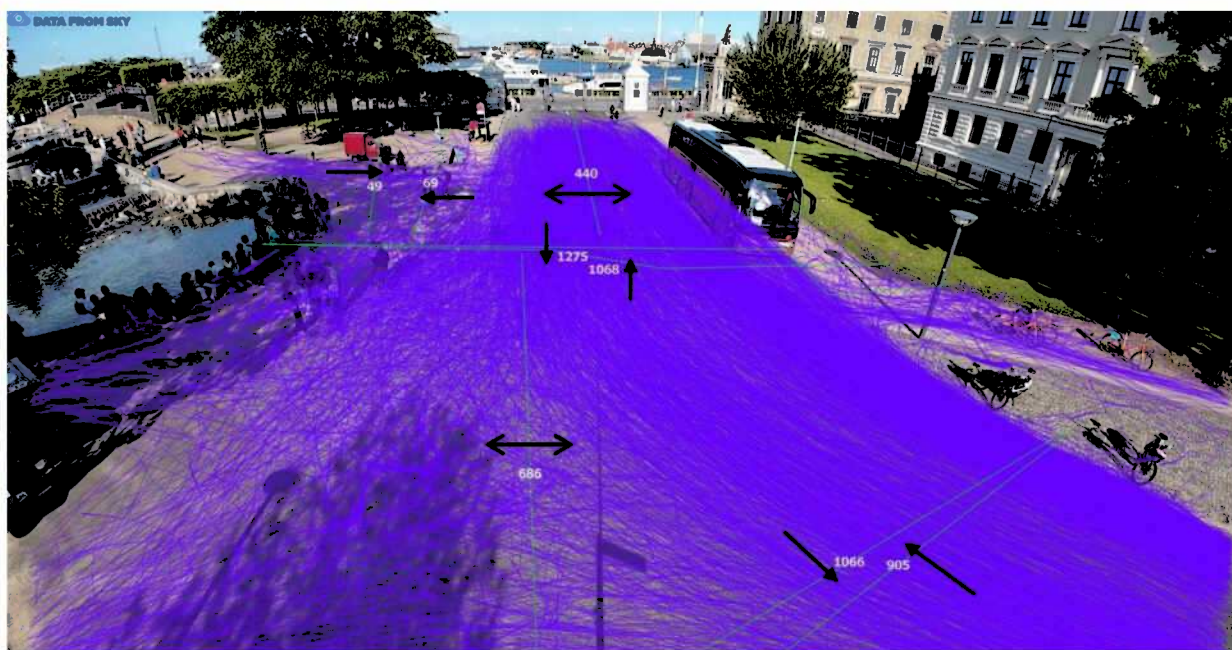
Figur 18. Registrerede lastbiler (tv) og varebiler (th) via Churchillparken mandag d. 15. juli 2024 kl. 9.15-16.00.

Tabel 5. Antal registrerede varebiler på Churchillparken på delstrækningen forbi Gefionspringvandet.

Dato	Periode	Retning vest	Retning øst	I alt	Gnms. (pr. time)	Flest (pr. time)
Søndag 14.07.2024	kl. 10.00-18.00	17	4	21	3	8
Mandag 15.07.2024	kl. 9.15-16.00	47	22	69	10	26
Torsdag 29.08.2024	kl. 9.15-16.15	45	25	70	10	21

3.4 Cyklister

Cyklisterne vurderes at bestå af en blanding af folk på vej til og fra arbejde eller andet ærinde samt turister. De færdes primært i øst-vestgående retning på kørebanen, og over de 7-8 registreringstimer er der talt 1.500-2.400 cyklister svarende til mellem 230-300 cyklister/time eller 4-5 i minuttet. Der var flest søndag d. 14. juli, hvor det formentligt langt overvejende har været turister.



