

BILAG 2



Fredeliggørelse af Churchillparken

1. CHURCHILLPARKEN

Historisk udvikling

2. CHURCHILLPARKEN

I dag

3. EN NY PLADS TIL BYEN

Ved Gefionspringvandet
“Gefion plads”

4. TRAFIKAL FREDELIGGØRELSE AF CHURCHILLPARKEN

5. BELÆGNINGER OG FLOW

6. BEPLANTNING

7. INVENTAR

8. BELYSNING

9. BILAG

1. Churchillparken Historisk udvikling

Churchillparken

Et åndehul og en oase, hvor besøgende kan søge helle fra det pulserende storbyliv og opleve det unikke historiske anlæg

INDLEDNING

Med udgangspunkt i den nuværende usikre trafikale situation, har A.P. Møller Fonden igangsat en undersøgelse af mulighederne for at forbedre trafiksikkerheden ved Gefionspringvandet.

Ved en fredeliggørelse af Churchillparkens vejarealer, så trafikken ikke længere dominerer attraktionerne i området, kan der skabes et nyt, indbydende og understøttende pladsareal foran Gefionspringvandet. Skitseforslaget præsenterer en mulig løsning, der både fremhæver oplevelsen af Gefionspringvandet og Churchillparken og samtidig anviser en løsning på de trafikale udfordringer, der præger området har i dag.

Med en ny plads kan skabes en balance mellem fæstningsværket og de kulturhistoriske værdier, den rekreative anvendelse og områdets grønne elementer. Som en del af Kastellets udenværker, kan en kommende plads være et åndehul, hvor besøgende kan opleve springvandet og det unikke historiske anlæg ved Kastellet.

I processen har der været dialog med umiddelbare interessenter og myndigheder for at imødekomme ønsker og behov på et tidligt stadie.

Nærværende materiale er udarbejdet for A.P. Møller Fonden af Cobe med rådgivning fra Raw Mobility, der har gennemført en særskilt trafikanalyse for Churchillparken.

GEFIONS HISTORIE

Gefionmonumentet illustrerer den gamle myte om gudinden Gefion, der af den svenske Kong Gylfe blev tilbudt så meget land, som hun kunne pløje ud af den svenske muld på én dag og én nat. Gefion skabte sine fire jættesønner om til okser, og på den afmålte tid pløjede de øen Sjælland ud af Sverige og trak den ud i havet mellem Skåne og Fyn.

Springvandet med statuer af gudinden Gefion foran sit okseforspand, er udført af billedhuggeren Anders Bundgaard i årene 1897–99 og opsat på rampen til Gefionbroen. Gefionspringvandet var en gave fra Carlsberg Fonden til Københavns Kommune i anledning af bryggeriets 50-års jubilæum.

Sammen med Den Lille Havfrue er springvandet to af Københavns største turistattraktioner.



SPRINGVANDET

Gudinden Gefion, der pløjer Sjælland ud af den svenske muld med sine fire okser. Opsat i 1908.



GUDINDEN GEFION

Close-up af gudinden Gefion, der sammen med okserne er støbt i bronze.



PÅ EN BASE AF MARKSTEN

Gefionspringvandet er bygget op af granitkanter på en mur der møder vandet med grupper af større marksten.

Historisk udvikling

Historiske billeder af Churchillparken og Nordre Toldbod

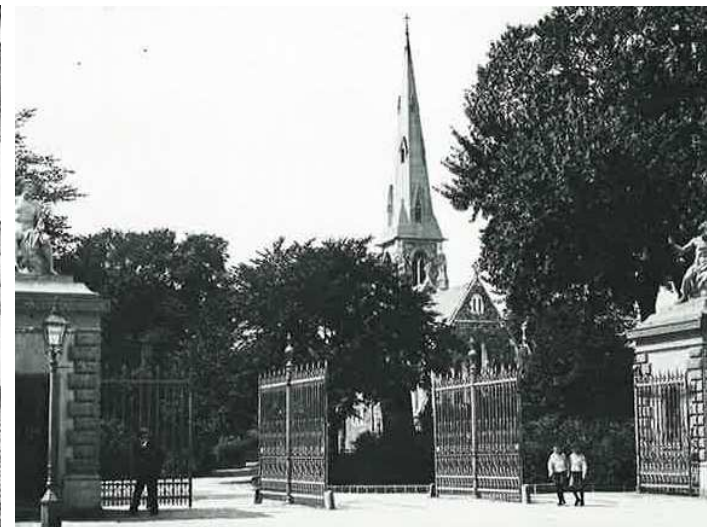
Fotokilde: KØBENHAVN før og nu - og aldrig, bind 10



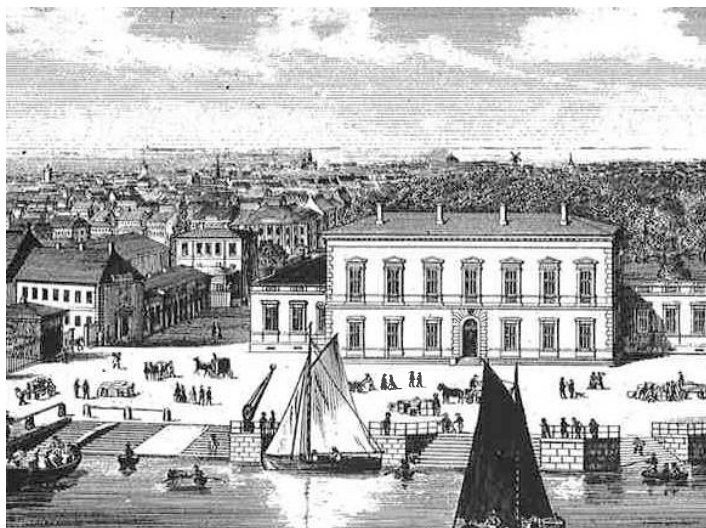
17. sep. 1838 Thorvaldens vender hjem efter ca. 40 år i Rom. Ankommer til Toldboden og bliver velmodtaget.



Ca. år 1840 - Brokkens Bod, værtshus ved indkørslen til Toldboden



Ca. år 1900 - Ny indkørsel til den del, som kaldes Nordre Toldbod. Nye portalstøtter bærer statuer af Merkur og Neptun, udført af Chr. Peters.



År 1868/69 - Ny bred allé til den nye Nordre Toldbod.



Ca. år 1860 - Indkørslen til Toldboden.



Ca. år 1900 - Ny indkørsel til den del, som kaldes Nordre Toldbod, set fra den anden side.

Historisk udvikling

Historiske billeder af Churchillparken og Gefion springvandet

Fotokilde: Københavns Museum og Københavns Stadsarkiv



Årstal: mellem 1894 - 1908. Mod Kastellet før Gefionspringvandet. Frihavnsbanen, der gennem Kastellet forbandt Frihavnen med Nordre Toldbod. Anlagt i forbindelse med etableringen af Frihavnen (1891-94). Centralt i billedet ses pladsen hvor Gefionspringvandet siden opførtes i 1908. Blomsterbede hvor Gefionspringvandet er beliggende i dag.



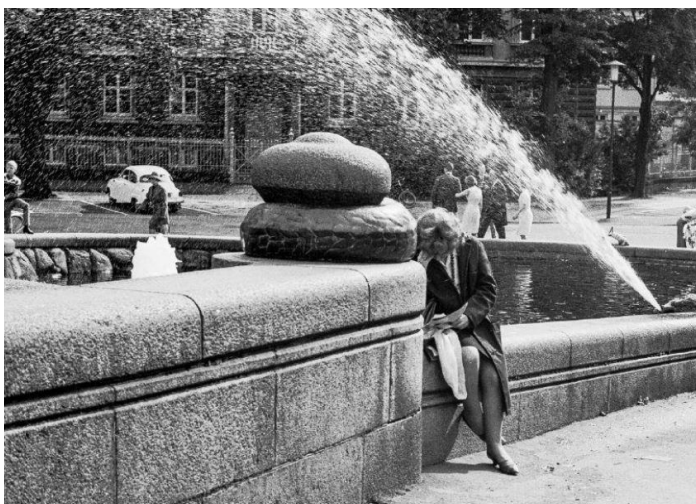
Årstal: 1913. Gefionspringvandet er etableret og beplantningen i vejbedene er reduceret i højden. Poppeltræerne bag springvandet er kun på vej op og danner blot en lav, rumlige afgrænsning.



Årstal: 1935. Poppeltræerne er vokset op og danner et grønt bagtæppe for Gefionspringvandet. Vejens beden holdes nede med mindre buske og græs. Vejtræerne virker reduceret i antal og fremstår fuldkronede.



Årstal: 1950-1959. Byen viser tegn på effektivisering og tekniske fremskridt og bilen har taget sit indtog. Poppeltræerne er yderligere vokset til i højden og parkeringen etableret.



Årstal: 1965. Byliv ved Gefionspringvandet. Med et kig ned af Churchillparken, med personbiler parkeret på tidligere grønne områder. Børn og unge fremgår for første gang af billederne.



år 1965

Churchillparkens placering

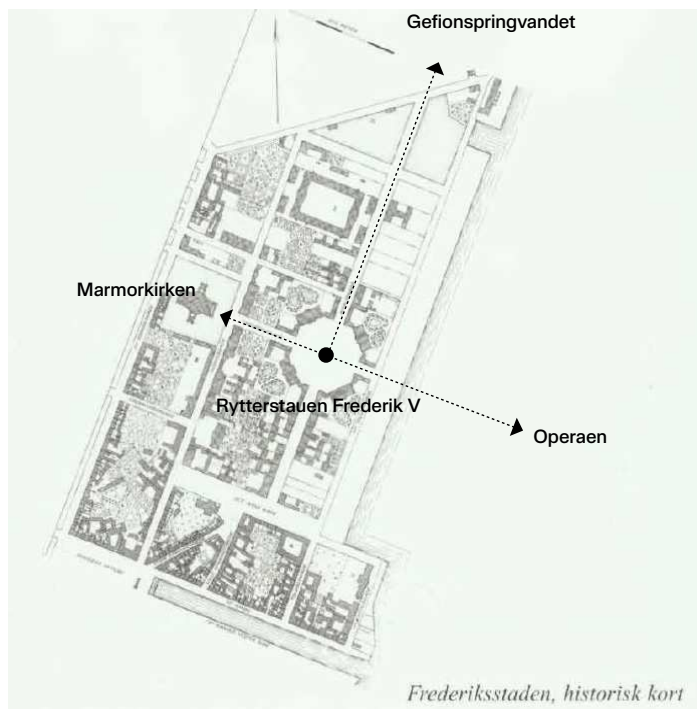
På kanten af Frederiksstaden og Kastellet's udenværker



FÆSTNINGSRINGEN

Fæstningsringen, udgør i dag et unikt landskab, hvor byens militærhistorie er omdannet til en række frodige, rekreative åndehuller, der snor sig gennem den moderne storby.

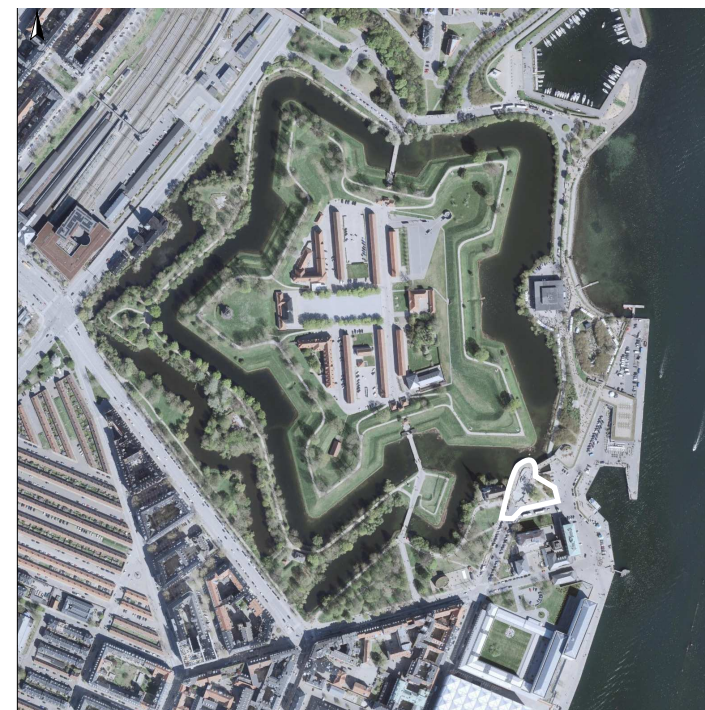
De gamle volde og grave, der engang tjente som forsvarsværker mod fjender, er nu blevet til sammenhængende parker og anlæg, der danner en grøn barriere mellem Indre By og brokvartererne. Den grønne ring omfatter en perlerække af forskellige, men forbundne, landskaber: Ørstedsparken, Østre Anlæg, Kastellet's udenværker og Christianshavns Vold. Kernen i parkerne er fæstningsværket, som stadig står med volde, raveliner og bastioner.



FREDERIKSSTADEN

I 1749 fejrede Kongehuset 300 års jubilæum bl.a. med beslutningen om at opføre en ny bydel kaldet Frederiksstaden. Bydelen blev opført efter barokkens forskrifter med tydelige akser. Bydelens akser fungerer som sigtelinjer i byen og er karakteristiske for området.

Fra Gefionspringvandet kan Amalienborg Slotsplads med rytterstatuen af Frederik V ses, og fungerer idag som en naturlig wayfinding.



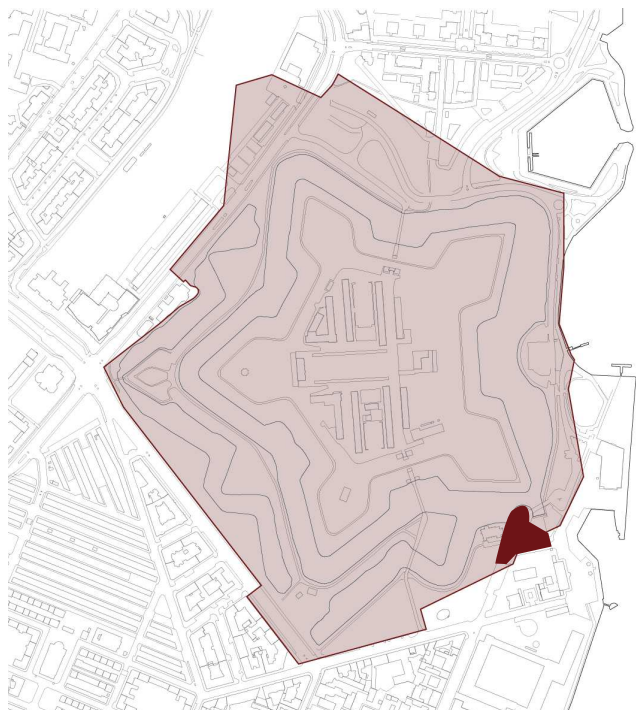
KASTELLETS UDENVÆRKER

Kastellet er karakteristisk med den stjerneformede grundplan, de skarpe vinkler, bastionerne og de lige linjer skaber en klar, hierarkisk rumlighed. Voldgraven, der omkranser anlægget, er et centralt landskabselement, der med sit vandspejl reflekterer himlen og de grønne skrænter og fungerer som en klar definerende grænse omkring forsvarsværket.

Udenværket, som ligger uden for selve Kastellet, fungerer som en blød overgang til den omgivende by. Dets funktion var historisk at skabe frit skudfelt, men i dag er det et parklandskab, med rekreative muligheder. I fin kontrast til Kastellet's indre, der fremstår mere formelt og lukket.

Churchillparkens fredninger

Planmæssige forudsætninger

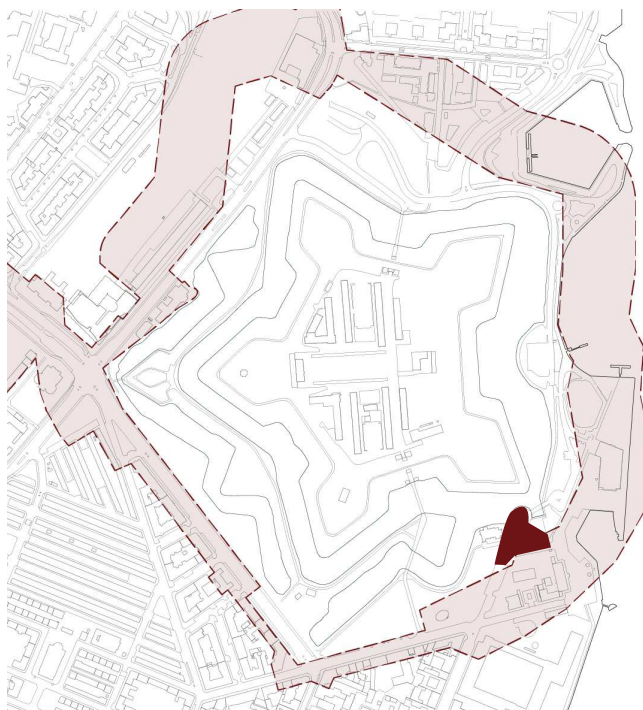


FORTIDSMINDE

Kastellet er beskyttet som fortidsminde. Fortidsminder er fredet efter museumslovens § 29e, hvor det fastlægges at der ikke må foretages ændringer i tilstanden.

Fortidsminder er omfattet af museumsloven, men beskyttelseszoner omkring fortidsminder er fastlagt i Naturbeskyttelseslovens § 18.

Slots- og Kulturstyrelsen og lokale museer forvalter fortidsminder i Danmark. Slots- og Kulturstyrelsen har det overordnede tilsyn og det nationale ansvar, mens de arkæologisk arbejdende museer har det daglige ansvar for at føre tilsyn, registrere fund og udføre undersøgelser.

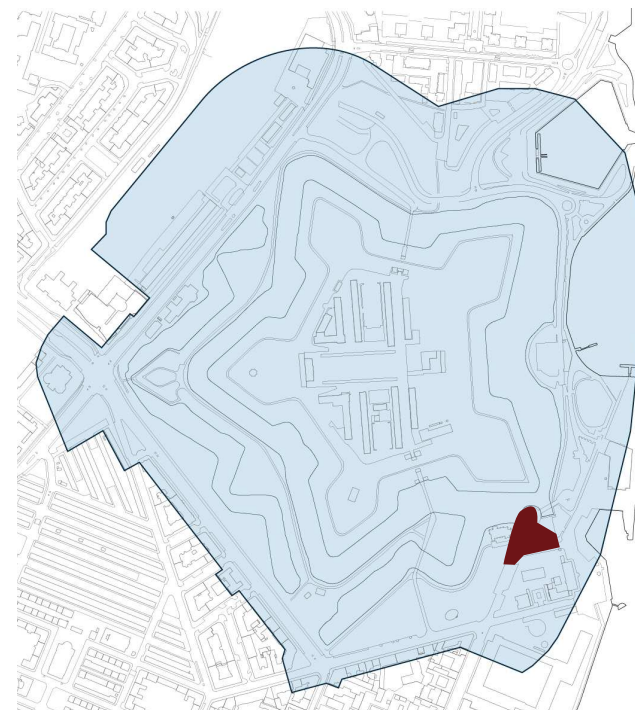


FORTIDSMINDEBESKYTTESLINJE

Fortidsmindebeskyttelseslinjer fastlagt på 100 meter omkring beskyttede fortidsminder. Loven skal beskytte forskellige forhold omkring fortidsminderne, herunder fortidsmindernes betydning som landskabselementer.

