

# Udkast til helhedsplan for Strøget

## Indhold

|   |    |
|---|----|
| Idékataloget.....   | 3  |
| Borgerrepræsentationens beslutning .....                            | 3  |
| Strøgets egenart .....  | 5  |
| Muligheder for at skabe helhed og/eller kvalitetsløfte Strøget..... | 9  |
| Alternative scenarier .....   | 21 |
| Offentlig høring mv.....  | 24 |

## Idékataloget

Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejdede i foråret 2016 et idékatalog for Strøget efter en dialog med gadens forretningsdrivende og brugere.

Idékataloget belyser muligheden for at skabe bedre byrum – og dermed et bedre handelsliv – på strækningen mellem Rådhuspladsen og Kgs. Nytorv.

Idékataloget blev taget til efterretning af Teknik- og Miljøudvalget den 20. juni 2016, hvorefter der blev udarbejdet et budgetnotat omhandlende 9 delprojekter, der skulle danne grundlag for forhandlingerne om budget 2017. De ni delprojekter blev ikke løftet i budgetforhandlingerne.

Den eksisterende strøglokalplan fra 1990 er meget overordnet, men dog med bestemmelser, der giver forvaltningen mulighed for at stille krav til materialer, farver og arkitektonisk kvalitet i forhold til bygninger, skiltning, belysning m.v. Lokalplanen regulerer ikke belægninger og byrum, men er ikke til hinder for, at der laves nye sådanne. Lokalplanen er således meget rummelig og fleksibel, men ikke så detaljeret. Det foreslås derfor, at lokalplanen suppleres med en designmanual for facadeforløb, kantzoner, pladser og byrum, sådan at der skabes et mere detaljeret administrationsgrundlag, som kan sikre at Strøgets særlige karakter bevares. I vedlagte bilag 2 – egenartsanalysen – er afdækket forskellige forhold ved Strøgets nuværende fremtræden.

Idékataloget indeholdt følgende forslag:

1. Omlægning af Vimmelskaftet
2. Omlægning af Højbro Plads
3. Ny indgange til Strøget
4. Genopretning af belægningen på Strøget
5. Stilladsbannere til udlån
6. Flere pegeskilte
7. Udskiftning af plastiksække til affald
8. Pixiudgave af regelsættet for Strøget
9. Opsætning af et opsigtsvækkende kunstværk

## Borgerrepræsentationens beslutning

Borgerrepræsentationen vedtog den 10. november 2016 at pålægge Teknik- og Miljøforvaltningen at udarbejde en *helhedsplan for Strøget* i forlængelse af det tidligere udarbejdede idékatalog for Strøget, samt konkret redegøre for følgende:

- Renhold
- De erhvervsdrivendes forhold – herunder salg fra mobile enheder
- Tryghed, ligebehandling og sikkerhed, herunder Sikker Bys indsats
- Parkeringsforhold – både for biler og cykler
- Cykeltaxaer
- Grønne områder
- Kunst
- Skiltning
- Strøget som turistattraktion

I det følgende præsenteres Teknik- og Miljøforvaltningens udkast til helhedsplan for Strøget. Planen har karakter af et strategioplæg.

Planen er disponeret således:

1. Analyse af Strøgets egenart
2. Tematisk gennemgang af mulighederne for at give Strøget et kvalitetsløft
3. Opstilling af 3 forskellige scenarier, der repræsenterer forskellige niveauer for kvalitetsløft af Strøget
4. Offentlig høring af udkastet til helhedsplan – og den videre proces

## Strøgets egenart

### Strøget i dag

Strøget har som Københavns "hovedgade" mange funktioner og anvendelser. Gaden (eller gaderne) har de sidste par hundrede år været en "livsnerve" gennem byen både trafikalt, kommercielt og kulturelt. Brugen af Strøget i dag er umiddelbart i høj grad kommerciel og kendt som "shopping destination", men med denne anvendelse følger også en vigtig funktion, som et demokratisk byrum. På Strøget kan man opleve både demonstrationer, den kongelige livgarde eller Hare Krishna. Det var her hippierne hang ud ved Storkespringvandet i 60erne og her punkerne indtog Gammel Torv i 80erne. Alle de fraktioner og subkulturer man ikke kan opleve i et indkøbscenter med lukketider og vagter, har der traditionelt været plads til på Strøget. Derfor er Strøget vigtigt som mødeplads for et mangfoldigt byliv.

Brugen af Strøget handler i høj grad om at sælge og reklamere for varer, men selv for dem, der ikke handler, fungerer Strøget som et byrum, hvor man ser og bliver set. I dag er det primært gæster/turister, der anvender Strøget og det københavnske hverdagsliv udfoldes i mindre grad her. Strøget er på den måde en del af Københavns identitet, men lever i dag ikke umiddelbart op til turisternes forventninger om et rent, funktionelt og veludvalgt byrum. Strøget domineres i høj grad af internationale kædeforretninger, der bruger Strøget som et showroom for deres varer. Strøget opleves derfor internationalt, men den særlige københavnske stemning og egenart kan være svært at finde mellem internationale modehuse og fastfood.

Det er dog ikke kun fra butikker, der sælges varer - også gadehandel er en del af Strøget. Boder på Strøget kan også både tilgængelighedsmæssigt og æstetisk være en udfordring, men en væsentlig del af oplevelsen på Strøget er formentlig, at man oplever et alsidigt og levende byliv. Det samme gælder for gademusikanter, gøglere, tiggere og andre, der gerne vil lukrere på Strøgets menneskestrøm. Det er på samme tid både Strøgets problem og styrke, at alle klumper sig sammen på Strøget..