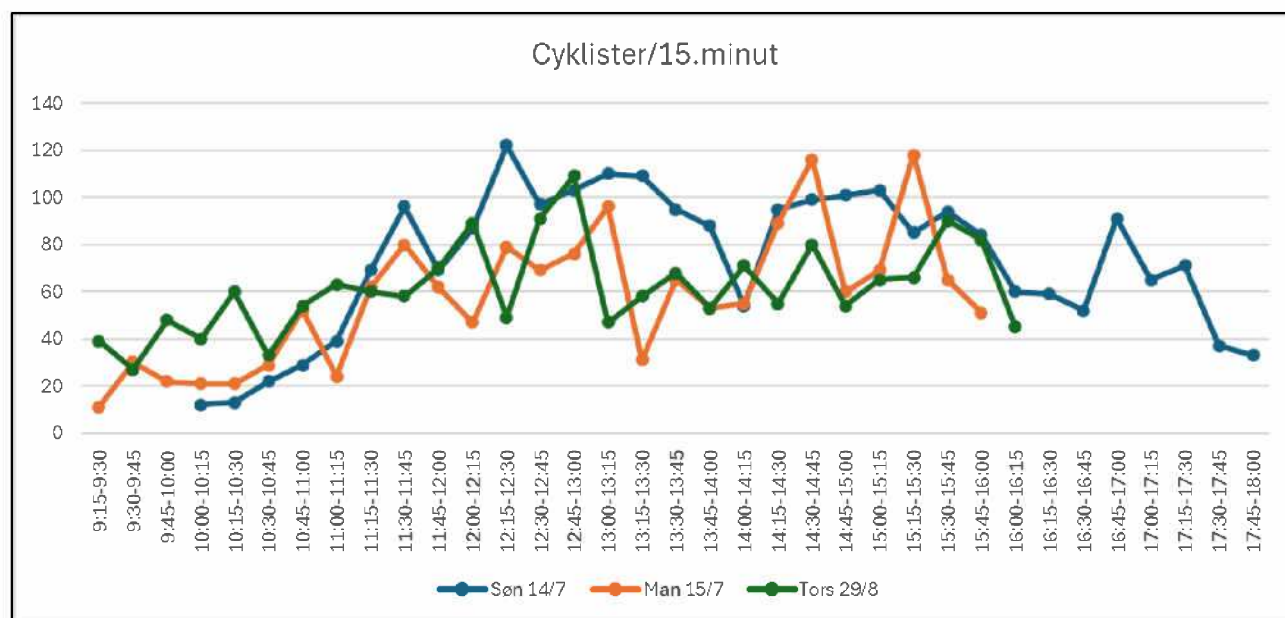
Figur 19. Registrerede cyklister via Churchillparken søndag d. 14. juli 2024 kl. 10.00-18.00.

Tabel 6. Antal registrerede cyklister på Churchillparken på delstrækningen forbi Gefionspringvandet.

Dato	Periode	Retning vest	Retning øst	I alt	Gnms. (pr. time)	Flest (pr. time)
Søndag 14.07.2024	kl. 10.00-18.00	1.275	1.068	2.343	293	432
Mandag 15.07.2024	kl. 9.15-16.00	893	660	1.553	230	363
Torsdag 29.08.2024	kl. 9.15-16.15	990	736	1.726	247	338

Derudover er der i størrelsesordenen 1.000 cyklister, som i løbet af perioderne, på en eller anden måde bevæger sig på tværs af kørebanen i nord- eller sydgående retning. Typisk til eller fra stiarealerne omkring Gefionspringvandet. 2/3 i delstrækningens vestlige ende og 1/3 i den østlige. Dette er ofte grupper af turister.

Figur 20 viser en graf over fordelingen af cyklister/15. minut for de tre dage. Der er generelt mange cyklister i hele registreringsperioden, men med en svag tendens til spidsbelastninger kl. 11:30-13:00 og 14:30-15:30.



Figur 20. Cyklister hvert 15. minut.

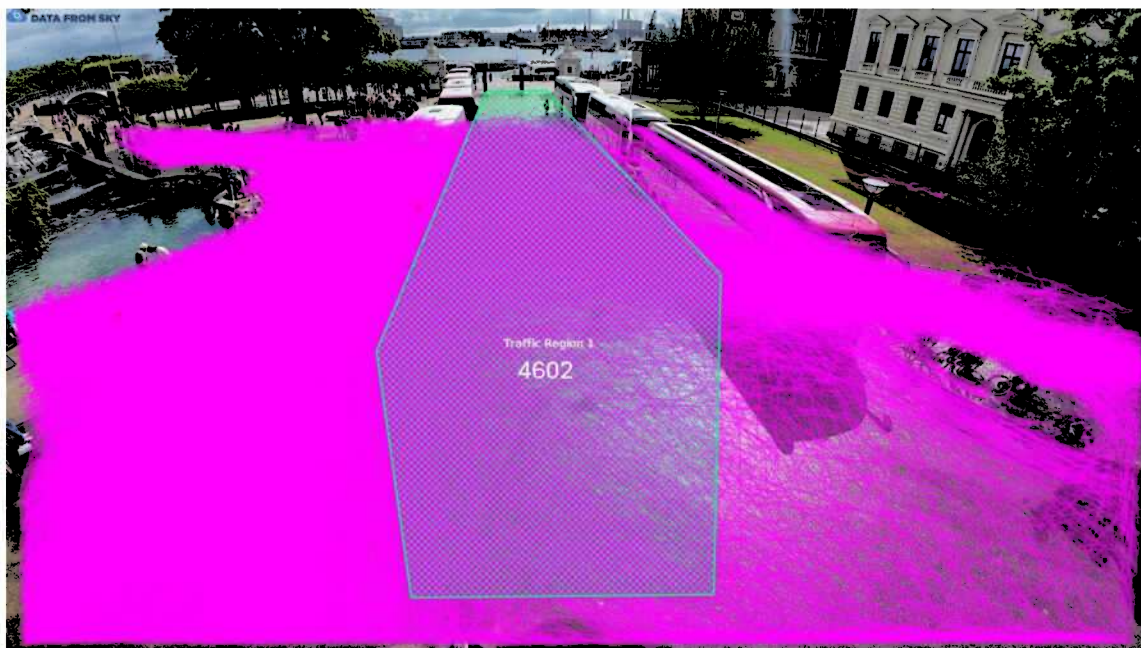
På baggrund af videoregistreringerne er der et overordnet billede af, at cyklisterne bevæger sig meget diffust og på kryds og tværs i området. Pendlercyklister eller cyklister, der har et specifikt ærinde, kører typisk hurtigt og direkte igennem i øst-vestgående retning, mens turister i mindre eller større grupper ofte ikke synes at have et bestemt mål, men kører hvor der nu er plads fx mellem, foran og bagom de holdende busser.