Der må ikke foretages tilstandsændringer f.eks. terrænændringer, tilplantning, bebyggelse, hegning samt opsætning af skilte mv. inden for linjen.

Museumsloven administreres af Slots- og Kulturstyrelsen (SLKS). Kommunerne administrerer 100 m zonen og SLKS har uddelegeret tilsynet med de fredede fortidsminder til 10 landskabsmuseer, i dette tilfælde Københavns Museum.



SØBESKYTTESLINJE

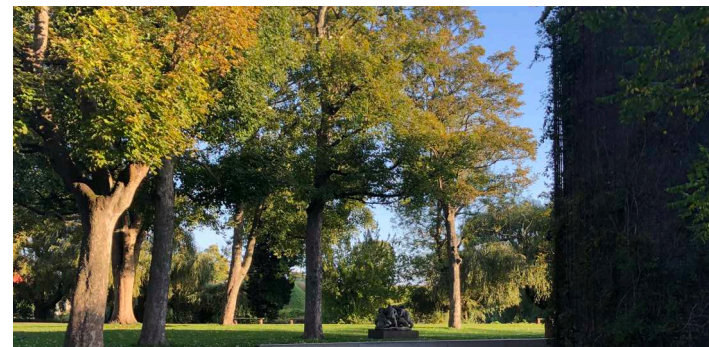
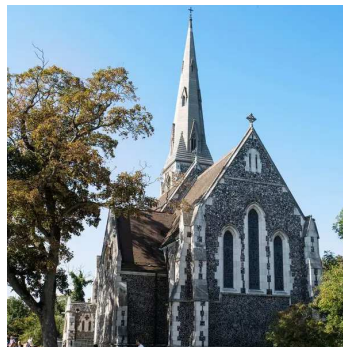
Søbeskyttelseslinjen er en 150 m søbeskyttelseslinje ift. søen/voldgraven ved Kastellet.

Søbeskyttelseslinjen har til formål at sikre søer som værdifulde landskabselementer og som levesteder og spredningskorridorer for plante- og dyreliv. Ligesom der ikke må placeres bebyggelse og lignende.

Kommunerne er ansvarlige for den daglige administration og for at give dispensationer, mens Slots- og Kulturstyrelsen har det overordnede ansvar og bemyndigelse til at håndtere visse sager.

2. Churchillparken i dag

Relation til kontekst



DET BLÅ

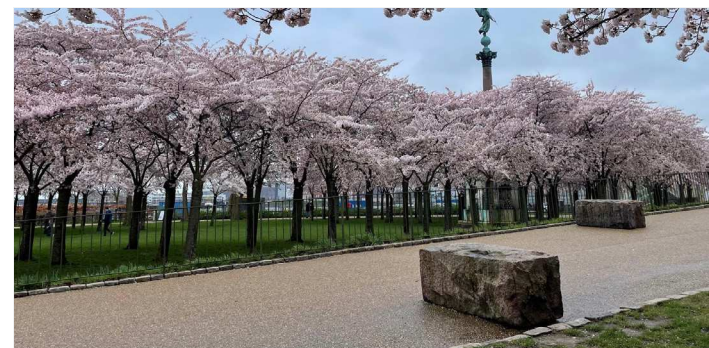
Karakteristisk for Churchillparken er kontakten til vand. Både ved Nordre Toldbod hvor havgusen fra Københavns Havn kommer en i møde. Ligesom voldgravens mere stille vand omkring Kastelet kan opleves helt tæt på.

Overstående billeder illustrerer Nordre Toldbod i Københavns havn og Kastelets voldgrav med udsigt til Sankt Albans kirke.

BYGNINGER

Bygningsværkerne omkring Gefionspringvandet kan med hver deres karakteristika være med til at fortælle områdets historie.

Overstående billeder illustrerer hhv.: Merkur og Neptun er placeret på indgangsporten til pladsen, Sankt Albans kirke for foden af springvandet og det tidligere Søkortsarkiv med kirsebærtræer i forgrunden.

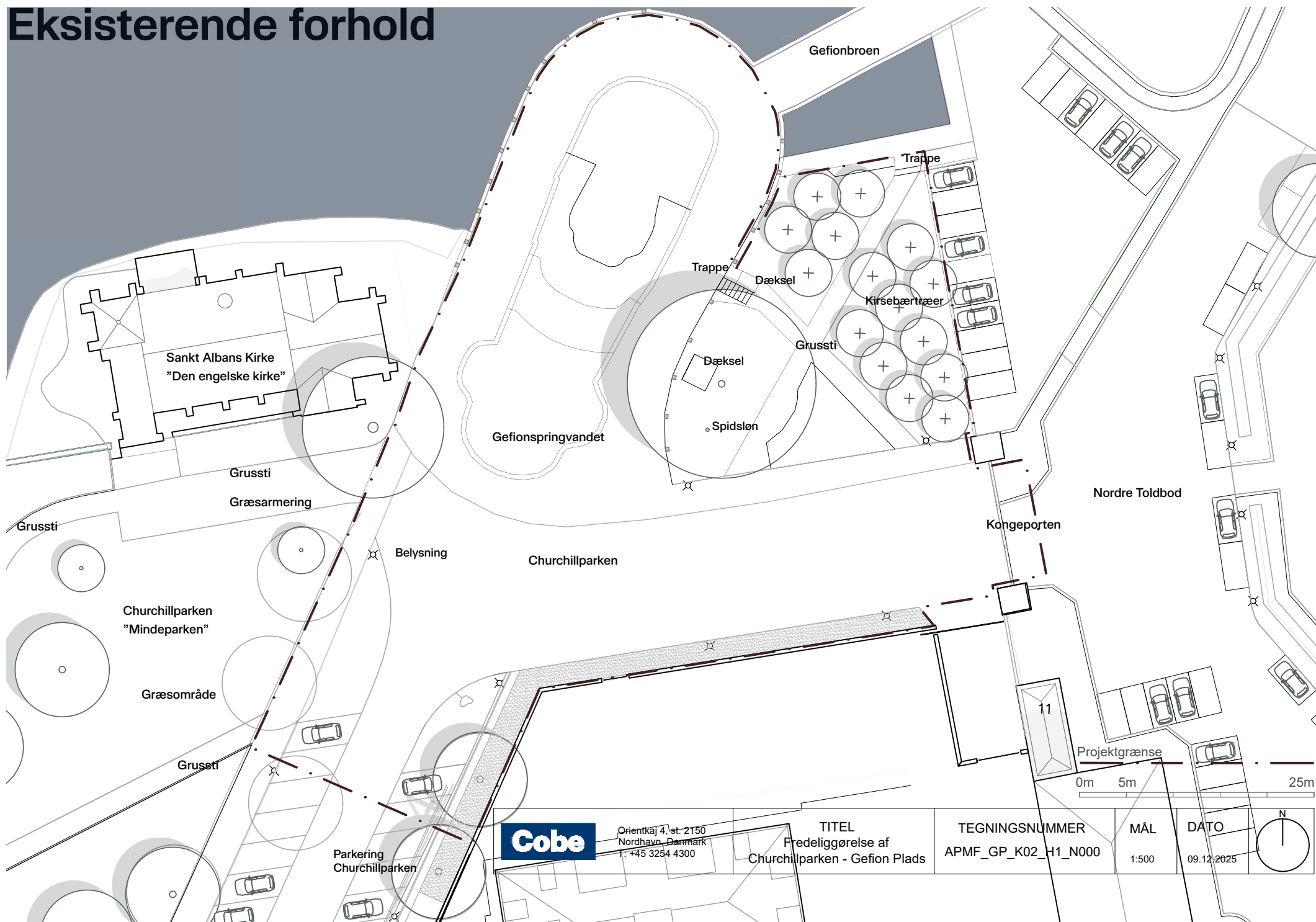


PARK OG BEPLANTNING

De grønne elementer i området er meget markante og bidrager som en stor del til den samlede identitet for området.

Overstående billeder illustrerer Churchillparken - klassisk parkanlæg med store, løvfældende solitærtræer og åbne græsarealer samt kirsebærtræer i blomst langs Langelinie, som en del af Kastelets udenværker.

Eksisterende forhold



Udfordringer

Flow og slidtage



Til trods for at området omkring Gefionspringvandet rummer nogle af de fineste elementer i byen, opleves stedet i dag uden program, skala eller sammenhæng. Det er et sted man bevæger sig igennem og måske kort stopper op, for at se på springvandet. Det er ikke et sted som appellerer til længere ophold.

Overstående billeder illustrerer et stort slid på plænerne, græsfladerne fremstår under træerne i dag mere som en grusflade. Åbne, tomme rum med manglende karakter og åbne, tomme områder omkring springvandet og et dominerende vejareal.

Stedet er i dag domineret af vejarealet Churchillparken og et flow af busser og biler, som fylder rummet og slører sammenhængen til parken Churchillparken, Kastellet og Nordre Tolbod. Cyklister og besøgende, bevæger sig på kryds og tværs på området, imellem den tunge trafik, og tilsammen skaber dette en farlig trafikal situation.

Overstående billeder illustrerer et græsareal der grundet slid fra de mange besøgende mere ligner en grusflade. Kantafrænsninger fremstår snublekanter og ved siden af eksisterende trappe ligger et stort dæksel til teknikrum, der er placeret i den primære gangzone og fremstår mere dominerende end trappen.

Generelt fremstår arealerne ikke tydelige for hvor det er sikkert at bevæge sig som blød trafikant.

De grønne arealer fremstår meget slidte, og matcher ikke det store flow af besøgende.

Overstående billeder illustrerer at der ved springvandet mødes mange forskellige belægningstyper og materialer, men ingen af dem angiver tydelige ganglinjer.

Udfordringer

Trafikale forhold

Churchillparken forbinder i dag Esplanaden og Amaliegade med Nordre Toldbod. Længs Gefionspringvandet holder mange turist- og sightseeingbusser uhensigtsmæssigt parkeret i begge sider af vejen, selvom standsning og parkering er forbudt, og der kun er ud- og indstigning tilladt i det venstre spor - vejens nordlige side. Dette skaber trafikale problemer især i forhold til de bløde trafikanter. Trafikken bliver den dominerende faktor for området og tager fokus fra stedet attraktion - Gefionspringvandet og Churchillparken

Samlet set fremstår 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 trafikantsammensætningen 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 af bl.a. følgende årsager:

- Mange busser på et forholdsvis begrænset areal, som gør ophold i kørebanens vejsider og i nogle tilfælde midt på vejen. Busserne medfører en meget begrænset oversigt for 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 perioder stærkt forringet og begrænset.

- Mange af de bløde trafikanter, cyklister og fodgængere, er turister som ikke kender danske vejregler og den skærpede opmærksomhed som området kræver, for at bevæge sig rundt i området.

- Gennemkørende biltrafik og lastbilstrafik, mens der færdes fodgængere på tværs af kørebanen.

- Kørsel igennem den nordlige portåbning fra Nordre Toldbod, som egentligt oprindeligt er tiltænkt anvendt af bløde trafikanter.



En port af busser i mødet med indgangen til Churchillparken fra Nordre Toldbod, juli 2024.



Bus der vender på Churchillparken, juli 2024.



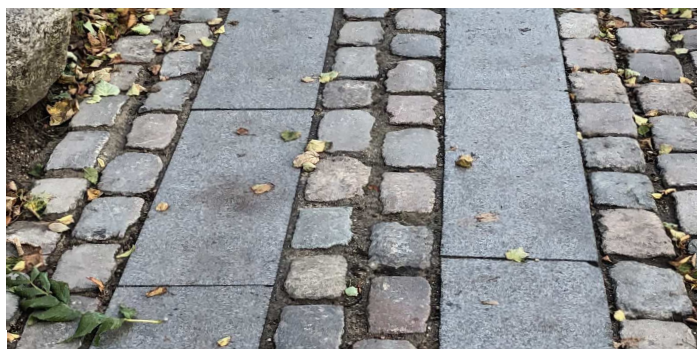
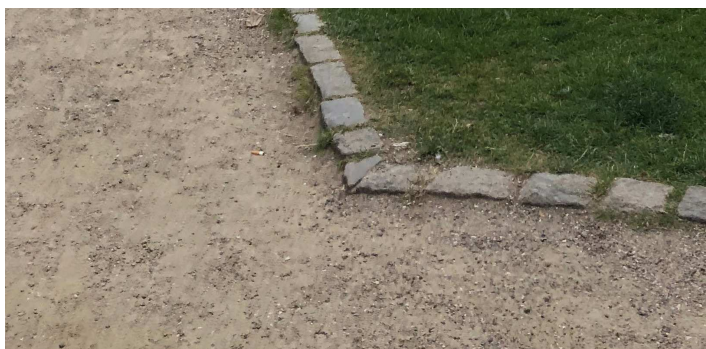
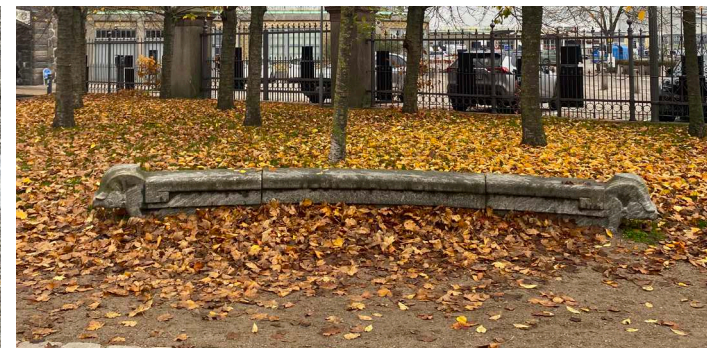
Turistbusser og hop-on-hop-off busser på kryds og tværs på vejen, juli 2024.



xx

Potentialer

Materialer og elementer



BELÆGNINGER

De gennemgående eksisterende materialer i området er brosten, granit og grus. Disse materialer har betydelige potentialer i form af deres holdbarhed, naturlige æstetik og bæredygtige egenskaber.

Overstående billeder illustrerer eksisterende belægninger af brosten på Nordre Toldbod, som den dominerende belægning i området og Slotsgrus på gangstier i Churchillparken og på Kastellet.

LINJER

Gennemgående kanter og linjer i områdes tegnes af brosten sat på række eller bordursten, som afgrænsning imellem materialer eller som ledelinjer der angiver en retning.

Overstående billeder illustrerer en linje af brosten lagt i grus og bordursten som ganglinjer.

ELEMENTER

Gefionspringvandet afgrænses af en støttemur, mod voldgraven og Kastellet. Støttemuren er udført i marksten, teglsten og vandrette og lodrette granitblokke. Robuste, naturlige og jordnære elementer, ligesom eksisterende bænke, som også er udført i granit.

Overstående billeder illustrerer at der på pladsen findes to buede bænke af granit med hestemotiv, udført af billedhuggeren Anders Bundgaards og at Gefionspringvandet er omkranset af en mur i mørkt tegl, der optager fald med granit søjler og rækker af marksten langs kanten.

3.

En ny plads til byen ved Gefionspringvandet “Gefion Plads”

Vision

GEFION PLADS

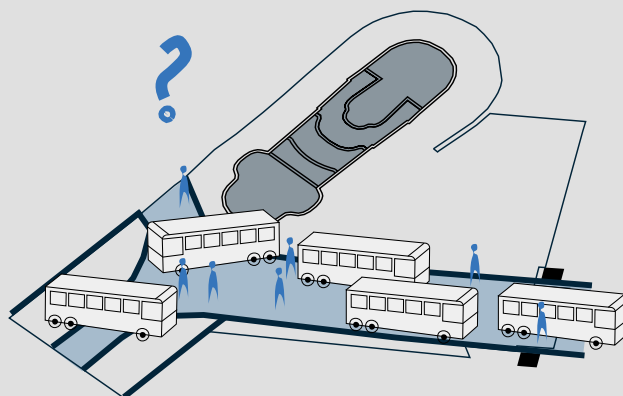
Med omdannelsen af Churchillparken, fra et trafikalt knudepunkt for turistbusser, transformeres området til et nyt rekreativt og attraktivt mødested for både lokale og besøgende.

Med få designgreb skabes en plads med karakter, så Gefionspringvandet igen bliver det naturlige og samlende fokuspunkt. En ny belægning iscenesætter springvandets form og bevægelse og binder hele pladsen sammen i et enkelt og robust materialegreb. Samtidig forstærkes den historiske akse mellem Amalienborg og Gefionspringvandet. Blandt andet gennem plantningen af to nye solitærtræer, som markerer ankomsten og etablerer "Den Grønne Port", der elegant leder blikket mod springvandet.

Pladsen bliver med omdannelsen en naturlig forlængelse af Mindeparken og understøtter parkens rekreative og stedsbundne kvaliteter. Ligesom den bliver et bindeled mellem Mindeparken og Langeliniparken, hvor kirsebærtræerne trækkes med ind på pladsen og medvirker til at fuldende den grønne ring omkring området.

Hvor pladsen tidligere primært fungerede som et rum for gennemgang og gennemkørsel, giver omdannelsen nu mulighed for at opleve springvandet i sin fulde skala. Den nye udformning skaber rum for ophold og nærvær, hvor man kan standse op, sidde, se, lytte og mærke både vandets bevægelse og kirsebærtræernes sæsonsiften. På den måde genfinder både springvandet og pladsen deres rolle som en central bymæssig destination, der inviterer til ophold og fordybelse.

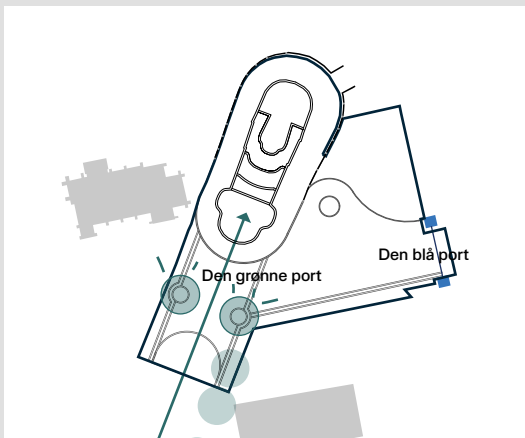
Fra busholdeplads



... til Gefion Plads

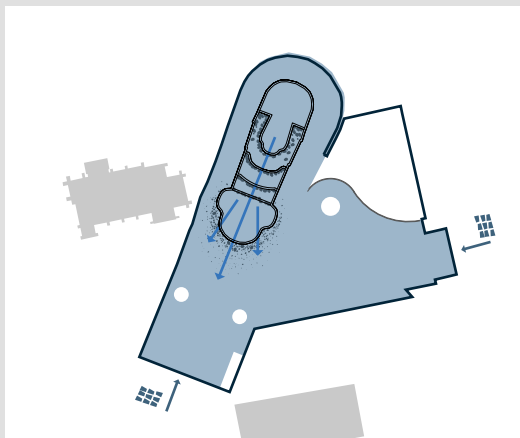


Designprincipper



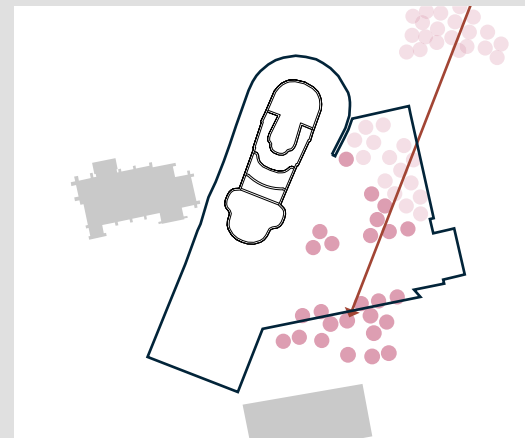
DEN GRØNNE PORT

Mod vest skabes en ny grøn port som pendant til den eksisterende blå kongeport mod havet. To solitærtræer danner afslutningen på den grønne akse fra Amalienborg og indrammer springvandet som pladsens centrale motiv.



