



Eros
RESTAURANT

7115 by SZE

Byrumsforsøg Middelalderbyen Bilag 1

Evaluering af byrumsforsøg (juni-september 2021)
Middelalderbyen — Mindre biltrafik og bedre hverdagsliv,
December 2021

Denne rapport er udarbejdet af
Københavns Kommune,
Teknik- og Miljøforvaltningen
Redaktion: Lene Bjerg Kristensen og Thomas Chapelle

Fotorettigheder: Troels Heien, Hugo Rosenstand (s. 84)
Illustrationer: Tredje Natur

Grafik og layout: TMF Design, Københavns Kommune

Intro	Læsevejledning	5
	Middelalderbyen — mindre biltrafik og bedre hverdagsliv	6
	Tidsplan og Involverede parter	10
Del 1	Konklusion og anbefalinger	15
	Konklusion	17
	Anbefalinger til byrums- og trafikplanen	19
Del 2	Forsøgsbeskrivelse	21
	Byrumsforsøgets formål og design	23
	Vestergade	24
	Skindergade	26
	Dyrkøb	28
	Klosterstræde, Hyskenstræde, Naboløs	30
	Lille Kongensgade, Store Kirkestræde	32
Metodebeskrivelse	35	
Del 3	Resultater og erfaringer fra byrumsforsøgene	41
	- Bedre byrum	43
	- Balance mellem kommercielt og ikke-kommercielt ophold	44
	- En grønnere by	46
	- Fodgængere i forsøgsgaderne	48
	- Cykler i forsøgsgaderne	52
	- Mindre biltrafik	54
	- Parkering	58
	- Skiltning og håndhævelse og kommunikation af forandringer	58
	- Muskelbiler	59
	- Natteliv	60
	- Erhvervslivet	62
	- Debat og byrumssamtaler	64
	- Klip fra presse og sociale medier	66
	Resultater og erfaringer fra de fem forsøgsstrækninger	69
	- Vestergade	70
	- Skindergade	72
	- Dyrkøb	76
	- Klosterstræde, Hyskenstræde, Naboløs	79
	- Lille Kongensgade	81
	- Store Kirkestræde	84



Læsevejledning

Denne rapport er opdelt i tre dele udarbejdet af forvaltningen på baggrund af forvaltningens eget datagrundlag og dataindsamling fra PLADS som ekstern konsulent. I det indledende kapitel beskrives grundlaget for at sætte byrumsforsøgene i gang samt en oversigt over forsøgsperiodens forløb.

Rapportens første del **KONKLUSION** indeholder konklusionen på hvad, byrumsforsøgene har vist, og beskriver anbefalinger til byrums- og trafikplanen.

Rapportens anden del udgør **FORSØGSBESKRIVELSEN**. Dette afsnit beskriver forsøgets formål, design og de enkelte forsøgsstrækninger. Desuden beskrives og diskuteres de anvendte metoder til dataindsamling og evaluering.

Evalueringsrapportens tredje del **RESULTATER** præsenterer og behandler resultater og erfaringer ud fra data indsamlet i forbindelse med byrumsforsøgene. Resultater og erfaringer præsenteres ud fra overordnede målsætninger og dernæst for de individuelle forsøgsstrækninger.



Middelalderbyen

— Mindre biltrafik og bedre hverdagsliv

For at igangsætte arbejdet med en attraktiv bymidte med bedre plads til fodgængere, cyklister og spændende byrum besluttede Borgerrepræsentationen i 2020 at gå videre med et projekt om mindre biltrafik i Middelalderbyen i Indre By i København. I budgettet for 2021 blev der således afsat 9 mio. kr. til at udarbejde en erhvervsanalyse, gennemføre en række byrums- og trafikforsøg i udvalgte gader og til at udarbejde en byrums- og trafikplan for hele området med politisk behandling i foråret 2022. Derfor gennemførte Teknik- og Miljøforvaltningen et byrumsforsøg på fem strækninger i perioden juni – september 2021.

Byrumsforsøget er blevet til på baggrund af en dialogproces med en borgersamling i 2019. Borgersamlingen ledte til 9 anbefalinger (se faktaboks), hvoraf den niende anbefalede at eksperimentere med løsninger i byrummet.

Sideløbende med byrumsforsøget er der gennemført en erhvervsanalyse, som sammen med erfaringerne fra byrumsforsøget blandt andet skal danne grundlag for en samlet byrums- og trafikplan for det område af Indre By, vi her kalder Middelalderbyen. Se figur 1.

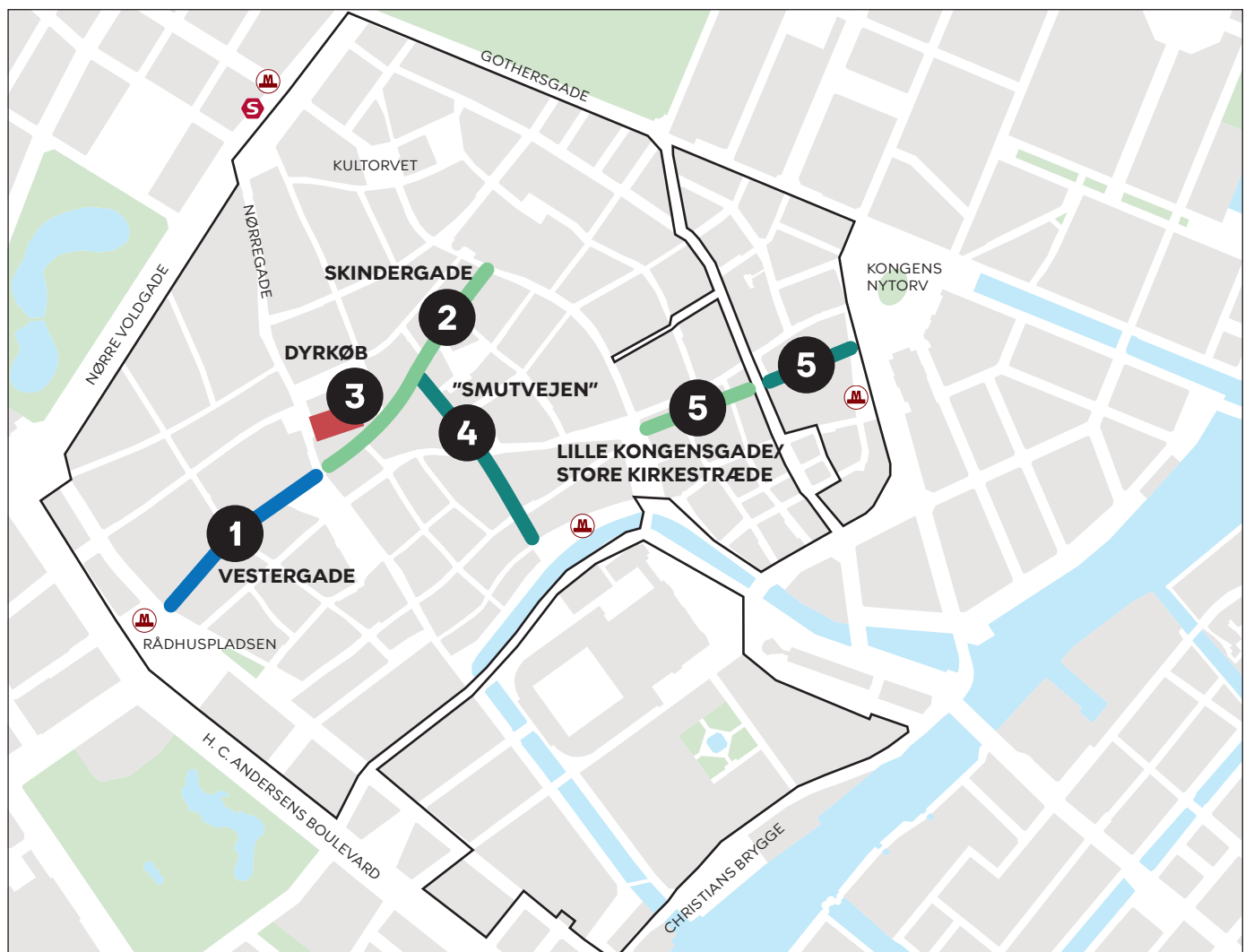
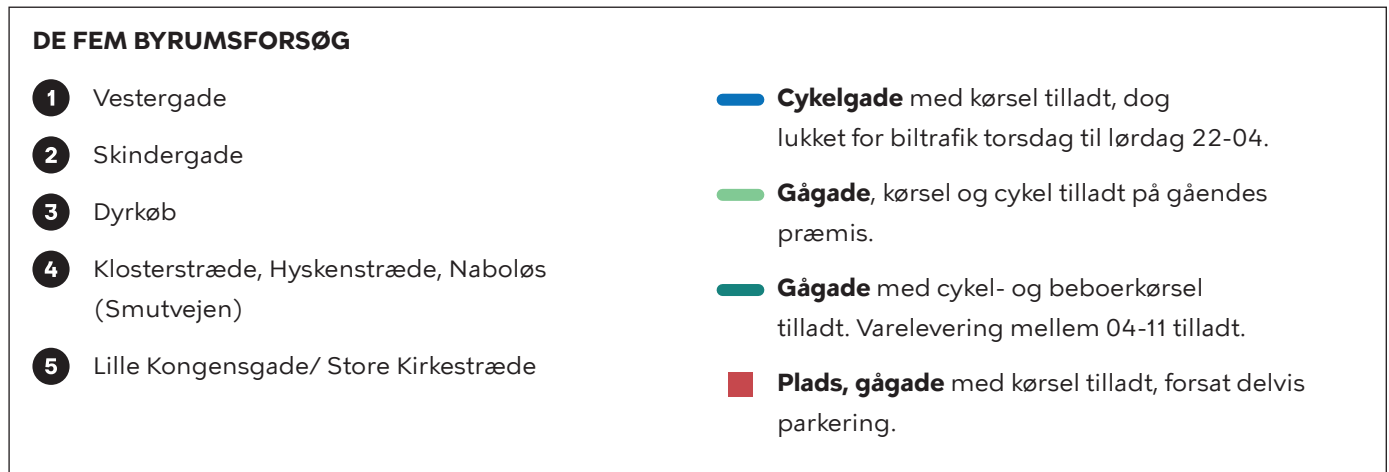
De fem steder, hvor byrumsforsøgene er foregået i sommeren 2021, er:

1. Vestergade
2. Skindergade
3. Dyrkøb
4. Klosterstræde, Hyskenstræde, Naboløs (også kaldet 'smutvejen')
5. Lille Kongensgade, Store Kirkestræde.

Figur 1: Kortet viser afgrænsningen af det område, som i denne sammenhæng kaldes Middelalderbyen.



Figur 2: Her ses de enkelte forsøgsstrækninger markeret med typen af begrænsninger for trafikken.



Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen

Erfaringerne og resultaterne fra de gennemførte byrumsforsøg og tilhørende debat skal spille ind i en kommende byrums- og trafikplan sammen med den supplerende erhvervsanalyse.

I planen er der fokus på at skabe rammer for et balanceret byliv for alle de mange, der bor, bruger eller arbejder i området, og der er fokus på at skabe rammer for byliv på en måde, så områdets særlige historie, eksisterende kvaliteter samt forskellighed og værdier bevares og styrkes. Der vil bl.a. være fokus på hvordan og hvor, der kan skabes rammer for en bedre balance mellem kommerciel og ikke-kommerciel anvendelse, balance i opholdsmuligheder, ro/fred og aktivitet mm. over døgn og år. Der vil herudover være fokus på at skabe rammer for bedre forhold for og balance imellem de bløde trafikanter, herunder fokus på hvor og hvordan der kan skabes gode forbindelser for gående og cyklister, bedre cykelparkering osv. Desuden vil der være fokus på, hvor og hvordan områdets karakteristiske grønne og blå træk kan styrkes.

Dialogproces med borgersamling 2019

Baggrunden for byrumsforsøgene er blandt andet resultaterne af den dialogproces i 2019, hvor politikerne i Borgerrepræsentationen inviterede 36 københavnere ind i maskinrummet i en såkaldt 'borgersamling', hvor de formulerede ni anbefalinger til politikerne.

Borgersamlingens anbefalinger blev behandlet af politikerne i Borgerrepræsentationen den 20. august 2020 sammen med kommentarer fra organisationerne i følgegruppen. Et flertal i Borgerrepræsentationen besluttede at tage anbefalingerne til efterretning.

Borgersamlingens anbefalinger og resultatet af den samlede dialogproces viser, at der er behov for fremadrettet at arbejde med en mere balanceret og prioriteret udnyttelse af byrummet i området. Borgersamlingen anbefalede en levende og autentisk bydel med turisme på beboernes præmisser. Specifikt anbefalede borgersamlingen, at der skabes en bedre balance mellem den kommercielle og ikke kommercielle anvendelse, at der kommer flere grønne byrum, at der kommer bedre forhold for bløde trafikanter, hensynsfuld cykel- og løbehjulsparkering, et respektfuldt natteliv, og at der åbnes op for medbestemmelse og eksperimenter med løsningerne.

Organisationerne i den tilknyttede følgegruppe fik borgersamlingens anbefalinger til kommentering. Halvdelen af organisationerne i følgegruppen var overvejende positive i deres kommentarer, mens den anden halvdel udtrykte bekymring for bl.a. konsekvenser for erhvervslivet (butiksdød, svære forhold for varelevering og håndværkeradgang), trafikafvikling, adgang til parkering samt ønsker om supplerende analyser.





Borgersamlingen i 2019 gav følgende anbefalinger til Borgerrepræsentationen:

- # 1 Middelalderbyen - Lokal og levende
- # 2 Op til 75% reduktion af biltrafik
- # 3 80-90 % reduktion af parkering i gadeplan
- # 4 Flere grønne og ukommercielle byrum
- # 5 Turisme på beboernes præmisser
- # 6 Hensynsfuld parkering af cykler og el-løbehjul
- # 7 Respektfuldt natteliv
- # 8 Bedre forhold for bløde trafikanter
- # 9 Eksperimentér med løsninger

Tidsplan og involverede parter

Forud for byrumsforsøgene afholdt forvaltningen et lille parallelopdrag og et idéseminar i februar, hvor fire tegnestuer BIG, Gehl, Lendager og Tredje Natur fremlagde ideer til forsøg. Til at kommentere på ideerne var der inviteret et panel af eksterne og kommunale eksperter:

- Rane Willerslev fra Nationalmuseet, museumsdirektør
- Mads Nørgaard fra Mads Nørgaard Copenhagen, owner/founder
- Nanna Hjortenbergt fra CHART, direktør
- Svante Lindeburg fra Golden Days, direktør
- Klaus Bondam fra Cyklistforbundet, direktør/CEO
- Bent Lohmann fra Indre By Lokaludvalg, formand
- Marianne Spang Bech, Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, centerleder
- Camilla van Deurs fra Teknik- og Miljøforvaltningen, stadsarkitekt

På baggrund af de fremlagte ideer valgte forvaltningen at gå videre med Tredje Natur som rådgiver på selve udformningen af byrumsforsøgene i samarbejde med PLADS som ekstern projektleder.

Følgegruppe for Middelalderbyen

Organisation	Afsender af partsindlæg
Cyklistforbundet	Erik Hjulmand, formand Københavnsafdelingen
Dansk Erhverv	Jesper Højte Stenbæk, fagchef for transport og infrastruktur og Anders Due, Københavns Vognmandsvalg
Dansk Fodgængerforbund	Anne Brix Christiansen, formand
Dansk PersonTransport	Teddy Becher, sektorchef
Danske Restauranter og Caféer	Jeppe Møller-Herskind, sekretariatschef
DI Transport	Michael Svane, branchedirektør
FDM	Dennis Lange, juridisk konsulent
Handicaprådet	Hans Møller
HORESTA	Annette Hyldebrandt, chef for turisme og oplevelsesøkonomi
Håndværkerforeningen i København	Christoffer Susé, adm. direktør
Indre By Lokaludvalg	Bent Lohmann, formand
KBH K - Commerce & Culture	Maja Tini Jensen, direktør
Københavns Beboernetværk	Søren Rud
Københavns Ældreråd	Arvin Storgaard og Arne Bjørn Nielsen
Rådet for bæredygtig trafik	Kjeld A. Larsen, formand
Ungerådet KBH	Sofus Pilehave og Ingrid Rahbek
Wonderful Copenhagen	Signe Gjelstrup Mouridsen, Manager - Research & Business Development

Byrumsforsøget har involveret en følgegruppe med repræsentanter fra en lang række interesseorganisationer. Følgegruppen har holdt fire møder i marts-oktober 2021 og har desuden været inviteret til kick-off (juni), fremtidsjagt (august) og evalueringsseminar (september). Aktiviteterne beskrives nærmere i afsnittet om metoder.

Forvaltningen har løbende haft møder med en lang række parter om muligheder for aktiviteter og arrangementer i forsøgsperioden, herunder Kulturkvarteret, Indre By lokaludvalg, aktører i Lille Kongensgade, Hyskenstræde mfl. Forvaltningen har generelt opfordret alle til at deltage med arrangementer, events og andet, og der har været en løbende opdatering af en arrangementsskalender på www.mindrebiltrafik.kk.dk.

I tidslinjen ses en oversigt over forsøget forløb juni-september og samtidig indeholder tidslinjen en oversigt over udviklingen i Corona-restriktioner, da bylivet i det meste af forsøgsperioden var påvirket af forsamlingsforbud, nedlukning og åbning af butikker, caféer, barer, kulturliv mv.





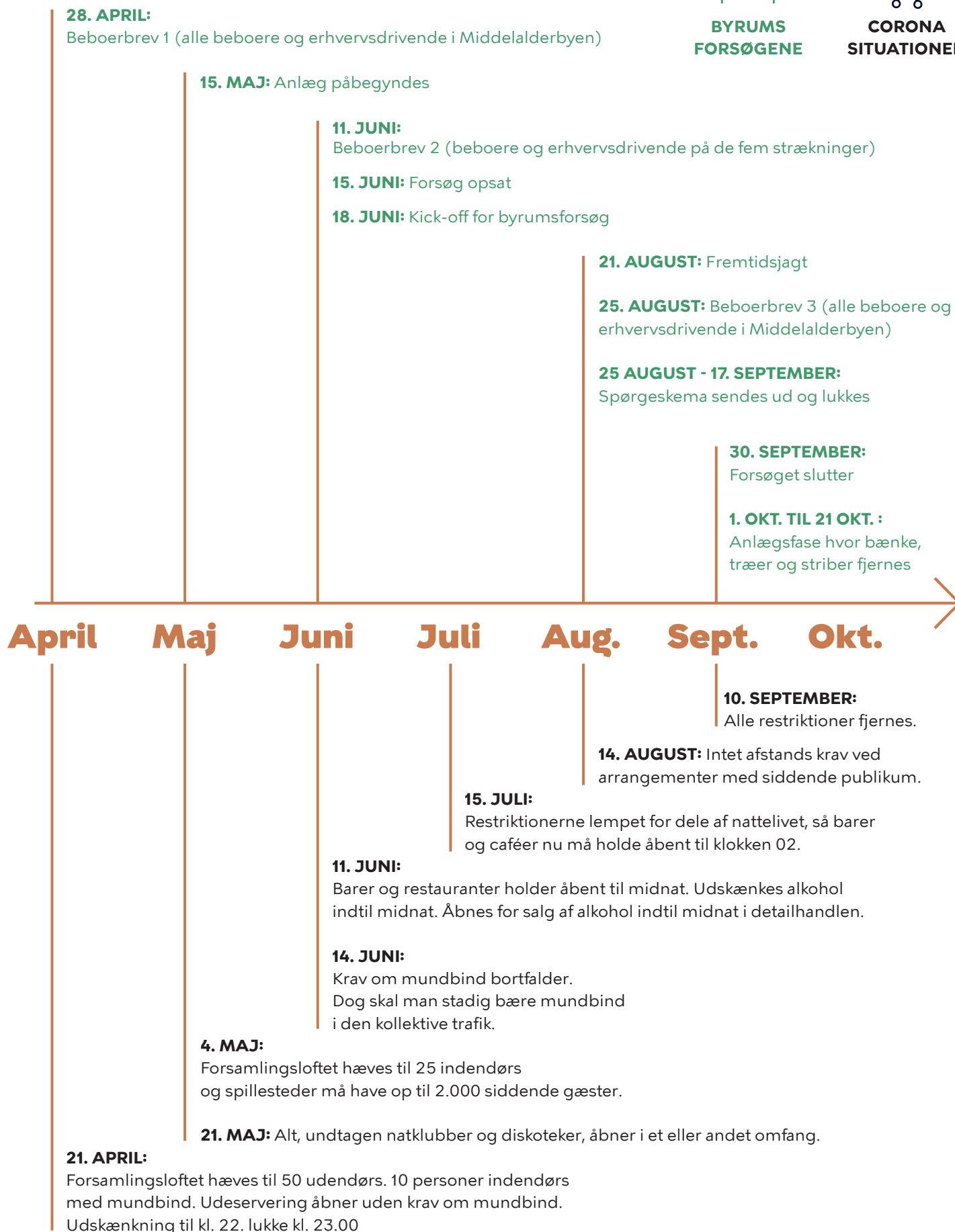
Figur 3: Byrumsforsøgets forløb og Corona-restriktioner i perioden



**BYRUMS
FORSØGENE**



**CORONA
SITUATIONEN**



Del 1
Konklusion
og
anbefalinger



Konklusion

Samlet set har byrumsforsøgene levet op til de mål, der var sat som udgangspunkt for gennemførelsen. Byrumsforsøgene har givet en række erfaringer, som er samlet op i punkt 1-19, og endelig er der på baggrund af evalueringen af byrumsforsøgene givet en række anbefalinger i punkt A-K nedenfor.

Byrumsforsøgenes mål

Målet om at skabe debat og samtaler om Middelalderbyens og byrummets potentialer blev opnået gennem den række af arrangementer og events, der blev gennemført i forsøgsperioden, og den livlige aktivitet på sociale medier, samt en vis opmærksomhed i pressen.

Ønsket om at undersøge hvilket byliv, hverdagsliv og adfærd, der kan opstå, når bilparkeringen blev fjernet, blev opfyldt, idet der opstod mange nye muligheder, men dokumentationen af resultatet var begrænset af corona-restriktioner, og den der af følgende mangel på før-målninger.

Borgersamlingens anbefalinger blev afprøvet i praksis, bortset fra anbefaling #5 om turisme, som stort set ikke er blevet afprøvet i byrumsforsøgene.

Følgegruppen, evalueringsseminaret, spørgeskemaundersøgelsen og de mange møder og samarbejder med forskellige aktører i forsøgsperioden har medvirket til at synliggøre, at de forskellige interessenter som beboere, københavnere, erhvervsfolk, kulturliv etc. har forskellige behov, ønsker og interesser.

Hele processen med idéfase, forsøgsdesign, planlægning og gennemførelse af forsøgene har bidraget til, at byrumsforsøgene har undersøgt og evalueret den rette balance i de konkrete byrum mellem fx støj og ro, kommercielt og ukommercielt, grønt og urbant, biler og bløde trafikanter.

I forbindelse med byrumsforsøget har forvaltningen afsøgt muligheder for samarbejder med beboere, erhvervsfolk og kulturinstitutioner. Dette har medført konkrete samarbejdsprojekter og møder med blandt andet beboerforeninger, lokaludvalget, Kulturkvarteret, Wonderful Copenhagen, Ungerådet, Magasin, Social Works, beboerne i Hyskenstræde, beværtninger, nærpolitiet, færdselspolitiet, natteværterne, Sikker By kampagnen og mange flere.

Hele evalueringsrapporten har opsamlet erfaringer til brug for Byrum- og trafikplanen, både i det konkrete byrumsforsøg såvel som Middelalderbyen som helhed.