Strøget som byrum har således mange funktioner og her kæmpes om pladsen både i forhold til cykelparkering, levende reklameskilte og nu også terrorsikring. Der er en risiko for "privatisering" af Strøget, i kraft af gadevarer, udeservering, "røde løbere" og andre måder, hvorpå de erhvervsdrivende i bedste mening forsøger at skaffe sig optimale forhold.

Alle funktioner skal finde sin plads i det forholdsvis begrænsede byrum og på Strøget vil det handle om at prioritere mellem plads og funktion samt arbejde

med multifunktionelle løsninger, der kan være fleksible i forhold til forskellig brug af Strøget.

### **Strøgets plads i den trafikale struktur**

Strøget forbinder Rådhuspladsen og Kongens Nytorv, som begge er knudepunkter i Københavns trafik. Rådhuspladsen er beliggende ved byens største hovedfærdselsåre og rummer derudover holdepladser for mange af byens vigtigste buslinjer. Kongens Nytorv er ”fordelingskryds” for den biltrafik, der kører ad den stærkt trafikerede Holmens Kanal. Derudover er Kongens Nytorv knudepunkt for adskillige buslinjer og har metrobetjening.

Strøgets trafikale tilgængelighed vil yderligere øges, når Metrocityringen åbner medio 2019. Det betyder, at Kongens Nytorv bliver skæringspunkt for to metrolinjer – den eksisterende metro og Metrocityringen. Derudover kommer der en ny metrostation i nær tilknytning til Strøget ved Gammel Strand og en ny metrostation på Rådhuspladsen. Åbningen af Metrocityringen vil givetvis medføre ændringer i fodgængerstrømmen på Strøget. Overordnet må der forventes en vækst i antallet af fodgængere, men det er vanskeligt at forudsige, hvordan fodgængerstrømmen konkret vil ændres.

De seneste analyser af Strøgets og Middelalderbyens trafikforhold er udarbejdet i forbindelse udvikling af strategi for udvikling af Middelalderbyen fra 2007, samt analyse fra 2013 om trafikforholdene i Nørre Kvarter.

### **Strøgets egenart**

Strøgets særlige styrke er at være en integreret del af middelalderbyens fintmaskede gadenet, med en variation i brugere og funktioner. Handelslivet indpasses i den eksisterende bygningsmasse, ved tilpasninger. Disse ombygninger risikerer at være kortsigtede, modeprægede og styret af tilfældige interesser. Tidligere bredte fx banker sig med store lokaler i stuen over flere matrikler. Områdets egenart ligger fx i den gamle bygningsmasse, med små matrikler og detaljerede bygningsfacader. Respekt for de oprindelige facaders karakter (proportioner, vinduesrytme, gesimser, entréer og porte) er afgørende for at opretholde områdets helhedspræg. Variationen langs strækningen opstår i kraft af de mange små matrikler, og kommer ikke af en frihed til drastisk ombygning af de enkelte ejendomme.

Strøget er en integreret del af bydelens gadenet. Strøget strækker sig mellem Rådhuspladsen og Kongens Nytorv, tværs igennem hele Middelalderbyen. Den har en lillesøster i det parallelle Strædet, som den tangerer ved Højbro

Plads, som også giver kontakt til byens vand, Slotsholmskanalen og borgen på Slotsholmen. Den særlige karakter kommer også ud af mulighederne for at finde ud i sidegader og på torve fra selve strøgruten. En strøgtur sker derfor nødvendigvis ikke i en lige linje ad Strøget. Det er en opgave at sikre adgang og sammenhæng. Sidegadernes munding ”sander til” og skjules af overfyldte cykelparkeringer, vejskilte med fastlåste ladcykler, gågadebøjler og terrorblokke.

Gaderummets karakter er også præget af belægningen. Færdselsstrækningen skal spille sammen med det øvrige gadenet, som Strøget er født af. I 1990 blev Strøget renoveret med gågadebelægning fra Rådhuspladsen til Kgs. Nytorv, med kontrasterende pladser som perler på snor. På pladserne bredes et særligt og stedspecifikt tæppe ud, som det ses på Amagertorv og på Nytorv-Gammeltorv samt ved Vimmelskaftet. Strøgets belægningsprincip respekterer et klassisk gadeprofil, med chaussésten ved facaderne og render langs forløbet i stedet for kantstensopdeling. Profilet støtter flowet i gaden og tilgængeligheden.

Det grønne ved Strøget knytter sig til kirker, pladser og kanaler. I den øvrige middelalderby kan træer findes ved kig til gårdrum, i facadeslip og nicher i gaderummet, men der er ikke sådanne muligheder langs Strøget. Den kontrastvirkning, som skabes mellem de trange gaderum og de åbne og grønne pladsrum, er et vigtigt karaktertræk. Den største effekt af grønt ved Strøget fås ved at sikre de eksisterende træer mod påkørsel, parkering og forgiftning med salt og urin, sådan at de store karaktergivende træer kan beholdes. Facadebeplantning, som eksemplet ved Nørugaards butik overfor Niels Hemmingsens Gade, kan også være en mulighed enkelte andre steder, hvis facadens karakter tillader det.