3.5 Fodgængere

Fodgængerne bevæger sig i høj grad meget tilfældigt og spredt på tværs af vejen eller henover kørebanen i alle mulige retninger. Det er ofte turister, som bevæger sig rundt om springvandet og til og fra busserne. Nogle gør endda ophold på kørebanen i forbindelse med ind- og udstigning, og nogle bevæger sig i større grupper på tværs af kørebanen hen foran busserne, fx fra Gefionspringvandet til fortovet syd for Churchillparken i retning mod syd mod Amalienborg. Den spredte fodgængerfærdsel gør det vanskeligt præcist at angive et antal i deciderede snit. Derfor er der i stedet lavet en opgørelse over, hvor mange fodgængere, der på et tidspunkt i løbet af registreringsperioden har opholdt sig på eller er

færdes igennem midten af kørebanearealet, se figur 21. De angivne antal er formentligt lavere end det reelle antal, da der i perioder, hvor der holder busser midt på kørbanebanen, kan være fodgængere skjult bag busserne. Derudover er der alle de fodgængere, som kun opholder sig på fortovsarealerne eller i siden af vejen.

Tabel 7 viser, at der i gennemsnit i de tre perioder er registreret 500-600 fodgængere i timen på midten af kørbanebanen på Churchillparken. Dette svarer til 8-10 fodgængere/minut. Opgørelsen er for hver ny fodgænger, der registreres. Dvs. der kan sagtens opholde sig endnu flere fodgængere på samme tid på arealet.



Figur 21. Registrerede fodgængere på midten af kørbanebanen søndag d. 14. juli 2024 kl. 10.00-18.00.

Tabel 7. Fodgængere på midten af kørbanebanen i registreringsperioderne.

Dato	Periode	I alt	Gnms. (pr. time)
Søndag 14.07.2024	kl. 10.00-18.00	4.602	575
Mandag 15.07.2024	kl. 9.15-16.00	3.487	517
Torsdag 29.08.2024	kl. 9.15-16.15	3.609	516

3.6 Trafiksikkerhedsmæssig vurdering

På baggrund af videooptagelserne og en "manuel" besigtigelse på stedet er der foretaget en kvalitativ trafiksikkerhedsmæssig vurdering af de trafikale forhold på Churchillparken.

Der foregår mange forskellige u hensigtsmæssige situationer, og vurderingen tager dels udgangspunkt i specifikke observationer, men er også en generel betragtning af den samlede situation. Der er ikke kendskab til uheldsoplysninger på stedet.

Figur 22 viser en situation, hvor der er fyldt med holdende busser i begge sider af vejen, og hvor bussen i midten derfor vælger at standse midt på kørebanearealet. Samtidigt kører der en personbil og en Hop-on, hop-off-bus bag denne bus. Personbilen kan lige nøjagtigt køre venstre om bussen, mens Hop-on, hop-off-bussen må afvente bag bussen, hvor den afsætter/optager passagerer på midten af kørbanebanen. Desuden ses der en cyklist på kørbanebanen, som er kørt højre om bussen i midten. Der vurderes en forøget uheldsrisiko i forbindelse med bussens standsning midt på kørbanebanen for:

- Personbilen, der da den kører venstre om bussen har et meget begrænset udsyn til bløde trafikanter, som krydser på tværs af kørebanen.
- Cyklisten, der kører højre om bussen, og som derved kan blive klemmt mellem busserne og i øvrigt har meget begrænset udsyn til øvrige trafikanter.
- Ud- og indstigende passagerer som bevæger sig mellem busserne og dermed har svært ved at erkende øvrig trafik.



Figur 22. Fredag d. 12. juli 2024, indkørsel fra Nordre Toldbod fra øst til Churchillparken (foto RAW Mobility).

Figur 23 er et udklip fra en video, som viser en lignende situation, hvor en bus standser på midten af kørebanen for at afsætte og optage passagerer. Desuden holder der en bus lige på den anden side af porten i nordsiden (højre side på billedet). Denne portåbning er egentligt forbeholdt bløde trafikanter, men bussen position gør åbningen til fortovet på den anden side meget snæver. Både før og efter billedet ses der fodgængere og cyklister, som færdes bag bussen igennem denne åbning. Der vurderes en forøget uheldsrisiko pga.:

- Begrænset udsyn for de bløde trafikanter igennem portåbningen, hvor der er flere næved-konflikter mellem fodgængere og cyklister.
- Cyklist højre om bus i midten, hvorefter der køres ind foran bussen og venstre om en holdende bus i midten.
- Modkørende personbil fra vest, som foran portåbningen må afvente bussen og derefter køre videre med begrænset udsyn.