Erfaringer og resultater

De væsentligste erfaringer og resultater fra byrumsforsøgene er præsenteret her (punkt 1-19), og de enkelte udsagn er uddybet i rapportens del 3. Erfaringerne er opdelt i en række positive resultater og en række opmærksomhedspunkter til det videre arbejde.

Positive resultater

1. Generelt set er byrumsforsøgene blevet positivt modtaget.
2. Flertallet oplevede, at forsøgene generelt skabte bedre byrum end før.
3. Et flertal oplevede, at byrummet blev mere attraktivt at opholde sig i under forsøget generelt og på de enkelte strækninger.
4. Forsøgene har givet bedre mulighed for at opholde sig i byrummet uden at købe noget, og har dermed haft en positiv effekt på balancen mellem kommercielt og ikke-kommercielt ophold.
5. Spørgeskemaundersøgelsen viser, at ni ud af ti er glade for træerne i forsøget, og otte ud af ti har oplevet at træerne er med til at skabe rolige byrum.
6. Spørgeskemaundersøgelsen viser en ret klar tendens til, at fodgængerne har oplevet bedre forhold i byrumsforsøgene. Fire ud af fem værdsætter, at der er kommet flere gågader.
7. Spørgeskemaundersøgelsen viser overvejende, at det var nemmere og en bedre oplevelse at være gående i forsøgsgaderne.
8. Bevægelsestællingerne tyder på, at på de tidspunkter af dagen, hvor der var flere fodgængere i gaden i forhold til antallet af biler og cykler, var der også flere fodgængere, der indtog kørebanen.
9. Bevægelsestællingerne viser, at der var flere cykler end biler, på alle de registrerede tidspunkter og på alle strækninger i forsøget, bortset fra Dyrkøb.
10. Cyklisterne oplevede, at det var en bedre oplevelse at cykle gennem gaderne i forsøget.
11. Kombinationen af skiltning, nedlagte p-pladser, striber på kørebanen samt træer og bænke på p-pladserne har medført en klar tendens til, at der er oplevet mindre biltrafik.
12. Trods den midlertidige nedlæggelse af 66 parkeringspladser, er der ikke registreret i stigning i ulovlig parkering.
13. Forsøget viste, at skiltningen og samarbejdet med natteværter og politi havde en vis positiv effekt på omfanget af generende bilkørsel om natten.

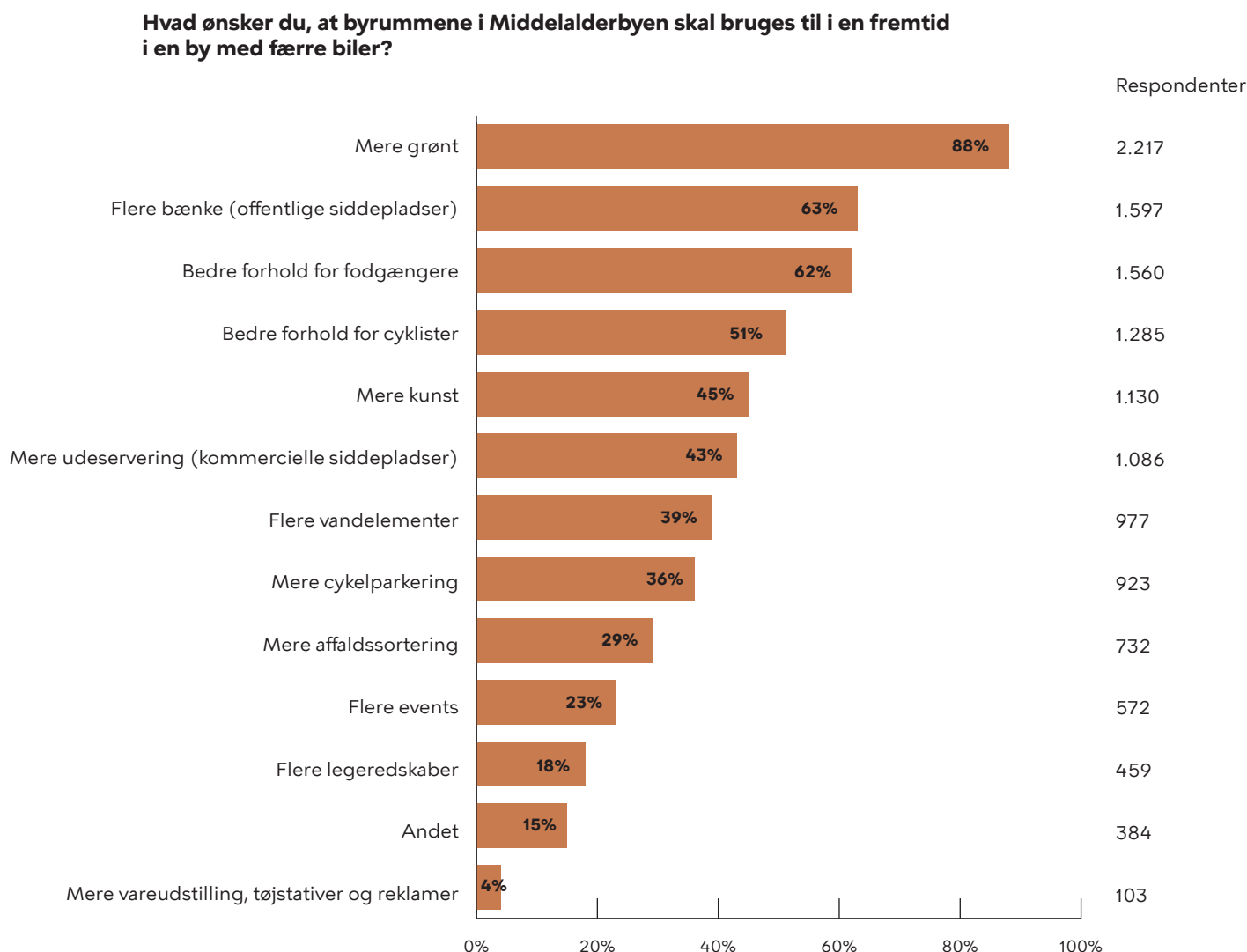
Opmærksomhedspunkter

14. Cykelparkering er en udfordring. Spørgeskemaundersøgelsen tyder på, at erhvervslivet har særligt fokus på parkerede cykler.
15. Ifølge spørgeskemaundersøgelsen har cirka en tredjedel af dem der kører i bil oplevet, at det er blevet sværere at finde bilparkering i området under forsøget, mens cirka halvdelen svarer 'ved ikke' til spørgsmålet.
16. Erfaringen fra forsøget viser, at flere former for kommunikation om forandringerne i biltrafikken er afgørende nødvendigt, og ikke alt kan løses med flere skilte.
17. De såkaldte 'muskelbiler' blev oplevet som et problem under forsøgsperioden, og det flyttede sig undervejs i forsøget.
18. Støjmålingerne viser, at de mange festende i Vestergade om natten ikke blev dæmpet af de opsatte træer.
19. Op mod en femtedel af de adspurgte, har oplevet udfordringer med varelevering i større eller mindre grad.

I spørgeskemaundersøgelsen blev der stillet et spørgsmål, om hvad københavnernes synes, pladsen skal bruges til i en by med mindre biltrafik og færre parkeringspladser. Her kom 'mere grønt' ind som en markant

førsteplads, men også flere bænke og bedre forhold for fodgængere blev højt prioriteret. Der var mulighed for at sætte kryds ved op til fem svarmuligheder. Se figur 4.

Figur 4: Hvad skal pladsen bruges til?



Anbefalinger til byrums- og trafikplanen

Anbefalingerne til byrums- og trafikplanen

Da selve resultaterne fra byrumsforsøgene ikke kan overføres direkte til endelige løsninger, er der her formuleret en række anbefalinger (punkt A-K) til det videre arbejde med byrums- og trafikplanen.

- A. Selve det at gennemføre forsøg er blevet positivt modtaget og har skabt gode samarbejder mellem kommunen, andre myndigheder, beboere, brugere, kultur- og erhvervsliv. Forsøg skal ske med fokus på at dokumentere effekten og opsamle læringspunkter, og der skal være mulighed for justeringer. I det videre arbejde kan det overvejes at gennemføre forsøg med enkelte temaer i samarbejde med relevante aktører om fx varelevering, skiltning, cykelparkering eller grønne byrum.
- B. Implementering i etaper kan også give mulighed for læring undervejs og forbedring af senere etaper.
- C. Det grønne giver stor positiv værdi og flere træer er højt prioriteret. Dog kan forsøgsdesignet med rækker af mindre træer i bigbags ikke umiddelbart implementeres i en permanent løsning, da det har et midlertidigt præg. Det er nødvendigt at være kontekstspecifik og designe grønne løsninger fra sted til sted med afsæt i det konkrete byrum.
- D. Skab flere muligheder for ikke-kommercielt ophold i form af bænke mv. for at få bedre balance mellem kommercielt og ikke-kommercielt ophold i byrummet. Dog ikke i gader plaget af støj fra nattelivet.
- E. De hvide striber på kørebanen har medvirket til mindre biltrafik, men kan ikke anbefales til andet end forsøg eller midlertidige løsninger i en overgangsperiode. Erfaringen fra forsøget er, at belægningen på kørebanen har betydning for oplevelsen af gågade og for trafikanternes afkodning af, hvor de må gå eller køre. Striberne kan ikke anbefales til en permanent løsning, da de ikke er i overensstemmelse med Middelalderbyens egenart og vil skæmme det generelle bybillede.
- F. Det anbefales at skabe mere plads til gående i de smalle gader og fokus på tilgængelighed og tryghed, samt at forbedre oplevelsen af at gå gennem gaderne. Dette kan ske ved at nedlægge parkeringspladser og tilføre bænke og grønt i byrummet.
- G. Det anbefales at skabe bedre forhold for de mange (og stadig flere) cyklister under hensyn til balancen mellem cykler, gående og biler.
- H. Cykelparkering er en udfordring, som kræver videre arbejde, af hensyn til såvel cyklisterne som bylivet og handelslivet.
- I. Det kan overvejes, at lave tydelige ruter til parkeringshuse med god adgang og skiltning, som gør det nemt at orientere sig.
- J. Det anbefales at planlægge en kommunikationsindsats (som handler om mere end skiltning) i forbindelse med implementering af en byrums- og trafikplan, gerne i samarbejde med beboere, brugere, kulturliv og erhvervsliv.
- K. Det er begrænset, hvilken effekt den fysiske indretning af gaderummet har på støj og gener fra nattelivet, så det bør ses i sammenhæng med restaurations- og nattelivsplanen og initiativer til fx øget samarbejde mellem aktører i nattelivet eller ændrede bevillinger.

Del 2

Forsøgs-

beskrivelse



Byrumsforsøgets formål og design

Byrumsforsøgets formål

Udgangspunktet var at skabe visionære, undersøgende og dialogskabende byrumsforsøg, der forholder sig til borgersamlingens anbefalinger og rammerne undersøger greb for en samlet byrums- og trafikplan for hele området.

Målet med forsøgene var:

- At skabe debat og samtaler om Middelalderbyens og byrummets potentialer.
- At undersøge hvilket byliv, hverdagsliv, bevægelser og adfærd der kan opstå, når bilparkeringen fjernes.
- At afprøve borgersamlingens anbefalinger nr. 1, 2, 3, 4, 7, 8 samt 9 i praksis og belyse forskellige muligheder.
- At synliggøre at de forskellige interessenter (beboere, københavnere, erhvervsliv, kulturliv etc.) har forskellige behov, ønsker og interesser.
- At undersøge den rette balance i de konkrete byrum mellem fx støj og ro, kommercielt og ukommercielt, grønt og urbant, biler og bløde trafikanter.
- At afsøge muligheder for samarbejder med beboere, erhvervsliv og kulturinstitutioner.
- At indsamle erfaringer til brug for byrums- og trafikplanen, både i det konkrete byrumsforsøg såvel som Middelalderbyen som helhed.

Byrumsforsøgets design

Byrumsforsøgets design består af fire elementer, der tilsammen skulle give mindre biltrafik og mere attraktive byrum med bedre plads til fodgængere og cyklister i den midlertidige periode, hvor forsøget forløb.

- Skilte (færdselstavler) med begrænsninger for biltrafikken i forskelligt omfang
- Dekoration af vejbanen med brede, hvide striber
- Træer i hvide bigbags placeret ovenpå belægningen på de nedlagte parkeringspladser
- Traditionelle, grønne københavnerbænke på nogle af de nedlagte parkeringspladser

Skiltene, de hvide striber, de 250 træer og 50 bænke udgør et design, der signalerer midlertidigt forsøg. Formålet var at afprøve nogle relativt enkle og billige former for mere grønt og ophold mv. Forsøgsdesignet og gennemførelsen af forsøget var ikke tilrettelagt med henblik på direkte videreførelse i en permanent løsning. Der er lagt vægt på, at forsøgets træer, jord og bænke kan genbruges i permanente projekter i andre bydele efter forsøgsperiodens afslutning.

Brugen af hvide poser til træerne og hvide striber i belægningen samt grønne træer og grønne bænke blev valgt som signatur for forsøget og som en indikation for brugerne på, hvor forsøgsstrækningerne var.

Det generelle forsøgsdesign blev tilpasset til de enkelte forsøgsgader, som gennemgås i det følgende.

Vestergade

Vestergade er en livlig gade med et rigt natteliv og forholdsvis store støjgener. Derfor har byrumsforsøget fokus på adfærd i nattelivet.

I Byrumsforsøget undersøger vi, hvordan indretningen af gaden kan:

- skabe balance mellem nattelivet og beboernes behov
- bibeholde gaden som cykelgade og mindske generende bilkørsel om natten
- forebygge og begrænse støj fra nattelivet.

FAKTA OM FORSØGET

Parkering

Der nedlægges midlertidigt 13 parkeringspladser. Eksisterende handicap-parkering, taxiholdepladser og politi-parkering bevares.

Færdsel

Vestergade vil under forsøget fortsat være cykelgade, med hensynsfuld kørsel tilladt på cyklisternes præmisser. I forsøgsperioden indføres et indkørselsforbud for motoriseret kørsel fra kl.22:00 til 04:00 torsdag-lørdag i hele forsøgsperioden, med undtagelse af beboerkørsel, politi- og redningsarbejde.

Inventar

Der opsættes træer midlertidigt, der har en adfældsregulerende, samt lyd- og fartdæmpende effekt. For at forebygge uønsket ophold og støjgener fra nattelivets gæster, etableres der ikke opholdsmuligheder i gaden.



↑ Vestergade før forsøget. Cykelgade med parkerede biler og cykelparkering.

↓

Figur 5: Illustrationen viser Vestergades indretning og træernes placering i forsøgsdesignet





↑
Vestergade under forsøget. Forsat cykelparkering, men træer har erstattet de parkerede biler.



Skindergade

I parallelgaden til Strøget findes et rigt byliv med restauranter, butikker og natteliv. I byrumsforsøget undersøges, hvilket byliv der opstår, når fodgængerne indtager kørebanen og træer og bænke erstatter parkeringspladserne. Hvilken balance kommer der mellem kommercielt og ikke-kommercielt byliv?

Er der plads til både besøgende, erhvervslivets og beboeres behov i den livlige gade?

I byrumsforsøget ændres Skindergade til en gågade, hvor:

- fodgængere har første prioritet blandt de mange daglige cyklister.
- levende kantzoner ved butikker opprioriteres
- der skabes mulighed for ophold
- fortsat vare- og bilkørsel, men på fodgængernes præmisser.

FAKTA OM FORSØGET

Parkering

Der nedlægges midlertidigt 13 parkeringspladser på det samlede gadeforløb.

Færdsel

Under forsøget vil gaden have karakter af gågade, med hensynsfuld kørsel tilladt, på de gåendes præmisser.

Inventar

Hvor der tidligere var parkeringspladser, placeres træer og Københavnerbænke. Bænkene placeres, så man kan sidde overfor hinanden. Der vil komme stribet belægning på vejbanen, der skal signalere fortrinsret for fodgængere.



↑
Skindergade før forsøget, præget af parkerede biler.

↓
Figur 6: Illustrationen viser Skindergades indretning med striber, bænke og træernes placering i forsøgsdesignet





↑
Skindergade under forsøget med træer, bænke og striber.



Dyrkøb

Dyrkøb ved Vor Frue Kirke er en plads, hvor de store flotte træer og kirkens facade giver pladsen karakter, men den præges også af bilisternes søgen efter en ledig parkeringsplads.

Dele af parkeringspladserne nedlægges til fordel for en grøn oase med ro og plads til fordybelse, midt i det ellers livlige centrum.

FAKTA OM FORSØGET

Parkering

Der nedlægges midlertidigt 19 parkeringspladser samtidig med at den eksisterende parkering med el-ladestationer, handicap-parkering, parkering for delebiler mm bliver bevaret under forsøget. Der vil under forsøget i alt være opretholdt 30 parkeringspladser på Dyrkøb i forsøgsperioden.

Færdsel

Under forsøget vil gaden have karakter af gågade, med hensynsfuld kørsel tilladt på de gåendes præmisser, og der vil være kombineret parkering og ophold på pladsen.

Inventar

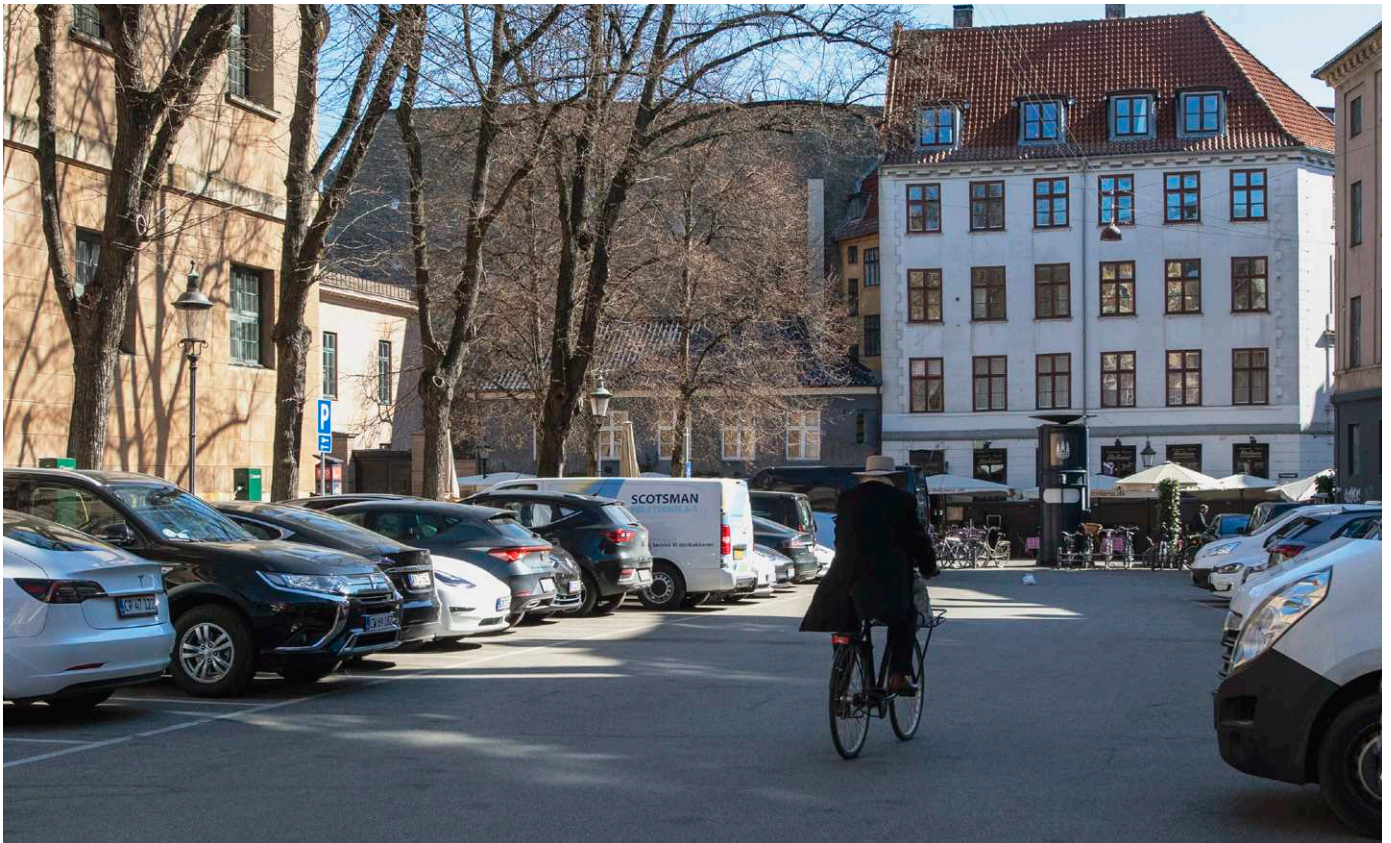
Hvor der tidligere var parkeringspladser, placeres træer og Københavnerbænke, der opfordrer til rolig færdsel på de bløde trafikanters præmisser.

Træerne er rødbøg og refererer til kirkerummets søjler. Der males striber på belægningen, som skal signalere fortrinsret for fodgængere.

På hjørnet op mod Fiolstræde står Københavnerbænke i rækker. De refererer til Vor Frue Kirkes kirkeskib, der spejles på pladsen. Intentionen er at pladsen bliver flittigt brugt til kulturelle arrangementer som digtlæsning, korsang, forfatterlæsning mm.

↓
Figur 7: Illustrationen viser Dyrkøbs indretning med striber, bænke og træernes placering i forsøgsdesignet



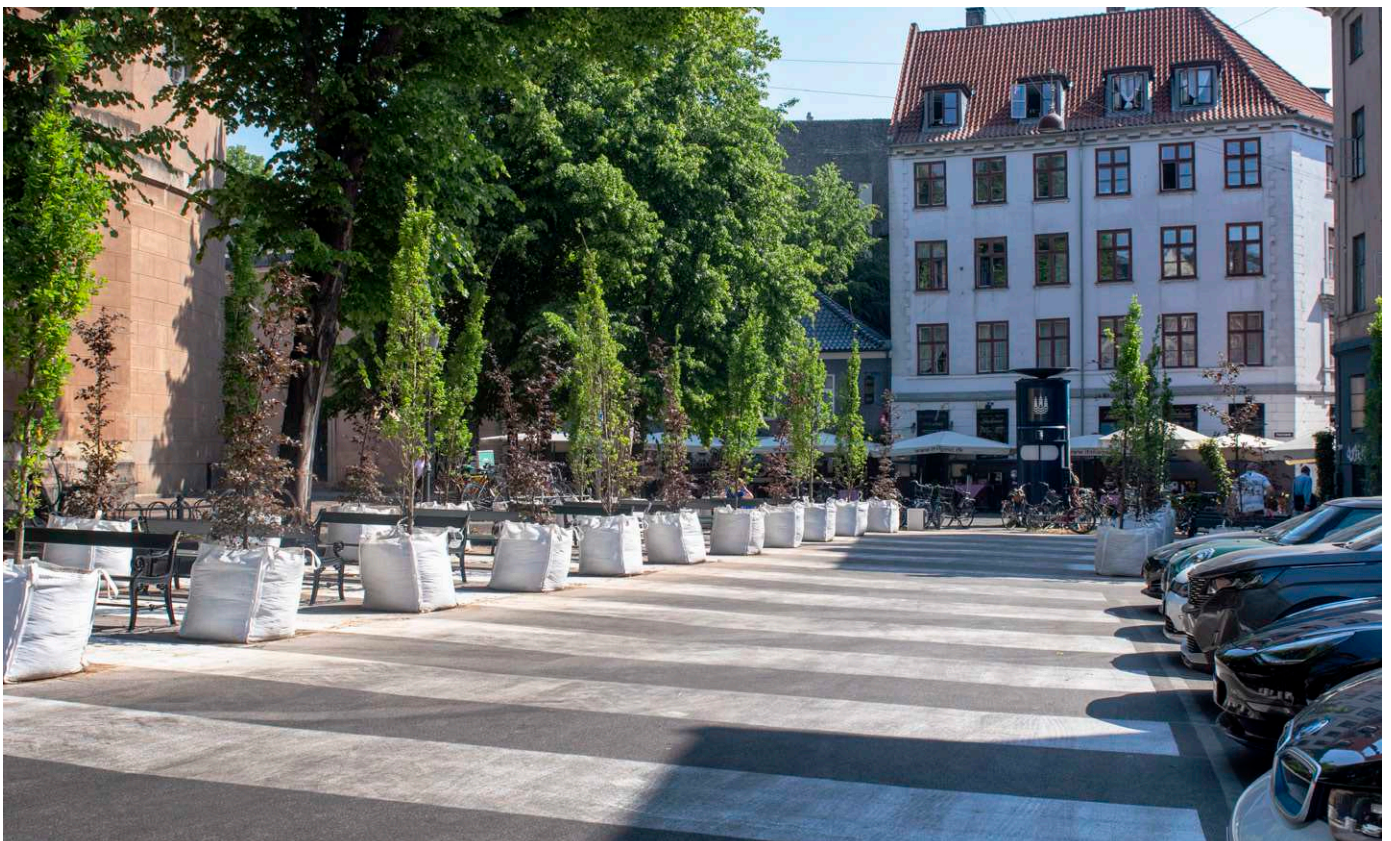


↑

Dyrkøb før forsøget, indrettet til parkeringsplads for biler.