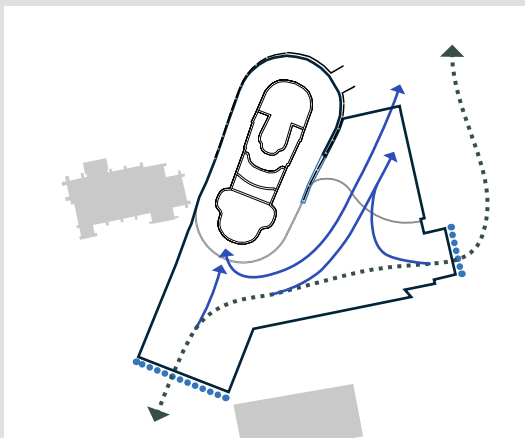
DET SAMLENDE TÆPPE MED SPOR AF MARKSTEN

Pladsen omkring Gefion udformes som én sammenhængende flade, hvor belægningen både samler rummet og fremhæver springvandet. Marksten bryder frem som en forlængelse af springvandet – et spor af Gefions pløjende kraft ud på pladsen.



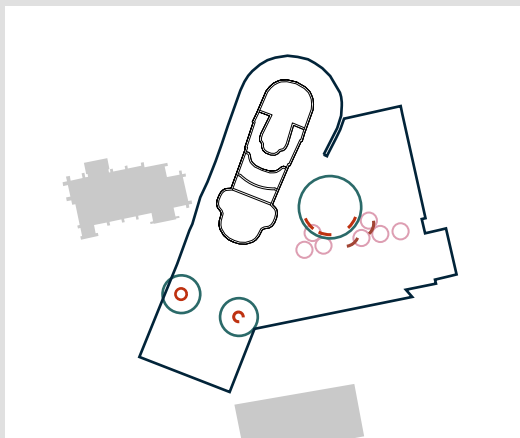
DEN LYSERØDE ÅRE

Japanske kirsebærtræer trækkes som en bølge fra havet ind på pladsen, og bliver en naturlig forlængelse af Langelinie, hvor besøgende i foråret kan bevæge sig under det lyserøde løv.



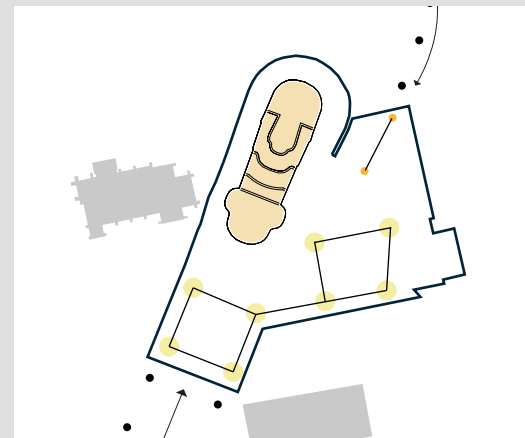
NYE FLOWS

Ved at lukke af for biler og busser samt forlænge den eksisterende mur omkring springvandet, ledes gående fra nord naturligt rundt om springvandet. Samtidig åbnes pladsen mod nord, så gående får flere naturlige bevægelsesmuligheder.



OPHOLD UNDER TRÆKRONER

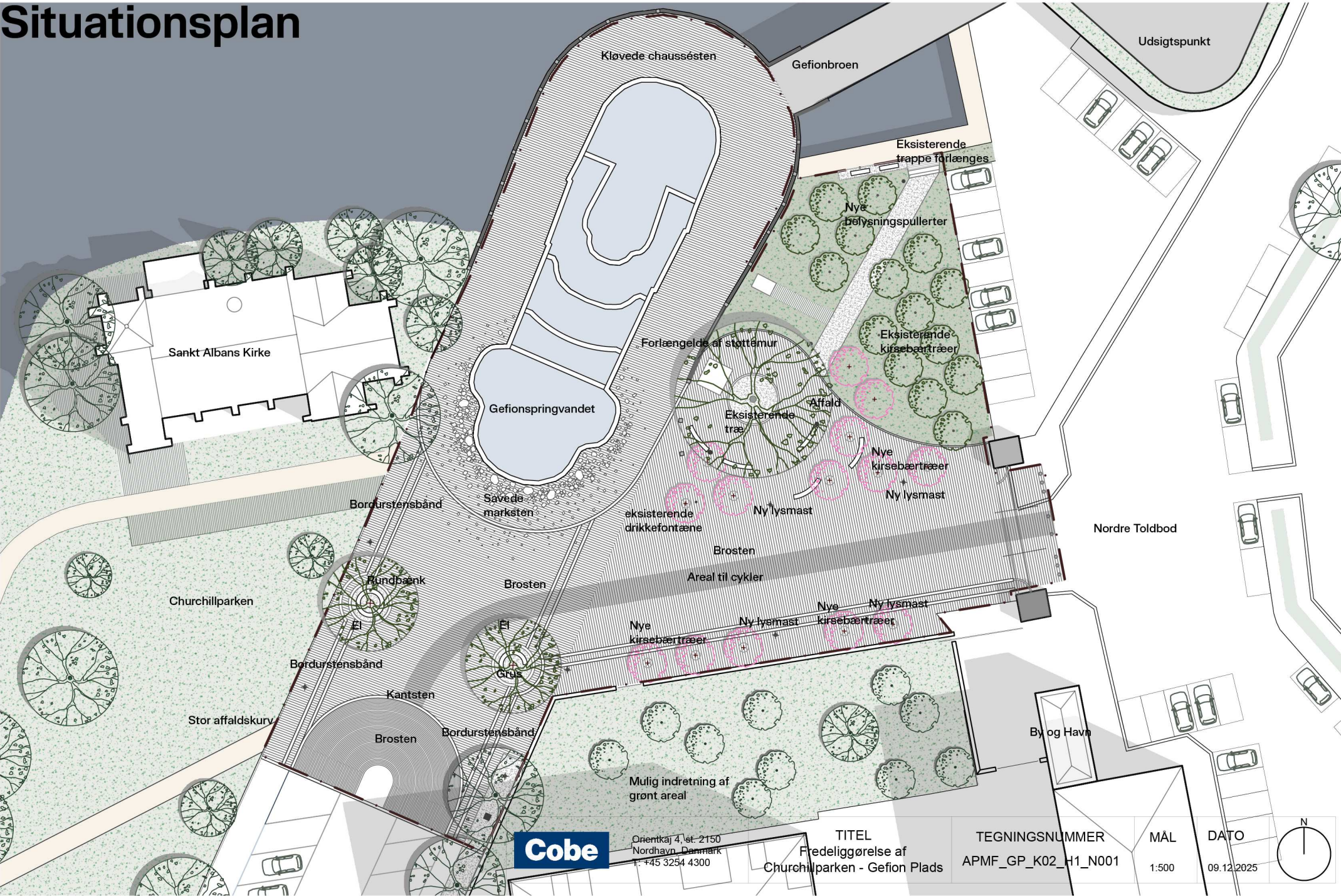
Nye og gamle bænke, er med deres placering og buede udformning med til at forme fordybelse og ophold, og iscenesætte springvandet som pladsens centrale attraktion. Bænkene er placeret i nær relation til et eller flere træer.



NIVEAUER AF BELYSNING

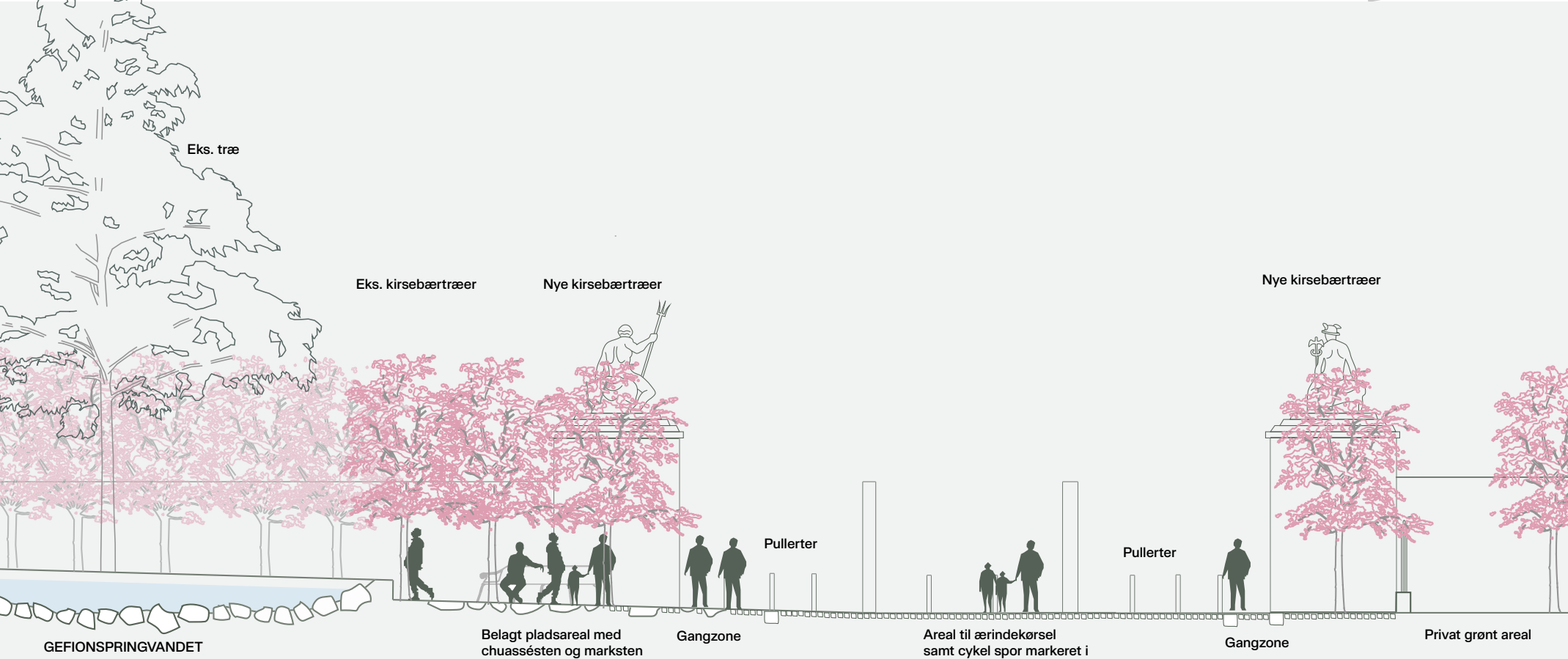
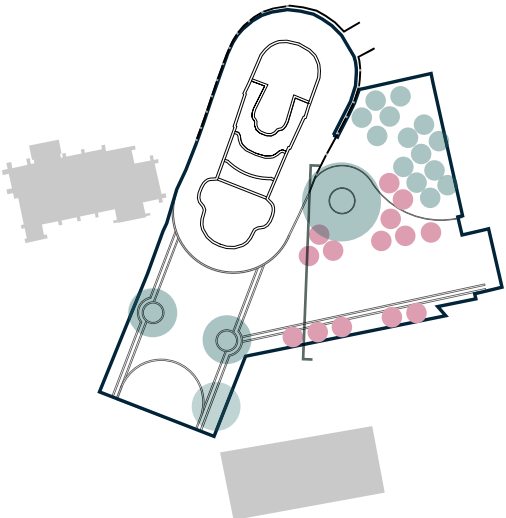
Belysning på pladsen er delt op i 3 niveauer. Gadelamper fra Amaliegade og Nyboder giver den overordnede belysning og forbindelsen til byen. Pullertbelysning fra Toldboden markerer de nære rum, mens en særlig lyssætning fremhæver det historiske springvand som pladsens centrale punkt.

Situationsplan

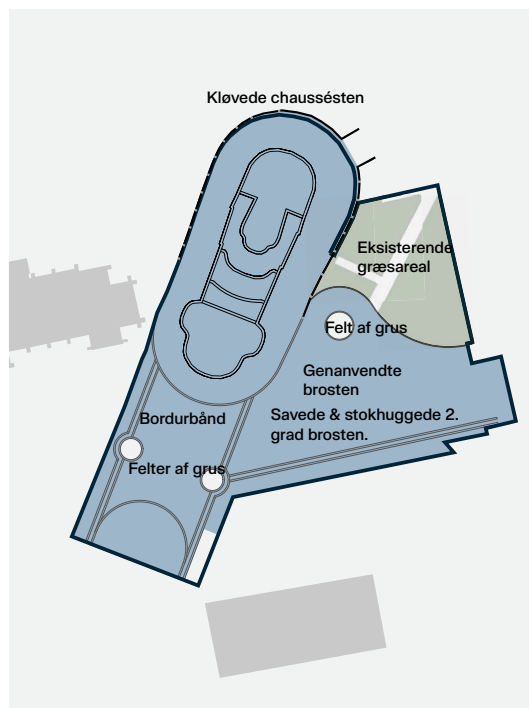


Gefionsplads

Tværsnit af pladsen

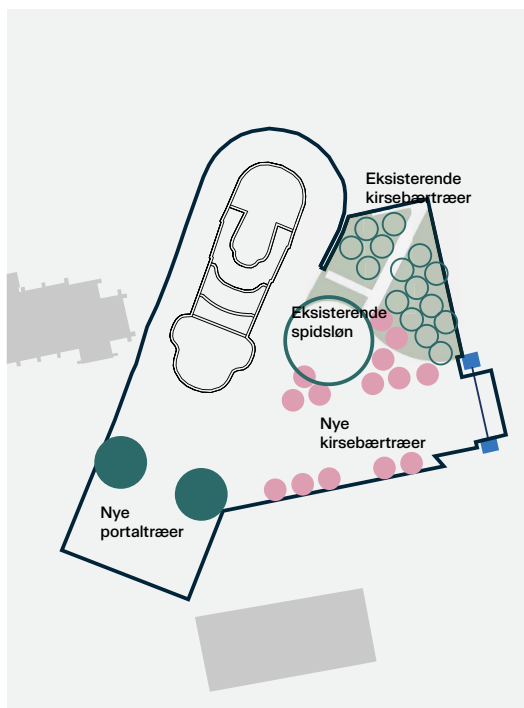


Planens lag



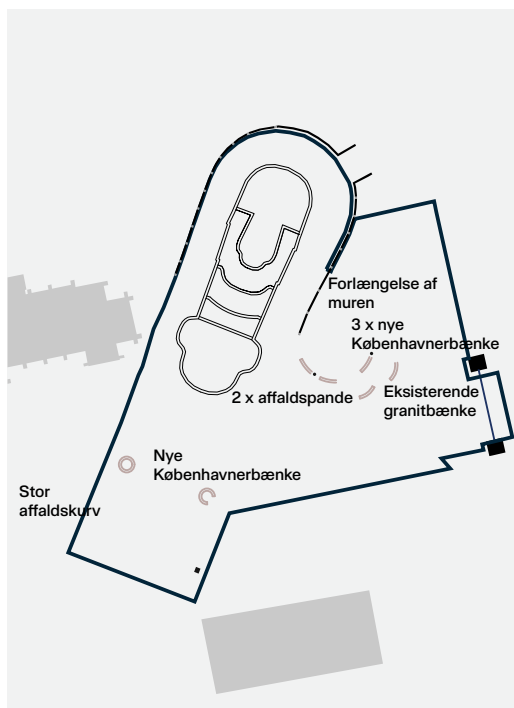
BELÆGNINGER

En samlet belægningsflade af brosten, kløvede chausséstén, savede marksten og grus, skaber tilsammen Gefion Plads. Trappen op til Gefionspringvandet rykkes fri fra eksisterende dæksel og udføres i granitelementer med håndliste.



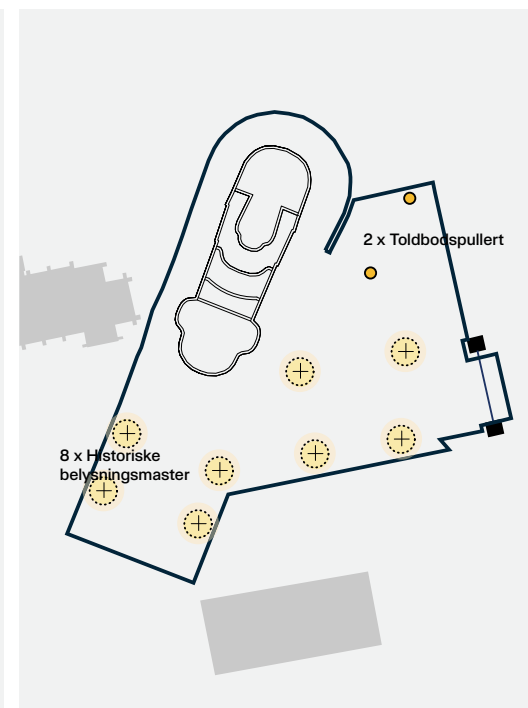
BEPLANTING

Churchillparkens store træer markerer porten til Gefion Plads og møder bølgen af kirsebærtræer fra Langelinie. Tilsammen samler træerne området og slutter ringen omkring fæstningsværket.



INVENTAR

Halvrunde bænke er det karakteristiske opholdselement på pladsen og placeret strategisk for både at skabe ophold, sociale sammenhænge og udsigt til konteksten.



BELYSNING

Pladsen belyses af belysningsmaster, som også skal fungere som vejbelysning. Stierne oplyses af belysningspullerter, som markering af ganglinjer. Mens Gefionspringvandet smukt oplyses med effektbelysning.

4. Trafikal fredeliggørelse af Churchillparken

En fremtidig gågade

AFSÆT

I forbindelse med en lukning for motoriseret trafik på Churchillparken skal der dels udarbejdes en skilteplan og dels foretages nogle geometriske ændringer af Churchillparken for at tilgodese den fortsatte mulighed for parkering og varelevering ved en vejlukning mellem Churchillparken og Nordre Toldbod.