Skiltning langs Strøget er ikke samordnet i områderne nærmest Rådhuspladsen: Alle prøver at overdøve hinanden. Skiltningen må gerne være forskellig i Strøgets forskellige ender, men hvis den kan samordnes i delstrækninger, giver det en bedre helhedsvirkning og synlighed for alle.

I bilag 2 er gengivet en mere detaljeret analyse af Strøgets egenart.







## Muligheder for at skabe helhed og/eller kvalitetsløfte Strøget

Strøget fremstår i dag som en velfungerende hande­lsgade, hvor de problemer, der kan iagttages, for en stor del kan henføres til, at Strøget har succes som hele ”Danmarks hande­lsgade”. I det følgende gennemgås målsætningen for en række temaer samt de forhold, som forvaltningen gennem besigtigelse har konstateret.

### *Butiksfacader og kantzoner*

**Målsætning:** Strøgets facader udvikles med respekt for bygningernes udtryk og gadeforløbenes arkitektoniske særpræg.

**Status:** På Strøget findes der bygninger med arkitektur fra forskellige historiske stilperioder, som er med til at gøre oplevelsen af Strøget unik. Men med de mange butikker i stueetagen, endog nogle steder også på anden og tredje sal, indtages bygningens facade oftere af butiksfacaderne, som har en hel anden stilart, der virker fremmed for bygningens arkitektur. Det er således med til at udvande den historiske arkitektur.

Nogle butiksfacader spreder sig endda over to bygninger og forskellige etager, hvilket er i strid med lokalplanen og med til at forringe indtrykket af den enkelte bygnings helhed (specielt hvis der er tale om forskellige arkitektoniske stilarter).

**Initiativ:** Strøgets fremtræden som hande­lsgade kan påvirkes gennem et skærpet tilsyn med, at lokalplanen overholdes i praksis, og ved at der stilles højere krav til materialer, udformning og farver i kommende bygesager. En designguide for facadeforløb, kantzoner, pladser og byrum, kan danne et mere detaljeret administrationsgrundlag, som kan sikre at Strøgets særlige karakter kan bevares og udvikles i sammenhæng.



**Økonomi:** Initiativet kræver, at der afsættes midler til udarbejdelse af en designguide.

### *Strøgets belægning*

**Målsætning:** Belægningen på Strøget opgraderes, så den kvalitetsmæssigt kommer på højde med Købmagergade og Vester Voldgade.

**Status:** Strøget og de tilstødende pladser Gammeltorv/Nytorv, Vimmelskaftet, Amagertorv/Højbro Plads og Magasins Torv blev fornyet i årene 1990-1996. Strøgets karakteristiske forløb fra Rådhuspladsen til Kgs. Nytorv er understreget af den gennemgående betonflisebelægning, som beskriver det langsgående forløb. Forløbet afbrydes med skift i belægningen hver gang et særligt pladsrum møder Strøget, hvorved der opstår et mønster med pladsrum, der ligger som 'perler på snoren'.

På pladserne bredes et særligt og stedspecifikt tæppe ud, i natursten. Strøgets belægningsprincip respekterer et klassisk gadeprofil, med chaussésten ved facaderne og render langs forløbet i stedet for kantstensopdeling. Profilet støtter flowet i gaden og tilgængeligheden. Belægningen på Strøget fremstår i dag som en belægning af lav kvalitet, og med tiden fremstår den slidt og beskidt. Strøgflisen er en rødlig betonflise med fritlagt granittilslag, som står i bevidst, skarp kontrast til pladsernes belægning og til Købmagergade-Kultorget, der alle er udført i natursten.

**Initiativ:** Det er en mulighed at renovere belægningen på Strøget, så den kvalitetsmæssigt kommer på højde med belægningen i Købmagergade, men fastholder kontrasten til de individuelle pladser, som den forbinder. Vigtigt er, at strøgbelægningen stadig indgår i samspil både med det øvrige gågadenet og middelalderbyens gadenet som helhed.

Som en "etapeløsning" kan der iværksættes en reovering af Vimmelskaftet, som har potentiale til at blive en perle på Strøget. Virkemidlet indgår idékataloget.

**Økonomi:** Der er tale om en betydelig anlægsudgift.

### *Belysning*

**Målsætning:** Belysning skal afspejle at Strøget er gågade – og medvirke til, at det føles trygt at færdes på Strøget

**Status:** Belysningen på Strøget er ensformig - dog med forskellige armaturer på fx Gammeltorv/Nytorv. Der er både standere og gadelamper, som hænger højt over gaden og giver en jævn og svag belysning – belysningen tager ikke højde for, at det er en gågade. Det betyder, at belysningen på Strøget i høj grad er defineret af det lys, der er i butikkerne. Den generelle belysning gør ikke noget for at skabe forskellige zoner, nedslag eller oplevelser langs gaden.