↓

Dyrkøb under forsøget. Delvis oase med træer, bænke og striber, delvis fortsat parkeringsplads.



Klosterstræde, Hyskenstræde, Naboløs

Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs er alle meget samme stræder, der forbinder Skindergade, Strøget, Strædet og Gammel Strand, og er præget af gennemkørende trafik og forhandling om pladsen mellem biler, cyklister og fodgængere i det smalle gaderum.

I byrumsforsøget fremmes forholdene for de bløde trafikanter i en grøn og attraktiv smutvej. Byrumsforsøget undersøger, hvilket byliv der opstår, når fodgængerne indtager kørebanen og træer og bænke erstatter parkeringspladserne. Er der plads til både besøgende, erhvervslivets- og beboernes behov i den livlige gade?

I gaderne er der fokus på:

- bedre fodgængerforhold
- midlertidig beplantning og ophold
- lokalt særpræg – tages gaden i brug på nye måder af lokale beboere og erhvervsdrivende?

→

Figur 8: Illustrationen viser 'smutvejens' indretning med striber, bænke og træernes placering i forsøgsdesignet



FAKTA OM FORSØGET

Parkering

Der nedlægges midlertidigt 12 parkeringspladser på det samlede gadeforløb. Eksisterende handicapparkering bevares.

Færdsel

Hele forsøgsstrækningen på Smutvejen får karakter af gågade med cykelkørsel og beboerkørsel tilladt.

Varelevering vil være tilladt fra kl.04:00 til 11:00, som på Strøget.

Inventar

Hvor der tidligere var parkeringspladser, placeres træer og Københavnerbænke, der opfordrer til rolig færdsel på de bløde trafikanters præmisser. Der males striber på belægningen, som skal signalere fortrinsret for fodgængere.



↑ Klosterstræde før forsøget, præget af parkerede biler.

↓ Klosterstræde under forsøget med træer, bænke og striber.



Store Kirkestræde, Lille Kongensgade

Lille Kongensgade og Store Kirkestræde er en vigtig sekundær forbindelse mellem Rådhuspladsen og Kongens Nytorv.

I forsøget blev gadeforløbet omdannet til gågade med kørsel tilladt med forskellige betingelser i de to gader. Forsøget undersøgte, hvilket byliv der kan opstå, når fodgængerne indtager kørebanen, og træer og bænke erstatter parkeringspladserne. Gadeforløbet har butikker, restauranter og grønne byrum fra Højbro Plads, Nikolaj Plads til Kongens Nytorv. Et samarbejde med kulturinstitutionen Nikolaj Kunsthal giver muligheder for, at kulturen kommer ud i byrummet og bidrager til bylivet.

I forsøget undersøges, hvordan kunst kan bidrage til bylivet, samt hvilket byliv der opstår, når der både er kommercielle og ikke-kommercielle muligheder.

FAKTA OM FORSØGET

Parkering

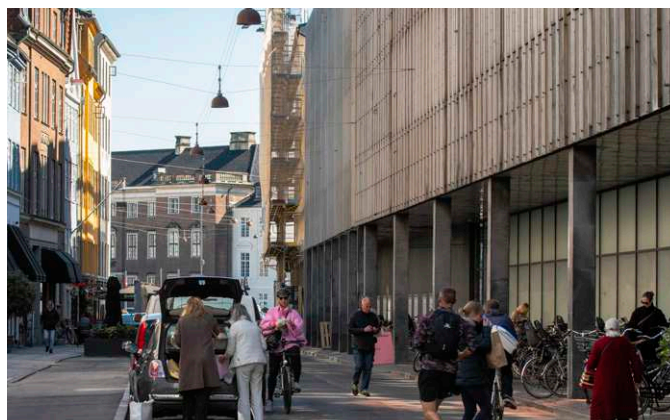
Der nedlægges midlertidigt 9 parkeringspladser på det samlede gadeforløb.

Færdsel

På strækningen fra Højbro Plads til Bremerholm etableres gågade med kørsel tilladt. Fra Bremerholm til Kongens Nytorv etableres gågade med cykling tilladt, samt varelevering tilladt fra kl. 04:00 til 11:00.

Inventar

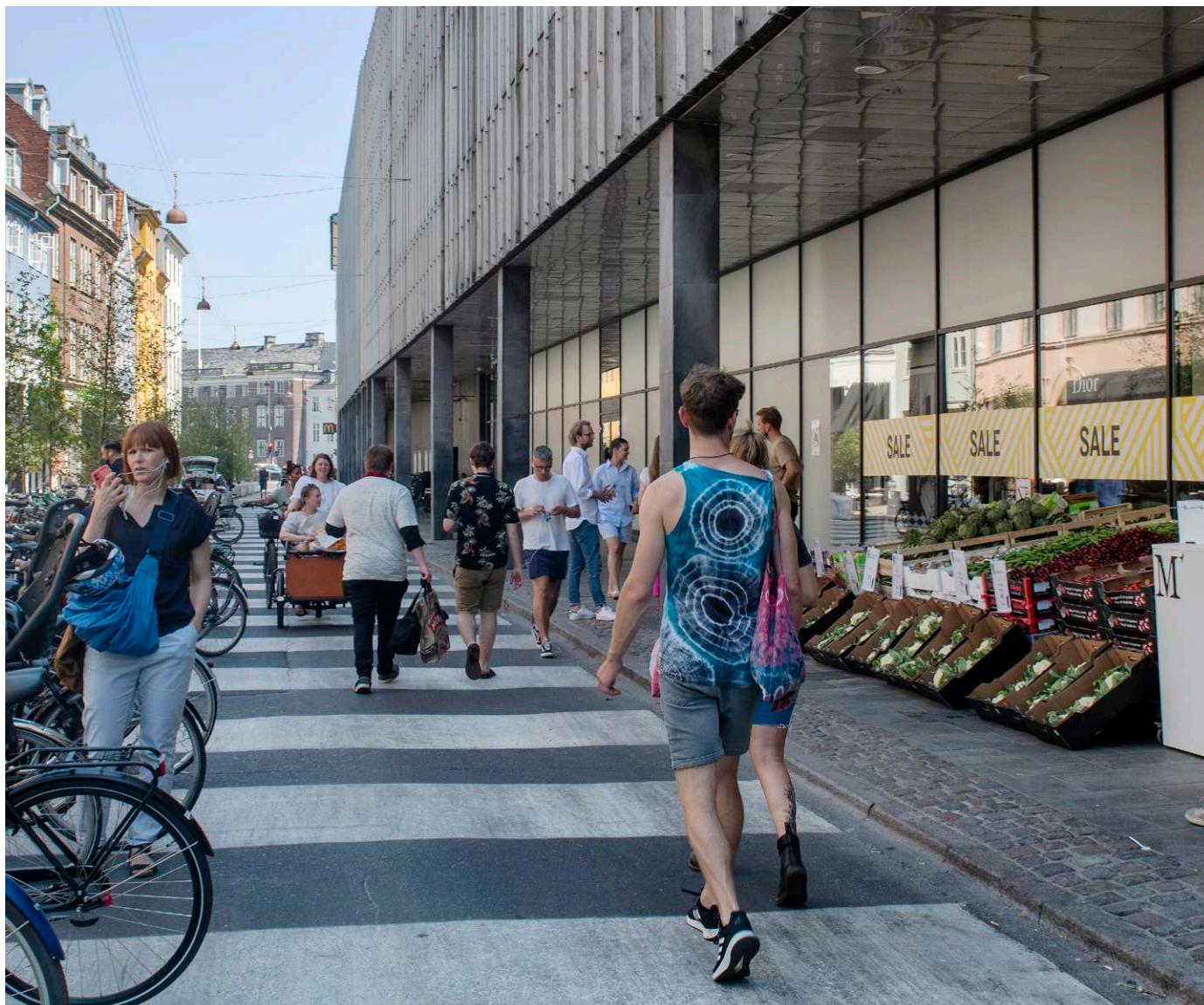
Der placeres træer og Københavnerbænke på den tidligere vejbane, der opfordrer til rolig færdsel på de bløde trafikanters præmisser. Der males striber på belægningen, som skal signalere fortrinsret for fodgængere.



↑ Lille Kongensgade før forsøget, set mod Kongens Nytorv.

↓
Figur 9: Illustrationen viser indretningen af Store Kirkestræde og Lille Kongensgade med striber, bænke og træernes placering i forsøgsdesignet





↑ Lille Kongensgade under forsøget, set mod Kongens Nytorv. Der er striber på kørebanen, træer og bænke på parkeringspladserne. Cykelparkeringen er flyttet fra arkaden og ud i gaden.





STUDIO/GALLERY

BLOMSTERVÆRK



CRIME PASSIONNEL

PARFUMERIE

HT

BLUMENHAGEN MUSEUM

Metodebeskrivelse

Forsøgene blev evalueret ud fra forskellige metoder, der supplerer hinanden. Forsøget var en midlertidig test i en tidsafgrænset periode, og data fra observationer og registreringer giver først og fremmest et øjebliksbillede af, hvordan de nye byrum blev brugt under forsøget. Ved at koble kvantitative metoder som fx tællinger og spørgeskema med kvalitative metoder som fx spotinterviews og byrumssamtaler skal evalueringen give et nuanceret billede af erfaringerne fra byrumsforsøget til brug for den videre dialog om en samlet byrums- og trafikplan.

Da forsøget blev gennemført, mens der var delvis nedlukning af bylivet, blev det besluttet ikke at foretage bylivsregistreringer (tællinger af ophold og bevægelse), fordi registreringerne alligevel ikke ville give et retvisende billede af en normalsituation.

I det følgende gennemgås de enkelte metoder, omfang og forbehold.

Bylivsregistreringer - ophold og bevægelse

Bylivsregistreringer er en systematisk registrering af hvor mange, der opholder sig i et afgrænset byrum, og hvor mange der bevæger sig gennem byrummet i løbet af 10 minutter. Dermed kortlægges et øjebliksbillede af, hvordan det enkelte byrum bliver brugt på forskellige tidspunkter af døgnet og ugen.

Metoden er kvantitativ, og den tager udgangspunkt i Københavns Kommunes metode til bylivsregistrering, som er justeret for at kunne belyse byrumsforsøgene i Middelalderbyen.

Opholds- og bevægelsestællinger er gennemført ved brug af Gehl' app: Public Life App. Der er gennemført to sæt tællinger for hver forsøgsstrækning. Der er gennemført tællinger formiddag, eftermiddag og aften på en hverdag (onsdag) og eftermiddag i weekenden (lørdag). For Vestergade er der desuden gennemført nattetællinger ved midnat lørdag. Tællingerne er gennemført i den sidste del af forsøgsperioden (august-september).

Her i evalueringsrapporten er tællingerne vist som lagkagediagrammer. Bevægelsestællingerne er fordelt på typen af trafikanter (gående på fortovet, gående på kørebanen, cykler, biler, varebiler og varelevering på cykel). Opholdstællingerne er fordelt på typen af ophold (siddende udeservering, siddende på offentlig bænk, siddende uformelt, stående, liggende).

DATAINDSAMLING

- Bylivsregistreringer: Bevægelsestællinger og opholdstællinger
- Spørgeskema
- Spotinterviews
- Byrumssamtaler
- Observationer fra natteværter og politi
- Arrangementstilladelser
- Støjmålinger
- Postkasse til henvendelser
mindrebiltrafik@kk.dk

Opholds- og bevægelsestællingerne giver ikke et komplet billede af brugen af byrummene, men stikprøvemålinger af 10 minutters varighed på udvalgte tidspunkter kan bidrage til at skabe et billede af, hvordan opholdene og bevægelserne fordeler sig fx i weekenden og i hverdagene. Vejret har stor betydning for tællingerne, og derfor er dage med regn undgået, men nogle dage har vejrmæssigt været bedre end andre. Der er ikke foretaget før-målinger, så forvaltningen kan ikke sige noget om ændringer som følge af forsøgsdesign.

Spørgeskemaundersøgelse

Med spørgeskemaundersøgelsen er der lavet en kvantitativ afdækning af beboeres, besøgendes, ansattes og erhvervsdrivendes oplevelse af byrumsforsøgene. Spørgeskemaundersøgelsen er gennemført for at få et indtryk af, hvad brugernes oplevelser og erfaringer med byrumsforsøgene i Middelalderbyen har været.

Spørgeskemaet blev sendt ud som link til alle med bopæl eller virksomhed i Middelalderbyen, og linket blev delt på sociale medier blandt andet Københavns Kommunes profil på Facebook og LinkedIn. Desuden blev følgegruppen og samarbejdspartnere opfordret til at dele linket til spørgeskemaet på deres hjemmesider, nyhedsbreve og lignende, så der blev en bred vifte af brugere blandt besvarelsene.

Der var 2.931 respondenter, der svarede på spørgeskemaet, hvilket giver et acceptabelt datagrundlag. Af de i alt 2.931 respondenter har 2.519 fuldført spørgeskemaet svarende til 86 %. Data fra ikke fuldførte spørgeskemabesvarelser er også medtaget i databehandlingen. Forvaltningen vurderer, at der er en god balance i fordelingen af respondenter på køn, alder og deres relation til Middelalderbyen (se figur 10 og 11).

Spørgeskemaets første del bestod af nogle generelle spørgsmål om byrum og trafik i alle forsøgsgaderne. Herefter skulle respondenterne angive, hvilke af forsøgsstrækningerne de havde været i under forsøgsperioden, og så blev der stillet spørgsmål til de strækninger, som den enkelt havde besøgt. Der var flest, der havde været i Skindergade under forsøget og færrest, der havde været på Dyrkøb. Se figur 12.

Der er et forbehold vedrørende Skindergade. En teknisk fejl i spørgeskemaets opsætning medførte, at det i den første uge af undersøgelsesperioden kun var erhvervsdrivende og ansatte i Middelalderbyen, som havde mulighed for at besvare spørgsmål vedrørende Skindergade. Denne fejl blev rettet efter den første uge, hvorefter også beboere og besøgende, der havde været i Skindergade, fik stillet spørgsmål vedrørende Skindergade. Det vil sige at, af de 2.299 respondenter der oplyste, at de havde været i Skindergade, er der kun indsamlet 1.212 besvarelser. Der er dog ikke tegn på, at erhvervsdrivende og ansatte er overrepræsenteret i de 1.212 besvarelser.

De, der har besvaret spørgeskemaet, har desuden angivet hvordan de transporterer sig rundt i byen (se figur 13). Her ses, at langt de fleste går eller cykler, mens cirka en fjerdedel af respondenterne også kører i bil. Det er værd at bemærke, at det var muligt at vælge flere

transportformer, da de færreste kun benytter en enkelt transportform.

Der blev stillet spørgsmål til hvilken årsag, de besøgende havde til at besøge Middelalderbyen. Af figur 14 ses, at top tre er shopping, restaurant- og cafébesøg og kulturtilbud (museer, teater, biograf o.l.).

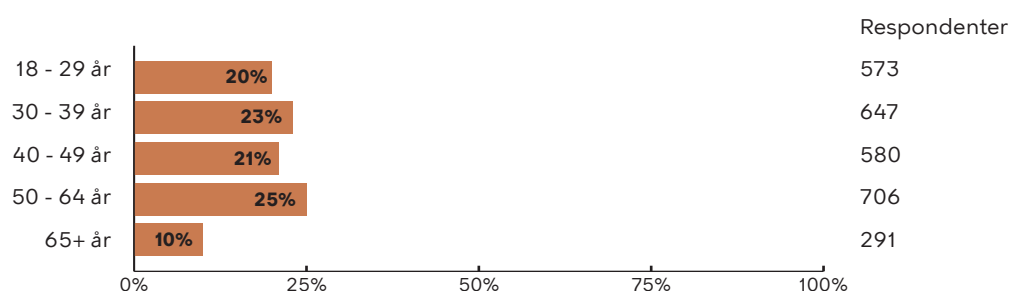
Spotinterviews

Semistrukturerede spotinterviews er en kvalitativ metode, der bidrager med informationer, der ikke kan opnås på samme måde i et kvantitativt spørgeskema. Ved et spotinterview stilles der spørgsmål på stedet til mennesker, der opholder sig eller bevæger sig igennem byrummene, hvilket giver mulighed for en detaljeret, præcis og kontekstuel forståelse af, hvordan folk oplever og bruger byrumsforsøgene. Med spotinterviews suppleres de kvantitative metoder fx spørgeskemaundersøgelsen og bylivstællingerne, der viser noget om hvem og hvor mange, der bruger byrummene.

Der er gennemført i alt 39 spotinterviews i byrumsforsøget fordelt på alle forsøgsstrækninger. De er foretaget på to hverdage i tidsrummet 15-17 og en lørdag i tidsrummet 23-01. Der er tilstræbt en spredning, så der både er interviews med gående, cyklister og bilister, samt med beboere, besøgende og erhvervsdrivende.

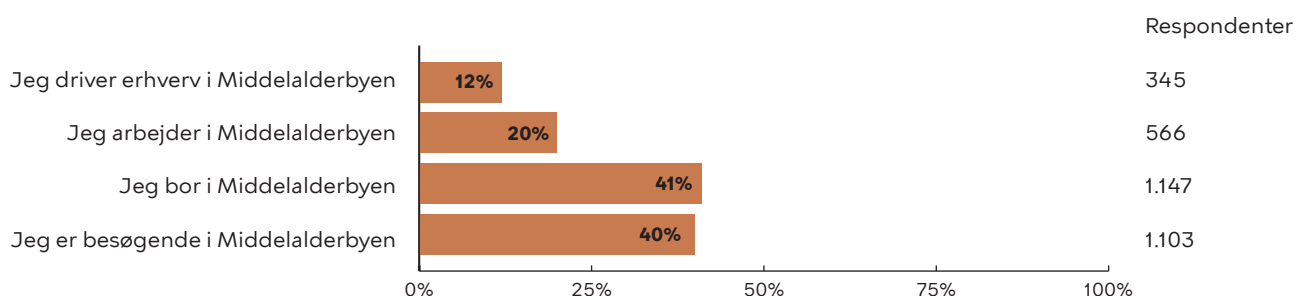
Figur 10: Aldersfordeling på respondenterne i spørgeskemaet.

Hvad er din alder?



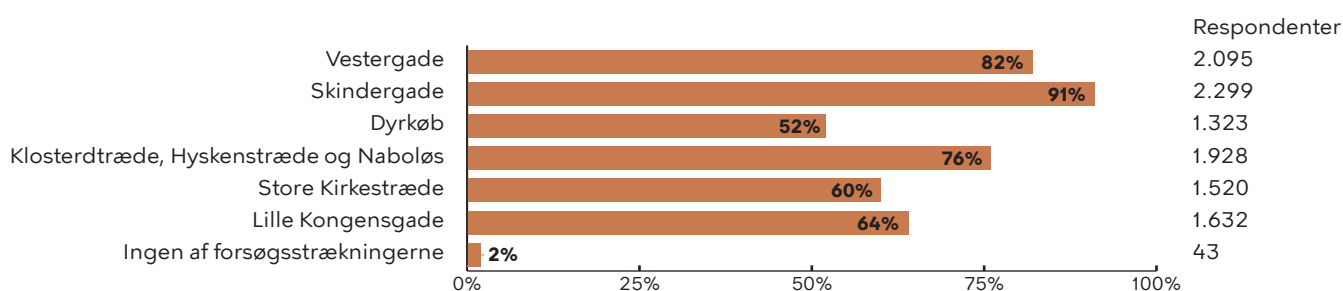
Figur 11: Respondenternes relation til Middelalderbyen. Det var muligt at sætte flere krydser.

Hvad er din relation til Middelalderbyen?



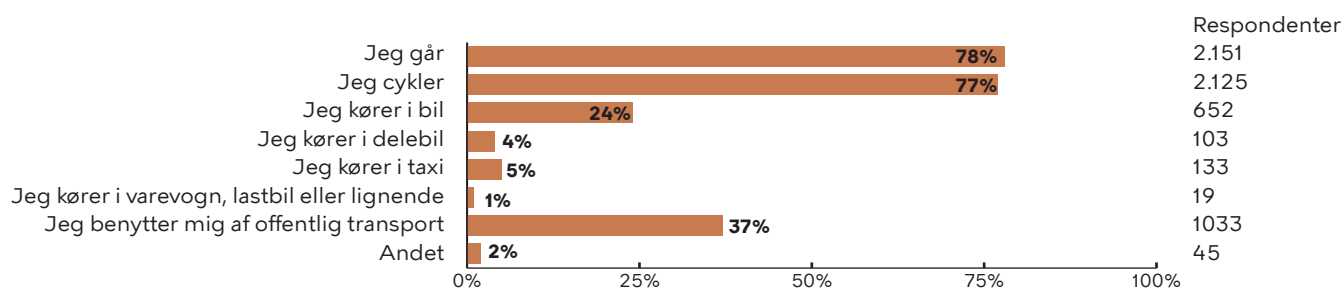
Figur 12: Fordelingen af besøgte forsøgsgader. Det var muligt at sætte flere krydser.

Hvilke af forsøgsgaderne i Middelalderbyen har du besøgt indenfor forsøgsperioden (juni-september)?



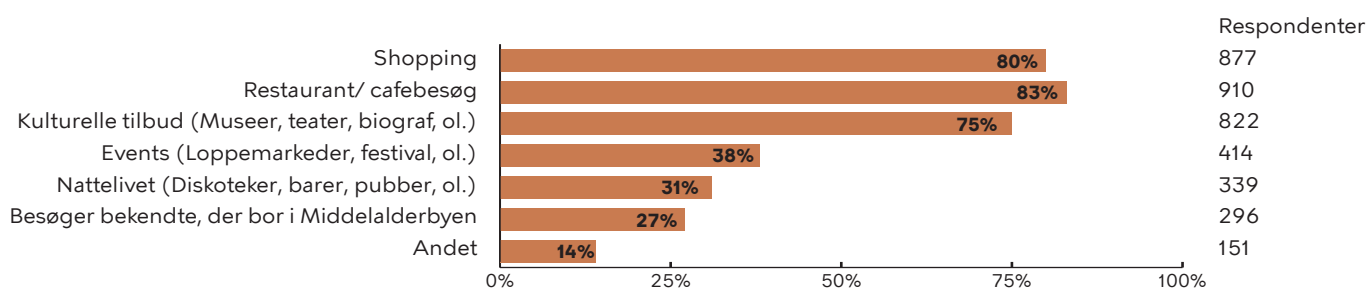
Figur 13: Respondenternes transportformer. Det var muligt at sætte flere krydser.