De kommende sider beskriver den fremtidige skiltning og de fremtidige trafikflows i området.

FREMTIDIG GÅGADE

Omkring Gefionspringvandet, hvor den planlagte pladssdannelse etableres, foreslås det at skilte området med gågade som vist på nedstående figur 1. Der skiltes på undertavle med 'Cykel- og varekørsel tilladt' ved indkørsel fra Esplanaden, mens der skiltes med 'Cyklings tilladt' fra Nordre Toldbod. Alternativt kan der ved indkørsel fra Esplanaden blot skiltes med 'Kørsel tilladt', da gæster til A.P. Møller Holding fortsat skal kunne køre til p-pladsen øst for bygningen. Desuden skal der kunne køre fx rustvogn mv. til Sankt Albans Kirke. Det vurderes meget lidt sandsynligt, at anden biltrafik vil køre ind i området, da der dels skiltes med blind vej, og da udformningen ikke inviterer til en generel gennemkørsel.

Da vejstrækningen i dag er den primære vejadgang for biltrafik til Nordre Toldbod må der forventes en tilvænningsperiode, og det anbefales derfor i en periode tydeligt at skilte midlertidigt, at man i stedet skal fortsætte lige ud mod øst ad Esplanaden for at kunne køre til Nordre Toldbod (fx 3-6 måneder).

Gågadetavlen angiver, at området er reserveret til gående, men at tilladelse til kørsel kan ske med angivelse på undertavle. Kørsel i området må kun ske med meget lav hastighed (normalt under 15 km/t), og de kørende skal udvise særlig agtpågivenhed og hensynsfuldhed over for gående. Når der på vejen færdes personer,

der kan komme i farlig nærhed af køretøjet under dets passage, må kørslen ikke fortsættes, forinden føreren har sikret sig, at disse personer er opmærksomme på køretøjet og har givet plads for passage. Sådanne personer må dog ikke unødigt hindre de kørende i at komme frem. Parkering i en gågade må ikke ske uden for særligt afmærkede pladser. Dette gælder dog ikke cykler, knallerter og tohjulede motorcykler. Kørende har ubetinget vigepligt ved udkørsel fra en gågade.

Udformning af gågader bør fremtræde som fodgængerarealer i hele vejens tværprofil og i sammenhæng med omkringliggende områder og bebyggelser, og der bør ikke være en egentlig opdeling i køre- og gangareal, fx med kantopspring.

Cyklisten kan være medvirkende til at skabe mere liv og dermed øget tryk i fodgængerområderne om aftenen og natten, hvor der ikke er så mange gående. For at etablere et sammenhængende stisystem og genveje for cyklisterne bør der kunne cykles igennem pladsen – særlig i en linje imellem Nordre Toldbod og Esplanaden (svarende til nuværende vej).

Vejlukningen, pladssdannelsen og gågadeskiltningen vil i fremtiden medføre en ændring af, dels hvad der trafikalt er muligt, og dels den trafikale adfærd. I det følgende er vist forventede fremtidige flows for busser, biler, varekørsel, cyklister og fodgængere.



Figur 1 - forslag til skiltning af gågadeområde.

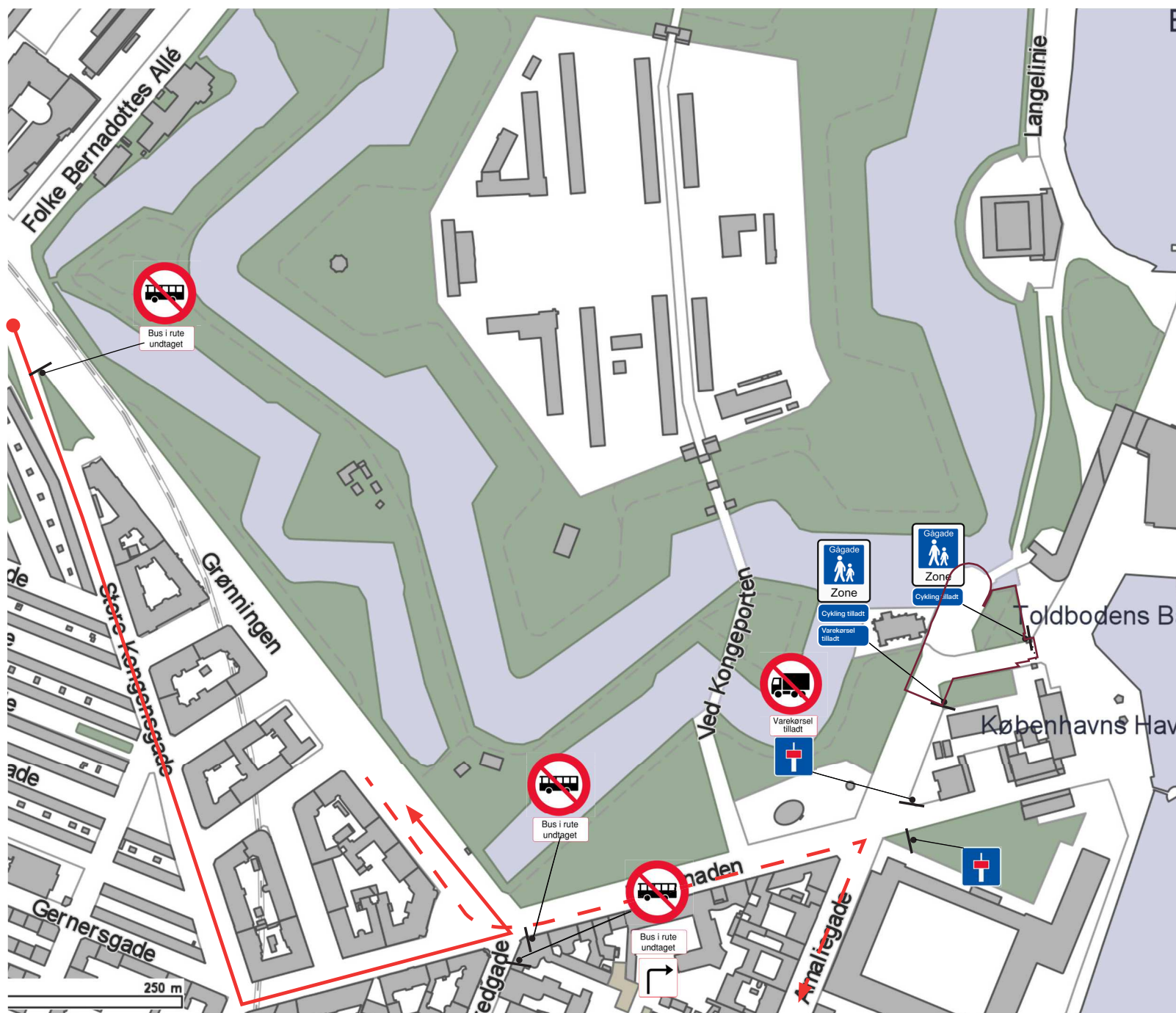
Trafikflows & skiltning Turistbusser og busser

I dag er der stort pres på Churchillparken og Esplanaden/Nordre Toldbod i forbindelse med turistbusser og Hop-On, Hop-Off-busser (har rutetilladelse), der sætter turister af ved Gefionspringvandet. Alle busserne kommer i dag til Churchillparken via krydset Bredgade/Esplanaden/Grønningen. For at håndhæve den ønskede trafikadfærd, skal der allerede omkring dette kryds skiltes med forbud mod turistbusser, da Churchillparken lukkes for gennemkørsel, og dermed også reelt for adgang med turistbusser. På figur 2 ses forslag til fremtidig skiltning og som konsekvens heraf det forventede fremtidige busflow. Der skal opsættes yderligere skiltning omkring Churchillparken og på Esplanaden mod Nordre Toldbod, da disse veje fremadrettet vil blive "blinde" veje, med undtagelse ad cykeltrafik.

Placering af skiltningen af forbud mod turistbusser på Grønningen fra nord i retning mod Store Kongensgade vurderes i praksis at blive vanskelig grundet vejgeometrien.

Det fremtidige trafikflow i området viser, at turistbusser holdes helt væk fra Esplanaden øst, (medmindre de har et ærinde til virksomhederne i området eller skibe, der ligger til kaj), mens busser med rutetilladelse stadig kan køre mod øst ad Esplanaden. I realiteten vil det betyde at Hop-On, Hop-Off-busser kun kan køre videre via Amaliegade i retning mod Toldbodgade eller Fredericiagade, da de ikke har vennemuligheder på hverken Churchillparken eller Nordre Toldbod. Således skal der evt. etableres et stoppested på Esplanaden eller på Amaliegade, hvis busserne stadig skal kunne sætte passagerer af inden Gefionspringvandet. Det vurderes, at en lukning af Churchillparken med stor sandsynlighed vil medføre en yderligere ruteomlægning for Hop-On, Hop-Off busserne.

Figur 2. Forslag til fremtidig skiltning med lukning af Churchillparken for gennemkørende motoriseret trafik og det heraf følgende vurderede trafikflow for busser.



Figur 2. Forslag til fremtidig skiltning med lukning af Churchillparken for gennemkørende motoriseret trafik og det heraf følgende vurderede trafikflow for busser.

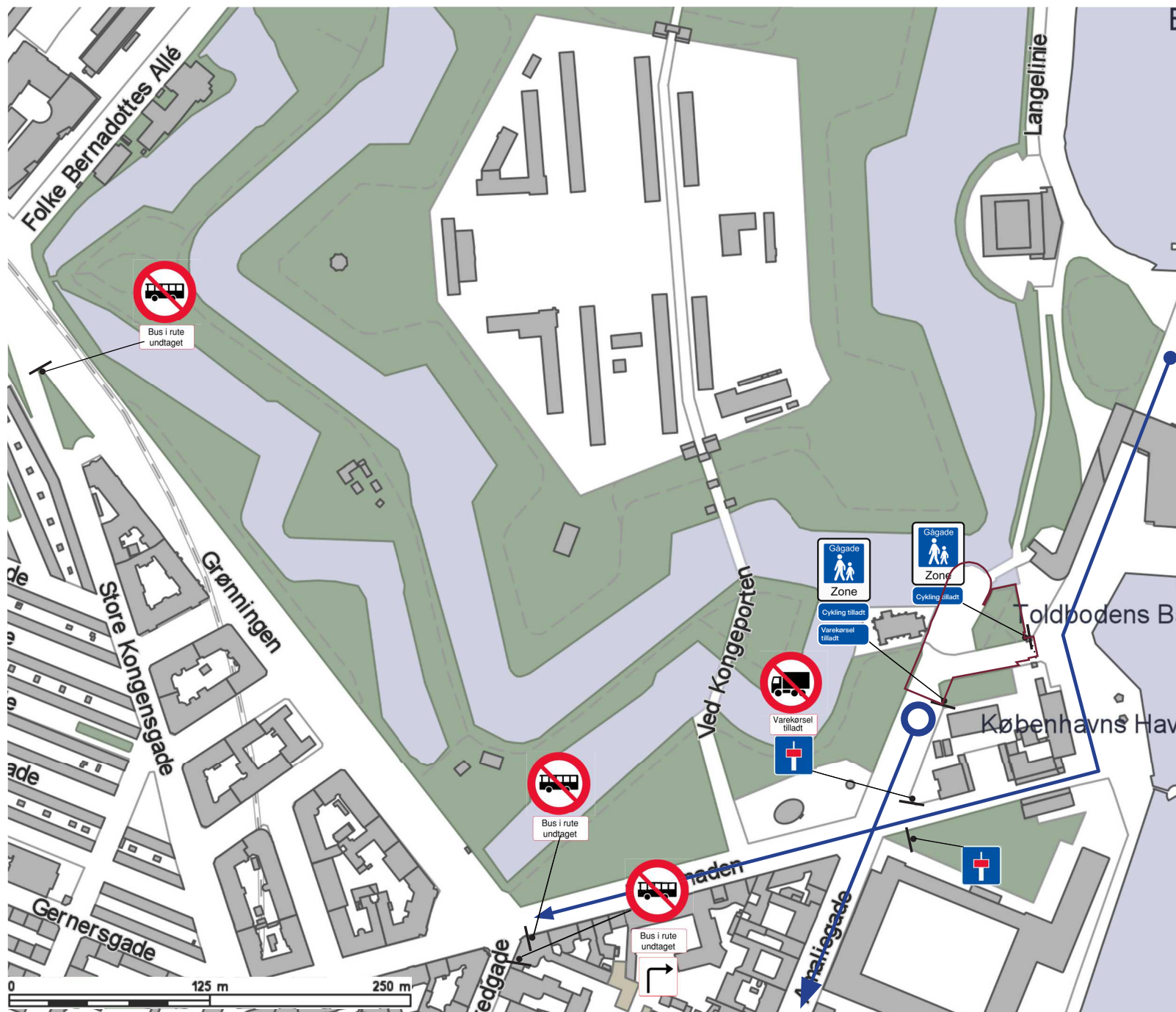
Lukningen af Churchillparken for gennemkørende motoriseret trafik betyder et generelt forbud mod turistbusser i området, hvilket som udgangspunkt derfor også medfører restriktioner for kørsel til lejlighedsvis krydstogtskibe på Toldboden og Admiral Hotel. Busser til Admiral Hotel er undtaget i Københavns Kommunes forslag til skilteplan. Busserne til Admiral Hotel kan i dag køre ad Esplanaden og videre ad Amaliegade/Toldbodgade. Det vurderes, at disse busser i stedet kan benytte Sankt Annæ Plads, da Toldbodgade ikke er velegnet til buskørsel og slet ikke, når det planlagte ensrettingsprojekt gennemføres.

Flere gange om året ligger der krydstogtskibe til ved Nordre Toldbod, og i den forbindelse er der et vist omfang af turistbusser, der kører via Esplanaden, Churchillparken og Nordre Toldbod for at hente og afsætte passagerer. Desuden kan der være virksomheder i området som i særlige tilfælde har behov for, at turistbusser kan køre ind i området. Ærindekørsel for turistbusser til virksomheder og skibsanløb skal derfor håndteres med skiltning tilsvarende Københavns Kommunes forslag for busser til Admiral Hotel, dvs. en skiltning på undertavle med en tekst fx lydende 'Busser til virksomheder og krydstogtskibe undtaget'. Den præcise formulering aftales med vejmyndighederne, men skiltningen bør generelt holdes simpel og ikke være for 'omfangsrig'.

Trafikflows & skiltning

Biltrafik

Vejlukningen har også betydning for biltrafikken. Vejstrækningen forbi Churchillparken er i dag den primære vejadgang til Nordre Toldbod, og biltrafikken hertil skal således i fremtiden køre frem til den østlige ende af Esplanaden og syd om By & Havns hovedbygning. Figur 3 viser skiltningen og det vurderede fremtidige flow for biltrafik. Den sydlige delstrækning af Churchillparken opretholdes med parkering i vejsiderne, men med en vendeplads umiddelbart før den fremtidige pladسدannelse foran Gefionspringvandet. Gæster til A.P. Møller Holding skal fortsat kunne køre til p-pladsen øst for deres bygning via den fremtidige pladسدannelse.



Figur 3. Forslag til fremtidig skiltning med lukning af Churchillparken for gennemkørende motoriseret trafik og det heraf følgende vurderede trafikflow for biltrafik.

Trafikflows & skiltning Varekørsel og renovation

Varekørsel med lastvogne og renovationskørsel til Nordre Toldbod kan i fremtiden ske på samme måde som i dag. Da det nuværende indkørselsforbud for lastvogne til Churchillparken fra Esplanaden opretholdes skal tilkørsel også i fremtiden ske syd om By & Havns hovedbygning, og den eneste ændring er således, at frakørsel skal via samme rute. Der skal stadig kunne køre varekørsel og renovation til gårdarealet bag By & Havns hovedbygning (vest for) samt til Sankt Albans Kirke. Dette vil ske hen over pladsdannelsen som vist på figur 4.



Figur 4. Forslag til fremtidig skiltning med lukning af Churchillparken for gennemkørende motoriseret trafik og det heraf følgende vurderede trafikflow for varekørsel og renovation.

Trafikflows & skiltning Cyklister

Cyklister skal også i fremtiden kunne køre igennem strækningen med den ønskede pladssdannelse. I fremtiden forventes en ny cykelbro mellem Refshaleøen og Langelinie ud for Indiakaj (markeret som 'Nyeste brolinjeføring' på figur 5), og derfor forventes en stigning i antallet af cyklister via Nordre Toldbod. Figur 5 viser, hvor det forventes, at det overordnede forventede fremtidige cykelflow, som kører via Churchillparken, vil køre hen. Bl.a. mod nord til den kommende stibro til Refshaleøen og Langeliniebro til Østerbro, og mod syd via Amaliegade/Toldbodgade og Store Kongensgade/Bredgade.

Cyklister bør tillades at køre igennem gågadezonen – dels for at tilgodese deres fremkommelighed og tilgængelighed, og dels da de med stor sandsynlighed alligevel vil cykle igennem pladsen.

Det forventede fremtidige cyklistflow lokalt henover den kommende pladssdannelse foran Gefionspringvandet. De primære strømme vurderes mod nord at bevæge sig via stien langs Kastellet's østside og mod syd primært til/fra Esplanaden samt sekundært via Amaliegade eller promenaden langs kajkanten.