Figur 23. Fredag d. 12. juli 2024, indkørsel fra Nordre Toldbod fra øst til Churchillparken (foto RAW Mobility).

Figur 24 illustrerer på god vis, hvordan biltrafik kan have vanskeligt ved at køre forbi de holdende busser, og derfor i mange situationer vælger at køre i modsatte side af vejen igennem forholdsvis smalle passager mellem busserne med begrænset udsyn og oversigt.



Figur 24. Mandag d. 15. juli 2024, indkørsel fra Nordre Toldbod fra øst til Churchillparken (foto RAW Mobility).

Figur 25 til figur 27 viser flere situationer med mange busser samtidigt i området, hvor der standses midt på kørebanen og sågar vendes. Figur 25 viser en vendesituation på meget begrænset plads, og hvor der samtidigt færdes fodgængere på kørebanen. Denne situation er stærkt u hensigtsmæssig. De mange busser på samme tid vurderes at forringe trafiksikkerheden bl.a. fordi:

- Manøvrering til og fra kantstenen foregår på meget begrænset plads, og hvor der anvendes bakkemanøvrer og skarpe sving (stort bagendeudsving), selvom udsynet er begrænset.
- Der sker kørsel igennem smalle passager mellem holdende busser og i modsatte side af vejen, mens der er anden trafik igennem området herunder bløde trafikanter på kryds og tværs.
- Der sker ud- og indstigning af passagerer på selve kørebanen.
- Det frie køreareal begrænses, så vejen i praksis indsnævres, og modkørende må afvente hinanden.



Figur 25. Søndag d. 14. juli 2024, Churchillparken set fra vest i retning mod Nordre Toldbod. Tv. Tidspunkt med flest busser på arealet kl. 10.42.



Figur 26. Søndag d. 14. juli 2024, Churchillparken set fra vest i retning mod Nordre Toldbod.



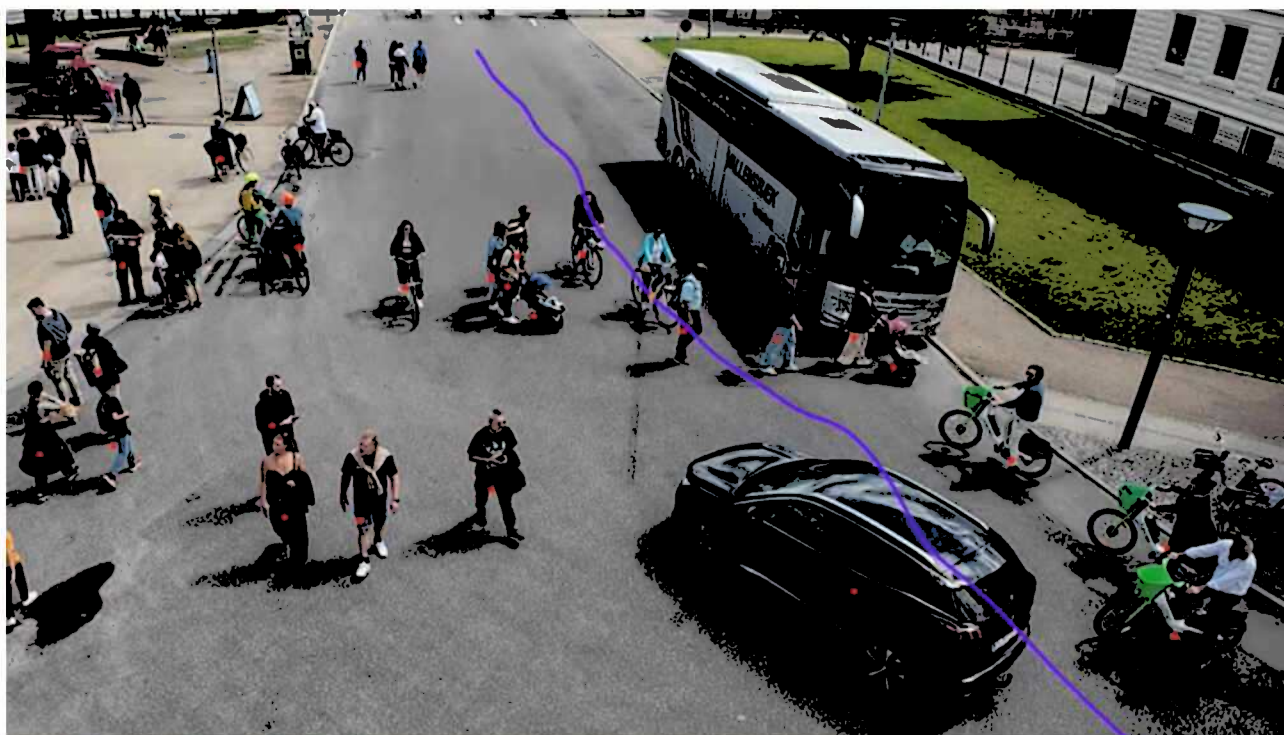
Figur 27. Mandag d. 15. juli 2024, Churchillparken set fra vest i retning mod Nordre Toldbod.