Hvordan transporterer du dig rundt i samt til/fra Middelalderbyen?



Figur 14: Årsager til at besøge Middelalderbyen. Det var muligt at sætte flere krydser.

Hvad er årsagen til at du besøger Middelalderbyen? (sæt gerne flere kryds)



Byrumssamtaler

En kilde til evaluering har været de forskellige arrangementer og debatter, som blev gennemført under forsøgsperioden. Teknik- og Miljøforvaltningen var arrangør af et kick-off, en 'fremtidsjagt' og et evalueringsseminar. En række andre arrangementer blev gennemført af forskellige aktører, og behandles i afsnittet om debat og byrumssamtaler.

Kick-off arrangementet den 18. juni var først og fremmest en fejring af byrumsforsøgene med de aktører der var med til at realisere projektet. Det var en anledning til, at aktørerne bag forsøget kunne gøre sig direkte erfaringer fra forsøgsgaderne, samtidigt med at brugerne havde mulighed for at opleve en direkte kontakt med kommunen. Kick-off arrangementet skulle derudover synliggøre byrumsforsøgene og invitere folk til at opleve forsøgsgaderne på en ny måde. Arrangementet skulle på den måde invitere til dialog og debat om fremtidens Middelalderby.

Med fremtidsjagten den 21. august var der tilrettelagt et Corona-venligt dialogformat, hvor lokale værter talte med de deltagende om fremtidens Middelalderby. Samtalerne skulle fremtidsjagten udbrede debatten om fremtidens Middelalderby lokalt og skabe fælles refleksion. Fremtidsjagten var designet til at bringe samtalerne frem til de store spørgsmål og drømme for fremtidens Middelalderby.

Evalueringsseminaret den 29. september samlede følgegruppen og andre involverede aktører for at få de forskellige perspektiver og erfaringer fra byrumsforsøget belyst. Her var fokus på, hvilke erfaringer fra byrumsforsøgene, der er væsentlige at tage med i det videre arbejde med den kommende byrums- og trafikplan for Middelalderbyen.



Observationer fra natteværter og politi

I forsøgsperioden har Kultur- og Fritidsforvaltningens natteværter været på gaden fredag og lørdag aften og nat for at vejlede og forbygge gener fra nattelivet. Natteværterne har samtidig observeret nattelivet i forsøgsperioden med fokus på bilkørsel i Vestergade. Teknik- og Miljøforvaltningen har afholdt ugentlige møder med natteværter og politi for følge udviklingen i nattelivet. Natteværterne har lavet stikprøvevis tællinger af antallet af biler i Vestergade efter kl. 22 fredag og lørdag.

Udover de løbende vurderinger af nattelivet har politiet foretaget en opgørelse af anmeldelser i forsøgsgaderne. Politiet har oplyst antallet af registrerede anmeldelser om vold, overtrædelse af færdselsloven, overtrædelse af ordensbekendtgørelsen og anmeldelser vedrørende støj, herunder støj fra muskelbiler. Det skal bemærkes, at dataudtrækket er behæftet med usikkerhed, da det er trukket fra et sagsstyringssystem og ikke et egentligt statistiksystem.

Arrangementstilladelser

Teknik- og Miljøforvaltningen har opgjort antallet af tilladelser til udeservering og events i forsøgsgaderne i perioden. Dette kan bidrage til evalueringen af balancen mellem kommercielle og ikke-kommercielle aktiviteter i forsøgsgaderne.

Støjmålinger

Teknik- og Miljøforvaltningen har fået foretaget støjmålinger i Vestergade i perioden juli – september. Målingerne er foretaget som uovervåget målinger af støj fra gaden på en specifik adresse i Vestergade. Målingerne er foretaget for at få en forståelse af omfanget og mulige årsager til støj i Vestergade.

Postkasse til henvendelser

Teknik- og Miljøforvaltningen har modtaget mere end 100 henvendelser i forsøgsperioden. Henvendelserne har givet et billede af hvilke emner, københavnere og virksomheder har haft fokus på i forbindelse med forsøget.

Del 3

Resultater

Resultater og erfaringer fra byrumsforsøgene



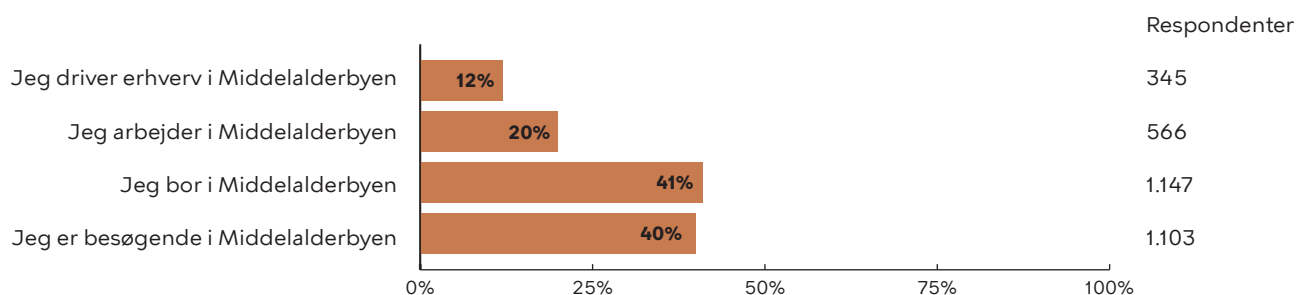
Dette afsnit gennemgår først de generelle erfaringer fra byrumsforsøget, og dernæst gennemgås erfaringer fra de enkelte strækninger i forsøget.

De generelle erfaringer i dette afsnit er præsenteret under overskrifter, der afspejler de temaer og problemstillinger, der var udgangspunkt for formålet med forsøget.

Generelt set er byrumsforsøgene blevet positivt modtaget. Spørgeskemaundersøgelsen viser, at et stort flertal på 88 % ud af 2.602 respondenter synes, det er helt (78 %) eller delvis positivt (10 %), at Københavns Kommune afprøver fysiske løsninger i byrummet for at kvalificere de fremtidige løsninger. Se figur 14.

Figur 15: Byrumsforsøgene blev positivt modtaget

Hvad er din relation til Middelalderbyen?



Bedre byrum

Byrumsforsøget havde overordnet til formål undersøge, hvordan byrummet opleves og indtages, når biltrafikken begrænses og bilparkeringen erstattes med træer eller bænke.

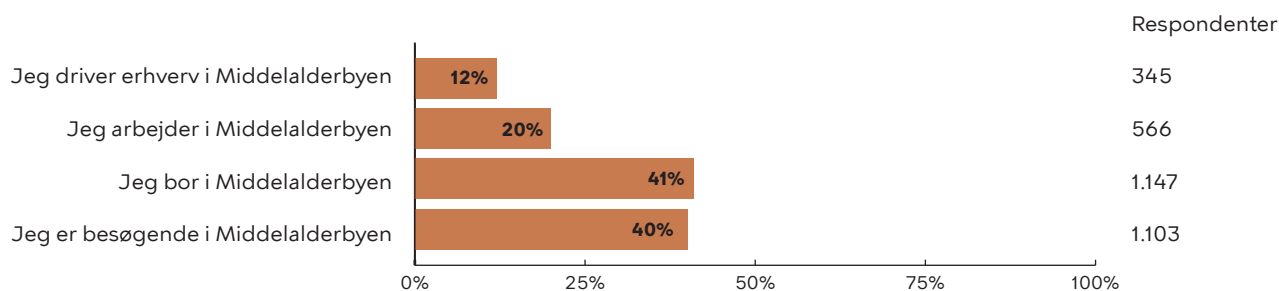
Ifølge spørgeskemaundersøgelsen oplevede flertallet, at forsøgene skabte bedre byrum end før. 77 % af de i alt 2.550 respondenter oplevede har oplevet (helt eller delvis 62 % og 15 %), at forsøgene har skabt bedre byrum end før. Se figur 15.

Spørgeskemaundersøgelsen viser desuden, at et flertal oplevede, at byrummet blev mere attraktivt at opholde sig i under forsøget. Af de respondenter, der har besøgt

de enkelte forsøgstrækninger, har mellem 65 % og 75 % oplevet, at gaden er blevet mere attraktiv at opholde sig i, lavest i Store Kirkestræde og højest i Lille Kongensgade. Se figur 16. I Skindergade var opsat 15 bænke, mens der i Lille Kongensgade var opsat 12 bænke og en arrangementszone med udeservering fra beværtningerne i gaden. I Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs var der opsat seks bænke. I Store Kirkestræde var der kun lavet striber, og ikke opsat bænke. I Vestergade var der hverken opsat bænke eller striber, og der var således ikke gjort noget bortset fra træerne for at gøre det mere attraktivt at opholde sig i denne gade, og derfor er der heller ikke stillet spørgsmål i spørgeskemaet til dette. Læs mere om de enkelte strækninger i de senere afsnit.

Figur 16: Byrumsforsøgene skabte bedre byrum

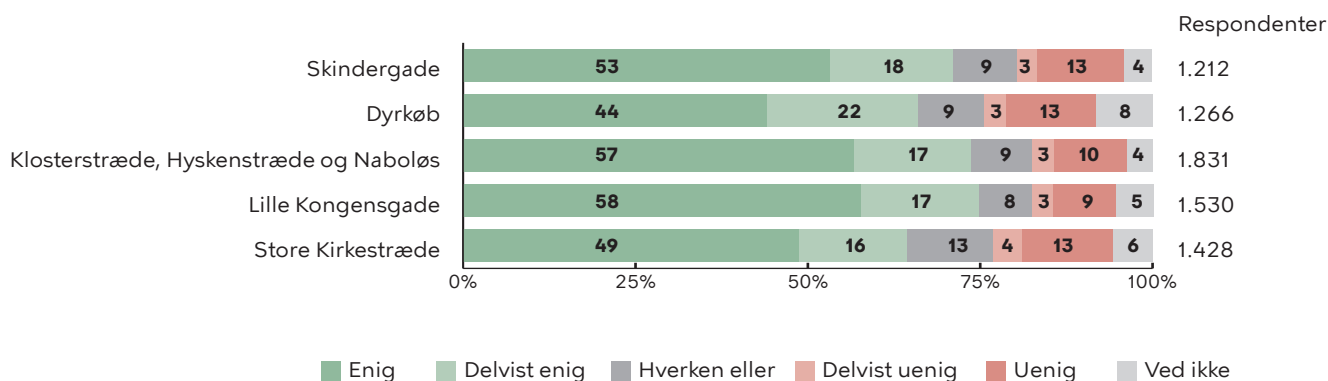
Hvad er din relation til Middelalderbyen?



Figur 17: Mere attraktivt at opholde sig i forsøgsgaderne

Udsagn:

"Jeg har oplevet, at gaden er blevet mere attraktiv at opholde sig i" – på tværs af forsøgsgaderne



Balancen mellem kommercielt og ikke-kommercielt ophold

Byrumsforsøget havde også fokus på balancen mellem kommercielt og ikke-kommercielt byliv, særligt i Skindergade og i Lille Kongensgade. Dette er undersøgt ved spørgsmålet om, hvor vidt der var bedre mulighed for ophold uden at købe noget. Ifølge spørgeskemaundersøgelsen har mellem 54 % og 64 % af respondenterne oplevet, at der var blevet bedre mulighed for ophold uden at købe noget.

Lille Kongensgade er den af forsøgsstrækningerne, hvor flest har en positiv oplevelse af at kunne opholde sig uden at købe noget. Halvdelen af de 1.530 respondenter har svaret, at de er enige og 14 % har svaret delvist enig i en forbedret mulighed for ophold uden at købe noget. Skindergade har færrest positive oplevelser af de 1.212 besvarelser, heraf svarer alligevel 38 % enig og 16 % delvist enig. Se figur 18.

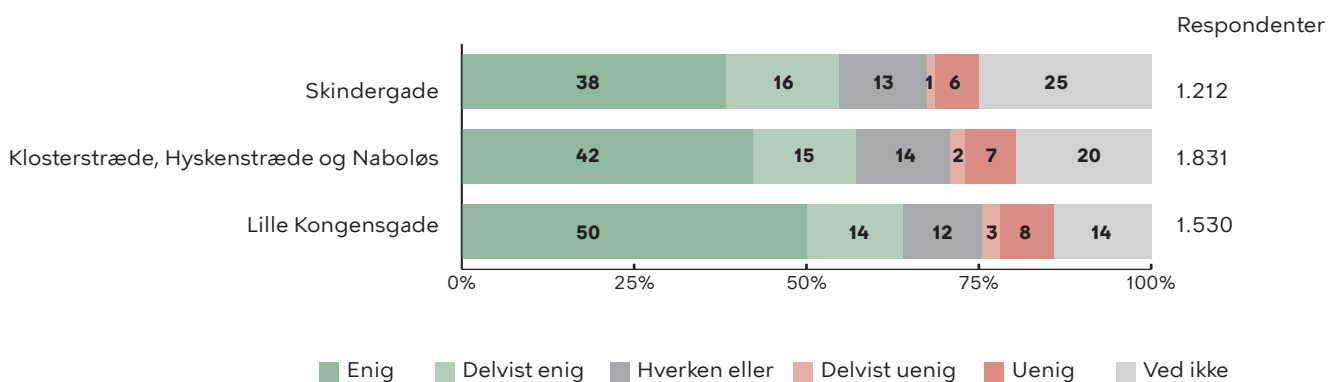
Spørgeskemaundersøgelsen viser således, at forsøgene har haft en positiv effekt på balancen mellem mulighed for kommercielt og ikke-kommercielt ophold.

Opholdstællingerne nuancerer billedet af denne generelle oplevelse. For balancen mellem kommercielt og ikke-kommercielt ophold tegner opholdstællingerne samlet set et billede af ret store forskelle mellem eftermiddag og aften, hverdag og weekend. En lun onsdag aften i august er det to tredjedele af dem, der opholder sig i forsøgsgaderne, der sidder ved kommerciel udeservering, mens den sidste tredjedel står eller sidder uformelt eller sidder på de offentlige bænke. En lun lørdag eftermiddag i september, hvor der er dobbelt så mange, der opholder sig i forsøgsgaderne, er det en fjerdedel, der sidder ved kommerciel udeservering, mens tre fjerdedele står eller sidder uformelt eller sidder på de offentlige bænke. Se figur 19. Det vil sige, at på hverdagsaftener er udeserveringerne mest populære som opholdssted, mens det i weekenden er mere de uformelle og offentlige sidde- og opholdssteder, der er populære.



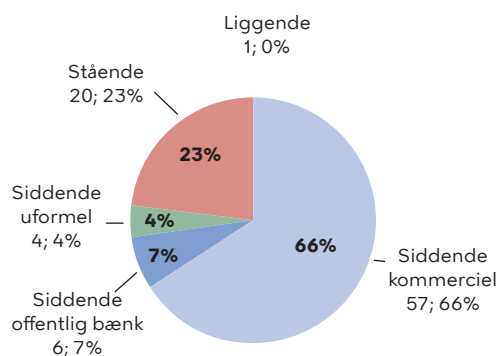
Figur 18: Mulighed for ikke-kommercielt ophold i forsøgsgaderne

Udsagn:
"Jeg har oplevet, at der er bedre mulighed for ophold uden at købe noget"
- på tværs af forsøgsgaderne

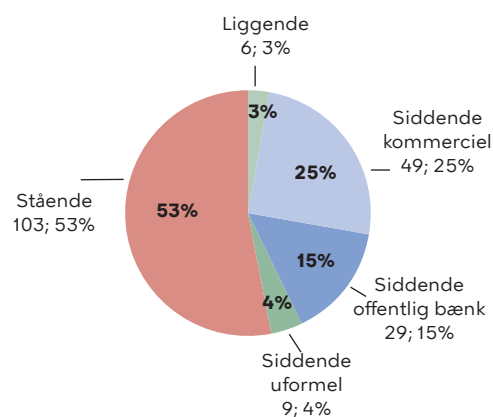


Figur 19: Opholdstællinger samlet for alle strækninger som gennemsnit af to tællinger

HVERDAG – AFTEN KL. 19-21
Antal af observerede, gennemsnit: 86



WEEKEND – DAG KL. 13-15
Antal af observerede, gennemsnit: 195



En grønnere indre by med flere træer

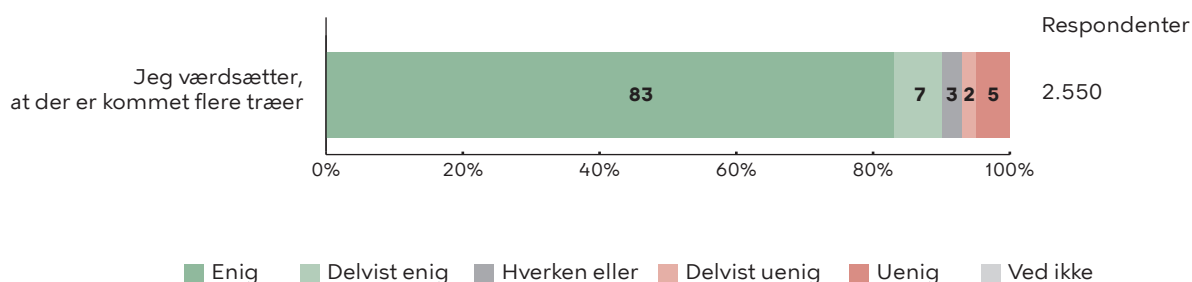
Træerne er ubetinget den største succes i byrumsforsøget, da et overvældende flertal værdsætter, at der var flere træer i gaderne. Samtidig er det helt klart, at forsøgsdesignet ikke kan omsættes direkte til en permanent løsning i Middelalderbyen, men ønsket om flere træer og mere grønt i Middelalderbyen træder tydeligt frem af spørgeskemaundersøgelsen. En beboerforening har peget på, at den negative side af træerne er, at de kan give nattelivet steder at tisse og kaste op.

Næsten alle er glade for træerne i forsøget, og langt de fleste har oplevet at træerne er med til at skabe rolige byrum. 90 % af de 2.550 respondenter værdsætter helt (83%) eller delvist (7%), at der er kommet flere træer i gaderne (spm. 3.4). Se figur 20.

82 % af de 2.550 respondenter har oplevet helt (70 %) eller delvist (12 %), at træerne er med til at skabe rolige byrum. Se figur 21. Selv om de fleste oplever, at træerne bidrager til et roligere byrum, så kan data fra støjvagten dog ikke påvise mindre støj i forsøget end i resten af Middelalderbyen.

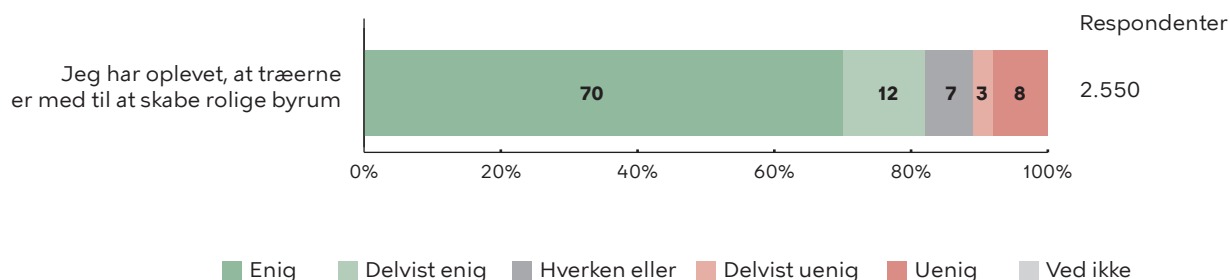
Figur 20: Træer er værdsat

Hvor enig er du i følgende udsagn: "Jeg værdsætter, at der er kommet flere træer i gaderne"



Figur 21: Træerne bidrager til roligere byrum

Hvor enig er du i følgende udsagn: "Jeg har oplevet, at træerne er med til at skabe rolige byrum"





Fodgængere i forsøgsgaderne

Spørgeskemaundersøgelsen viser nogle ret klare tendenser til, at fodgængerne har oplevet bedre forhold i byrumsforsøgene. Hele 80 % værdsætter (helt eller delvist), at der er kommet flere gågader, og det gælder både gående (83 %), cyklister (82 %) og selv bilisterne (58 %) værdsætter flere gågader (helt eller delvist). Se figur 22.

Spørgeskemaundersøgelsen viser også en klar tendens til, at det er blevet nemmere at færdes som gående i forsøgsgaderne. Et flertal på 71 % (af 2.569 respondenter) har oplevet (helt eller delvist), at det er blevet nemmere at færdes som gående i forsøgsgaderne. Samtidig har 19 % dog oplevet, at det ikke var nemmere at færdes som gående på forsøgsstrækningerne, heraf 14 % helt og 5 % delvist. Se figur 23.

Der er en smule variation i oplevelsen af at gå igennem de forskellige forsøgsgader. Andelen af hvor mange, der helt eller delvist har haft en bedre oplevelse af at gå gennem gaden, ligger højest i Lille Kongensgade med 77 % ud af 1.530 respondenter (60 % enig og 17 % delvis enig), mens Skindergade ligger lavest med 67 % ud af 1.212 respondenter (49 % enig og 18 % delvis enig), hvilket stadig er højt. Se figur 24.

Spørgeskemaundersøgelsen viser overvejende, at det var nemmere og en bedre oplevelse at være gående i forsøgsgaderne. Bevægelsestællingerne viser imidlertid, at der forskel over døgnet og ugen, på hvor mange fodgængere, der indtager gaden. Bevægelsestællingerne er et øjebliksbillede på de tidspunkter, hvor der er foretaget tællinger i intervaller af 10 minutter. I hverdagene varierer det over døgnet, så om morgenen er det 36 % af trafikanterne, der er fodgængere, om eftermiddagen og aftenen udgør fodgængerne henholdsvis 58 % og 64 %. I weekenden er i alt 75 % af de samlede trafikanter i gaden fodgængere. Heraf går 50 % på fortovet mens 25 % går på kørebanen. Se lagkagediagrammet i figur 25.