**Initiativ:** Der udarbejdes en særlig belysningsplan. Virkemidlet indgår i idékataloget.

**Økonomi:** Der afsættes midler til udarbejdelse af en belysningsplan.

### *Det grønne*

**Målsætning:** Bepantningen på Strøget skal afspejle Københavns grønne identitet

**Status:** Det grønne findes ikke på selve Strøget, men der findes flere træer på pladser med direkte tilknytning til Strøget: Der er mægtige trægrupper ved Strøgets ender: Krinsen ved Kgs. Nytorv og Regnbuepladsen ved Rådhuspladsen. Her imellem er pladserne som perler på snor en kontrast til det middelalderlige tætte og slyngende gadeforløb. Pladsernes kontrast ligger også i det grønne islæt. Der er forskellige temaer: blot et enkelt træ på Vimmelskaftet, mægtige gamle træer ved Helligåndskirken og stramme rækker på Højbro Plads. På Gammeltorv/Nytorv findes tre træer placeret diagonalt, til at præge pladsen i samspil med byliv og stedets historie. Og snart vil der igen også komme træer på Rådhuspladsen (jf. planerne for metroforpladsen). Hele strækningen er belagt med sten i en ikke-gennemtrængelig belægning, og mindre egnet til ny træplantning. Betingelsen er, at der saltes uagtsomt, samt urineres op ad stammer og sker påkørsler. På strækningen er der kun grønt i det omfang, butiksejerne sætter plantekummer foran deres butikker, eller i deres vinduer. De eksisterende træer til siderne, på pladserne, står udsat og skal passes vel på for at vokse og blive ved at give et indtryk af natur i bykernen. De kan vanskeligt erstattes.

**Initiativ.** Idékataloget fokuserer på at åbne for oplevelsen af området omkring Helligåndskirken og forbedre forholdene ved Vimmelskaftet. Helligåndskirkens område er privat, hvorfor det ikke umiddelbart kan åbnes ud til Strøget. Det er dog også en mulighed, at Nytorv/Gammeltorv kan få et ekstra solitært træ, men en placering her afhænger af en samlet blik på pladsens møblering. Virkemidlet indgår i idékataloget.

**Økonomi:** Det kræver midler til udarbejdelse af en beplantningsplan

### *Tilgængelighed og vejvisning*

**Målsætning:** det skal være nemt at finde vej både på Strøget og i de tilgrænsende sidegader – også for synshandikappede

**Status:** Muligheden for at finde parallelle veje er ikke tydelig, hvis man ikke er stedkendt. Der mangler synlige kort over byen. Gadenavnesystemet er uklart. Man kan komme i tvivl om hvor ”Strøget” og ”Strædet”, som er uofficielle navne, starter og slutter – og de to navne genfindes ikke altid på gadehjørnerne. I vejkrydsene er det muligt at søge ud i sidegaderne, men da disse har meget smalle fortove og mange parkerede cykler i enden op mod Strøget, inviterer det ikke til opdagelse og gode omveje.

Ledelinjer for blinde og svagtseende er udført fra Rådhuspladsen via Strøget og over Kgs. Nytorv. Nogle steder er de synlige og fungerende, men andre steder kan materialerne være neutrale, almindelige belægningsmaterialer som risikerer at blive overset af ukyndige og dermed ikke respekteret. Enkelte steder ophører ledelinjen uden varsel. De kan også være til at overse, når vareudstillinger stilles frem eller terrorsikringsblokke placeres.

**Initiativ:** Der udarbejdes en samlet skilteplan med oversigtstavler for Middelalderbyen, der viser vej til bydelens attraktive områder – herunder Strøget.

Det er også en mulighed, at ledelinjerne underkastes et servicetjek – og efterfølgende repareres.

**Økonomi:** Der afsættes midler til udarbejdelse af en skilteplan.

### *Strøgets indgange*

**Målsætning:** Det skal være let at se, hvor Strøget begynder og ender.

**Status:** Strøgets to primære indgange ved henholdsvis Rådhuspladsen og Kongens Nytorv er i dag markeret i belægningen med Københavns byvåben. Det er erfaringen, at denne markering ofte overses.

**Initiativ:** En mere markant markering kan udvikles gennem en konkurrence, hvor ambitionen kunne være at understrege Københavns Kommunes vision i ”Fællesskab København”. Virkemidlet indgår i idékataloget.

**Økonomi:** Der skal afsættes midler til gennemførelse af en konkurrence.

### *Cykelparkering*

**Målsætning:** Der etableres tilstrækkelig med cykelparkeringspladser med udgangspunkt i målsætningen om, at København skal være verdens bedste cykelby.

**Status:** Sidegaderne tjener som indgange til Strøget. Mange af Strøgets besøgende benytter disse sidegader til at stille deres cykler, for dernæst at begive sig til fods videre til deres endelige destination. Sidegaderne til Strøget er ikke udstyret med et tilstrækkeligt antal cykelstativer til at imødekomme behovet og mange henstillede cykler står tilfældigt parkeret i sidegaderne. Herudover er det også en udfordring for de butikker, som ligger på sidegaderne og har cyklerne som kantzone.



Cyklisterne forsøger at placere deres cykler i forlængelse af eksisterende byinventar, dels for at kunne låse deres cykler fast og modvirke cykeltyverier og dels fordi, byinventaret allerede selv skaber naturlige barrierer i fodgængerflowet og cyklerne her forstyrrer fodgængere mindst. Dette gøres dog uden hensyn til byinventarets funktion og således bliver affaldsspande, bænke m.m. ubrugelige, da de er omringet af cykler, hvilket forhindrer andre i at komme til.

**Initiativ:** Der er behov for flere cykelparkeringspladser i sidegaderne. Derudover vil en fjernelse af ”døde” cykler bidrage til, at Strøget fremtræder mere ordentligt. Som det er nu fjernes de herreløse cykler på Strøget minimum 4 gange årligt. Cykelparkeringen kan også rykkes længere ned ad sidegaderne for at frigøre gademundingerne.