Figur 28 viser en situation, hvor der indenfor et relativt lille område, er både busser, biler, cyklister og fodgængere, som alle har et meget begrænset udsyn til hinanden.



Figur 28. Søndag d. 14. juli 2024, Churchillparken set fra vest i retning mod Nordre Toldbod.

Figur 29 viser mange fodgængere, der bevæger sig på tværs af kørebanen samtidigt med mange cyklister, som færdes i flere forskellige retninger, og hvor en personbil desuden forsøger at køre igennem.



Figur 29. Søndag d. 14. juli 2024, Churchillparken set fra vest i retning mod Nordre Toldbod.



Figur 30. Fredag d. 12. juli 2024, Churchillparken set fra vest i retning mod Nordre Toldbod (foto RAW Mobility).

Samlet set er delstrækningen fra et trafikalt synspunkt generelt meget rodet, hvor der godt nok er et gennemgående vejforløb, men hvor trafikafviklingen foregår på kryds og tværs. Desuden er trafikant-sammensætningen meget blandet med både bløde trafikanter og tung trafik, som færdes på samme areal og uden en effektivt fungerende regulering.

Hastighedsniveauet på bil- og busstrafikken er forholdsvis lav, men trafiksikkerheden vurderes udfordret og uheldsrisikoen forholdsvis høj af bl.a. følgende årsager:

- Mange busser på et forholdsvis begrænset areal, som holder både midt på kørebanen og i modsatte side af kørebanen i forhold til kørselsretningen. Busserne medfører en meget begrænset oversigt trafikanterne imellem.
- Holdende busser tæt på skarpe vejsving og knæk på vejen samt tæt på porten til/fra Nordre Toldbod.
- Busser, der foretager bakkemanøvrer og skarpe sving i forbindelse med til- og frakørsel.
- Ind- og udstigende passagerer på kørebanen, som også kan finde på at gøre korte ophold i den forbindelse.
- Cyklister og fodgængere, som bevæger sig både på langs og på tværs af kørebanen imellem både holdende og kørende busser. Oversigten er i længere perioder stærkt forringet og begrænset.
- Gennemkørende biltrafik og lastbilstrafik, mens der færdes fodgængere på tværs af kørebanen. I perioder kører de igennem smalle passager imellem holdende busser i modsatte side af kørebanen.
- Kørsel igennem den nordlige portåbning fra Nordre Toldbod, som egentligt er tiltænkt anvendt af bløde trafikanter.

4 Forslag til alternative busholdepladser

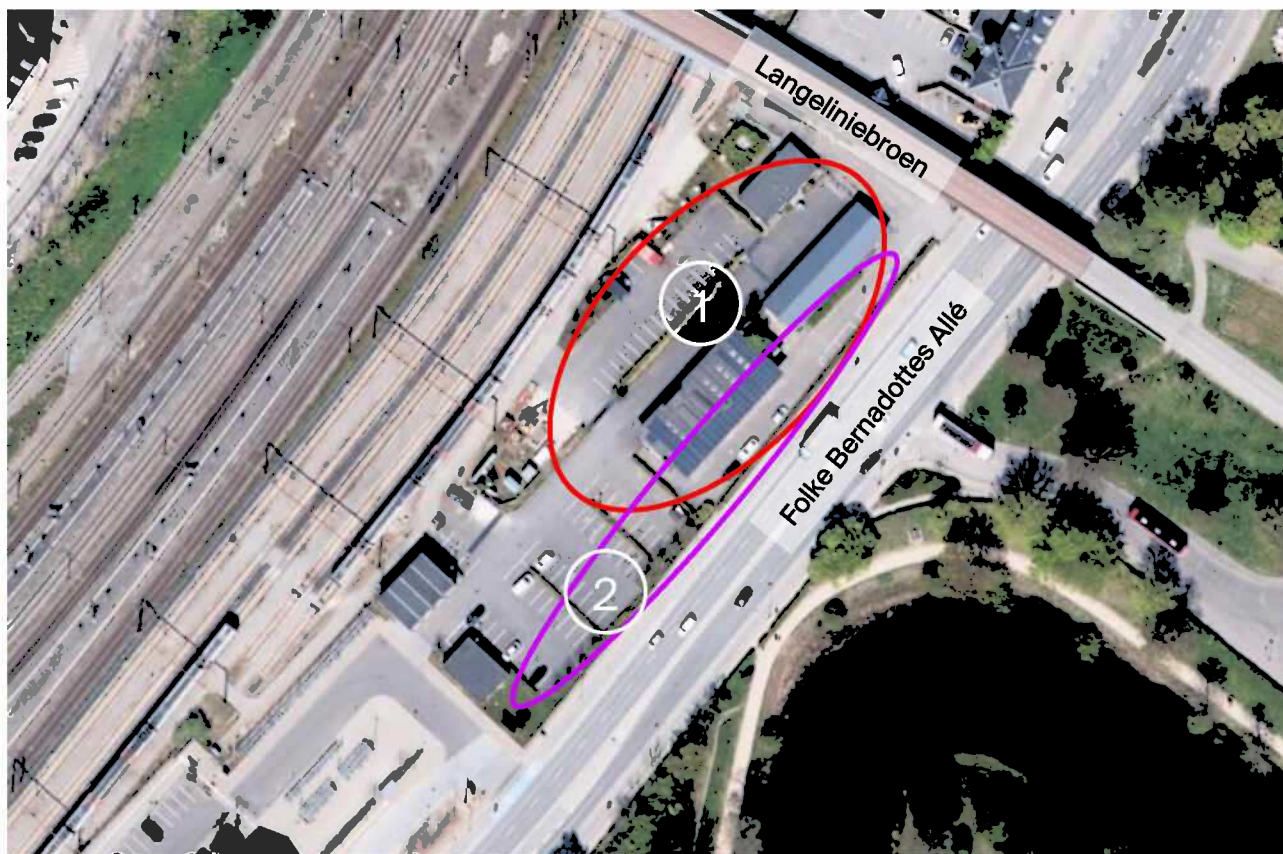
I forbindelse med forslag til ændring af Churchillparken foran Gefionspringvandet, så der ikke længere kan holde busser, er der udarbejdet forslag til en ny fremtidig placering for busserne, hvor de kan afsætte og opsamle passagerer. Figur 31 viser forslag til placering, og i dette afsnit er der en overordnet beskrivelse af alternative busholdepladser.