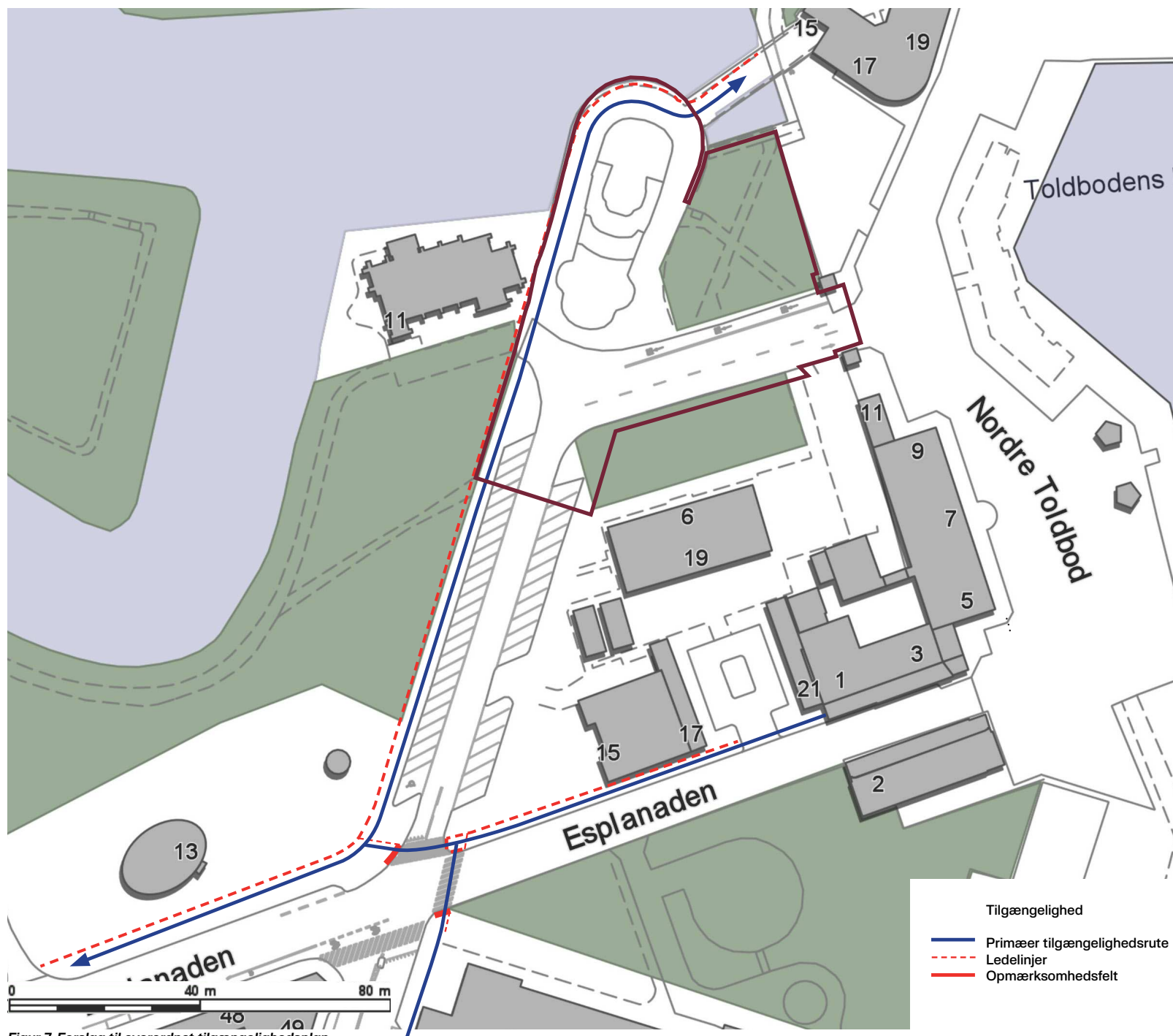
Figur 5. Forventet fremtidigt cykelflow via Churchillparken.

Trafikflows & skiltning

Fodgængere og tilgængelighed

Fodgængerne bevæger sig i dag meget tilfældigt og spredt på tværs af vejen eller hen over kørebanen i alle mulige retninger. Det er ofte turister, som færdes rundt om springvandet. Samme mønster forventes i fremtiden, og fodgængere vil med stor sandsynlighed i endnu højere grad end i dag færdes spredt på det fremtidige gågadeareal. Mod syd vil de færdes på fortovene langs parkeringspladserne.

Figur 7 viser forslag til en overordnet tilgængelighedsplan med de primære tilgængelighedsruter, ledelinjer og opmærksomhedsfelter. Her foreslås en rute langs vestsiden af parkeringspladserne ind mod Kastellet og videre vest om Gefionsspringvandet.



Fremtidige parkeringsforhold

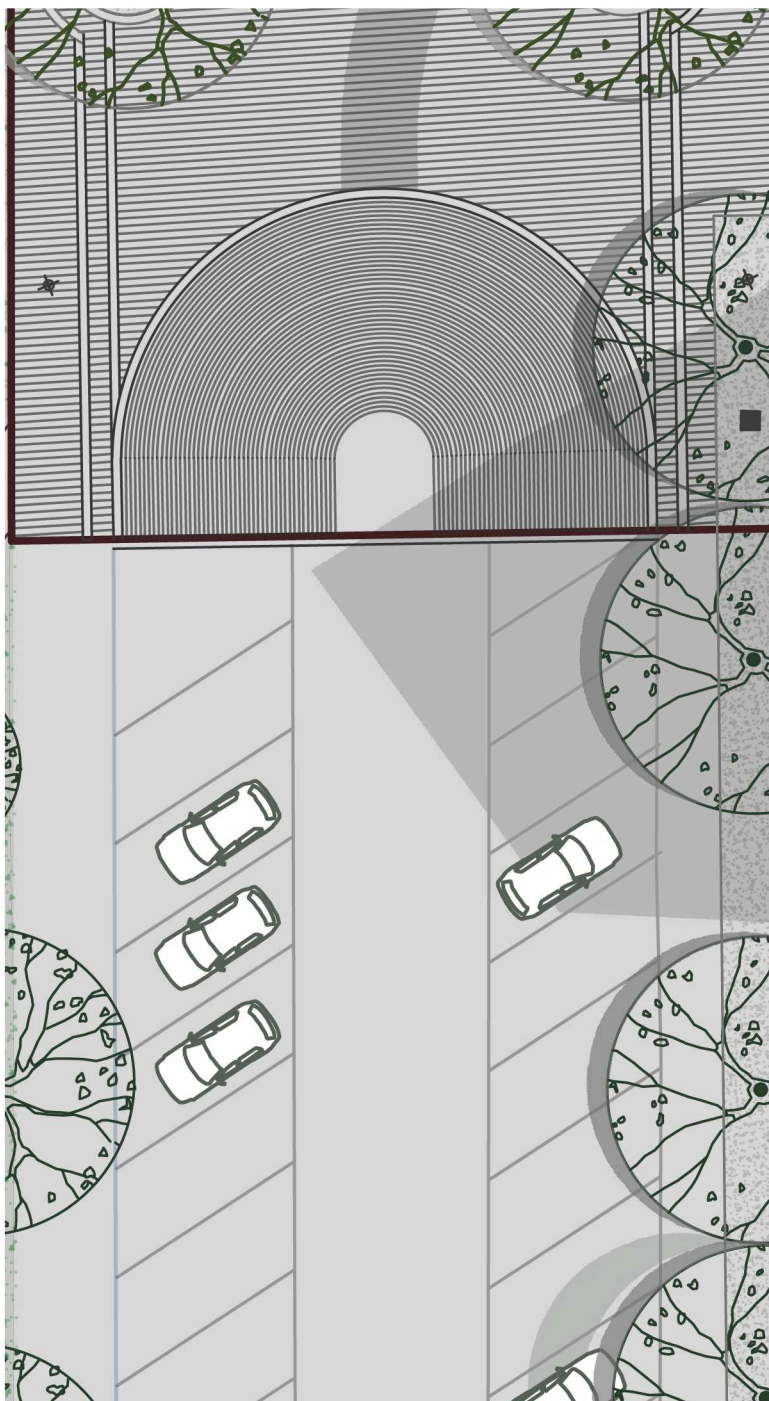
PARKERING

De eksisterende 40 p-pladser (heraf 1 handicap) på Churchillparken er udlagt som skråparkering. Årsagen til den skrå udformning er ukendt. Muligvis for at tilgodese flow og afvikling, da ind- og udkørsel kan ske hurtigere end ved vinkelret parkering.

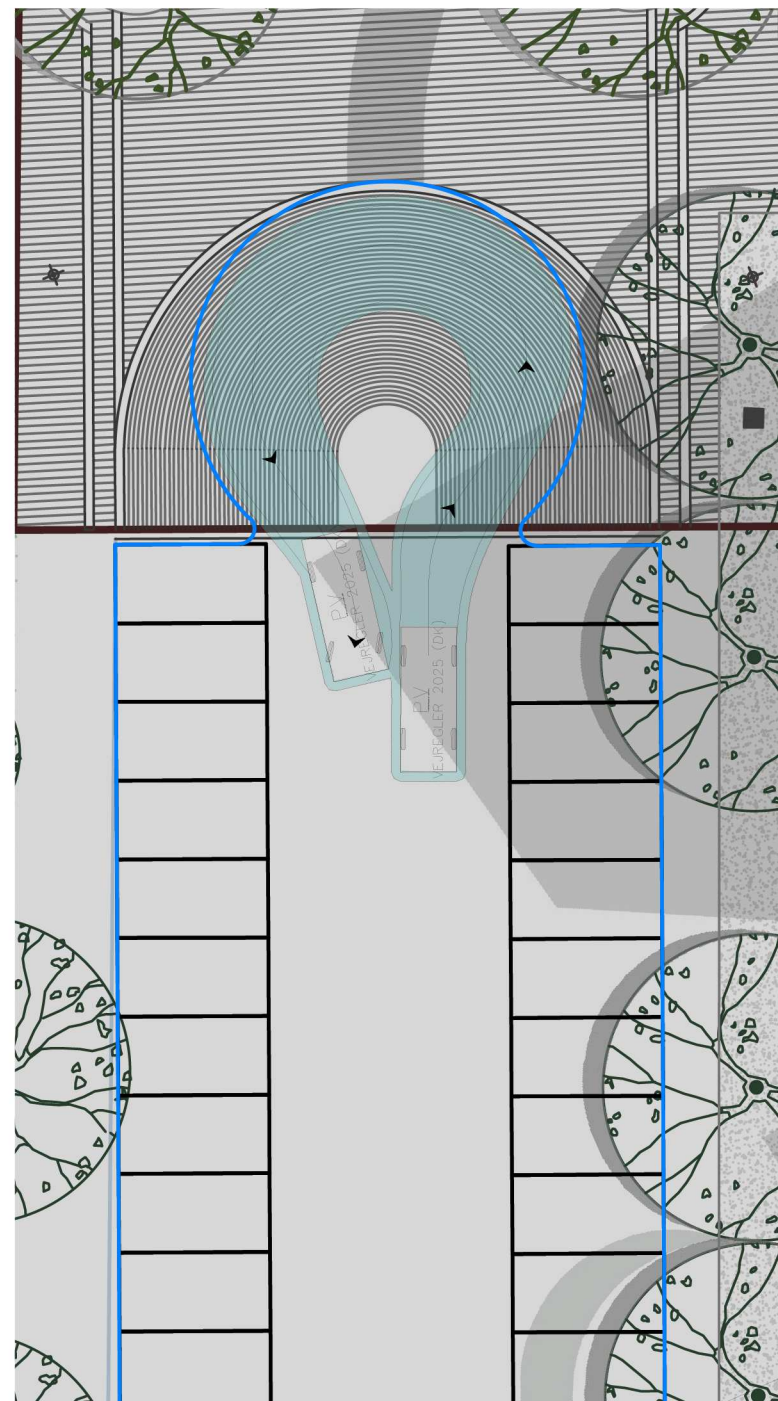
Der er 18 m imellem kantsten langs vejen, hvilket muliggør vinkelret parkering og dermed enten at etablere flere p-pladser eller inddrage nuværende p-areal til andre formål. Vejstrækningen vil i fremtiden i princippet blive til en blind vej, og derfor vil der ikke længere være samme behov for at tilgodese trafikflow. Det foreslås derfor at ændre p-pladserne til vinkelrette pladser fordelt på 5,0 m lange båse i begge sider (2,6 m brede) og 8,0 m manøvreareal i midten (kørebane).

Det foreslås som udgangspunkt at etablere 44 p-pladser, dvs. fire flere end i dag, men antallet afhænger af udstrækningen af pladsdannelsen foran Gefionspringvandet (hvor langt mod nord, der kan etableres p-pladser) og en yderligere optimering af arealerne frem mod Esplanaden samt omkring overkørslen mod øst. Der vurderes derfor mulighed for at etablere yderligere i størrelsesordenen 10-13 p-pladser, dvs. 54-57 i alt.

I den nordlige ende af p-pladserne etableres en vendeplads, hvor billister kan vende, hvis der ikke er en ledig p-plads. Vendepladsen udformes cirkulær og dimensioneres stor nok til at det ikke er nødvendigt at bakke, men at der er plads til at lave en U-vending (min. radius 6,5 m). Placeringen af vendepladsen har selvfølgelig betydning for antallet af p-pladser.



40 eksisterende p-pladser, udformet som skråparkering.

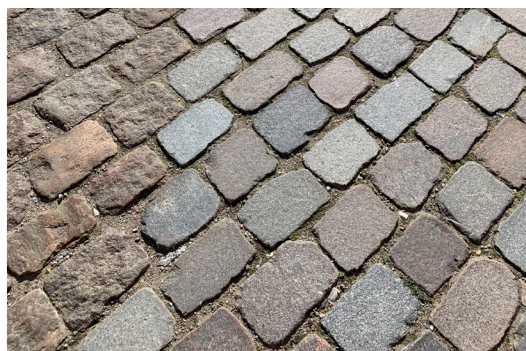
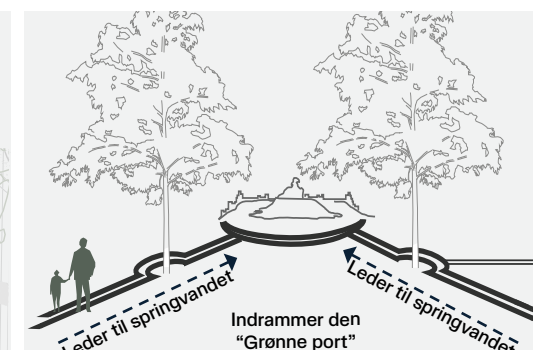
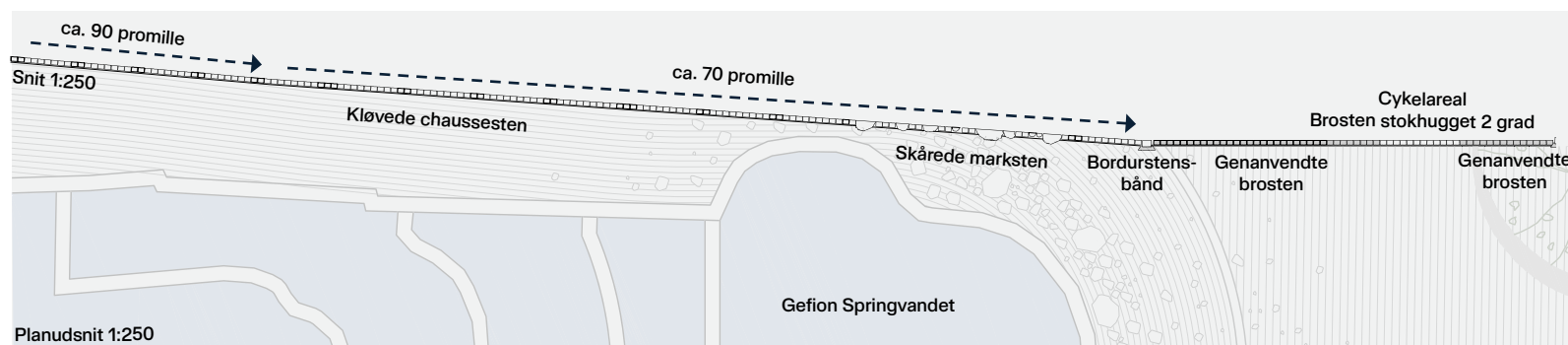


Mulig ny 90-graders parkering med etablering af 44 p-pladser.

5. Belægninger og flow

Belægninger

En samlet flade i granit i varme nuancer med spor af marksten



BROSTEN MED FORSKELLIG OVERFLADER

En variation af brosten med forskellige overflader vælges, her iblandt en savet og stokhugget i grad 2, der benyttes hvor der er behov for god gangkomfort. I en kombination med gamle slidte brosten, for at kunne styre pladsens flow af cyklister og gående. Brostene vælges i varme nuancer - i københavner mix blanding.

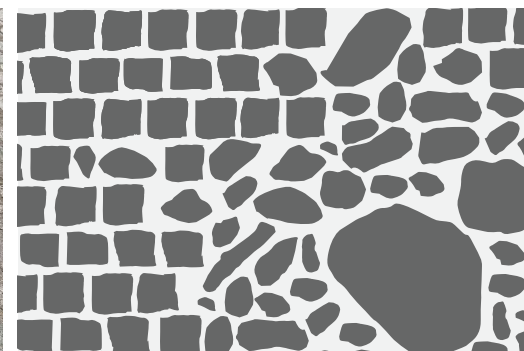
Det forventes at den nye plads, som i dag, også skal have højt niveau af vinterbekæmpelse og drift af belægninger, da pladsen er velbesøgt af turister.



SKÅREDE MARKSTEN

Marksten bruges skåret, så der opnås en jævn og mere fin overflade. Stenen overfladebehandles ved stokhugning, så det sikres at overfladen er skridsikker.

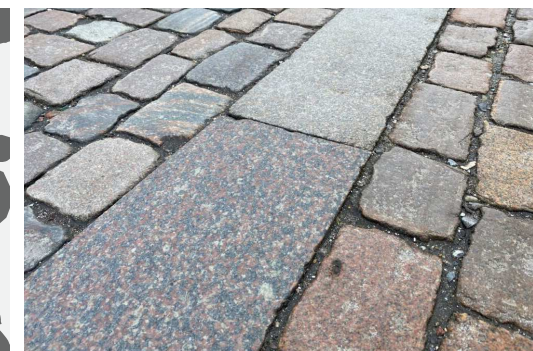
Der benyttes en fast fuge omkring Gefion-springvandet, grundet et skrånende terræn og for at undgå at fugen forsvinder og danner snublekanter mellem mark- og chaussésten.



MØDET MELLEM OVERFLADER OG TYPER AF STEN

Omkring springvandet "kastes" marksten graderende ud i en belægning af kløvede chaussésten og markerer og fremhæver springvandet.

Omkring springvandet, hvor stigning er kraftig, anvendes kløvede chaussésten, for at opnå tilstrækkelig skridsikkerhed og gangvenlige flader. Ligesom denne belægning ikke appellerer til cyklister.



BORDURSTENSBÅND

Som ledende elementer på pladsen lægges bordurstensbånd i granit. De to bånd forstærker både akse til den nye "grønne port" mod Amalienborg og den "blå port" mod Toldboden og Københavns Havn.

Foruden at have en ledende effekt sikrer bordurstensbåndene et spor med god gangkomfort for barnevogne, kørestole og gående med stiletter.

Belægninger

Referencer af materialitet, taktilitet og skridsikkerhed

For at tydeliggøre, hvor cyklister skal færdes, arbejder projektet bevidst med belægningen. Vi foreslår at etablere et gennemgående 2,5–3 m bredt bånd i stokhuggede brosten, som er komfortable at cykle på, men samtidig dæmper hastigheden. Belægningen fungerer som en visuel og taktil markering, der guider cyklisterne, uden at ændre de gældende vigepligtsregler for en gågade. Et "cykelbånd" kan desuden hjælpe til at styre, hvor man ønsker, at cyklisterne skal færdes, og på den måde gøre det muligt at "reservere" arealerne til fodgængere, hvor den største koncentration af fodgængere tænkes at være.



BROSTEN MED HÆLDNING - NY CARLSBERG VEJ
Vejen er fornyligt blevet fornyligt med brosten. Ny Carlsberg Vej har en stejl hældning, så brostenene er med til at sænke farten hos cyklister og herved gør cyklisterne opmærksomme på at gående punktvis rykker ud på kørebanen, da fortovet indsnævrer.



BROSTEN MED HÆLDNING - DESIGNMUSEUM DANMARK
Adgangsvejen til Designmuseum Danmark har et spor af savet og stokhugget brosten, der leder op til indgangen. Brostenene bruges også som belægning på rampen, der går fra pladsen op til museets indgangsdør. Dette skaber en ledende sti, der kan benyttes af besøgende med gangbesvær eller af dem, der har brug for en jævn overflade med god gangkomfort.