Specielt på Højbro Plads kan der foretages en grundig oprydning af de parkerede cykler imellem lindetræerne på pladsen. I dag fremstår pladsens kant flosset og rodet på grund af de mange cykler, der er parkeret på alle ledder og kanter. Desuden kan der etableres et underjordisk fuldautomatisk parkeringsanlæg for cykler, som det bl.a. kendes fra Japan og Holland. Virkemidlet indgår i idékataloget.



**Økonomi:** Der er behov for flere midler for at øge antallet af cykelparkeringspladser. Det gælder specielt, hvis der skal arbejdes videre med anlæg af et underjordisk cykelparkeringsanlæg på Højbro Plads.

### *Cykeltaxaer*

**Målsætning:** Det er en målsætning, at cykeltaxaerne overholder gældende bestemmelser – både for parkering og kørsel.

**Status:** Cykeltaxaerne udgør et særligt problem. Man skal ikke have kommunens tilladelse til at drive cykeltaxa, men det kræver en tilladelse fra kommunen, hvis man som cykeltaxa vil tage ophold i Indre By, og ophold er kun tilladt på særligt anviste pladser. I praksis har det dog vist sig, at cykeltaxaerne breder sig ud over de steder der er anvist – og kører op og ned ad Strøget med musik fra højttalerne.

**Initiativ:** Forvaltningen har allerede indledt et intensiveret samarbejde med politiet om håndhævelse. Således er det bl.a. af trafiksikkerhedsmæssige grunde fra 2017 præciseret, at cykeltaxaer ikke må benytte sig af hjælpemotorer, således at politiet umiddelbart kan håndhæve overskridelser af vilkår. Dette kan gøres med bøde og konfiskation. Det er både politiets og forvaltningens forventning, at denne præcisering vil dæmpe aktiviteterne for cykeltaxaer i hele byen. Der er allerede vilkår om, at der ikke må støjes fra cykeltaxaer. Forvaltningens praksis er allerede, at tilladelsen til at parkere cykeltaxaen inddrages ved overtrædelse af dette vilkår.

I tillæg hertil kan antallet af cykeltaxaholdepladser begrænses omkring Strøget, såfremt det ønskes at prioritere andre aktiviteter på vejarealet, fx almindeligt ophold eller fodgængerfremkommelighed. Dette vil muligvis kunne begrænse antallet af cykeltaxaer omkring Strøget, men det vil også afskære forvaltningens mulighed for sanktioner overfor cykeltaxaerne, som reelt alene består i netop at kunne begrænse antallet af holdepladser.

**Økonomi:** Initiativet kræver ikke, at der afsættes yderligere midler.

### *Gadehandel mv*

**Målsætning:** Det er målsætningen, at vareudsalg, gadehandel og udeservering overholder de vilkår, der er givet i forbindelse med tilladelsen



**Status:** Det ses ved flere butiksfacader på Strøget, at vareudstillinger ikke står op ad facaden, men står et stykke ude på selve Strøget. Et af vilkårene for en vareudstilling er, at den skal stå helt op langs med butiksfacaden, hvis forholdene tillader det. En vareudstilling kan række forskelligt ud fra facaden, men tilladelsen gives altid ud fra konkret vurdering af fremkommeligheden det pågældende sted. De vareudstillinger, der er placeret væk fra facaden, begrænser fremkommeligheden unødigt.

Flere steder på Strøget er der udendørsservering. Det kan observeres, at nogle inden kl. 8.00 har opstillet borde og stole, selv om det er et vilkår, at borde og stole først kan opstilles fra kl. 8.00.

Der gives hvert år et begrænset antal tilladelser til mobilt gadesalg fra små vogne og faste studepladser – såsom pølsevogn og nøddebod – på Strøget. Studepladserne ved Helligåndskirken skal nævnes, idet oplevelsen af dem er, at de fylder i gaderummet og tager plads fra fodgængerne på et sted, hvor gaden i forvejen er snævret ind.



**Initiativ:** Kommunen håndhæver i dag tilladelser gennem dialog, som ofte løser problemet med det samme. Der er dog mulighed for at stramme håndhævelsen, så tolerancen overfor overskridelser bliver mindre.

Der er endvidere mulighed for en omprioritering af gadearealets anvendelse således, at en større del anvendes til fodgængere og almindelig ophold på bekostning af gadehandel, vareudstillinger og udeserveringer.

Løsningen er dels et spørgsmål om, hvorvidt reglerne er restriktive nok, og dels et spørgsmål om, hvorvidt reglerne overholdes. Der er allerede bevilget yderligere mandskab til at sikre, at reglerne overholdes. Dette kan skaleres yderligere op.

Spørgsmålet, om reglerne er stramme nok kræver en politisk afvejning, om man skal tilgodese de eksisterende butikker på bekostning af den frie gadehandel og mulighederne for almindeligt ophold.

Fordelene ved at begrænse gadesalget er, at det bliver lettere for fodgængere at komme frem og at der skabes bedre muligheder for almindeligt ophold

samt at butiksvinduerne får en mere central placering i gaderummet. Ulempen er især, at man formindsker de handlendes muligheder for at drive forretning.

Der findes i dag en lang skrivelse, hvor alle regler er beskrevet. Men der er alligevel tvivl hos de erhvervsdrivende om, hvilke regler der gælder. En mulighed er derfor, at der udarbejdes pixiudgaver af regelsættet, så det bliver lettere for de erhvervsdrivende at orientere sig om, hvilke regler der gælder. Virkemidlet indgår i idékataloget.