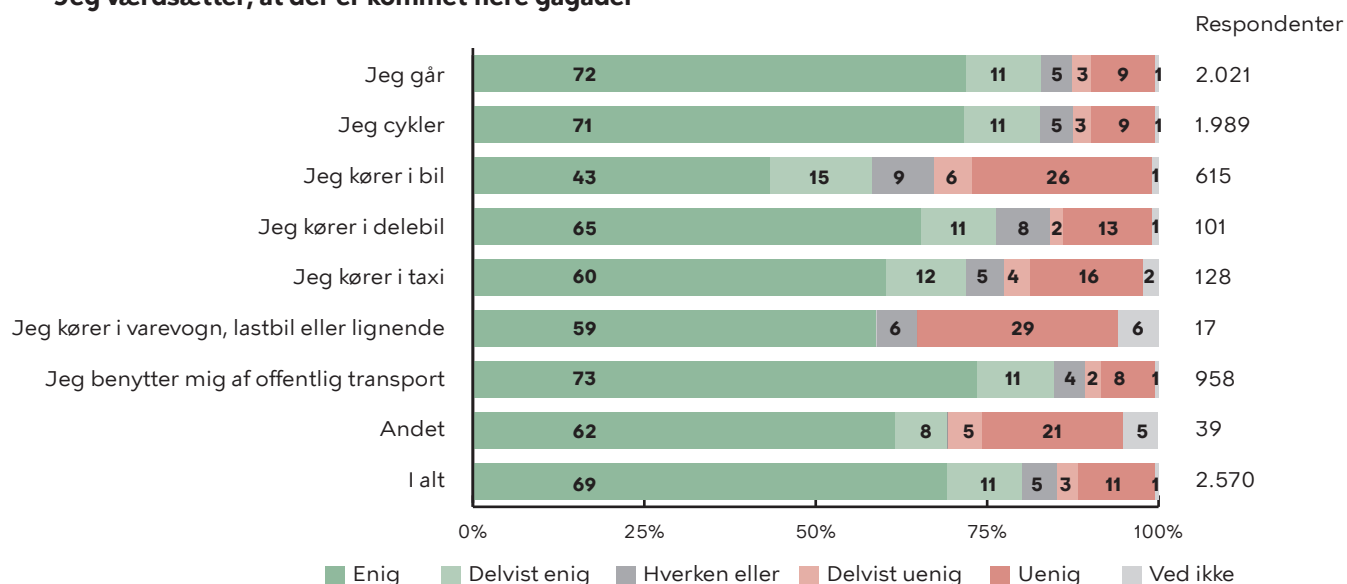
De fleste fodgængere går på fortovet, viser bevægelsestællingerne samlet set, dog er Lille Kongensgade er den forsøgsstrækning, hvor de fleste fodgængere indtager vejbanen idet 56 % af trafikanterne er fodgængere på kørebanen på en lørdag eftermiddag. Se figur 41.

Bevægelsestællingerne tyder på, at når der var flere fodgængere i gågaden i forhold til antallet af biler og cykler, var der også flere fodgængere, der indtog kørebanen. Det er konstateret ved de målinger, der er foretaget hverdagsaften kl. 19-21 og weekend eftermiddag kl. 13-15. Se figur 25.



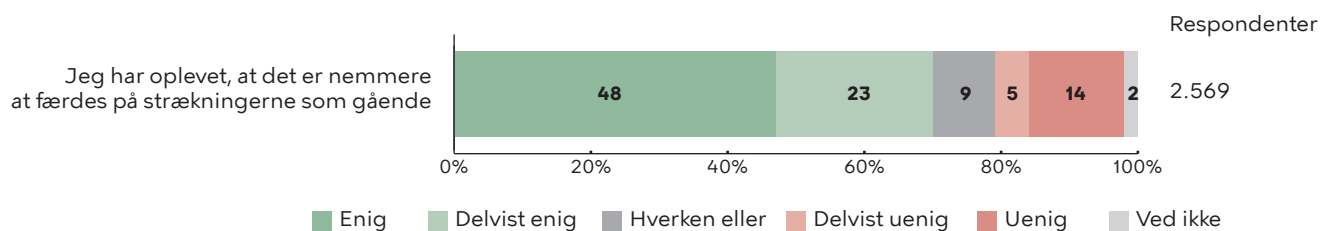
Figur 22: Hvem værdsætter gågader? - ud fra transportformer

**Hvor enig er du i følgende udsagn om færdsel i forsøgsgaderne:
- "Jeg værdsætter, at der er kommet flere gågader"**



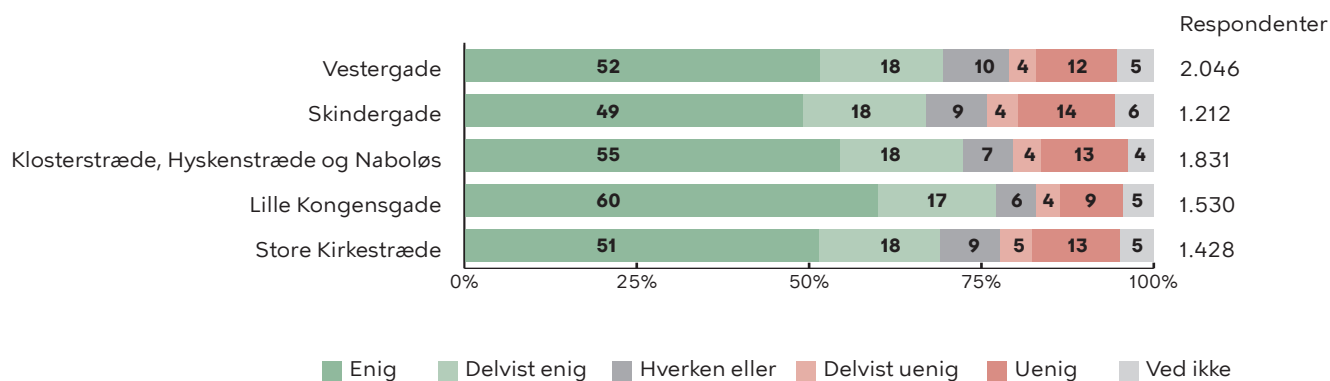
Figur 23: Nemmere at færdes som gående

**Hvor enig er du i følgende udsagn om færdsel i forsøgsgaderne:
"Jeg har oplevet, at det er nemmere at færdes på strækningerne som gående"**



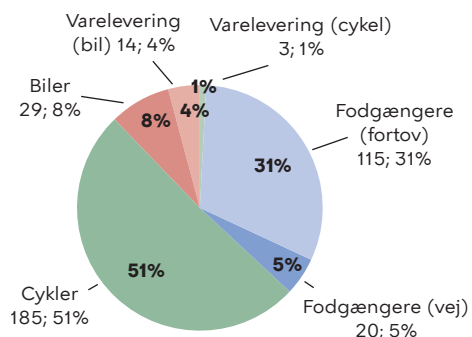
Figur 24: En bedre oplevelse at gå

Udsagn:
"Jeg har oplevet, at det er en bedre oplevelse at gå gennem gaderne"
– på tværs af forsøgsgaderne

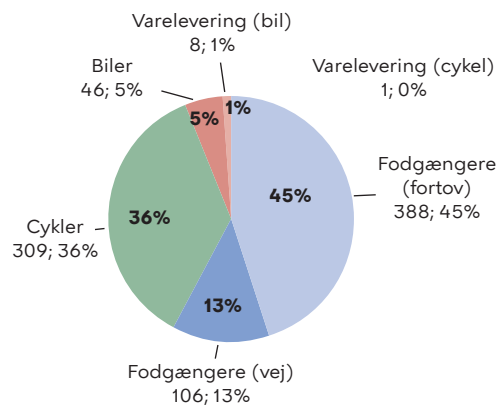


Figur 25: Bevægelsestællinger samlet set for alle strækninger som gennemsnit af to tællinger

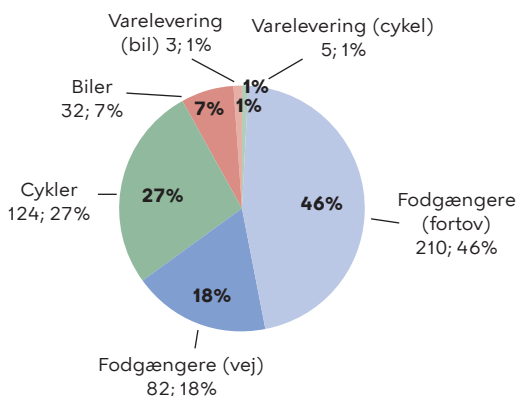
HVERDAG – FORMIDDAG KL. 9-11
Antal af observerede, gennemsnit: 365 personer



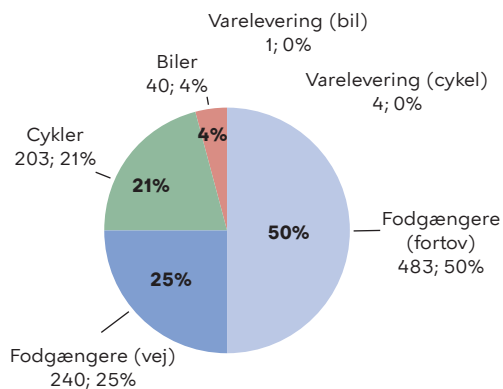
HVERDAG – EFTERMIDDAG KL. 15-17
Antal af observerede, gennemsnit: 856 personer



HVERDAG – AFTEN KL. 19-21
Antal af observerede, gennemsnit: 454 personer



WEEKEND – DAG KL. 13-15
Antal af observerede, gennemsnit: 969 personer





Cykler i forsøgsgaderne

Bevægelsestællingerne viser, at der er flere cykler end biler, på alle de registrerede tidspunkter for alle strækninger - undtagen Dyrkøb. Der er dog forskel på de enkelte forsøgsstrækninger. Dyrkøb har færrest cyklister, da den er præget af bilparkering. Selvom Vestergade er cykelgade, viser bevægelsestællingerne, at der faktisk også er mange, der cykler i Skindergade, og på nogle tidspunkter flere end i Vestergade. Det tyder på at Skindergade/ Vestergade er en rigtig forbindelse for cyklister i området. Hvor Lille Kongensgade ellers var præget af mange fodgængere i forsøgsperioden, var der dog også en stor andel cyklende, særligt om formiddagen i Lille Kongensgade.

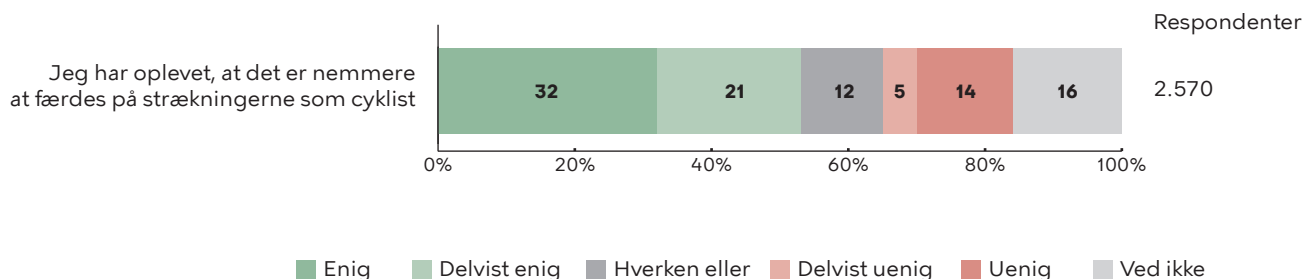
Ifølge spørgeskemaundersøgelsen har 53 % af 2.570 respondenter oplevet, at det var nemmere at færdes som cyklist på forsøgsstrækningerne, enig (32 %) eller delvist

enig (21 %). Samtidig har 19 % oplevet, at det ikke var nemmere at færdes som cyklist, enig (14 %) eller delvist enig (5 %). Se figur 26. Ligesom fodgængerne har et flertal af cyklisterne oplevet, at det er blevet en bedre oplevelse at cykle gennem gaderne i forsøget, særligt i Lille Kongensgade med 62 % af 1.530 respondenter (46 % enig og 16 % delvist enig). Se figur 27.

Cykelparkering har ikke som sådan været en del af forsøgsdesignet. Ikke desto mindre ses det af forsøget, at cykelparkering er en udfordring, især i forsøgsgaderne Lille Kongensgade, Vestergade og Skindergade, ligesom det er en udfordring i hele Middelalderbyen. Der er stort pres på cykelparkeringen, særligt i Lille Kongensgade om eftermiddagen og i weekenden, når der er mange handlende i Magasin.

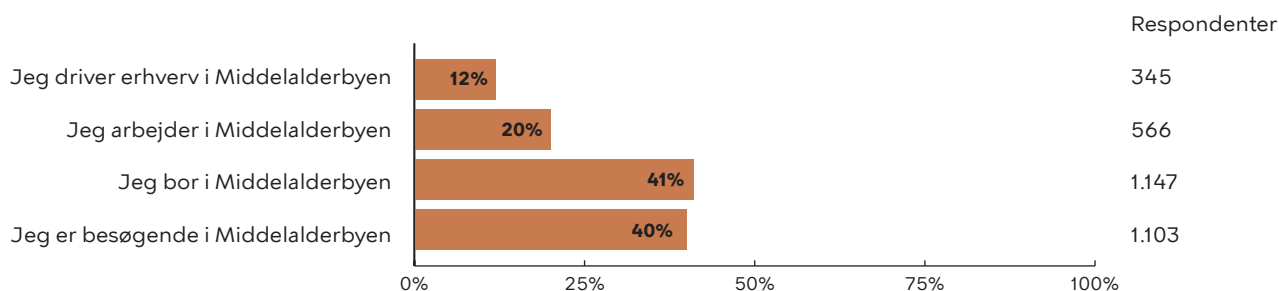
Figur 26: Nemmere at færdes som cyklist

Hvor enig er du i følgende udsagn om færdsel i forsøgsgaderne: "Jeg har oplevet, at det er nemmere at færdes på strækningerne som cyklist"



Figur 27: Bedre oplevelse at cykle gennem gaderne

Hvad er din relation til Middelalderbyen?





Mindre biltrafik

Kombinationen af skiltning, nedlagte p-pladser, striber på kørebanen samt træer og bænke på p-pladserne har medført en klar tendens til, at der er oplevet mindre biltrafik.

To ud af tre har oplevet mindre biltrafik. Spørgeskemaundersøgelsen viser, at et flertal på 66 % af de adspurgte har oplevet mindre biltrafik - helt (40 %) eller delvis (26 %) på forsøgsstrækningerne samlet set. Der er 9 % som har oplevet hverken mere eller mindre biltrafik, mens 22 % har oplevet mere biltrafik (helt eller delvis).

Se figur 28.

Ved spørgsmål til de enkelte strækninger er der lidt forskel på, hvor mange der har oplevet mindre biltrafik (helt eller delvis). Her er spændet på mellem 51 % (af 1.266 respondenter) for Dyrkøb og 65 % (af 1.530 respondenter) for Lille Kongensgade. Konklusionen på dette spørgsmål er derfor, at over halvdelen har oplevet mindre biltrafik. Se figur 29.

Oplevelsen af mindre biltrafik understøttes af, at bevægelsestællingerne generelt viser få biler i forhold til antal cyklister og fodgængere på de tidspunkter, hvor tællingerne er gennemført. Dette er vist med lagkagediagrammerne i figur 25. Det er dog ikke muligt at konkludere hvor meget mindre biltrafik, der har været i forsøgsperioden, da det ikke har været muligt at lave

retvisende før-målinger grundet situationen med Corona-restriktioner op til forsøget.

Bevægelsestællingerne viser, at der er forskel på, hvor mange biler der er over døgnet og over ugen, der er flest biler på hverdage og færrest i weekenden. Det gennemsnitlige resultat for alle forsøgsstrækninger på hverdage om formiddagen var, at trafikken fordelte sig med 12 % biler, 52 % cykler og 36 % fodgængere. På en weekend eftermiddag var fordelingen 4 % biler, 21 % cykler og 75 % fodgængere. Se figur 25 i afsnittet om fodgængere.

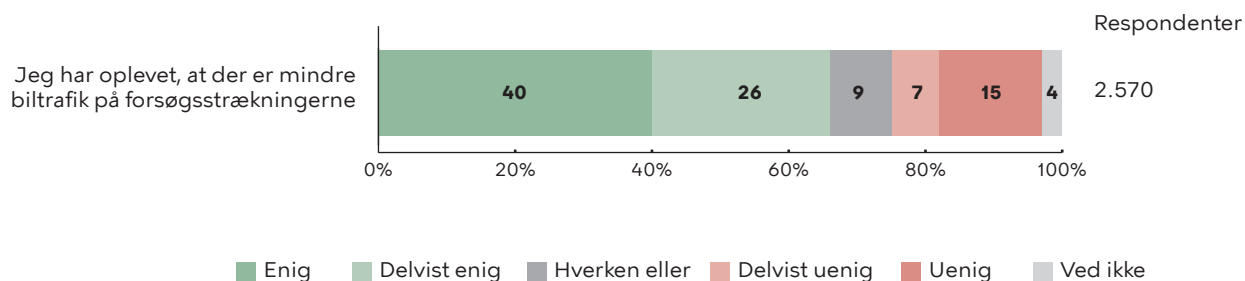
Der er langt flere bløde trafikanter (gående og cykler) end motorkøretøjer (biler og varebiler), både hverdag og weekend, viser bevægelsestællingerne samlet set. Spørgeskemaundersøgelsen viser, at mange har oplevet, at fodgængere og cyklister har indtaget kørebanen, så trafikken foregår på de bløde trafikanters præmisser, idet 68 % har oplevet dette i Skindergade (af 1.212 respondenter er 37 % enige og 31 % delvis enige) og 71 % i Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs (af 1.833 respondenter er 44 % enige og 27 % delvis enige). Se figur 30.

Denne generelle oplevelse af mindre biltrafik må nuanceres med hensyn til såkaldte muskelbiler og bilkørsel om natten i Vestergade, hvor der ikke er samme klare tendens. Se afsnittet om muskelbiler.



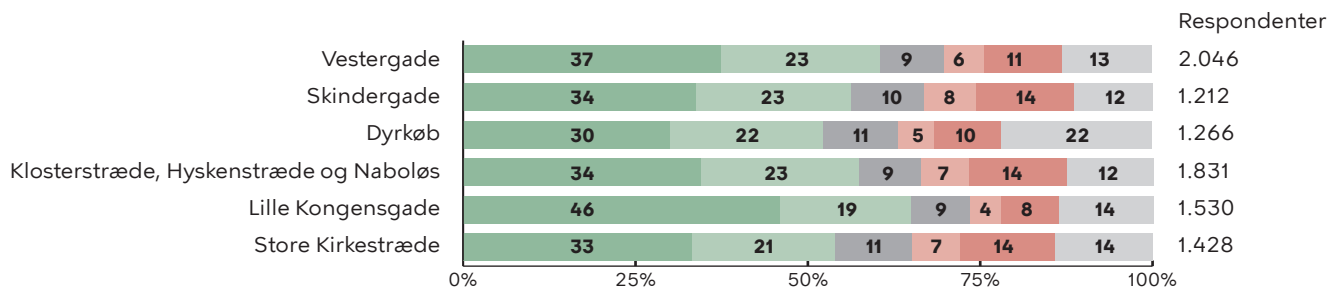
Figur 28: Oplevet mindre biltrafik i forsøget som helhed

**Hvor enig er du i følgende udsagn om færdsel i forsøgsgaderne:
"Jeg har oplevet, at der er mindre biltrafik på forsøgsstrækningerne"**



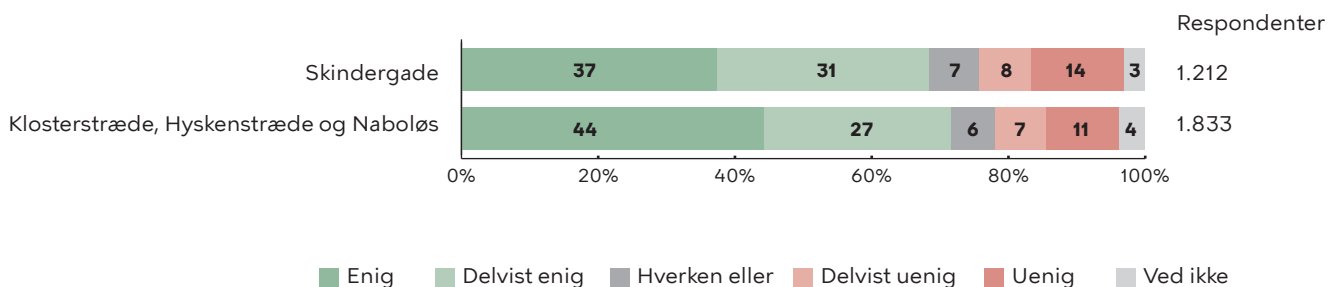
Figur 29: Oplevet mindre biltrafik i de enkelte forsøgsgader

**Udsagn:
"Jeg har oplevet, at der er mindre biltrafik i gaderne"
– på tværs af forsøgsgaderne**



Figur 30: Fodgængere og cyklister har indtaget kørebanen

**Hvor enig er du i følgende udsagn:
"Jeg har oplevet, at fodgængere og cyklister har indtaget kørebanen,
så trafikken foregår på de bløde trafikanters præmisser"**



Parkering

Der er i forsøgsgaderne samlet set midlertidigt nedlagt 66 parkeringspladser. Ifølge spørgeskemaundersøgelsen har 32 % (af i alt 2.570 respondenter) oplevet, at det er blevet sværere at finde bilparkering i området under forsøget (26 % enig og 6 % delvist enig), mens størstedelen (52%) svarer 'ved ikke' til spørgsmålet. Se figur 31.

Det er ikke undersøgt hvor mange eller hvor få, der har oplevet, at det er svært at finde parkering i resten af området uden for forsøgsgaderne.

Hvis man dykker ned i tallene for den del af de adspurgte, som kører i privatbil, er det dog 68 % af 615 respondenter, der har oplevet at det er blevet sværere at finde bilparkering i området (58 % enig og 10 % delvist enig). At så stor en del af bilisterne oplever, at det er sværere at finde parkering, er ikke så overraskende, da der er nedlagt parkeringspladser, men det må også ses i sammenhæng med, hvor bilisterne normalt parkerer. To tredjedele af de adspurgte bilister (svarende til 478 personer) bruger normalt kantstensparkeri i Middelalderbyen. Kun 37 % bruger kantstensparkeri udenfor Middelalderbyen, og langt færre parkerer i parkeringshus (20 %) eller i privat gård (10 %). Se figur 32. Forsøget viser ikke, hvorfor kantstensparkeri er det foretrukne, eller hvad der skal til for, at flere ville benytte den ledige kapacitet, der er til stede i parkeringshusene i periferien i Middelalderbyen.

Oplevelsen af, at det var sværere at finde parkering under forsøget, var mest udbredt blandt de erhvervsdrivende og blandt beboerne i Middelalderbyen, se figur 31. Til gengæld viser figuren, at der blandt de ansatte og besøgende (kunder mv.) i Middelalderbyen kun har været en mindre del, der har oplevet, at det er sværere at finde parkering. For ansatte er det mindre end hver tredje, og for kunder er det mindre end hver femte, der har oplevet det sværere at finde parkering. Over halvdelen i disse grupper svarer 'ved ikke' til spørgsmålet om parkering. Dette indikerer, at ansatte og besøgende i højere grad kommer gående, cyklende eller med offentlig transport til Middelalderbyen.

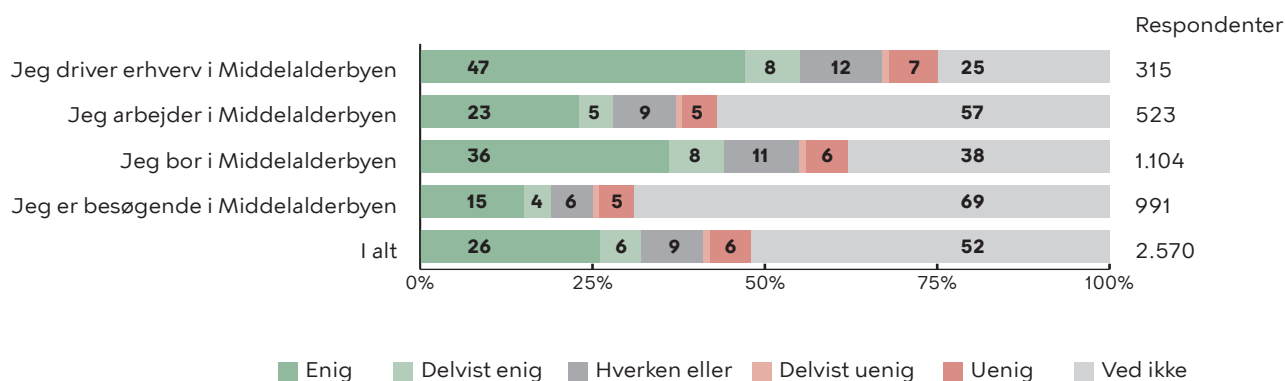
Ligesom i de øvrige gader i byen var der også ulovlig parkering i forsøgsgaderne. De kommunale parkeringsvagter har udskrevet bøder (afgifter) for parkeringsforseelser på alle forsøgsgaderne i forsøgsperioden. Dog tyder data fra parkeringsvagterne på, at der har været mindre ulovlig parkering i forsøgsgaderne, ligesom der har været mindre parkering i forsøgsgaderne i det hele taget, hvilket er forventeligt, når parkeringspladserne er nedlagt. Trods den midlertidige nedlæggelse af 66 parkeringspladser, er der altså ikke sket i stigning i ulovlig parkering.