Figur 31. Forslag til alternative busholdepladser. Til- og frakørselsmuligheder vist med pile.

4.1 1) Folke Bernadottes Allé

Imellem banearealet og Folke Bernadottes Allé umiddelbart syd for Langeliniebroen foreslås en større sammenhængende busholdeplads (se figur 32). Det forudsættes, at passagererne får adgang til Langeliniebro via en ny trappe og elevator. Der er i dag bygninger og parkeringspladser på det viste areal, som i givet fald skal fjernes. Arealet er ikke vejareal i dag.



Figur 32. Området imellem banearealet og Folke Bernadottes Allé (1) og (2).

Det viste areal vurderes, at kunne etableres med 6-10 busholdepladser afhængigt af bl.a. til- og frakørselsforhold, størrelse af vendearealer, indretning, perroner, serviceniveau for passagerer mv.

Til- og frakørsel til tilstødende vejnet foreslås at ske via den eksisterende busvendesløjfe ca. 70-100 m mod syd. Her kan der i dag svinges til/fra alle retninger. Det bemærkes, at venstresving til og fra Folke Bernadottes Allé i perioder i myldretiderne i dag kan være besværliggjort af kødannelse frem mod krydset ved Oslo Plads/Grønningen (tilbagestuvning).

Alternativt kan indkørsel etableres via en 'højre ind-/højre ud-overkørsel' umiddelbart nord eller syd for Langeliniebro.

4.2 2) Folke Bernadottes Allé

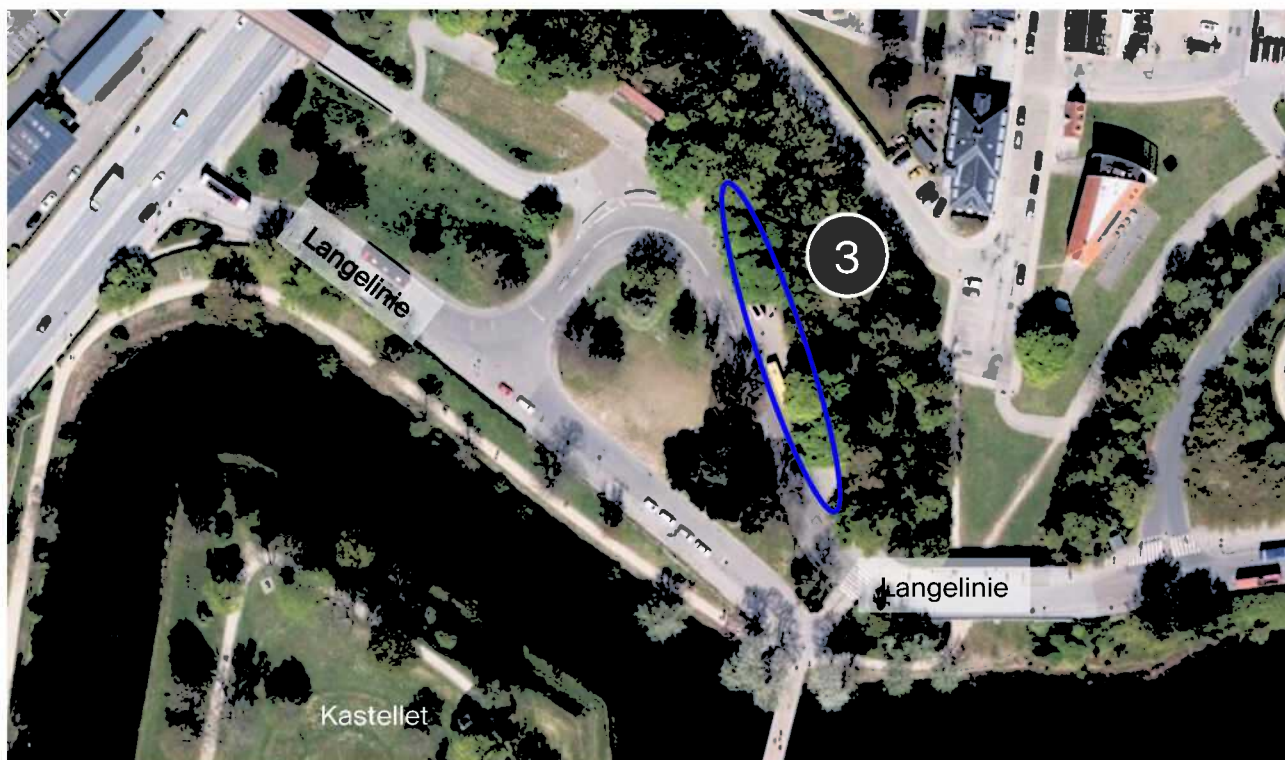
Langs vestsiden af Folke Bernadottes Allé umiddelbart syd for Langeliniebroen foreslås en "aflang" separatliggende parallelvej med en busholdeplads indrettet som længdeparkering til 6-7 busser (se figur 32). Dvs. der køres højre ind i nord og højre eller venstre ud i syd ved den eksisterende busvendesløjfe. Den eksisterende cykelsti og fortov kan eventuelt flyttes "udad" uden om busholdepladsen.