**Økonomi:** Initiativet kræver ikke, at der afsættes yderligere midler.

### *Renhold*

**Målsætning:** Strøget skal fremstå ryddeligt og rent – også i weekenden.

**Status:** Der er to typer affaldskurve på Strøget. Pariserstativet (med de grønne poser) og Kbh'er kurven. Pariserstativet blev indført på forsøgsbasis da flere erhvervsdrivende på Strøget klagede over lugtgener og uhumske forhold ved Københavnerkurven. Den samler snask i bunden og kræver derfor en øget renholdelsesindsats, hvis den skal holdes ren og lugtfri.



De to typer affaldskurve er meget forskellige i deres designmæssige udtryk. Københavnerkurven har indbygget askebæger i låget. Askebægret på Pariserstativet er nærmest umuligt at tømme.

Varetrafikken vanskeliggør renhold af Strøget. Renholdelsesmedarbejderne i Indre By er på gaden fra 06-23. Det er i morgentimerne fra klokken 6-10 at der er størst pres på ift. at få gjort Strøget rent – inden butikkerne åbner og menneskemængden indtager strøgarealet. I det tidsrum er der også andre interessenter, der fylder meget på Strøget (fragtfirmaer og renovation). Der er kamp om pladsen og mange parkerede køretøjer – som er en væsentlig udfordring for at renholde fra facade til facade. Der er megen ventetid og de mange parkerede køretøjer efterlader store ”frimærker”, hvor der ikke er gjort rent.

Den affaldstype, der findes flest af, og som oftest ligger tilbage efter fejmaskinen har været der, er cigaretskod. Cigaretskoddene gemmer sig i fugerne i belægningen, og er svære at få op. Mange ved ikke, at der er indbygget askebægre i de offentlige affaldskurve, og der findes ikke andre



”tilbud” til at komme retvisende af med sit skod på Strøget, hverken kommunalt eller privat.

Flere steder er belægningen plettet til med tyggegummi, især omkring brønde og affaldskurve, hvor folk ikke rammer, og efterfølgende ikke har lyst til at samle deres tyggegummi op. Når tyggegummiet først er blevet trådt ned i belægningen, er det svært at fjerne med det nuværende renhold. Teknik- og Miljøforvaltningen prioriterer på nuværende tidspunkt ikke fjernelse af tyggegummi, da det ikke er lykkedes at finde en både økonomisk og effektiv måde at fjerne det på.

**Initiativ:** I nattelivsprojektet anbefales det, at der gøres forsøg med komprimerende affaldskurve og forsøg med flere affaldsstativer. Det anbefales, at der først tages stilling til løsningsmodellen, når der er indhøstet erfaringer fra disse forsøg.

Forvaltningen har i forvejen et samarbejde og partnerskab med de forretningsdrivende om renhold. Dette samarbejde kan udbygges. Virkemidlet bygger på, at de forretningsdrivende har en egeninteresse i, at der er pænt og ordentligt ud for deres forretning.

Det er også en mulighed, at der etableres underjordiske affaldsskakter, hvor der er særligt stort behov. De underjordiske affaldsskakter skal tømmes sjældnere end de almindelige affaldsspande. Virkemidlet indgår i idékataloget.

Den nuværende rengøring fjerner ikke tyggegummiet tilstrækkeligt effektivt, hvorfor der kan iværksættes en decideret afrensning af tyggegummi. Det indgår ikke i idékataloget.

Det er også en mulighed at udskifte fuger i belægningen. Det vil kunne forbedre muligheden for at fjerne cigaretskod fremover. Det indgår ikke i idékataloget.

**Økonomi:** En forøgelse af rengøringsstandarden vil kræve at der sker en forøgelse af driftsmidlerne hertil.

### *Varelevering*

**Målsætning:** Det skal være trygt for fodgængerne at færdes på Strøget - også når der er vareleveringer.

**Status:** I tidsrummet op til kl. 11 om formiddagen bærer Strøget præg af kørsel af tung trafik. Den tunge trafik på Strøget er støjende, kaotisk og virker utryk for de fodgængere, der færdes på Strøget. Trafikken bevæger sig i begge retninger på nogle dele af Strøget. Uden afmærkning for færdslen er det op til de enkelte chauffører at navigere udenom andre lastvogne og fodgængere. Da butikkerne åbner kl. 10, mens lastvognene må køre og holde på Strøget til kl. 11, fører dette til en del konfliktsituationer og utryghed for de fodgængere, der færdes i området. Den tunge trafik på Strøget overholder ikke den skilte tidsbegrænsning, der lyder på, at varekørsel ikke er tilladt efter kl. 11.

**Initiativ:** Forvaltningen vil gå i dialog med relevante brancheforeninger for at sikre, at tidsbegrænsningen for varekørsel overholdes, samt med politiet i forhold til håndhævelse.

**Økonomi:** Initiativet vil blive udrullet med afsæt i eksisterende viden om forholdene, herunder analysen af Strøgets og Middelalderbyens trafikforhold, som blev udarbejdet i forbindelse med udvikling af strategi for udvikling af Middelalderbyen fra 2007, samt analyse fra 2013 om trafikforholdene i Nørre Kvarter. På den baggrund kræver initiativet ikke yderligere finansiering.