BROSTEN MED CYKELSPOR - NIELS HEMMINGSENS GADE
Et eksempel på hvor cykelarealet blot har en let forskel i ft. overfladebehandling. Niels Hemmingsens Gade er som Gefion Plads også et sted, der er hyppigt besøgt af turister. Fortovet er meget smalt, derfor benyttes vejen både som cykel/gang/køreareal og her vises der hensyn til hinanden.

Belægninger - referencer

Særlige steder med særlig belægning. Her i blandt Københavns mest prominente pladser



Plads af brosten ved Christiansborg. LYTT Architecture



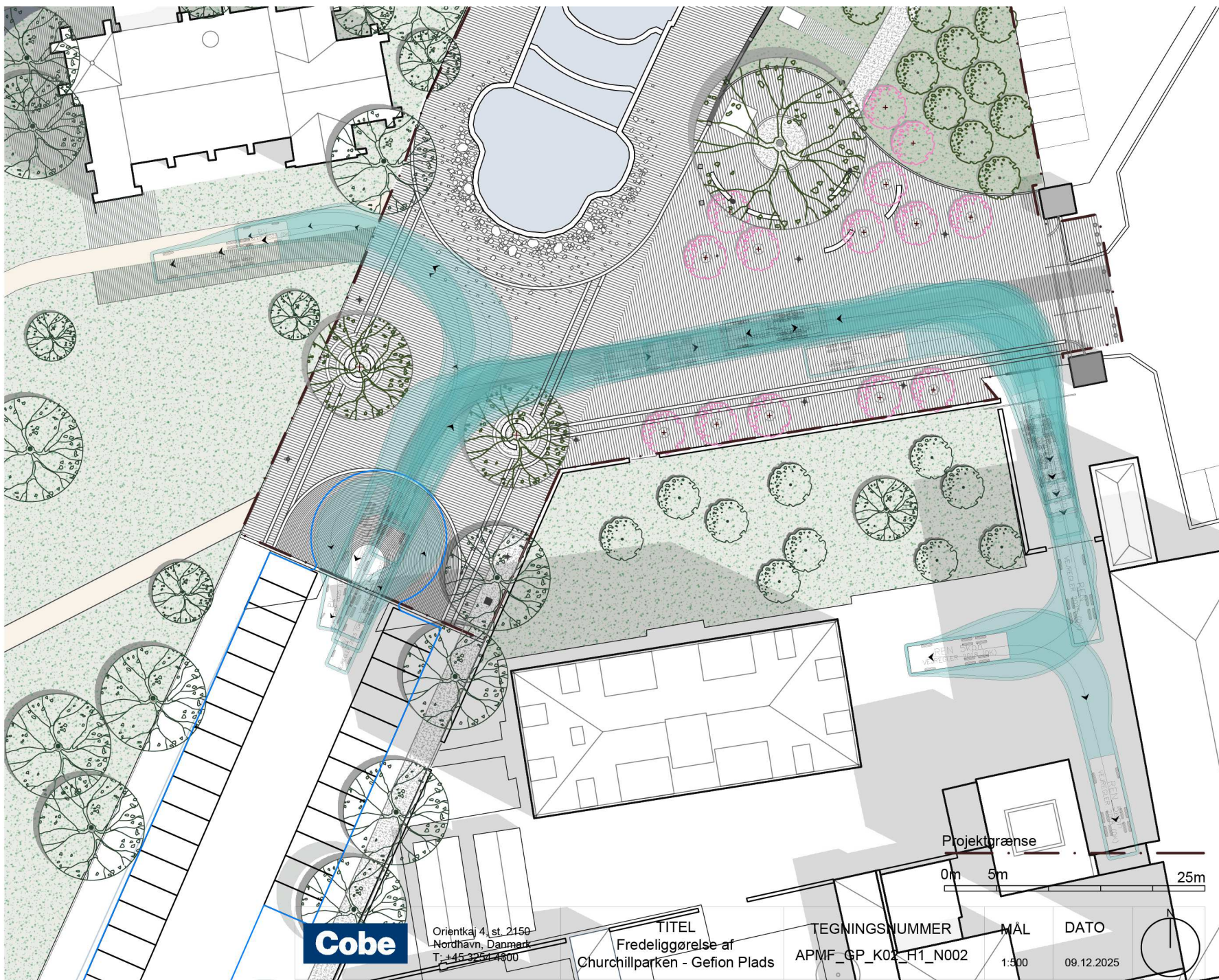
Plads af brosten, Amalienborg Slotsplads.



Vandets plads i Haderslev af arkitekter DETBLÅ

Kørekurver for ærindekørsel for personbil, renovation, vareleverance og brand

Der sikres tilstrækkelig plads på området til både varelevering og ærindekørsel til naboerne omkring Gefionspringvandet. Hvis to vareleveringsbiler ankommer samtidig, er der etableret en venteplads, så de kan passere hinanden uden problemer. Øvrig trafik, der kører ind på pladsen, kan foretage en U-vending på den nye, cirkulære vendeplads.



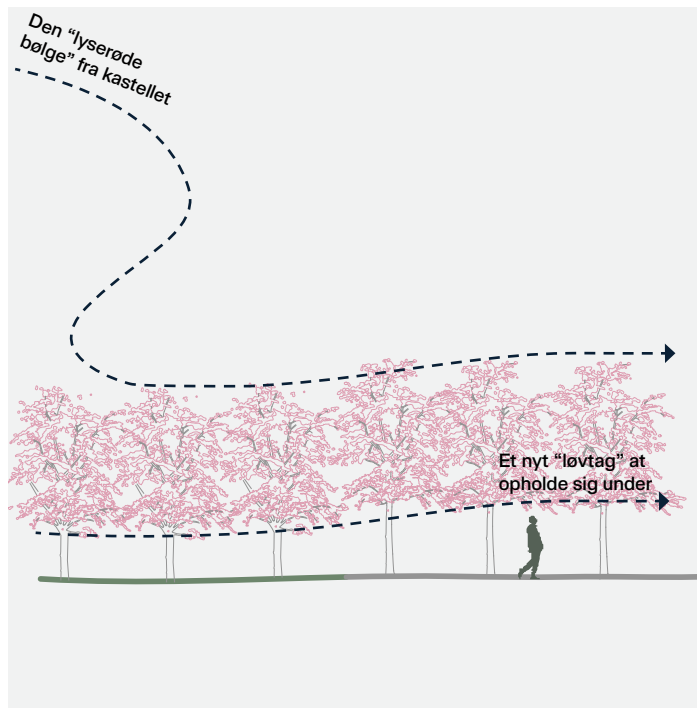
6. Beplantning

Beplantning



DEN GRØNNE PORT TIL SPRINGVAND

Som port og overgang fra Churchillparken til Gefionspringvandet placeres to solitære El. En historisk indramning af springvandet, som fremgår af historiske billeder. Der vælges El, Alnus spaethii, str. 60-70 mTk, (H. vejl.: 900 cm ved etablering), der med sin størrelse vil danne en markeret ramme omkring springvandet.

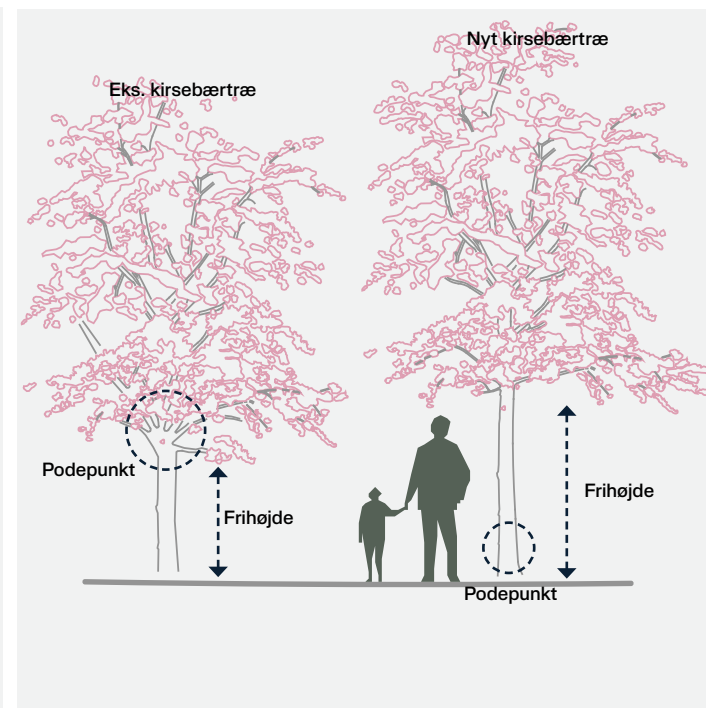


BØLGE AF KIRSEBÆRTRÆER FORLÆNGES

De nuværende kirsebærtræer har stået ved Kastellet siden 2007 og er blevet en yndet forårsmarkør med egen festival for at fejre blomstringen.

Ved at trække de blomstrende træer frem til pladsen, forlænges den blomstrende bølge, der skaber en forbindelse til forløbet langs havnen mod Den lille havfrue.

Kastellets volde er for de højeste 10m. De nye kirsebærtræer vil nå en højde på 8 meter og ikke dække for udsynet til voldene.



EN NY VARIANT

Arten på de eksisterende kirsebærtræer er alle Prunus hybr. yedoensis med podepunkt i 1,5 meters højde. Knopperne er rosa, og blomsterne svagt lyserøde, med duft af mandel. I efteråret står træerne med gyldne og orange høstfarver.

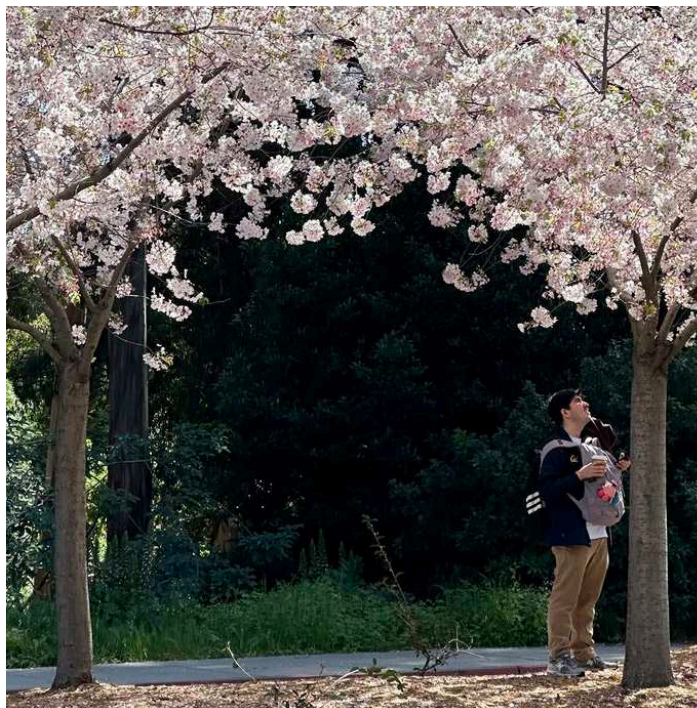
Pladsens nye kirsebærtræer bliver samme art, str. 30-35 mTk, (H. vejl.: 600 cm ved etablering) men bundpodet, så kronen kan opstammes til en højde, så man kan gå under kronen. Ligeledes vil kroneformen udvikles til at være en mere bred og afrundet form, og formidle skalaen imellem de store solitærtræer fra Churchillparken til de fladkronede eksisterende kirsebærtræer.

Beplantning

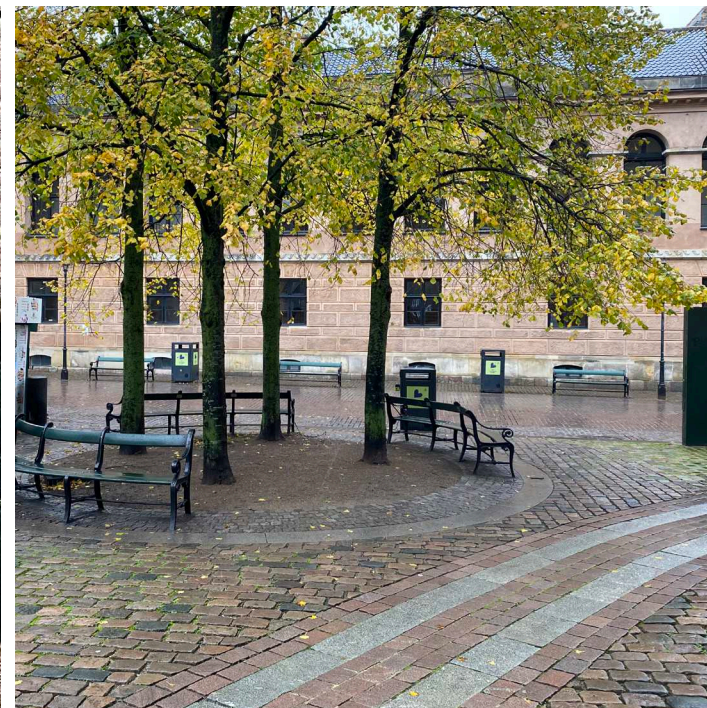
En lyserødt løvtag af kirsebærtræer og store træer i cirkler af grus



Kirsebærtræ placeret på forpladsen til Designmuseet. Cobe.



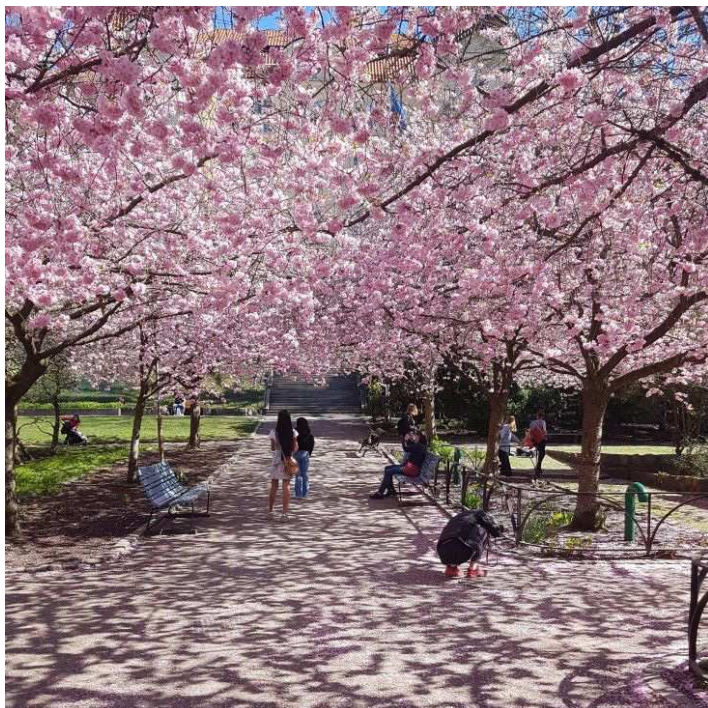
Et lyserødt tag af kirsebær



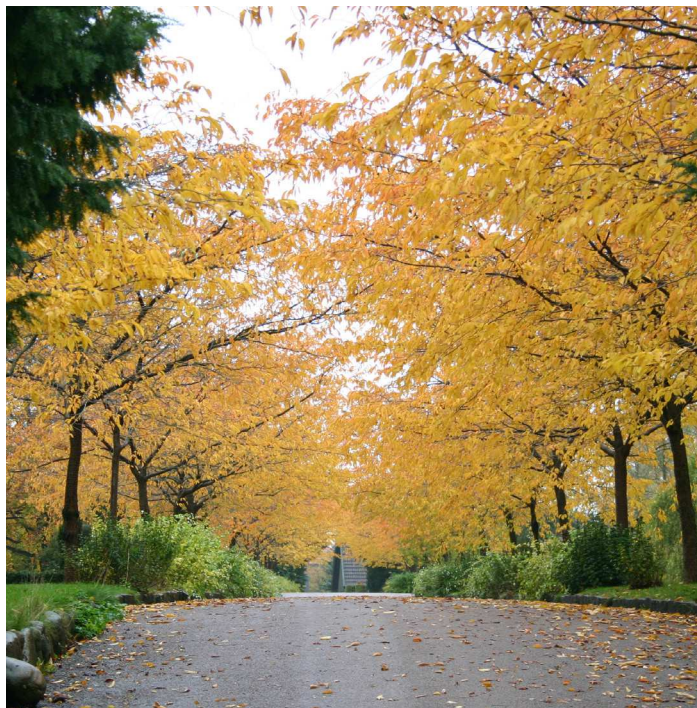
Ved Vor Frie plads og Metropolitanskolen i København K