Nedlæggelse af parkeringspladser har dog givet nogle udfordringer med adgang for vareleverancer til butikker og virksomheder i gaden, ifølge henvendelser til forvaltningen. Dette beskrives nærmere i afsnittet om erhvervslivet.



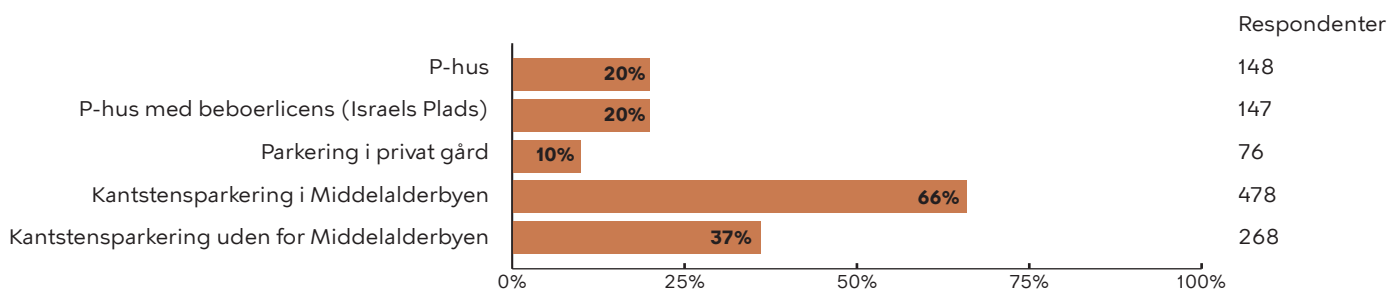
Figur 31: Sværere at finde bilparkering

**Hvor enig er du i følgende udsagn om færdsel i forsøgsgaderne:
– "Jeg har oplevet, at det er blevet sværere at finde bilparkering i området"**



Figur 32: Foretrukne parkeringsformer hos de adspurgte, der kører i bil

Hvor parkerer du normalt? (Sæt gerne flere kryds)



Skiltning, håndhævelse og kommunikation af forandringer

Spørgeskemaundersøgelsen viser, at 56 % af respondenterne har oplevet ulovlig kørsel eller parkering på forsøgsstrækningerne på et tidspunkt i løbet af forsøgsperioden (40 % enig og 16 % delvis enig ud af 2.570 respondenter). Forvaltningen vurderer, at dette ikke nødvendigvis kan ses som udtryk for en stigning, men mere som en del af den normale situation i Middelalderbyen. Se figur 33.

Det tager tid for trafikanter at opdage og vænne sig til forandringer og finde nye løsninger. Byrumsforsøget har lagt begrænsninger på biltrafikken i forskelligt omfang i de enkelte forsøgsgader. Det vil sige, at der blev sat forskellige skilte op i Middelalderbyen, der er det område af byen, som i forvejen nok har den mest komplicerede skiltning og de smalleste gader i forhold til den trafik og de mange funktioner, som gaderne skal rumme. De smalle gader er ikke oprindeligt beregnet til biltrafik, hvilket ofte medfører kaotiske situationer i afviklingen af trafikken. Med forandringer i form af nye skilte og nye begrænsninger opstod, som det kunne forventes, yderligere turbulens. Erfaringen fra forsøget viser, at kommunikation om forandringerne i biltrafikken er afgørende nødvendigt, og ikke alt kan løses med flere skilte.

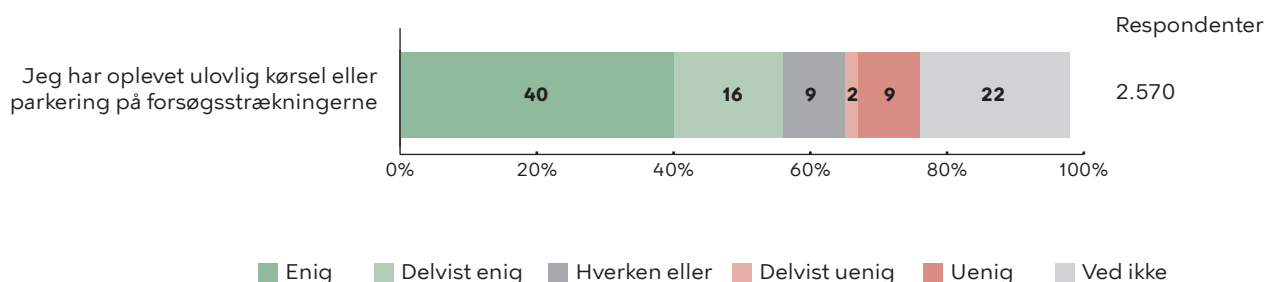
Der var udfordringer ved at implementere begrænsninger og ændringer for trafikken i så kort en forsøgsperiode som fire måneder. Desuden var det ikke en samlet løsning for Middelalderbyen, men forskellige midlertidige begrænsninger i forskellige gader. Den nye skiltning af gågader blev oplevet som svær at se og aflæse blandt andet på grund af træer, mennesker, bænke og lignende. Der har været udfordringer med skiltningen i starten og undervejs, så håndhævelsen har i kortere perioder særligt i starten af forsøget ikke været helt konsekvent. Dog er der givet både bøder og parkeringsafgifter på forsøgsstrækningerne.

Forvaltningen har hørt beboerforeningerne udtrykke et ønske om øget håndhævelse og tilstedeværelse af politi, når bilisternes færden skulle begrænset midlertidigt. Data fra politiet og samarbejder mellem forvaltning og politi viser, at politiet har været til stede og aktivt håndhævet begrænsningerne for biltrafikken med særlig fokus på Vestergade.



Figur 33: Oplevet ulovlig kørsel eller parkering

Hvor enig er du i følgende udsagn om færdsel i forsøgsgaderne: "Jeg har oplevet ulovlig kørsel eller parkering på forsøgsstrækningerne"



Muskelbiler

Flere af beboerforeningerne har oplevet, at den nye skiltning og anvendelse af gaden som gågade overholdes af mange, hvilket dog giver mere plads på vejene til de bilister, der bevidst bryder reglerne, eksempelvis de såkaldte muskelbiler, der cruiser rundt i området.

Forvaltningen har løbende haft et samarbejde med politiet under forsøget og har modtaget følgende tilbagemelding: *“Færdselspolitiet fortæller, at de har oplevet en intensivering i kombinationen af fodgængere og biler på kørebanen i Skindergade. Derudover er deres generelle indtryk, at udfordringen med larmende og utrygheds-skabende bilister har rykket sig. Der opleves nu færre utryghedsskabende bilister i Vestergade, og oplevelsen er, at det har rykket sig til andre gader i Indre By.”*

Det er ligeledes kommet frem i spotinterviews, hvor folk på gaden beskriver oplevelsen således:

“Og så kører de der muskelbiler med forhøjet styrke. For de er jo mega-provokeret over, at de ikke må køre her. Og vi skændes jo med dem. Der er masser af konflikter med folk, der råber ad dem, og de truer jo folk på livet, og hvad ved jeg. Altså, det er mega-ubehageligt. Det er bare blevet værre i denne her periode, for nu kan man jo virkelig se, at det kun er dem, der kører her. Og de almindelige bilister har jo fundet ud af, at de ikke må køre her. Så nu er det sådan 80 procent de der muskelbiler, og de cruiser jo bare rundt og rundt og rundt og høj musik og vinduerne nede. Så det eneste vi ikke er sluppet af med, det er så dem.”

Kvinde, 40-64. Beboer. Cyklist. Klosterstræde.

“Det er bare nogen, der kører hasarderet, det behøver ikke være muskelbiler. De kører bare alt for hurtigt, og de tager slet ikke hensyn til folk. Så det er den ene ting, og det har slet ikke ændret sig med det her forsøg. Det er lige før, det er blevet lidt værre, fordi der så er flere folk ude på gaden. Så der er farlige situationer, hvor man også har hørt fodgængere og biler diskutere med hinanden.”

Mand, 40-64. Erhvervsdrivende. Cyklist. Klosterstræde.

“Og der kører altså stadig mange af de her biler med folk med guldkæder, der sælger drugs. Og de må ligge og køre i ring og vise sig frem. De starter sen eftermiddag, og så kører de gerne til ud på aftenen.”

Mand, 40-64. Arbejder. Cyklist. Hyskenstræde.

De såkaldte muskelbiler er oplevet som et problem under forsøgsperioden, og det har flyttet sig undervejs. Det er oplevet både i forsøgsgaderne og i resten af Middelalderbyen. En fremtidig situation med en samlet byrums- og trafikplan vil muligvis kunne give bedre mulighed for håndhævelse af trafikken, men det vil sandsynligvis ikke alene kunne løse udfordringen med de såkaldte muskelbiler.



Natteliv

Generelt kan gener i nattelivet skyldes generende bilkørsel eller ophold i gaden omkring beværtninger og andre festligheder. I byrumsforsøget har forvaltningen undersøgt, om et natligt indkørselsforbud kan mindske gener fra biltrafikken og desuden er det undersøgt om de opsatte bænke gav anledning til støj og gener om natten.

I Vestergade havde byrumsforsøget fokus på generende bilkørsel om natten, og på grund af de mange festende i Vestergade i forvejen, blev der ikke opsat bænke i denne gade. Forsøget viste, at skiltningen og samarbejdet med natteværter og politi havde en vis positiv effekt på omfanget af generende bilkørsel. De mange festende i gaden om natten blev ikke dæmpet af de opsatte træer.

I nogle af de øvrige gader kunne der være bekymring for, om de opsatte bænke ville give anledning til mere støj og gener. Derfor blev der i spørgeskemaet spurgt til oplevelsen af støj og gener fra bænkene om natten for to strækninger, Skindergade og Dyrkøb. Det mest udprægede resultat var, at omkring to tredjedele har svaret 'ved ikke'

ud af de mere end 1.200 respondenter. Ser man udelukkende på svarene fra dem, der bor i Middelalderbyen (se figur 34) er det cirka halvdelen, der svarer 'ved ikke'. For Skindergade har 29 % oplevet (helt eller delvis) støj og gener, 12 % har svaret 'hverken eller' og 11 % har (helt eller delvis) ikke oplevet støj og gener. For Dyrkøb har 18 % oplevet (helt eller delvis) støj og gener, 15 % har svaret 'hverken eller', og 15 % har (helt eller delvis) ikke oplevet støj og gener. Svarene på dette spørgsmål er foretaget blandt en mindre gruppe af respondenter, nærmere bestemt 330 personer for Skindergade og 696 personer for Dyrkøb. Det relativt lave antal besvarelser for Skindergade er påvirket af en teknisk fejl i starten af spørgeskema-perioden der betød, at ikke alle respondenterne blev stillet spørgsmål om Skindergade. Spørgeskemaundersøgelsen tyder på, at op mod en tredjedel af beboerne i Middelalderbyen har oplevet støj og gener fra bænkene i Skindergade om natten, mens de resterende 71 % har svaret 'ved ikke' eller 'hverken eller' eller, at de ikke har oplevet støj eller gener (helt eller delvist). Svarene på det spørgsmål giver ikke basis for en klar konklusion.

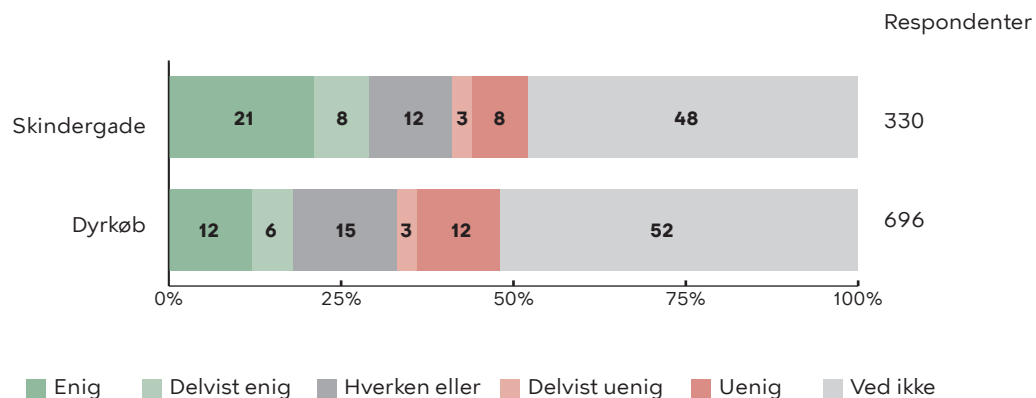




Figur 34: Oplevet støj og gener ved bænke om natten. Beboere i Middelalderbyen.

Udsagn:

"Jeg har som beboer oplevet, at der er støj og gener ved bænke på strækningen om natten".



Erhvervslivet

Der er ikke nogen klare konklusioner om forsøgets betydning for erhvervslivet. Der er eksempler på både positive og negative konsekvenser, men ikke nogen tydelige resultater, der peger i den ene eller den anden retning. Derfor må der henvises til erhvervsanalysen udarbejdet af COWI.

I spørgeskemaet er der stillet to spørgsmål, der kan belyse konsekvenser for erhvervslivet. Det ene handler om varelevering, og det andet handler om, hvor vidt omdannelsen til gågade har været positivt for forretningen.

I spørgeskemaet fik de erhvervsdrivende og ansatte i Middelalderbyen stillet spørgsmålet, om de har oplevet, at omdannelsen til gågade har haft en positiv effekt på forretningen. Blandt de 911 erhvervsdrivende og ansatte, som har besvaret spørgsmålet, vurderer over halvdelen at det ved de ikke. 17 % svarer helt eller delvis enig i at det har haft en positiv effekt, 10-15 % svarer helt eller delvis uenig i at det har haft en positiv effekt, og 16 % svarer 'hverken eller'. Se figur 35.

I spørgeskemaet er der desuden spurgt til, om de ændrede muligheder for varelevering har skabt større udfordringer. Svarene viser på tværs af forsøgsgaderne, at hovedparten - mellem 55-60 % af respondenterne til den enkelte strækning - har svaret ved ikke. På de enkelte forsøgsstrækninger har mellem 12-21 % af respondenterne oplevet større udfordringer (uenig eller delvist uenig), mens 16-21 % ikke har oplevet større udfordring (helt eller delvist). Se figur 36. Ingen af strækningerne skiller sig markant ud fra hinanden. På denne baggrund er konklusionen i spørgeskemaundersøgelsen at op mod

en femtedel af de adspurgte, har oplevet udfordringer med varelevering i større eller mindre grad.

Evalueringsseminaret pegede på, at træer og cykler blokerede for varelevering og skabte trafikpropper.

Spørgeskemaundersøgelsen tyder på, at erhvervslivet har særligt fokus på parkerede cykler. På spørgsmålet om parkerede cykler fylder mindre i gaderne, har 51 % af de erhvervsdrivende svaret, at de er helt eller delvis uenige ud af 310 respondenter.

Spotinterviews viste både negative og positive vurderinger af byrumsforsøgets betydning for erhvervslivet.

"Helt egoistisk for mig. Jeg er forretningsdrivende. Det gør, at folk ikke kan komme ind og hente mine værker. Folk er irriterede over, at de ikke kan finde nogen parkeringspladser nogen steder. Fordi der er blevet lukket ned for parkeringspladser og ned for veje, så det vil sige som forretningsdrivende er det elendigt for mig. Og jeg overvejer faktisk at finde et andet sted på baggrund af det."

Mand, 40-64 år, Galleriejer, cyklist. Hyskenstræde.

"Og jeg har haft forretning i 27 år, og jeg håber, at det bliver sådan i min tid, at jeg får lov til at få en gågade... Jeg tror, der er flere turister, som har fundet os fordi det er en gågade. For så har de haft lyst til at gå her, fordi det er en gågade. Vi kan ikke se, hvad alle mennesker er, men vi kan tydeligt mærke, at der kommer både flere ind i butikken, og der går langt flere mennesker på gaden."

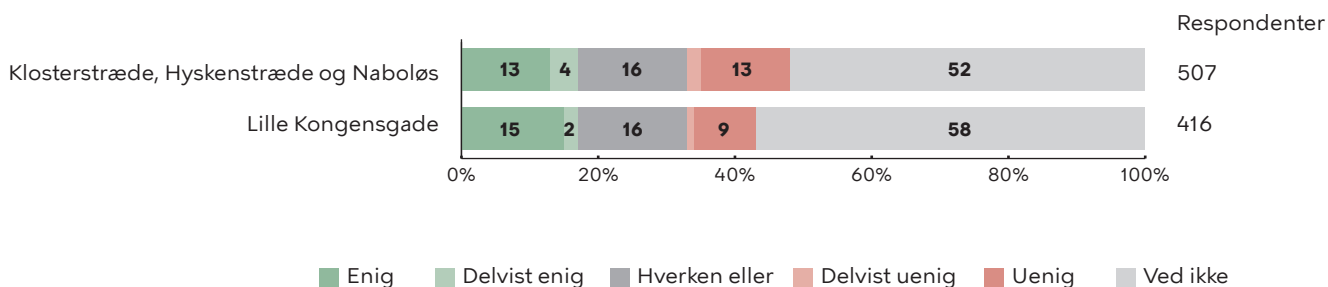
Kvinde, 40-64 år, butiksejer. Klosterstræde.





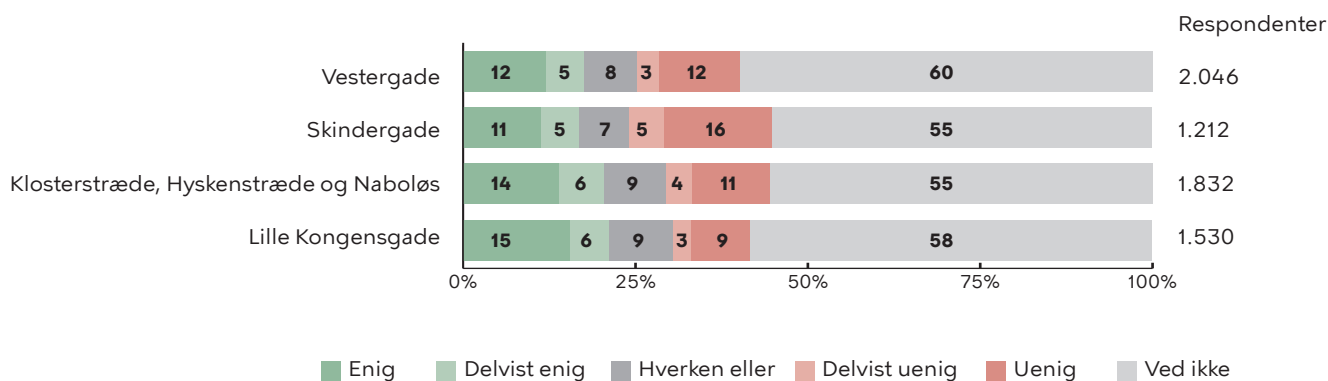
Figur 35: Positiv effekt på forretningen

Udsagn:
”Jeg har oplevet, at omdannelsen til gågade i Lille Kongensgade har haft en positiv effekt på min forretning” – på tværs af forsøgsgaderne



Figur 36: Ændrede muligheder for varelevering

Udsagn:
”Jeg har oplevet, at ændrede muligheder for vareindlevering ikke har skabt større udfordringer” – på tværs af forsøgsgaderne



Debat og byrumssamtaler

Forsøgene er generelt set blevet positivt modtaget, og de har givet anledning til en mangfoldig debat på sociale medier, i pressen, ved events og ved mere end 100 henvendelser i postkassen og i øvrigt til Teknik- og Miljøforvaltningen.

Der var stort engagement i kommentarsporet på Facebook opslag, samt mange delinger på øvrige sociale medier som Instagram og LinkedIn. I spørgeskemaet har der ligeledes været stor interesse for at kommentere og uddybe oplevelser mv.

En del af debatten og byrumssamtalerne har også været de mange arrangementer og events, som flere forskellige aktører har gennemført under byrumsforsøget.

“Jeg glæder mig til at se nogle byrumsforsøg, som kan inspirere til den evige samtale om, hvordan vi får det bedste ud af vores smukke København, og som sætter fokus på de problemer, vi har udover bilerne - støjen, kommercialiseringen og den manglende bæredygtighed.”

Mads Nørgaard, Nørgaard på Strøget, februar 2021.

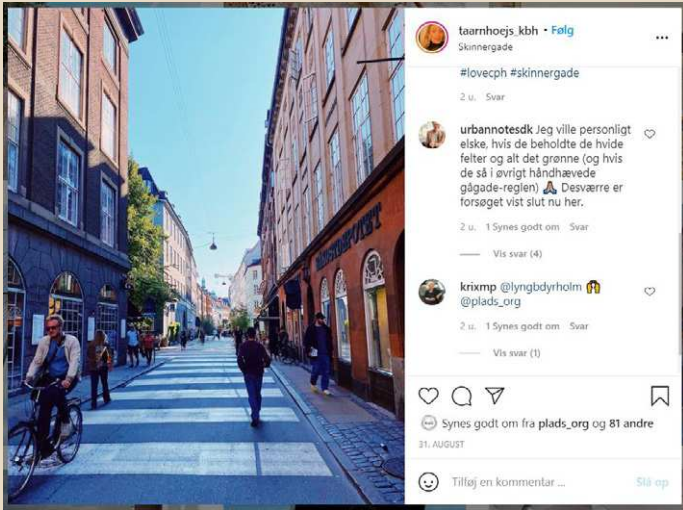
ARRANGEMENTER OG EVENTS UNDER BYRUMSFORSØGET

- 10 forskellige Koncerter og kunstevents, Nikolaj kunsthall
- Indvielse af kunstinstitution i Lille Kongensgade, Social Works
- Kulturen ud i byrummet torsdage i juli og august, Kulturkvarteret
- Vejfest på Lille Kongensgade, Magasin m.fl.
- MorgenDAC om byen bliver kvant i liveability, Dansk Arkitektur Center
- Konference om bæredygtig trafik, Indre By Lokaludvalg
- High Tea Between the Trees, lokale beboere i Hyskenstræde
- Unges Byrum, udstilling i Skindergade, Ungeråd KBH
- Alsang med Mathias Hammer og Københavns Drengkor
- Walkway gadekunst, WOCO og Erhvervsministeriet

Københavns Kommune takker for de mange flotte arrangementer og installationer.



Klip fra sociale medier



**Ud med biler og p-pladser:
Nu har Indre By i
København fået
flere gågader**

tv2.lorry • Følg
Indre By

tv2.lorry Hundrevis af zebrastrøber giver plads til gående og cyklende 🚲 🚶🏻♂️ I et byrumsforsøg hen over sommeren kommer bilerne i sidste række i otte gader i Indre By.

Færre biler i Indre by har længe været et ønske for teknik- og miljøborgmester Ninna Hedeager Olsen:

- Middelalderbyens smalle gader egner sig ikke særligt godt til biltrafik, og det har længe været et ønske fra mig og for mange københavnere at begrænse antallet af biler i Middelalderbyen og lade mennesker, leg og liv indtage gadearealet. Derfor glæder jeg mig meget til at se resultatet af byrumsforsøgene.