Ligesom alternativ 1 forudsætter en busholdeplads her, at eksisterende bygninger og parkeringspladser nedlægges, og at der bør etableres adgang til Langeliniebro via en ny trappe og elevator. Arealet er ikke vejareal i dag.

4.3 3) Langelinie (nord for Kastellet)

Denne delstrækning langs vejens nordøstside benyttes i dag ofte til parkering af turistbusser med gæster til Den Lille Havfrue, men der ikke et formelt parkeringsareal og parkeringen foregår i dag ulovligt,

idet busserne kører op på det forholdsvis brede fortov (se figur 33). Forslaget går således på at etablere ordnede forhold med en egentlig buslomme med plads til 4-5 busser. Sikre cykel- og udstigningsforhold bør indtænkes i løsningen.

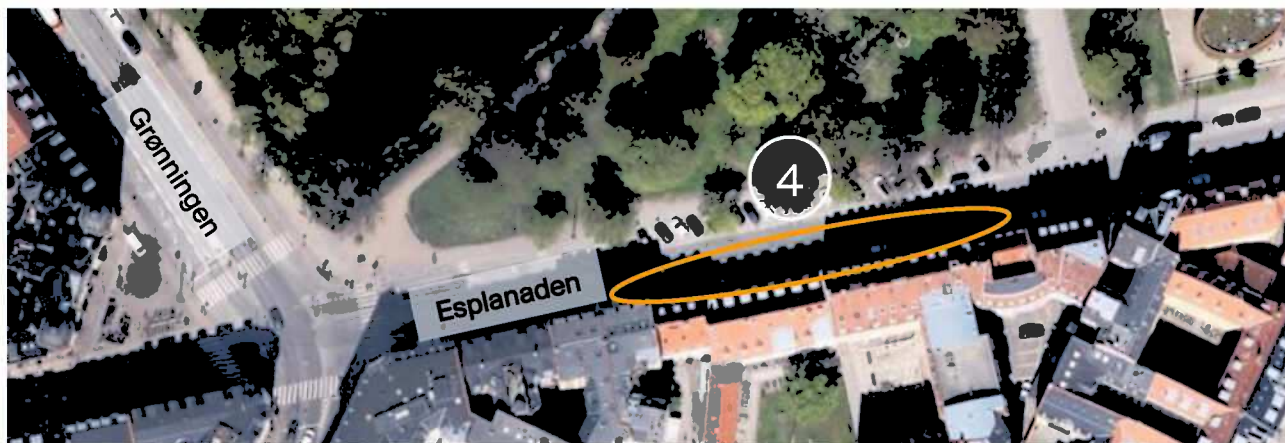


Figur 33. Langelinie nord for Kastellet (3).

Tilkørsel kan ske via Indiakaj og Langelinievej. Frakørsel kan kun ske højre ud til Folke Bernadottes Allé mod nord (som i dag).