Beplantning

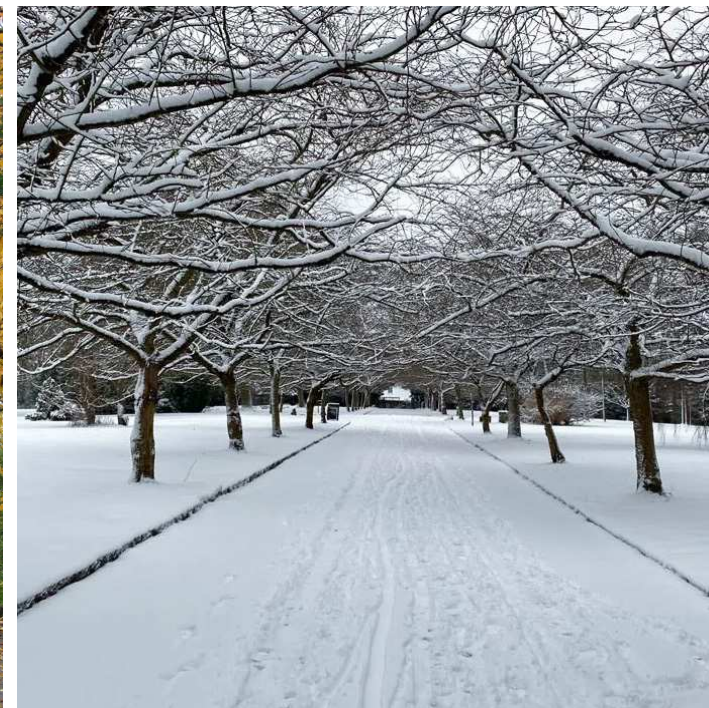
Et løvtag med årstidsvariationer



Lyserød allé af kirsebær på Bispebjerg kirkegård



Kirsebærallé med gule efterårsfarver, Bispebjerg kirkegård



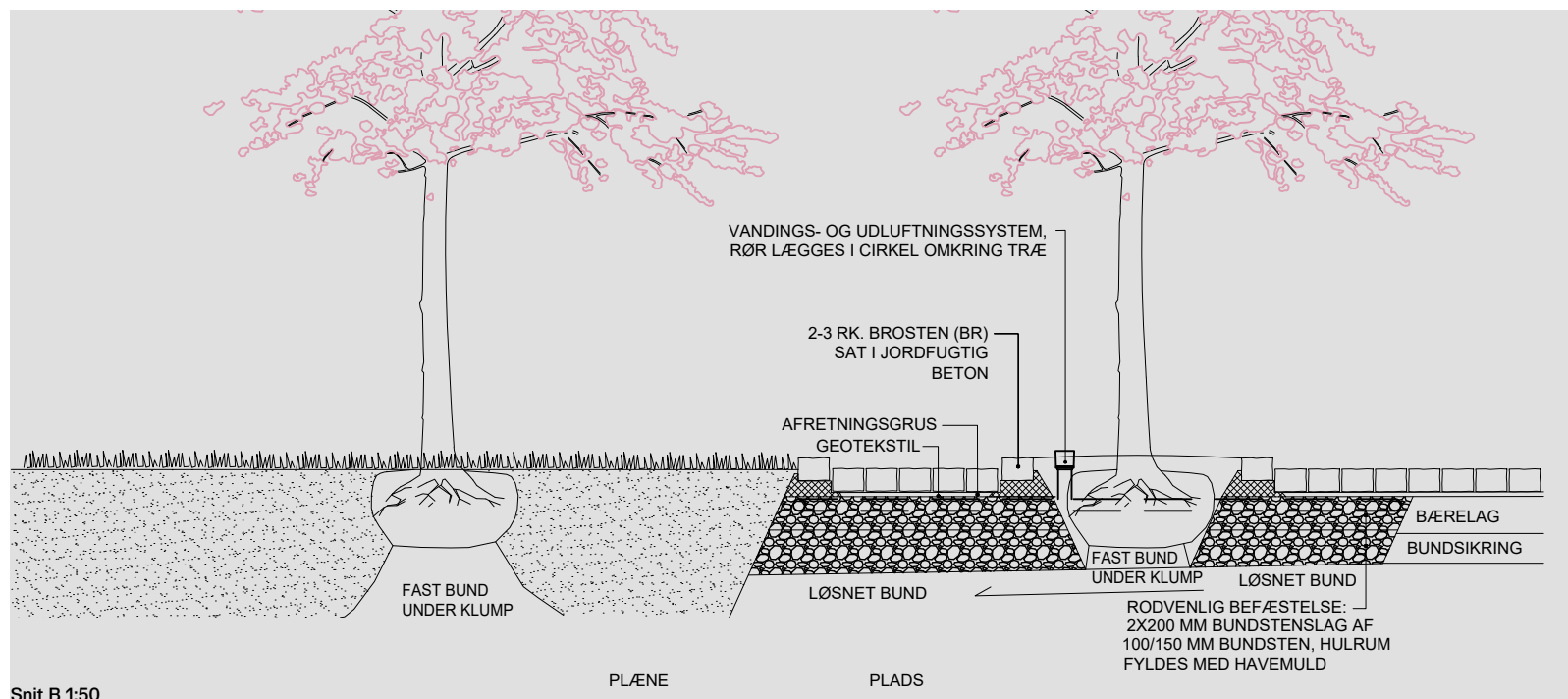
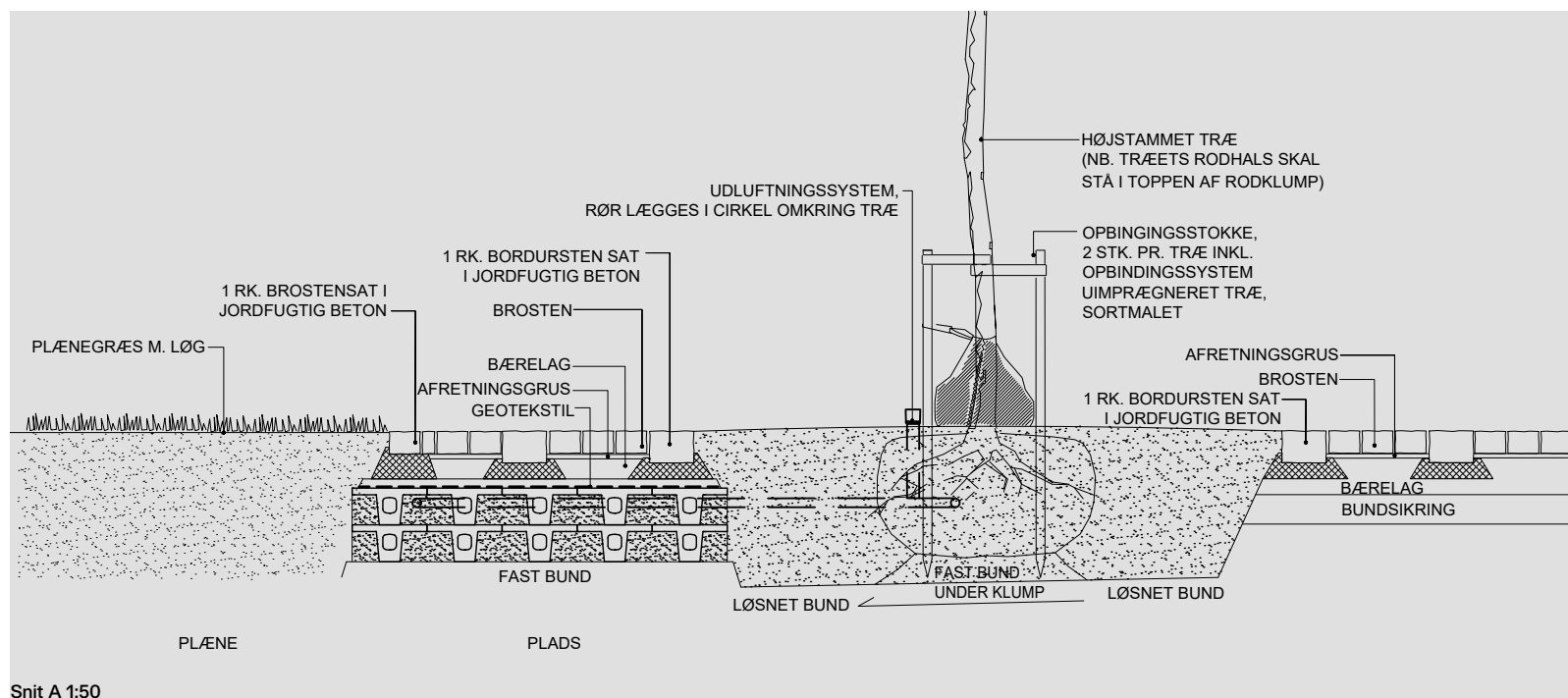
Kirsebærtræer til vintertid på Vestre Kirkegaard

Træer hvor rødderne kan brede sig

JORDKONTAKT

De ny plantede træer står i belægning med direkte jordkontakt med etablerede grønne områder. Som f.eks. Mindeparkens plæne, naboers grønne foreale og den eksisterende plæne med kirsebærtræer vest for springvandet.

Beplantningssnittene illustrerer eksempler på hvorledes rodvenligbefæstelse skaber en direkte jordforbindelse til de eksisterende plænearealer og giver de nye træer bedre vækstbetingelser.



7. Inventar

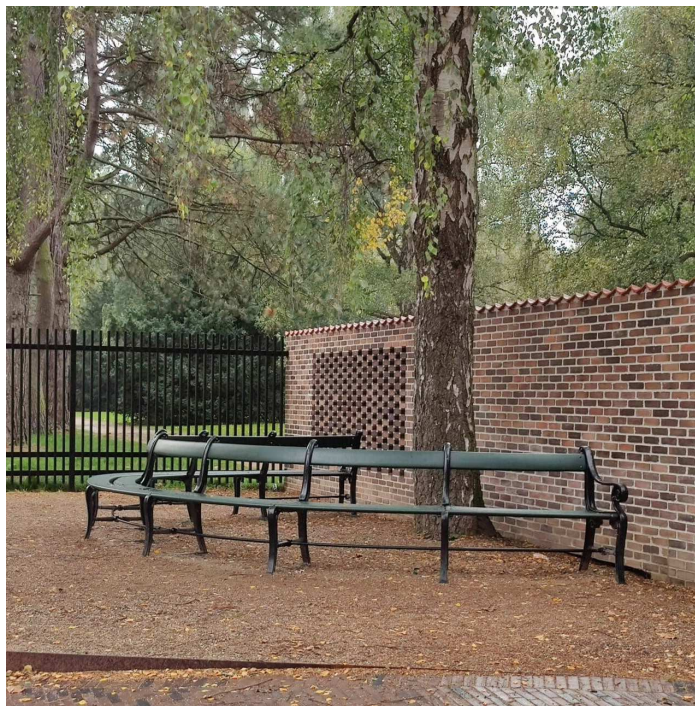
Inventar

Bænke



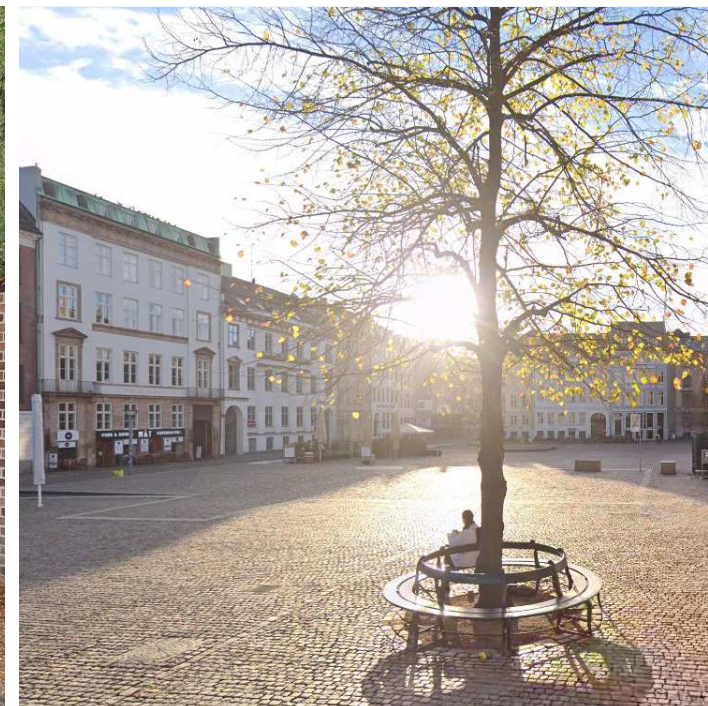
GRANITBÆNKE AF ANDERS BUNDGAARD

I anlægget omkring Gefionspringvandet står to fine gamle granitbænke, udført af billedhuggeren Anders Bundgaard. Bænkene er skænket af billedhuggerens efterkommere til Københavns Kommune. Anders Bundgaard lavede bænkene af granit, der blev til overs fra arbejdet med Gefionspringvandet og har derfor en materialemæssig sammenhæng der udtrykker robusthed. Bænkene buede design følger springvandets geometri og understøtter anlæggets visuelle flow og komposition. Bænkene er med til at definere og indramme pladsen omkring springvandet.



DEN BUEDE BÆNK SOM RUMMELIGT ELEMENT

Som supplerende bænke til Anders Bundgaards granitbænke, placeres klassiske buede og runde københavnerbænke. Bænkene er med deres placering og udformning med til at give optimale siddepladser til at nyde springvandet og omgivelserne fra forskellige vinkler. De inviterer til ophold og fordybelse og er med ryg- og armlæn tilgængelige for alle. Ligesom den buede form også faciliterer social interaktion, idet folk, der sidder på dem, naturligt vender ansigtet mod hinanden og modsat vinklet, giver udsigt.



EN BÆNK TIL OPHOLD

Københavnerbænken giver mulighed for et komfortabelt hvil for de fleste. Bænkens siddeflade og ryglæn er udformet, så de giver god støtte og komfort for mennesker med forskellige behov, både ved korte og længere ophold. Bænkene vælges med armlæn for at lette at sætte og løfte sig derfra, hvilket øger tilgængelighed for personer, der har brug for ekstra støtte. Bænkene placeres på pladsen, så en komfortabel siddeplads kan nås inden for en overskuelig gangafstand (på ca. 50m).

Inventar

Affaldsspande & pullerter



NYE AFFALDSSPANDE MED SIDEHÆNGT LÅGE

Rundt på pladsen er affaldsspande strategisk godt placeret, både for besøgende, såvel som for det driftspersonale som står for at tømme dem. De mindre affaldsspande skal være både mågesikret og med en sidehængt låge, der gør dem nemmere at tømme og skaber et bedre arbejdsmiljø, som f.eks. affaldsspanden af mærket PLATO af G9.

De mindre affaldsspande placeret i sammenhæng med de rundt og halvrunde københavnerbænke.

Der bliver desuden opsat en stor affaldsspand jf. Københavns Kommunes standarder, der ligeledes tømmes fra siden.



AFTAGELIGE PULLERTER LUKKER KONGEPORTEN

For at sikre en fredeliggørelse af Churchillparken, hvor der ikke vil være gennemkørende køretøjer, placeres pullerter udenfor porten på Nordre Toldbod. Pullerten er aftagelige med toplås, som låses/oplås med trekantnøgle, hvis det måtte være nødvendigt med gennemkørsel.

Pullerterne er i stål, pulverlakeret i grafital grå som passer til smedejernet i Kongeporten. Som minimum vil pullerterne være udstyret med et refleksbånd eller om muligt, lys, som sikrer mod påkørsel.



På overstående billede ses et nærtliggende eksempel fra Amalienborg, hvor nedfældbare pullerter har monteret lys, som sikrer mod indkørsel til pladsen.

8. Belysning

Belysning

I 3 lag



Historiske lamper langs Churchillparken, ses her på en foto fra 1913

HISTORISK BELYSNING

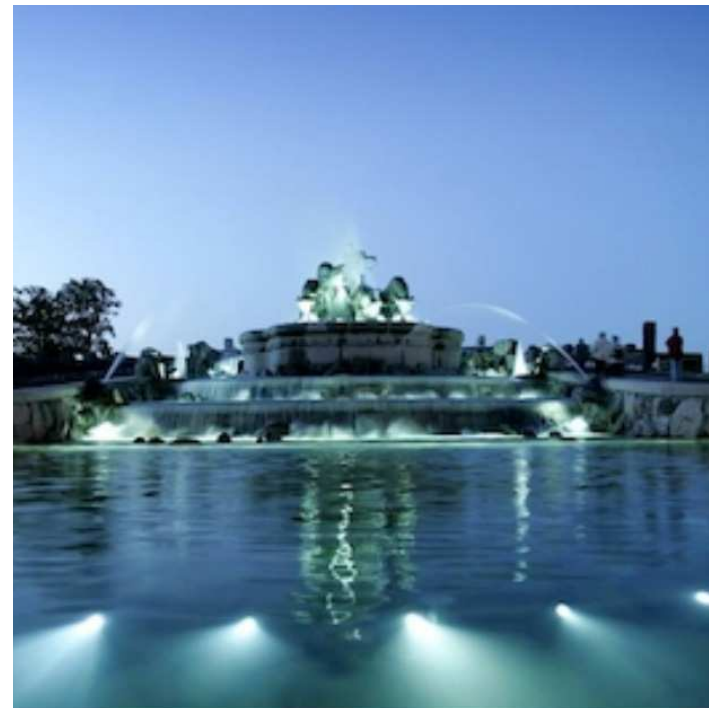
Belysningen på vejarealerne i Churchillparken består i dag af et standardparkarmatur. Stierne er oplyst af belysningspullerter af typen IWAY. Ved overgangen til Kuppet skifter belysningsmaskinen til en historisk gadelampe. Ligesom gadebelysningen inden for voldene på Kuppet er oplyst af historiske væghængte lamper. Hele Amaliegade oplyses af historiske gadelamper, som en del af det gamle Frederiksstad. På historiske foto fra Gefionspringvandet, kan det ses, at de samme gamle gadelamper har stået på arealerne ved Gefion, som en del af den historiske akse fra rytterstatuen på Amalienborg og til Gefionspringvandet.



Det er et ønske at genopføre de gamle gadelamper, som en fin markering og forlængelse af den historiske akse. Ligesom gadelamperne er med til at markere byrummet Gefion Plads, som et særligt sted.

BELYSNINGENS 3 LAG

Gefionspringvandets eksisterende effektbelysning på og i monumentet bevares. Men det er et ønske at belysningen på skulpturen ændres, til også at være tændt i vinterhalvåret, hvor springvandet står hen i mørke, for at skabe tryk og sigtbarhed.

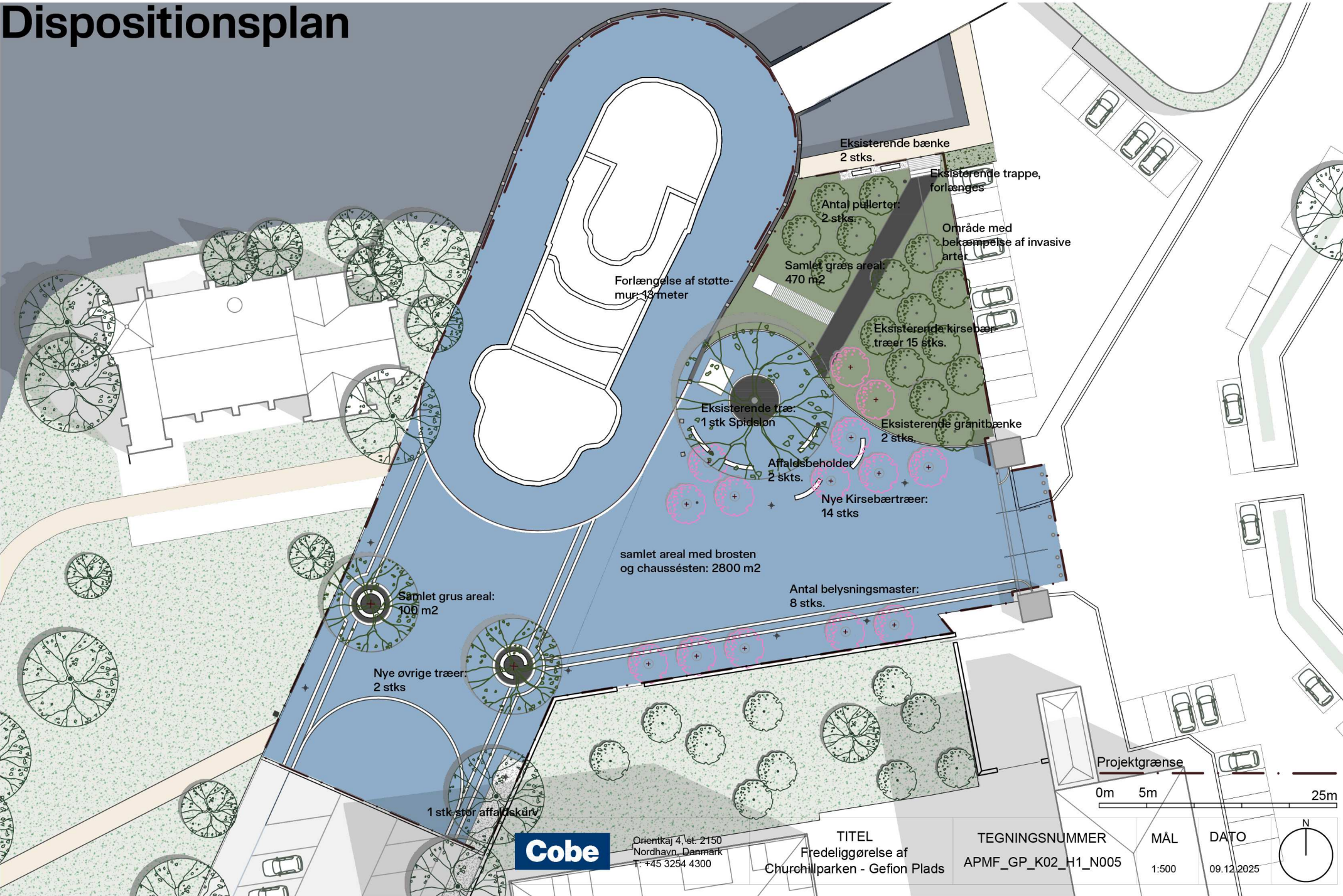


Historiske gadelamper placeres på pladsen åbne arealer, der som en del af et vejareal opfylder den aktuelle belysningsklasse for området.