951 Synes godt om
9. JUNI

Log på for at synes godt om eller kommentere.

Foto: Christian Scully

Københavns Kommune
52.193 følgere
Promoveret

Kom med din mening om Middelalderbyen! Denne sommer har der været flere bænke, flere træer og færre biler i Middelalderbyen i Indre By. Vi har nemlig afprøvet nye muligheder for at indrette byrummet.

Nu kan du give din holdning til kende - både om byrumsforsøgene og om udviklingen af Middelalderbyen:

Undersøgelse om Middelalderbyens udvikling i linket herunder - og undersøgelse om sommerens byrumsforsøg her: <https://lnkd.in/eFmVQSUY>

Resultaterne indgår i den kommende byrums- og trafikplan for Middelalderbyen. Tak for hjælpen!

Kom med dine input til udviklingen af Middelalderbyen!
new.maptionnaire.com

Tilmeld dig

Hvad synes du om sommerens byrumsforsøg?

københavnskommune • Følg

københavnskommune Hvad synes du om sommerens byrumsforsøg i Middelalderbyen?

Som du måske har set, så har der denne sommer været flere bænke, flere træer og færre biler i Middelalderbyen i Københavns Indre By.

Forsøgsperioden startede i juni og slutter her i september. Og derfor vil vi gerne høre, hvordan du har oplevet byrumsforsøgene i Middelalderbyen.

Vil du give din holdning til kende? Deltag i en kort spørgeskemaundersøgelse, så indgår dine svar i den samlede evaluering af

734 Synes godt om
31. AUGUST



Resultater fra forsøgsstrækninger

På de følgende sider præsenteres erfaringer og resultater fra byrumsforsøgene på de enkelte strækninger hver for sig. Da en stor del af data allerede er præsenteret i afsnittet om de generelle erfaringer, henvises der til figurerne i de generelle afsnit.

Vestergade

Under forsøget blev Vestergade fortsat fastholdt som cykelgade, og derfor blev der ikke malet med striber. Der blev heller ikke opsat bænke, da der ikke var ønsket mere ophold i denne gade på grund af de mulige gener fra nattelivet. De midlertidigt nedlagte parkeringspladser blev erstattet med træer i bigbogs.

Fokus var på at undgå gener fra biltrafikken om natten, og derfor var den eneste begrænsning for biltrafikken et midlertidigt indkørselsforbud torsdag-lørdag fra kl. 22.00 til 04.00.

Under forsøget blev det observeret, at skiltene med indkørselsforbud medførte, at en del bilister undlod at køre ind i gaden. Samtidig blev det observeret fra politi og Kultur- og Fritidsforvaltningens natteværter, at skilte har en begrænset effekt, da det ikke var alle der overholdt indkørselsforbuddet om natten. Natteværterne noterede gennem hele forsøgsperioden, at fredag og lørdag nat kørte et stærkt varierende antal biler mellem 0 og 37 igennem gaden i løbet af et kvarter til en halv time. Både natteværter og politi og har givet udtryk for, at udfordringen med larmende og utryghedsskabende bilister ændrede sig, så der under forsøget blev oplevet færre utryghedsskabende bilister i Vestergade, og at denne trafik rykkede sig til andre gader i Indre By.

Spørgeskemaundersøgelsen viste dog, at der generelt blev oplevet mindre biltrafik i Vestergade under byrumsforsøget. Blandt de 2.046 respondenter, der har svaret på udsagnene om Vestergade, er 60 % af de adspurgte enige (37 %) eller delvist enige (23 %) enige i, at de har oplevet mindre biltrafik i Vestergade. Se figur 28 i afsnittet om mindre biltrafik. Dette skyldes sandsynligvis, at de tretten parkeringspladser i gaden var midlertidigt nedlagt, og at en del bilister har opfattet skiltet med indkørselsforbud som gældende om dagen til trods for undertavlen med torsdag - lørdag kl. 22-04. Der har været tidspunkter, hvor trafikken i gaden under

forsøget har været blokeret af varelevering til butikker og virksomheder. Det er dog ikke muligt på baggrund af de indsamlede data at vurdere, om dette også har været tilfældet før forsøget.

"Her i Vestergade har man fjernet alle 15-minutters af- og pålæsnings-p-pladser. Det vil sige at alt hvad der hedder fragtmand og det ene og det andet holder fuldstændigt sindssygt her i krydset om formiddagen."

Mand, 40-64. Erhvervsdrivende (ejer af tøjforretning til mænd). Cyklist. Vestergade. Spotinterview.

Under forsøget var Vestergade præget af livligt natteliv til trods for, at der var begrænsninger på barer og natklubber på grund af corona-restriktioner i samme periode. Opholdstillinger om natten på to lørdage i august viste, at gaden var præget af ca. 200-300 unge mennesker, der stod i kø til beværtninger, og samtidig blev der talt knap 200 gående i løbet af en observationsperiode på ti minutter. På dette tidspunkt var natklubber med 5-bevilling stadig lukket på grund af corona, så der var ikke tale om et fuldstændigt genåbnet natteliv.

Støjmålingerne viste, at det er støj fra festglade mennesker, der giver anledning til det meste af støjen, mens en mindre del stammer fra biler, og meget lidt af støjen kommer fra musik.

Spørgeskemaundersøgelsen viser, at på forsøgsstrækningerne generelt har oplevelsen været, at træerne er med til at skabe roligere byrum, men forvaltningens støjmålinger i Vestergade tyder på, at der ikke var en målbar ændring i støjniveauet som følge af de opstillede træer. Dette peger på, at støjproblemer i nattelivet i Vestergade sandsynligvis ikke kan løses ved hjælp af træer, selv om træer muligvis generelt kan bidrage til oplevelsen af et roligere byrum.



Skindergade

I forsøget var Skindergade indrettet som gågade med kørsel tilladt, og der var malet striber på vejbanen. Der var midlertidigt nedlagt 13 parkeringspladser, som i forsøgsperioden lagde plads til træer i bigbags og bænke. Fokus var på bedre forhold for fodgængere samt på balancen mellem kommercielt og ikke-kommercielt byliv.

Spørgeskemaundersøgelsen viser, at i alt 71 % af de 1.212 respondenter for Skindergade har oplevet helt (53 %) eller delvist (18 %), at gaden var blevet mere attraktiv at opholde sig i under forsøget. Se figur 15. Desuden har 54 % oplevet helt (38 %) eller delvist (16 %), at der er bedre mulighed for ophold uden at købe noget. Se figur 17. Her må nævnes det lille forbehold, at en teknisk fejl i spørgeskemaet betød at, af de 2.299 respondenter, der oplyste, at de havde været i Skindergade, blev der kun indsamlet 1.212 besvarelser. Der er dog ikke tegn på, at fordelingen på typer af respondenter blev påvirket.

Opholdstællingerne viser, at om formiddagen var der meget få personer, der opholdt sig i gaden. Senere på dagen og i weekenden var flere der opholdt sig siddende ved udeservering (kommercielt) og flere stående i gaden, mens de ikke-kommercielle bænke blev benyttet i mindre grad.

Træer og bænke på de nedlagte parkeringspladser er generelt blevet godt modtaget, men har også for nogle været et problem.

“Træerne er flotte, men der er mangel på parkering for kunderne. Før kunne man parkere hvor træerne er. Det klager kunderne meget over.”

Mand, 18-39. Erhvervsdrivende (ejer af vandpibecafe). Bilist. Skindergade. Spotinterview.

Alt i alt vurderer forvaltningen, at forsøget har givet bedre mulighed for ikke-kommercielt ophold i Skindergade, og at forsøget samlet set har været med til at gøre gaden mere attraktiv at være i.

Skindergade er en af de mere trafikerede gader sammenlignet med de andre forsøgsstrækninger. Der var under forsøget generelt mange cykler. Særligt om formiddagen var 76 % af trafikanterne i gaden cyklister, mens det i weekenderne dalede til 23 % cyklister, fordi de fleste trafikanter i weekenden var fodgængere. Om eftermiddagen på hverdage var den motoriserede trafik på sit højeste med 12%, hvilket stadig var en lav andel i forhold til hvor mange, der bevægede sig på strækningen.

Om formiddagen på hverdage var Skindergade præget af cyklister, men om eftermiddagen, aftenen og i weekenden var flertallet af trafikanterne fodgængere, mellem 51-71 %. Langt størstedelen af fodgængerne gik på fortovet, og kun en lille andel (7-11 %) af trafikanterne valgte at gå på vejen. Se figur 37.

Selv om bevægelsestællingerne viser, at der ikke var særlig mange biler, tyder materialet dog på, at det blev oplevet som om, både bilerne og cyklerne fyldte meget i gadebilledet.

Spørgeskemaundersøgelsen viser, at over halvdelen har svaret, at det er blevet en bedre oplevelse at cykle gennem gaden, svarende til 55 % af de 1.212 respondenter, helt (37 %) eller delvis (18 %). Se figur 27.

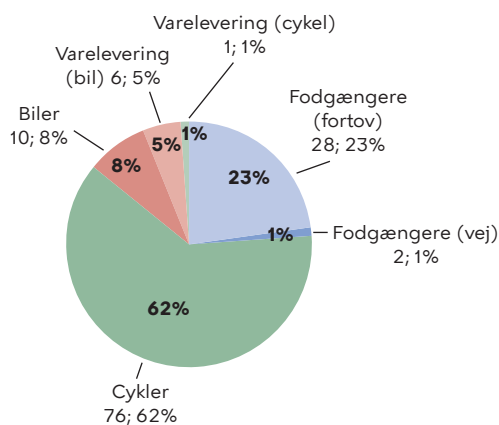
For gående har 67 % svaret, at det var en bedre oplevelse at gå igennem Skindergade, helt (49 %) eller delvis (18 %). Se figur 24.

En del har oplevet, at der var mindre biltrafik. Eksempelvis har 57 % af de adspurgte oplevet, at der er mindre biltrafik i gaden helt (34 %) eller delvist (23 %). Se figur 29.

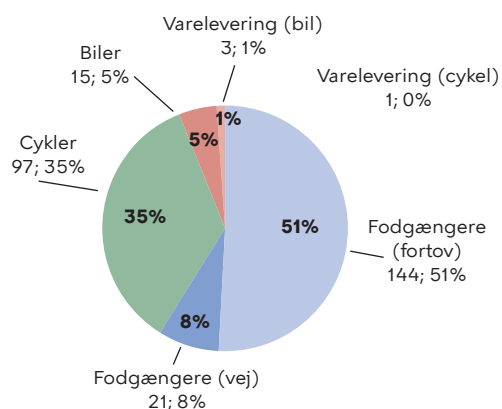
Så stor en del som 68 % af de 1.212 respondenter har oplevet helt (37 %) eller delvist (31 %), at fodgængere og cyklister har indtaget kørebanen, så trafikken foregår på de bløde trafikanters præmisser. Se figur 30.

Figur 37: Bevægelsestællinger Skindergade. Diagrammerne viser tællinger af personer og køretøjer i bevægelse, talt 10 minutter i det angivne tidsrum. Gennemsnit af to sæt tællinger.

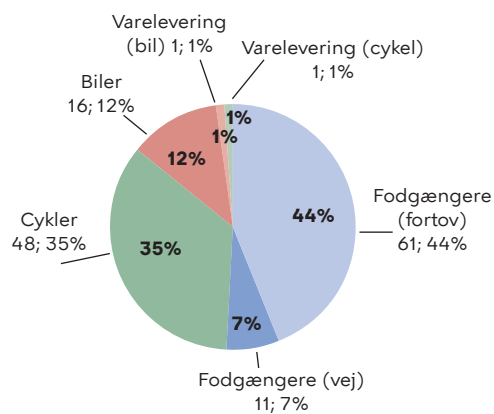
HVERDAG – FORMIDDAG KL. 9-11
Antal af observerede, gennemsnit: 122



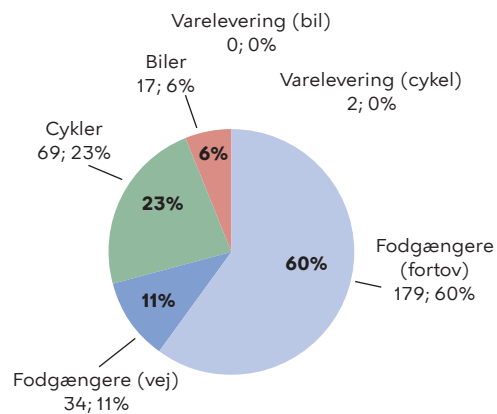
HVERDAG – EFTERMIDDAG KL. 15-17
Antal af observerede, gennemsnit: 280



HVERDAG – AFTEN KL. 19-21
Antal af observerede, gennemsnit: 138



WEEKEND – DAG KL. 13-15
Antal af observerede, gennemsnit: 299





“Det [den største forandring] er, at folk går ude på gaden. Man kan godt se, at folk føler, at det må de godt.”

Mand, 18-39. Erhvervsdrivende (driver værtshus).
Cyklist. Skindergade. Spotinterview.

Tendensen er, at mange har oplevet forsøget som en forbedring, men tendensen er ikke entydig, og der er også udsagn som peger på udfordringer med trafikken. Færdselspolitiet oplyser, at de har oplevet en intensivering i kombinationen af fodgængere og biler på kørebanen i Skindergade.

“Ret kaotisk og farligt at være fodgænger, fx i Skindergade, hvor der – udover rigtig mange meget hurtigt kørende cyklister – også er en del biler. Havde ellers opfattelsen af, at biler ikke måtte køre der under denne prøveperiode.”

Kommentar fra Facebook.

“Folk kører bare igennem, som de plejer. Biler og cykler kører som om, der ikke er noget, der har ændret sig. Samtidigt så oplever jeg, at folk gerne vil bruge det som gågade, og de går op og ned ad den, midt på vejen og nyder det, men samtidigt skal de hele tiden springe for bilerne. Så det er noget rod i virkeligheden.”

Mand, 18-39. Erhvervsdrivende (driver værtshus).
Cyklist. Skindergade. Spotinterview.

“Jeg har oplevet lidt, at der kommer flere cyklister, men der kommer ikke færre biler. Så det er stadig enormt frustrerende, når man kører som cyklist, fordi der er så mange biler, og fordi der er kommet træer og chikaner rundt omkring. Så kan man ikke sådan lige smutte forbi bilerne på samme måde som cyklist. Jeg synes, der stadig er rigtig, rigtig mange biler på denne her vej.”

Kvinde, 18-39. Beboer. Gående, men cykler oftest.
Skindergade. Spotinterview.

Kultur- og Fritidsforvaltningens natteværter observerede, at der til tider var generende biltrafik i gaden, hvor der nogle gange var en del biler, som gassede voldsomt op og kørte ræs. Natteværter pegede desuden på, at hvis gaden skal fungere på fodgængernes præmisser, så skal træerne udgøre en forhindring, hvor de i forsøget kun stod i den ene side og dermed ikke forhindrede hurtig kørsel.

“Det er jo dem, der skal vise deres biler frem fredag og lørdag, og som ligger og gasser op. Hvis du har gået tur op og ned ad her, så oplever du jo, hvordan de ligger og kører i karavane og gasser op og kører også meget stærkt. Jeg ved ikke, om der er kommet flere, men det karambolerer bare, fordi det er blevet mere gågade-agtigt, fordi man har lavet de her striber, og det er blevet mere farligt, fordi man har indskrænket med træerne og sådan noget.”

Kvinde, 40-64. Beboer. Gående. Går aftentur med hunden. Skindergade. Spotinterview.

Dyrkøb

Byrumsforsøget på Dyrkøb var præget af, at mere end halvdelen af pladsen fortsat blev brugt til parkering af elbiler mv. Det betød, at det ikke med forsøgsdesignet var muligt at skabe den oase med mulighed for ro og fordybelse, der var intentionen. På Dyrkøb blev kun 19 ud af de i alt 51 parkeringspladser nedlagt i forsøgsperioden. Erfaringen fra forsøget er, at kombinationen af mange opretholdte parkeringspladser og samtidig opsætning af træer og bænke på Dyrkøb ikke gav et tilstrækkeigt attraktivt byrum til, at folk havde lyst til at sætte sig på bænkerne.

Opholdstællingerne viser, at der var meget få personer, der opholdt sig på bænkerne i Dyrkøb, selvom der her var placeret flest bænke sammenlignet med de andre strækninger. I weekenden var der en stigning i antallet af personer, der tog ophold på pladsen, men lige så mange valgte at stå som at sidde. Ifølge spotinterviews oplevede nogle, at bænkenes opstilling på Dyrkøb ikke inviterede til ophold, fordi de virkede umotiverede og tomme, og fordi pladsen i nogen grad stadig havde karakter af parkeringsplads.

“Jeg har ikke brugt de bænke, der står dernede [på Dyrkøb]. Jeg synes, det er et lidt spøjst sted at stille bænke op i virkeligheden. For der er ret mange bænke sådan her omkring kirken. Jeg tænker, at det måske skulle etableres lidt bedre. Fordi lige nu er det bare nogle bænke, der står overfor hinanden. Det er et ret eksponeret sted. Der er noget lidt akavet over at skulle bevæge sig ind mod de der sandsække og skulle sætte sig ét menneske på en bæk, hvor der står 10 andre bænke ved siden af.”

Mand, 18-39. Beboer. Gående. Siddende uformelt på trappe ved kirken. Dyrkøb. Spotinterview.

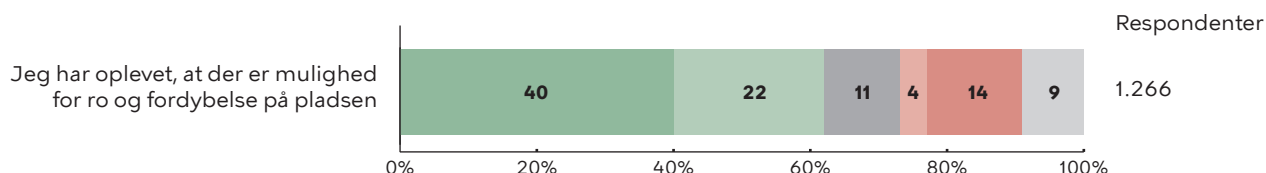
Spørgeskemaundersøgelsen viser, at 62 % af de 1.266 respondenter, der har været på Dyrkøb, har oplevet helt (40 %) eller delvist (22 %), at der er mulighed for ro og fordybelse på pladsen. Se figur 38. Det er til trods for, at 25 % af de adspurgte har oplevet støj og gener fra biltrafikken på parkeringspladsen helt (12 %) eller delvist (13 %). Dog er 22 % uenige (16 %) eller delvist uenige (6 %) i at have oplevet støj fra biltrafikken. Se figur 39.

At området var mere attraktivt at opholde sig i under forsøget, fremgår af spørgeskemaundersøgelsen, hvor 66 % af de 1.266 respondenter har oplevet dette helt (44 %) eller delvist (22 %). Se figur 17.

Til trods for de nedlagte parkeringspladser og striberne på asfalten var Dyrkøb præget af fortsat biltrafik, og fodgængerne holdt sig hovedsageligt på fortovet langs kirken fremfor at gå på striberne. Dette ses blandt andet af bevægelsestællingerne, som viser stort set samme mængde biler på tværs af døgnet samt i weekenden. Størstedelen af de gående opholder sig på fortovet, dog ses det, at tallet for gående på kørebanen stiger i weekenden. Dette afspejler således, at vejen under forsøget oplevedes som forbeholdt for bilister, og at fortovenes store bredde - specielt langt kirken - tillod, at gående primært benytter disse.

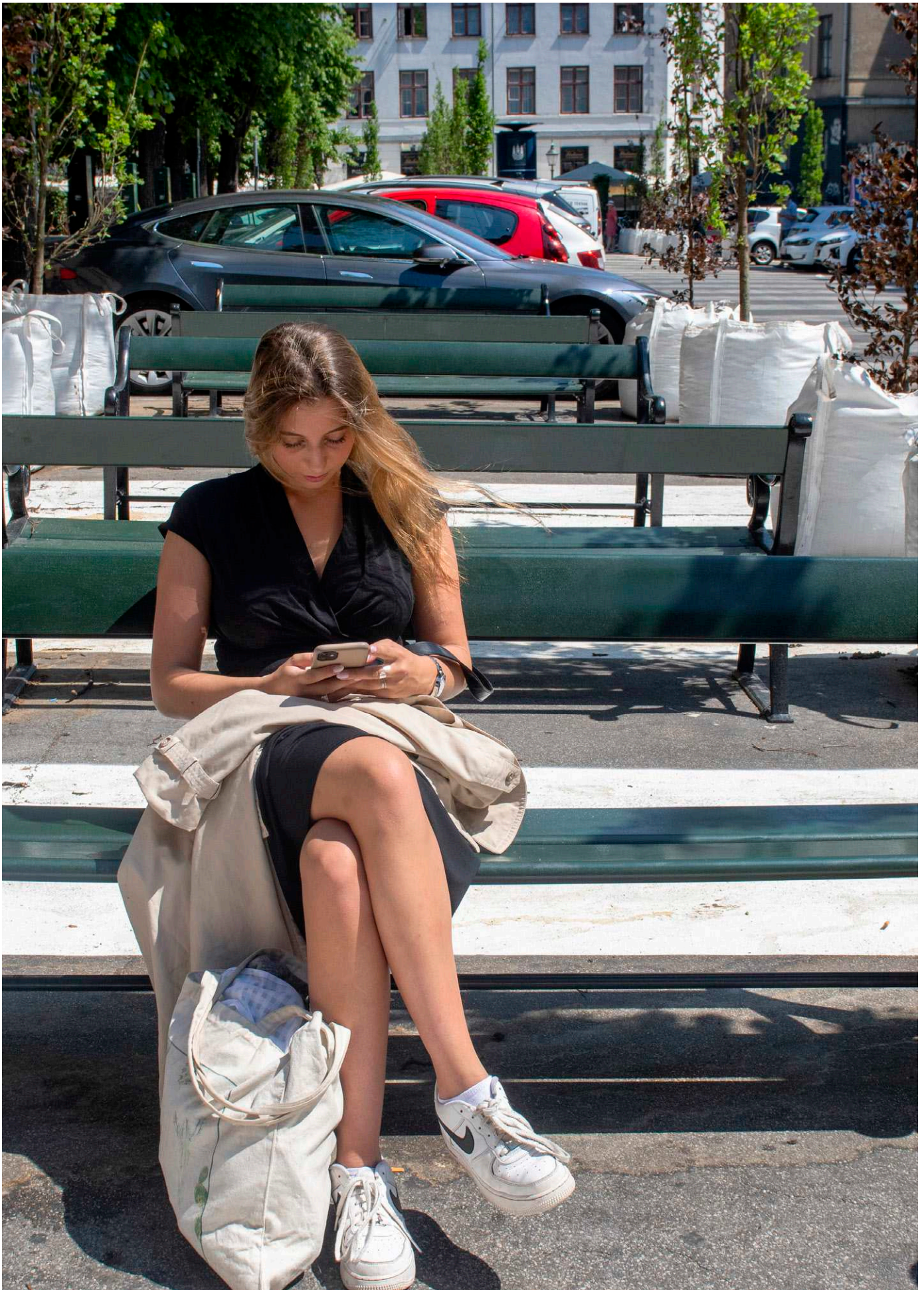
Spørgeskemaundersøgelsen viser dog, at 52 % af de 1.266 respondenter har oplevet, at der helt (30 %) eller delvist (22 %) var mindre biltrafik på Dyrkøb under forsøget. Se figur 29. Dette tyder på, at indretningen med bænke og træer gav en oplevelse af mindre biltrafik, selv om pladsen stadig var ret præget af biler og parkeringskørsel.