4.4 4) Esplanaden

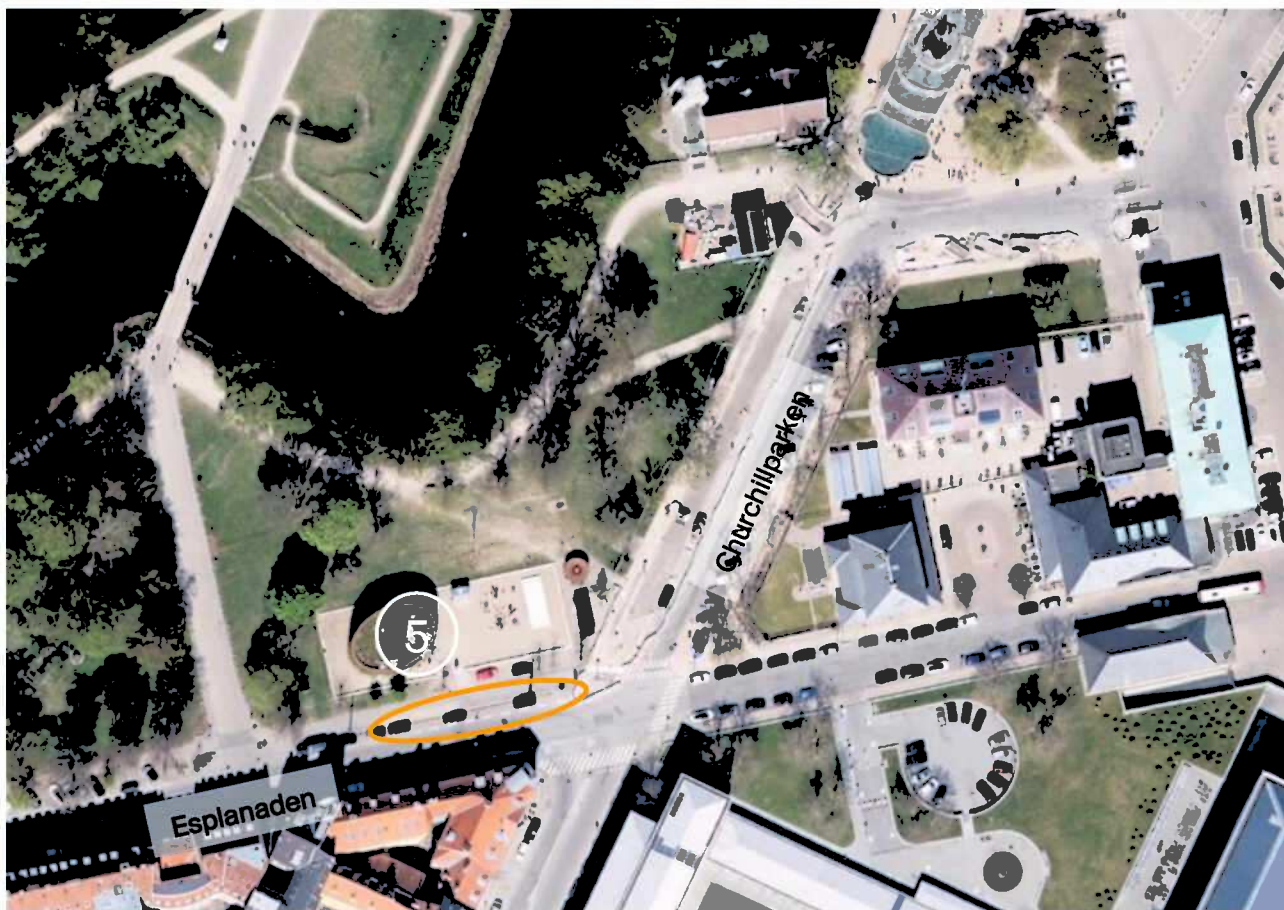
Ifølge Københavns Kommune etableres der i henhold til 'Handlingsplan for transport af turister' 4 bus-holdepladser på Esplanaden i vejens sydside umiddelbart øst for Grønningen. Tilkørsel kan ske fra Grønningen eller Bredgade og frakørsel enten via Amaliegade og Toldbodgade (som i fremtiden ensrettes mod syd) eller mod uret rundt ad Nordre Toldbod og Churchillparken.



Figur 34. Esplanaden umiddelbart vest for Grønningen (4).

4.5 5) Esplanaden

På Esplanaden foran Frihedsmuseet er der i dag 4 taxaholdepladser og yderligere 4-5 p-pladser til personbiler – begge som længdeparkering. Det foreslås at flytte taxaholdepladserne frem (evt. tidsbegrænset på de almindelige p-pladser) og i stedet etablere stoppested med plads til to samtidige Hop-on, hop-off-busser (se figur 35).



Figur 35. P-pladserne foran Frihedsmuseet (5).

4.6 Øvrige

6) Nord for Kastellet er der et eksisterende grønt areal mellem Ved Norgesporten og Langelinie, som muligvis kan være anvendeligt som busholdeplads (se figur 36). Terrænet falder dog ned mod Ved Norgesporten (ca. 40-50 ‰), hvilket kan vanskeliggøre etablering af en brugbar busholdeplads. Arealet tilhører Forsvaret.

7) Arealet i østenden af Langeliniebro nord og vest for Langelinie vurderes værd at undersøge som busholdeplads, men de nuværende terrænforhold og den eksisterende cykelsti og gangsti skal ændres (se figur 36). Der skal bl.a. ske en terrænregulering af arealet ligesom cykelstiforløbet til/fra Langeliniebro skal ændres/tilpasses. Arealet tilhører Forsvaret.



Figur 36. Grønne arealer nord for Kastellet.