Gangstierne under kirsebærtræerne oplyses af belysningspullerter Toldbodspullert, og indgår som en del af stibelysningen omkring resten af Kuppet og Langelinie. Toldbodslampen vælges ikke kun fordi den findes i nærområdet, men også fordi den har en nedadrettet lyskilde, således kan lyset styres ned mod stien og ikke ud i voldgraven.

9. Bilag

Dispositionsplan



Fredningsværdier

I forhåndsdialog med Slots- og Kulturstyrelsen er primære fredningsværdier ved fortidsmindet blevet vendt iht. det mulige skitseprojekt.

Området ligger i et bymæssigt kulturlandskab og en hver ændring, skal understøtte dette.

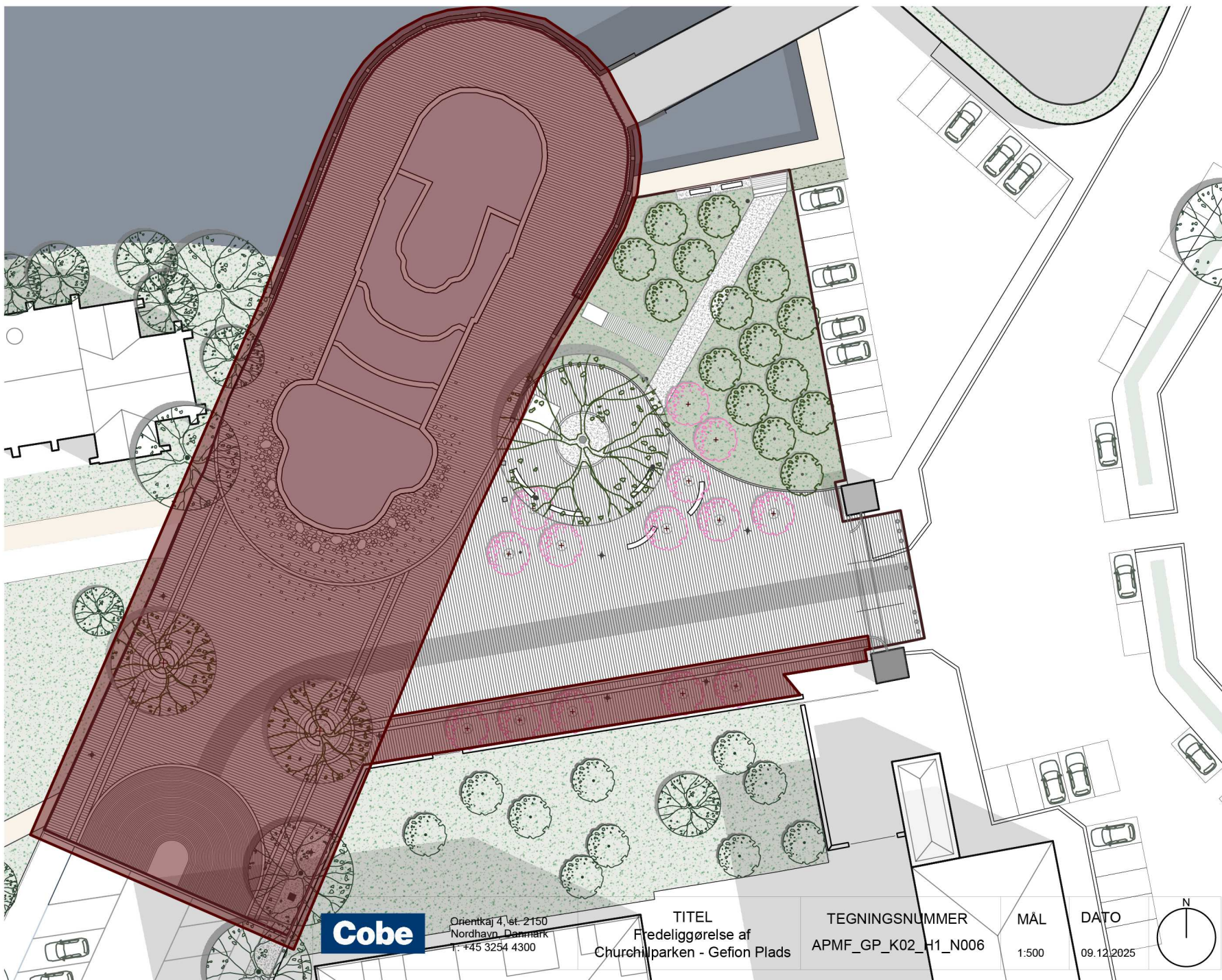
Det er vigtigt, at sikre uhindret udsyn til Gefionspringvandet samt Den Engelske Kirke.

Området opfattes som indplaceringen i Churchillparken, også omtalt som mindeparken og projekt må gerne formidle dette.

Gode adgangsforhold til nuværende monumenter skal fastholdes.

Ved opstilling af museumsgenstande og udlejning af studepladser, bør områder der understøtter fredningsværdierne holdes fri

Det med rødt markerede areal er et forslag til dette.



Trafikanalyse 2024

Uddrag og konklusion fra Trafiktælling og -analyse Churchillparken, 2024

Churchillparken forbinder i dag Esplanaden og Amaliegade med Nordre Toldbod. Langs Gefionspringvandet holder mange turist- og sightseeingbusser uhensigtsmæssigt parkeret, selvom der kun er tilladt kort af- og påstigning. Dette skaber trafikale problemer især i forhold til bløde trafikanter.

For at klarlægge omfanget, er der udført registrering med video over tre dage. Hver streg repræsenterer en trafikant i hver sin gruppe.

Der er en jævn strøm af busser gennem området i det meste af perioderne i størrelsesordenen 18-19 busser i timen og kører langt overvejende fra havnen og ind i området.

Der er tendens til at busserne standser ind i højreside af vejen, men er der ikke plads standses i venstre side og passagerne sættes af på kørebanen. Er der ikke plads til at standse til begge side, standses midt på kørebanen, hvorfra passagererne stiger ind eller ud.

"Hop-on, Hop-off"-busser holder generelt kort tid, hvor imod holdetiden for de resterende turistbusser, minibusser og taxaer varierer meget.

Der er en jævn strøm af personbiler igennem området.

Last- og varebiler var begrænset i perioden, måske pga. der ikke lå skibe ved Nordre Toldbod.

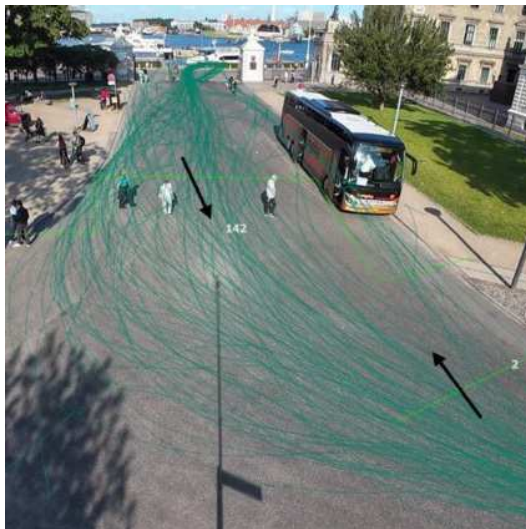
Det overordnede billede af cyklisterne i området er at de bevæger sig meget diffust og på kryds og tværs. Pendlere cykler hurtigt igennem, hvor i mod turister i mindre og større grupper ofte ikke synes at have et bestemt mål.

Fodgængere bevæger sig i høj grad meget tilfældigt og spredt på tværs af vejen eller hen over kørebanen i alle mulige retninger.

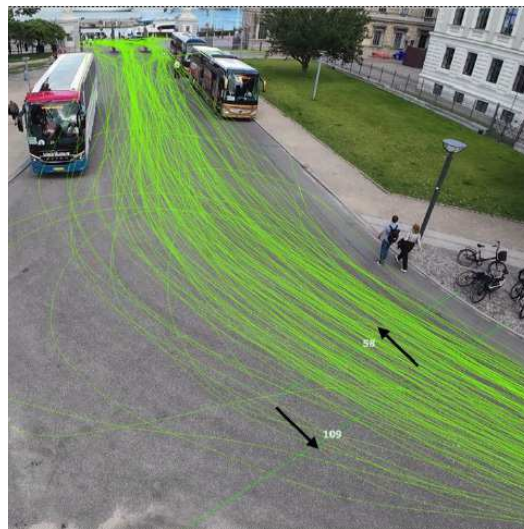
Fra et trafikalt synspunkt, er strækningen generelt meget rodet. Der er godt nok et gennemgående vejforløb, men trafikafviklingen foregår på kryds og tværs.

Trafikantsammensætningen er meget blandet med både bløde trafikanter og tung trafik, som færdes på samme areal og uden en effektivt fungerende regulering.

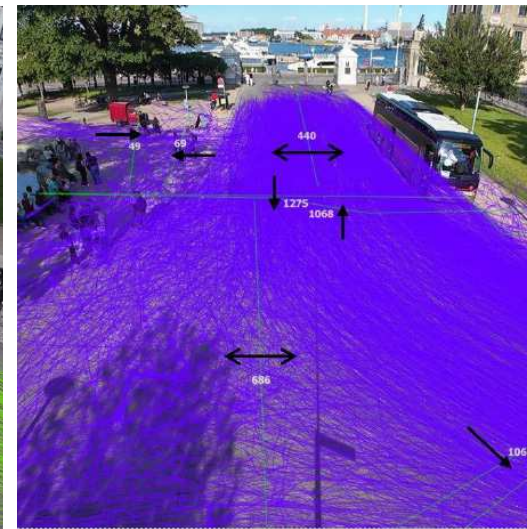
Hastighedsniveauet på bil- og busstrafikken er forholdsvis lav, men trafiksikkerheden vurderes udfordret og uheldsrisikoen forholdsvis høj bl.a. fordi der er mange busser på et forholdsvis begrænset areal.



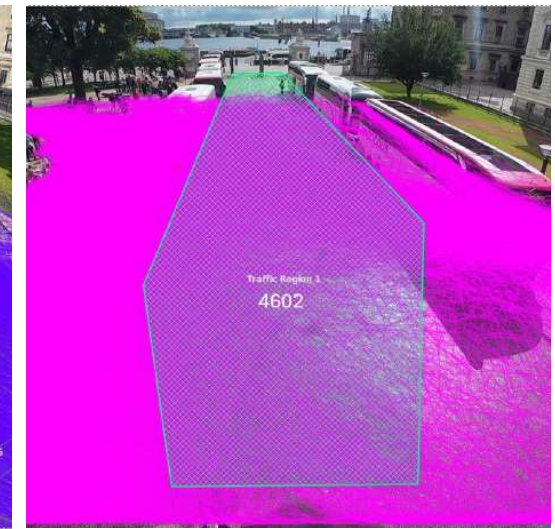
BUSSER
Registrerede busser via Churchillparken,
d. 14.07.24 - kl 10-18.



PERSONBILER
Registrerede biler via Churchillparken,
d. 14.07.24 - kl 10-18.



CYKLISTER
Registrerede cyklister via Churchillparken,
d. 14.07.24 - kl 10-18.



FODGÆNGERE
Registrerede fodgængere på midten af kørebanen,
d. 14.07.24 kl. 10-18.

Trafikanalyse 2025

Uddrag og konklusion fra Trafiktælling og -analyse Churchillparken, opfølgning 2025

På baggrund af en ny registrering i august i 2025, kan det konkluderes, at trafikbilledet på Churchillparken både i 2024 og i 2025 var præget af en høj busaktivitet, men der er sket en ændring i bussernes adfærd fra 2024 til 2025.

Antallet af busser er stort set uændret, men deres opholdstider er generelt blevet kortere. Samtidig holder turistbusserne i mindre grad i sydsiden og på midten af vejen. Næsten alle turistbusser enten standser eller parkerer dog stadig for at afsætte og optage passagerer, hvilket de ikke må jf. skiltningen og afmærkningen. I nogle tilfælde i sydsiden, står passagerer ud på kørebanen.

Flere tilfælde ses hvor "Hop-on, Hop-off"-busserne standser på midten af vejen, hvilket "tvinger" passagererne til at stå af eller på fra selve kørebanen.

Turistbussernes reducerede holdetider tyder på, at den supplerende skiltning med standsningsforbud, den nye busbane og stoppestedsafmærkningen, har haft en vis effekt. I 2025 er der flere busser til stede samtidig, og situationer med trængsel er blevet færre. Problemet er ikke fjernet, og turistbussernes standsning på delstrækningen foran Gefion-springvandet udgør fortsat en gene for den øvrige trafik og de mange fodgængere, der færdes både på tværs og på langs af kørebanen.

For personbiler, last- og varebiler er omfanget fortsat begrænset og på niveau med året før, dog med lidt større variation i intensiteten i 2025.

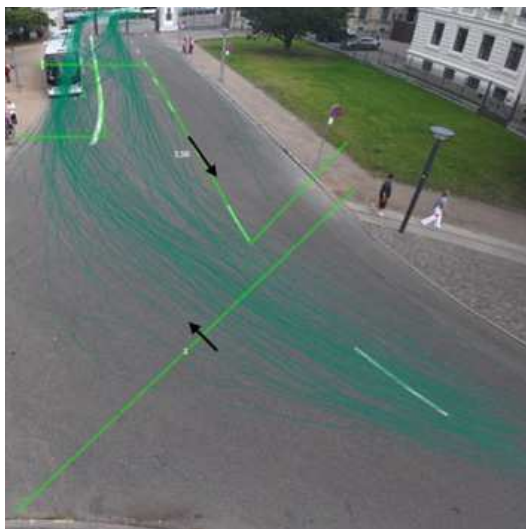
Cyklisterne udgør også i 2025 en stor trafikantgruppe. Der ses en ændring i, hvor cyklisterne krydser kørebanen, hvilket formentlig hænger sammen med kortere tid med parkerede busser.

Fodgængertrafikken er fortsat omfattende, og bevægelsesmønstret er fortsat præget af tilfældighed og mange krydsninger. Ændringer i bussernes adfærd kan have gjort det lettere at krydse i den østlige del af strækningen.

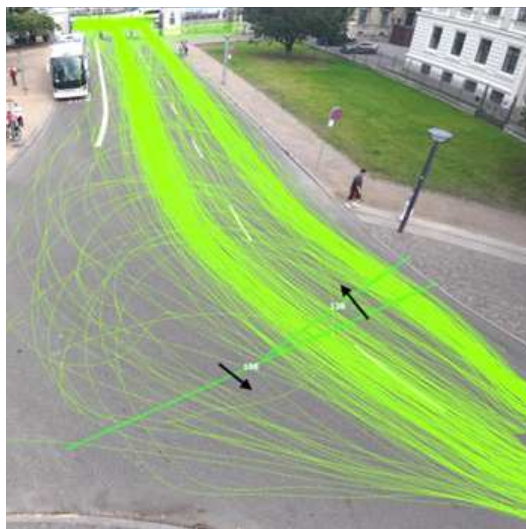
Samlet set peger registreringerne på færre

samtidige busser og kortere holdetider, hvilket giver bedre pladsforhold for de øvrige trafikanter – særligt cyklister og fodgængere, som udgør en meget stor del af trafikken gennem området. Busserne er dog stadig i høj grad til stede, hvilket dermed påvirker de øvrige trafikanters tryghed.

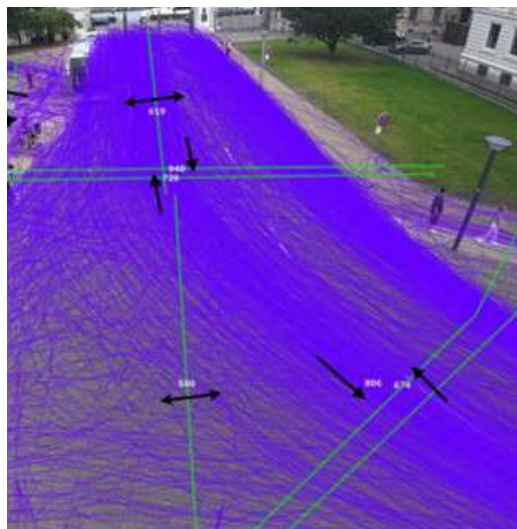
Det vurderes, at en gennemførelse af den planlagte skiltning med indkørselsforbud og højresvingsforbud for busser længere væk fra Churchillparken, kan medvirke til at reducere antallet af busser i området. Der må dels forventes en tilvænningsperiode, og dels en risiko for at nogle vil overse eller trodse skiltningen og fortsat køre ind i området.



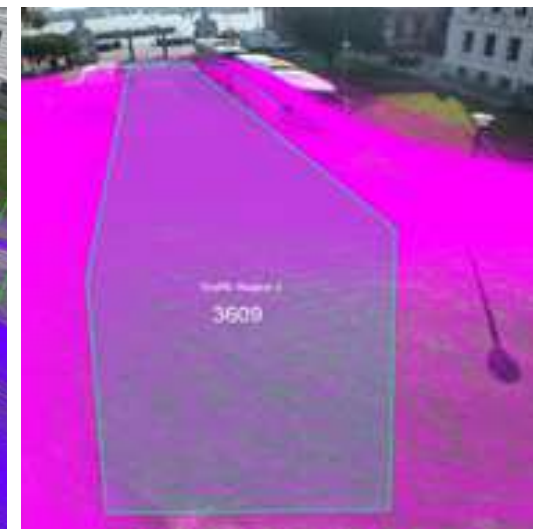
BUSSE
Registrerede busser via Churchillparken,
d. 28.08.25 - kl 9-16.



PERSONBILER
Registrerede biler via Churchillparken,
d. 28.08.25 - kl 9-16.



CYKLISTER
Registrerede cyklister via Churchillparken,
d. 28.08.25 - kl 9-16.



FODGÆNGERE
Registrerede fodgængere på midten af kørebanen,
d. 28.08.25 - kl 9-16.