Figur 38: Mulighed for ro og fordybelse på Dyrkøb



Figur 39: Oplevet støj og gener fra biler på Dyrkøb







Klosterstræde, Hyskenstræde, Naboløs

Forsøgsstrækningen på Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs, også kaldet 'smutvejen' i forsøget, var det smalleste forløb i forsøget, der bugter sig let og charmerende som en forbindelse mellem Skindergade, Strøget, Strædet og Gammel Strand. Her var fokus på balancen mellem biltrafik og gående samt involvering af gadens lokale beboere, butikker mv.

Spørgeskemaundersøgelsen viser, at så mange som tre ud af fire oplevede, at gaden var mere attraktiv at være i. Det vil sige, at 74 % af de 1.833 respondenter, der har været på smutvejen, har svaret, at gaderne var blevet mere attraktive at opholde sig i helt (57 %) eller delvist (17 %). Se figur 17. Desuden oplevede 57 % af de adspurgte, at der var bedre mulighed for ophold uden at købe noget helt (42 %) eller delvist (15 %). Se figur 18. Dette må siges at være en markant effekt af de seks opsatte bænke, striberne og de 12 parkeringspladser, der var midlertidigt nedlagt og erstattet med træer i bigbags på hele strækningen. Det tyder på, at gadernes smalle forløb gjorde virkningen af enkle greb relativt større, idet oplevelsen af de parkerede biler før og efter forsøget fyldte relativt mere i de smalle gader.

Gennem forsøget var borgere og erhvervsdrivende (butikker) i gaden gode til at indtage gaden og bruge de nye muligheder i byrummet. Butikker indrettede kantzonen hyggeligt med fx blomster, og der blev arrangeret 'High Tea under the Trees' som en slags 'picnic' den 3. september 2021. Her inviterede lokale beboere fra Hyskenstræde og Klosterstræde i samarbejde med Indre By Lokaludvalg til fejring af naboskabet med en picnic mellem træerne i Hyskenstræde, hvor biltrafikken blev erstattet med picnic-tæpper, lemonade, kage, fællesskab, godt humør og naboskab.

Opholdstællingerne viser, at der var ret få, der opholdt sig i gaderne i hverdagen, mens der var flere på en lørdag eftermiddag. De fleste opholdt sig ved at stå op på strækningen, hvilket må ses i sammenhæng med, at der kun var opstillet seks bænke på smutvejen. Alligevel tyder spotinterviews på, at bænkerne var værdsat.

"Den største fordel, det er alle bænkerne. Og træerne. Men i særdeleshed bænkerne, som du kan se, bliver brugt helt vildt meget."

Mand, 40-64. Arbejder. Cyklist. Hyskenstræde.

"Nu oplever jeg kun, at der er en, der bruger det der [en bænk] fordi han har en forretning. Jeg synes, det er hyggeligt med træerne, men jeg ser ikke, at det har forbedret noget."

Mand, 40-64. Erhvervsdrivende (galleriejer).
Cyklist. Hyskenstræde. Spotinterview.

"Der er mindre biltrafik, end der var før. Før var der så mange biler - både kørende og parkerede - at det ikke var en god oplevelse at gå denne vej. Gaden virker mere grøn, end den var før, og mere attraktiv."

Pige og dreng, 6-17. Besøgende. Gående. Sidder på en af de offentlige bænke. Smutvejen. Spotinterview.

Bevægelsestællingen viser, at bortset fra formiddagstimerne, var der generelt en ligelig fordeling af gående på fortovet og på kørebanen. Det var kun i formiddagstimerne, hvor varelevering og motoriseret trafik procentvis udgjorde en fjerdedel af trafikanterne i gaden, at de gående i mindre grad gik på kørebanen end på fortovet. Se figur 40. Dette er faktisk et generelt træk, der viste sig gennemsnitligt for alle strækningerne, at de færreste trafikanter opholdt sig på kørebanen i formiddagstimerne.

Forvaltningen vurderer, at det er vellykket, at fodgængerne under forsøgsperioden har fået bedre mulighed for at gå på kørebanen, da fortovene på denne strækning er meget smalle.

Dette understøttes også af spørgeskemaundersøgelsen, hvor 71 % af de 1.833 respondenter, der har besøgt strækningen i forsøgsperioden, svarer, at de har oplevet, at fodgængere og cyklister har indtaget kørebanen, så trafikken foregår på de bløde trafikanters præmisser, helt (44 %) eller delvist (27 %). Se figur 30.

"Men det fede er jo, at folk har fået lidt mere plads til at gå på og være på. Så vi føler gaden bliver brugt lidt mere, at det ikke lige så meget bare er gennemkørsel."

Mand, 40-64. Erhvervsdrivende. Cyklist.
Klosterstræde. Spotinterview.

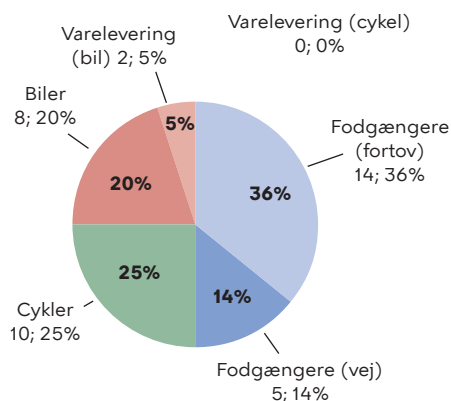
Der er dog også observeret konflikter mellem bilister og gående under forsøgsperioden på smutvejen.

"Men der har også været flere konflikter. Mange flere. Hvor folk er stoppet op, og bilerne er blevet sure på folk, der har gået på gaden og ikke ville flytte sig, og de har så stillet sig ud på gaden, fordi de synes bilerne kører helt åndsvagt."

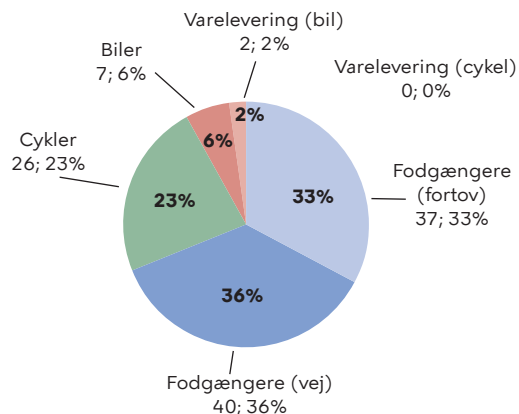
Mand, 40-64. Erhvervsdrivende. Cyklist.
Klosterstræde. Spotinterview.

Figur 40: Bevægelsestællinger. Hyskenstræde. Diagrammerne viser tællinger af personer og køretøjer i bevægelse, talt 10 minutter i det angivne tidsrum. Gennemsnit af to sæt tællinger.

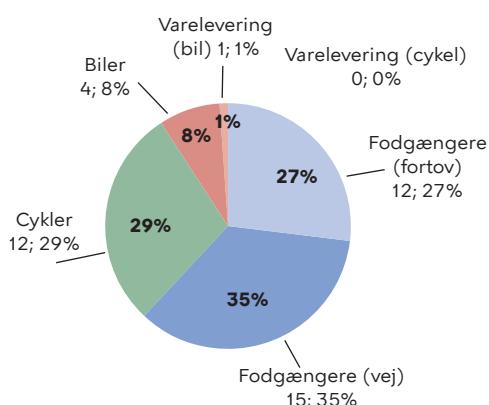
HVERDAG – FORMIDDAG KL. 9-11
Antal af observerede, gennemsnit: 38



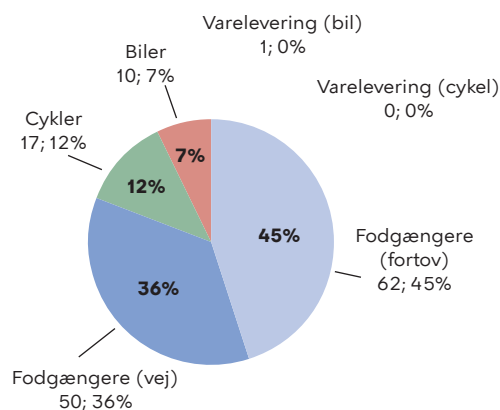
HVERDAG – EFTERMIDDAG KL. 15-17
Antal af observerede, gennemsnit: 112



HVERDAG – AFTEN KL. 19-21
Antal af observerede, gennemsnit: 42



WEEKEND – DAG KL. 13-15
Antal af observerede, gennemsnit: 138



Der opstod problemer med at aflede biltrafikken grundet smutvejens status som gågade med beboerkørsel tilladt. Ved evalueringsseminaret og andre møder blev der givet udtryk for, at der var en oplevelse af, at Skindergade ikke var tilstrækkelig bred til at kunne vende rundt på. Derfor ledtes biltrafikken af andre veje, når de kom fra Skindergade og fandt ud af, at man ikke må køre ad Klosterstræde. Her kørte bilisterne blandt andet af Lille og Store Kannikestræde.

“Og så ville jeg gerne se en masse cyklende og gående ude på gaden. Men det er vigtigt, at fortovet bliver nedbrudt og den samme belægning, for det er også det, bilerne ikke forstår nu. Det er simpelt-hen på grund af belægningen. De forstår ikke helt de der hvide [striber], hvad det er. Hvis fortovskanten bliver nedbrudt, så bliver det noget helt andet for folk. Også for de gåendes opfattelse af om de må gå derude, eller hvor de skal opholde sig.”

Mand, 40-64. Erhvervsdrivende. Cyklist.
 Klosterstræde. Spotinterview.

Spørgeskemaundersøgelsen viser, at 73 % af respondenterne, der har besøgt strækningen i forsøgsperioden, svarede, at det var blevet en bedre oplevelse at gå gennem gaderne helt (55 %) eller delvist (18 %). Se figur 24. Desuden svarede 57 %, at de oplevede, at der var mindre biltrafik helt (34 %) eller delvist (23 %), se figur 29, hvilket også bakkes op af spotinterviews.

“Du kan høre motorcyklerne og bilerne, men mens forsøget har været der, har der været mange flere mennesker på gaden. Dobbelt så mange. Jeg har aldrig set så mange mennesker på gaden før.”

Kvinde, 40-64. Erhvervsdrivende (butiksejer).
 Klosterstræde. Spotinterview.

“De største forandringer har været, at der er flere gående, og der er flere, der ser vores butik. Så det er utroligt positivt.”

Mand, 40-64. Erhvervsdrivende. Cyklist.
 Klosterstræde. Spotinterview.



Lille Kongensgade

I forsøgsperioden var Lille Kongensgade indrettet som gågade med cykel- og beboerkørsel tilladt. Dette medførte, at der var god plads til at opsætte træer og bænke til ikke-kommercielt ophold samt en zone til kulturelle aktiviteter og udeservering for beværtningerne i gaden (kommercielt ophold). Forvaltningen har givet fem tilladelser til udeservering i Lille Kongensgade for hele forsøgsperioden og en række tilladelser til arrangementer af kortere varighed, fx vejfest i forbindelse med Copenhagen Cooking i august. Der blev også opstillet en skulptur 'Mother' af kunstneren Josefine Winding.

Spørgeskemaet viser, at 64 % af de 1.530 respondenter, der har besøgt Lille Kongensgade under forsøgsperioden, oplevede bedre mulighed for ophold uden at købe noget, helt (50 %) eller delvist (14 %). Hvis man sammenligner forsøgsgaderne, er Lille Kongensgade den gade, hvor procentvist flest har svaret enig på dette spørgsmål. Se figur 18. Desuden svarede 75 %, at gaden er blevet mere attraktiv at opholde sig i, helt (58 %) eller delvist (17 %). Se figur 17. Hvis man igen sammenligner forsøgsgaderne, er Lille Kongensgade også den gade, som flest (procentvist) har oplevet som attraktiv at opholde sig i, dog skarpt efterfulgt af 'smutvejen' Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs.

"Superfedt med offentlige bænke, hvor man ikke skal købe for at sidde – gode små pause-rum. Bidrager klart til balancen. Spændende og god idé med lokale samarbejder. Cyklerne kører lidt rigeligt stærkt i forhold til ideen om at have gågade-feeling".

To kvinder på shoppetur tog et hvil på bænken, ca. 35-45 år. Kick-off arrangement den 18. Juni 2021.

Bevægelsestællingen viser, at der var ganske få biler i gaden under forsøget. Se figur 41. Om formiddagen på hverdage udgjorde biler 4 % af trafikanterne, og cyklister udgjorde 55 %. Hen på eftermiddagen, når der

blev færre cyklister, steg antallet af fodgængere. På en hverdagsaften var det 78 % af dem, der bevægede sig i gaden, der var fodgængere. Fodgængerne fordelte sig med 40 % gående på kørebanen og 38 % gående på fortovet. I weekenden udgjorde fodgængerne 82 % af trafikanterne i gaden, og langt de fleste gik på kørebanen frem for på fortovet. Gaden var således primært indtaget af fodgængere, bortset fra formiddagstimerne, hvor cyklisterne prægede gaden.

"Det var meget gennemkørsel [før], og nu er der masser af byliv på den gode måde ... Det er lidt blevet til en ekstra gågade inde i byen, som jeg synes er ret fedt ... Og jeg tænker også, at det gavner folk, der bor her, at der er et liv i gaden, og at det ikke bare er gennemkørsel".

Mand, 18-39. Besøgende. Cyklist. Lille Kongensgade. Spotinterview.

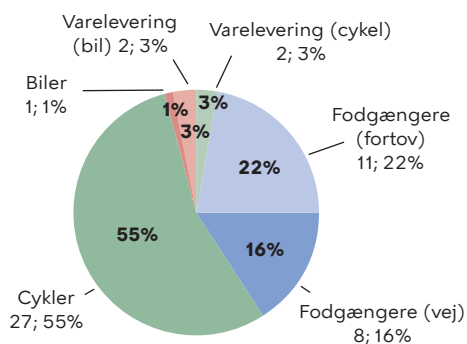
Spørgeskemaundersøgelsen viser, at 77 % af de adspurgte oplevede, at gaden under forsøget var blevet bedre at gå gennem, helt (60 %) eller delvist (17 %). Se figur 24. Desuden oplevede 62 % af de adspurgte, at det var blevet en bedre oplevelse at cykle gennem gaden, helt (46 %) eller delvist (16 %). Se figur 27. Endelig havde 65 % af de adspurgte en oplevelse af mindre biltrafik i gaden, helt (46 %) eller delvist (19 %). Se figur 29.

Byrumsforsøgene gav anledning til samarbejder mellem gadens erhvervsdrivende og kommunen. Der er et fortsat ønske om, at gaden fremover gøres til gågade. Samtidig er der dog observeret en udfordring med parkerede cykler i gaden.

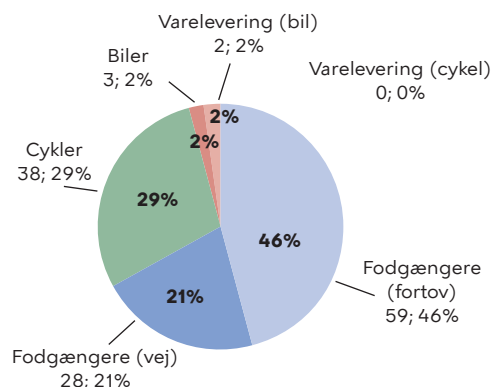
Forvaltningen vurderer, at byrumsforsøget i Lille Kongensgade har vist, at der var stor tilfredshed med at der var plads til et bedre byliv, flere kulturelle aktiviteter, mere udeservering og mindre biltrafik.

Figur 41: Bevægelsestællinger. Lille Kongensgade. Diagrammerne viser tællinger af personer og køretøjer i bevægelse, talt 10 minutter i det angivne tidsrum. Gennemsnit af to sæt tællinger.

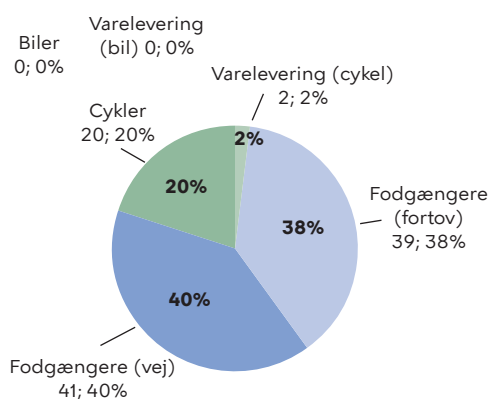
HVERDAG – FORMIDDAG KL. 9-11
Antal af observerede, gennemsnit: 50



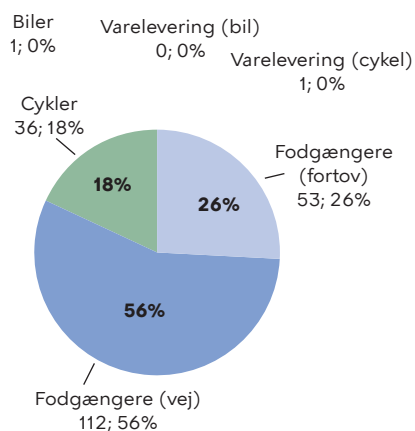
HVERDAG – EFTERMIDDAG KL. 15-17
Antal af observerede, gennemsnit: 129

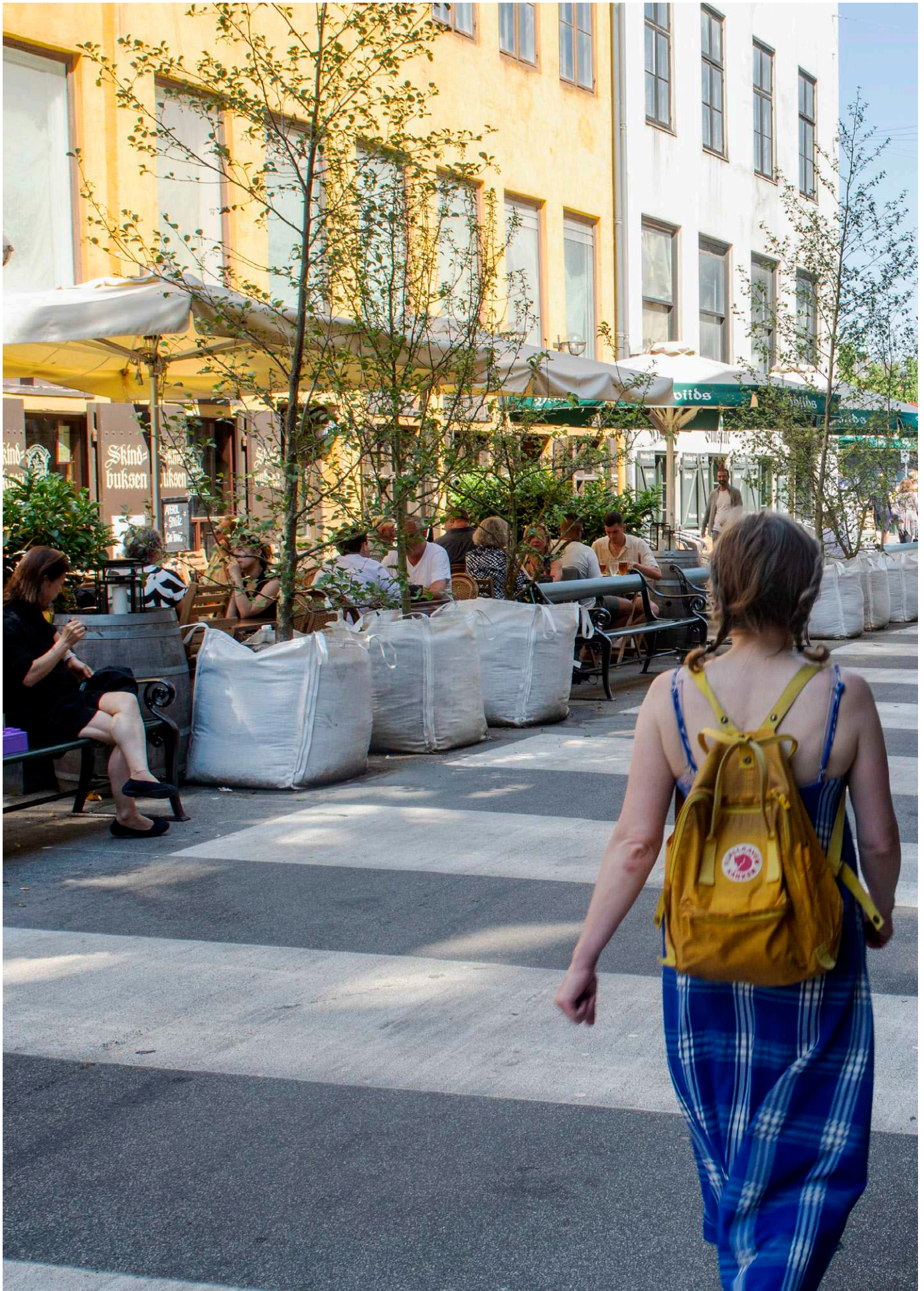


HVERDAG – AFTEN KL. 19-21
Antal af observerede, gennemsnit: 102



WEEKEND – DAG KL. 13-15
Antal af observerede, gennemsnit: 202





Store Kirkestræde

Store Kirkestræde var under forsøget indrettet som gågade med kørsel tilladt. Gaden var sparsomt indrettet kun med striber, få træer og ingen bænke.

I den sidste del af forsøgsperioden blev de hvide striber på kørebanen suppleret med et kunstværk af den københavnske kunstner Marko Colors Geometry. Kunstværket var en del af Comeback Copenhagen, som var et samarbejde mellem Wonderful Copenhagen, Københavns Kommune og Erhvervsministeriet. Formålet var at skabe byrum, der inviterer indenfor, samtidig med at gadens erhvervsdrivende blev en integreret del af værket. Kunstprojektet blev udviklet med afsæt i Wonderful Copenhagen's analyseindsigter, der har vist, at kunst, gåture og spontane overraskelser er vigtige elementer i fremtidens gode udeoplevelse i København.

I hele forsøgsperioden gjorde Nikolaj Kunsthal en stor indsats for at aktivere byrummet og gøre kulturen synlig i byrummet. Der var forskellige arrangementer, byrumsmøbler og ændring af indgangspartiet for at gøre kulturen mere synlig i Store Kirkestræde og på pladsen ved den gamle Nikolaj Kirke. Desuden var der samar-

bejde med Kulturkvarteret om at få kulturen mere ud i byrummet blandt andet ved torsdagsbar med drinks, DJ og kulturevents i juli og august.

Spørgeskemaundersøgelsen viser, at 65 % af de 1.428 respondenter, der har besøgt Store Kirkestræde, oplevede, at gaden var blevet mere attraktiv at opholde sig i, helt (49 %) eller delvist (16 %). Se figur 17. Desuden svarede 69 %, at det var en bedre oplevelse at gå igennem gaden, helt (51 %) eller delvist (18 %), se figur 24, og 57 % svarede, at det var en bedre oplevelse at cykle gennem gaden, helt (41 %) eller delvist (16 %), se figur 27. Et lille flertal på 51 % havde oplevelsen af mindre biltrafik i gaden, helt (33 %) eller delvist (21 %). Se figur 29.

Sammenlignet med de øvrige forsøgsstrækninger er Store Kirkestræde i spørgeskemaundersøgelsen placeret lidt lavere i københavnernes vurdering af, hvor attraktiv gaden var i forsøgsperioden. Dette hænger muligvis sammen med de store byggecontainere, der står centralt i gaden, samt at der var meget få træer og ingen bænke i forsøgsperioden.

I den sidste del af forsøgsperioden (september) fik Store Kirkestræde ekstra farver og symboler på kørebanen med projektet Walkway.

↓