### *Terrorsikring*

**Målsætning:** Terrorsikringen udformes, så den skæmmer byrummet mindst muligt.

**Status:** På baggrund af påkørslen af de mange julehandlende i Berlin den 19. december 2016 blev der etableret en sikring af Strøget bestående af store som mindre betonklodser, som forhindrer køretøjer i at påkøre fodgængere med høj fart. Betonklodserne, som danner dette værn, har et udseende, som ikke passer ind i Strøgets øvrige æstetik. Desuden virker placeringen heraf usystematisk.



### **Løsning**

En mulig permanent løsning skal designes til stedet og må ikke hindre fodgængertrafikken eller tilgængelighedsruten til Strøget. Der arbejdes på en mere samlet model for Københavns Kommune som vil blive lagt frem til politisk behandling, hvorefter beslutningen vil danne grundlag for hvordan

man indretter Strøget. Et nyt byrumsinventar med denne funktion skal både tilpasses det særlige sted og enten være ”usynligt” eller opfylde flere funktioner.

**Økonomi:** Terrorsikring vil kræve afsættelse af økonomiske midler hertil

### *Bilparkering*

**Målsætning:** Gadeparkeringspladserne i Middelalderbyen forbeholdes på- og afsætning og de helt korte ophold.

**Status:** I Middelalderbyen er der ca. 500 gadeparkeringspladser, som alle ligger i rød betalingszone. I forhold til Indre Bys samlede udbud af parkeringspladser udgør gadeparkeringspladserne i Middelalderbyen ca. 2 %. En del af disse gadeparkeringspladser er beslaglagt af langtidsparkering og er som følge heraf ikke disponible for kunder og besøgende med korte ærinder på Strøget.

**Initiativ:** For at understøtte miljøet i sidegaderne og disses sammenhæng med Strøget kan man mindske gadeparkeringen i Middelalderbyen. Det indebærer, at der etableres en tidsbegrænsning for parkering på 15 minutter, således at det i praksis kun er af- og påsætning og helt korte ophold, der gives tilladelse til.

Initiativet vil kunne rulles ud med afsæt i Københavns Kommunes publikation om kortlægning af Middelalderbyen, som ledsagede publikationen *Strategi for udvikling af Middelalderbyen*. Her fremgik det bl.a., at der i Middelalderbyen dagligt cirkulerer mere end 22.000 køretøjer i gaderne, og at besøgparkeringen er væsentligt større end i andre dele af København. Initiativet vil endvidere kunne skele til konklusionerne i den analyse, der i 2013 blev lavet om trafikforholdene i Nørre Kvarter. Analysen førte bl.a. til et trafikforsøg, hvor ensretningerne i Studiestræde og Vestergade blev vendt med det formål at nedbringe ”loopkørsel” i området.

### *Stilladsbannere*

**Målsætning:** Det skal sikres, at større ombygninger og facaderenoveringer ikke skæmmer det visuelle miljø.

**Status:** Afskærmningen af stilladser og byggepladser kan virke skæmmende, mens arbejdet pågår.

**Initiativ:** En mulighed er, at Teknik- og Miljøforvaltningen har bannere til udlån og at disse bannere udsmykkes af kunstnere eller at museer m.fl. bruger dem til annoncering af udstillinger, som kan tiltrække både københavnere og ikke mindst turister til at ”opdage” disse. Virkemidlet indgår i idékataloget.

**Økonomi:** Initiativet kræver en særskilt bevilling

## Alternative scenarier

I det følgende beskrives hvordan delløsningerne kan kombineres til 3 forskellige scenarier.

Det første scenarie tager som udgangspunkt, at Strøget skal bevares som vi kender det, blot med en højere standard for oprydning, renhold og facadeudformning. Dette scenarie kaldes for ” Scenarie 1”.

Det andet scenarie bygger på, at der yderligere sættes ind med initiativer for belysning, grønne områder og Strøgets infrastruktur. Dette scenarie kaldes for ” Scenarie 2”.

I det tredje scenarie tages mere vidtgående virkemidler i anvendelse, som f.eks. ny belægning og begrænsning af bilparkering i Middelalderbyen. Dette scenarie kaldes for ” Scenarie 3”.

Omfanget af de enkelte initiativer kan op- og nedskaleres afhængigt af det endelige budget. Det er således en mulighed, at indsatsen med et bestemt initiativ kan være forskellig i de forskellige scenarier.

| Initiativ \ Scenarie   | Scenarie 1 | Scenarie 2 | Scenarie 3 |
|--|------------|------------|------------|
| Designmanual for Strøget   | X          | X          | X          |
| Mere og bedre renhold  | X          | X          | X          |
| Øget dialog om overholdelse af regler for gadesalg og udeservering | X          | X          | X          |
| Flere cykelparkeringspladser – og oprydning                        | X          | X          | X          |
| Mere tilsyn med cykeltaxa  | X          | X          | X          |
| Bedre vejvisning – skiltning                                       | X          | X          | X          |
| Bedre terrorsikring  | X          | X          | X          |
| Bedre gadebelysning (æstetisk + funktionelt)                       |            | X          | X          |
| Flere grønne områder – ved Helligåndskirken                        |            | X          | X          |
| Strøgets indgange markeres tydeligere                              |            | X          | X          |
| Bannere til at beklæde stilladser                                  |            | X          | X          |
| Renovering af Vimmelskiftet  |            | X          | X          |
| Logistikundersøgelse af varelevering                               |            |            | X          |
| Ingen langtidsparkering i Middelalderbyen                          |            |            | X          |
| Underjordiske affaldsskakter                                       |            |            | X          |
| Fulldautomatisk cykelparkering på Højbro Plads                     |            |            | X          |
| Ny belægning   |            |            | X          |

Skøn over omkostningerne i forbindelse med de forskellige initiativer udarbejdes i forbindelse med budgetprocessen.

## **Scenarie 1**

En organisatorisk indsats, som fx bedre intern koordinering i forvaltningen om Strøget samt øget samarbejde og kommunikation eksternt herom fx ved udarbejdelse af pixiudgaver af regulativer, vil kunne give resultater hurtigt.

Herudover tager scenariet udgangspunkt i, at Strøget bevares, som vi kender det, blot med en højere standard for facadeudformning, oprydning og renhold sådan, at Strøget kan komme til at fremtræde med en samlet karakter og fremstå velordnet.

En designmanual, der kan supplere lokalplanen kan sikre, at facaderne ved ombygning får et arkitektonisk sammenhæng med deres oprindelige arkitektoniske udtryk og således fremme, at Strøget bevarer sin arkitektoniske kvalitet og egenart som del af Københavns historiske bykerne. Den vil også kunne samle bestemmelser fra regulativerne om reklame- og butiksskiltning samt indretningen og anvendelsen af gaderummet.

Der foreslås også at gøre en indsats for hurtigere at omorganisere cykelforholdene for at undgå cykler, som blokerer for byinventaret og mange steder spærrer for fodgængerne samt etablering af flere cykelparkeringspladser længere nede ad sidegaderne.

Fremkommeligheden kan forbedres med øget dialog med butiksejerne om overholdelse af regler for gadesalg og udeservering.

For at få renere indtryk af Strøget skal der gøres en ekstra indsats for fx at fjerne cigaretskodder og tyggegummi samt afrensning af byinventar som fx elskabe.

## **Scenarie 2**

I scenariet forudsættes de virkemidler, der er anvendt under Scenarie 1 plus, at der introduceres nogle større forbedringer. Det gælder fx bedre gadebelysning, som kræver at der udarbejdes en egentlig belysningsplan for Strøget.

Endvidere lægges der i scenariet op til at de eksisterende grønne punkter langs Strøget beskyttes og styrkes med henblik på, at sikre det grønne islæt som en del af oplevelsen af Strøgturen. Fx fjernelse af boder og gadesalg i gaderummet ved Helligåndskirken for at sikre åbenhed mellem det grønne og folk i bevægelse.

Strøgets indgange kan markeres tydeligere. Det kan gøres på mange forskellige måder fx ud fra en samlet plan for de enkelte indgange, herunder belysning, skiltning, møblering, belægning mv.

Ved ombygninger præger stilladser med bannere Strøget. Det foreslås, at Teknik- og Miljøforvaltningen vil kunne have bannere til udlån. Disse bannere kan udsmykkes af kunstnere eller museer m.fl. Anvendelse af virkemidlet indebærer, at brugerne skal afstå fra reklameindtægter.

### **Scenarie 3**

I det tredje scenarie tages mere vidtgående virkemidler i anvendelse som fx forslag til renovering af Strøgets belægning og begrænsning af bilparkering i Strøgets nærområde.

Strøget skal fremstå med en helhed dannet af de enkeltes bygningers originale karakter. Renovering og ombygninger skal understøtte dette.

Strøgets forskellige pladser ligger som perler på en snor og har potentiale til at blive styrket i deres forskellige karakter fx Vimmelskafte trænger til en renovering. Den nærmere udformning vil dog kræve udarbejdelse af et egentlig projekt efter en konkurrence eller designmanual el. lign. Eksempel på andre vidtgående indsatser kunne være omlægning af Højbro Plads således at cykelparkering fjernes eller integreres bedre i byrummet.

Endvidere lægges der op til, at der satses på at gøre sidegaderne mere tilgængelige for fodgængere ved at fjerne muligheden for langtidsparkering. Således foreslås det, at ca. 500 gadeparkeringspladser tidsbegrænses til 15. min., så pladserne i praksis er forbeholdt af- og påsætning og korte ophold.

Det foreslås at undersøge muligheden for underjordiske affaldsskakter for at begrænse trafikbelastningen på Strøget.

## Offentlig høring mv

Forvaltningen har i forbindelse med udarbejdelsen af udkastet til Helhedsplan for Strøget inddraget Økonomiforvaltningen.

Derudover har der været holdt møde med Lokaludvalget for Indre By, Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse og KBH.K commerce & culture.

Forvaltningen anbefaler, at udkastet til helhedsplan for Strøget sendes i offentlig høring.

Det anbefales herunder:

- at der afholdes et borgermøde hvor problemstillingerne præsenteres og de forskellige løsningsmuligheder debatteres og
- at planen offentliggøres på den sædvanlige høringsportal – ”Bliv hørt”
- at der specielt tages kontakt til ejendomsbesidderne på Strøget
- at der afholdes en workshop hvor interessegrupper i forhold til Strøget inviteres

Efter høringsperioden udarbejder forvaltningen en samlet oversigt over de forskellige debatindlæg, således at Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen ud fra høringen og planudkastet kan tage stilling til hvordan der skal arbejdes videre.