

Opsummering af evalueringsseminar d. 29.09.2021

Dokumentet rummer enkeltstående citater og argumenter og er ikke en samling af overordnede holdninger. (Kvalitativ frem for kvantitativ).

De første punkter bygger på hvilke erfaringer byrumsforsøgene har givet, derefter følger ønsker til fremtiden, mens der afslutningsvist i dokumentet er resultatet af øvelsen på slido.com.

De 4 strategiske målsætninger (byrumsforsøg erfaringer)

- **Kultur-, erhvervs- og hverdagsliv**

Samarbejder:

- Forsøgene har givet anledning til nye samarbejder – men det er omfattende arbejde at få tilladelser.
- Der er fortsat konflikt mellem brugerne af byrummet.

Bænke og ophold:

- Bænkene bliver hurtigt en skraldespand – det kræver øget renhold.
- Bænkene giver ophold om natten.
- Bænkene kan give problemer med støj.
- Der er kommet mere ophold på vejbanen, når der ikke er trafik.
- Steder med bænke fungerer kun i godt vejr og når folk har fri. Ellers er det lidt spild af plads.

Tryghed og natteliv:

- Det er blevet til tryggere og rarere byrum.
- Bænkene giver ophold om natten.
- Der er kommet mange muskelbiler i Middelalderbyen.

Erhverv:

- Erhvervene kan ikke mærke den store forskel. (DE hører ikke protester eller det modsatte)
- Københavner Caféen har oplevet at lokale har fundet dem, samt at p-pladser er omdannet til udeservering og at der ikke længere kan holde varebiler og fylde foran butikken.

Andet:

- Virker internationalt på en god måde.
- Brugen af byrum vil altid være mangfoldig og der er forskel på, hvad folk synes om.
- Der er skabt synlighed til bygninger, forretninger og gaden.
- Der er mere liv i gaderne – før var der mere tomt.
- Der er skabt en balance.

- **Bæredygtig mobilitet**

- Generelt er der lidt forskellige holdninger så som at det er blevet svære for alle trafikanter at færdes og at det er blevet bedre for fodgængere eller ikke forværret for cyklister.

Overordnet:

- Der har været forvirring over hvor i gaden man må opholde sig.

- Trafikbilledet er blevet mere mudret. Forsøgsgaderne er en slags hybrid og det kan gøre det svært at tolke.
- Det er blevet sværere for alle trafikantgrupper at færdes.

Fodgængere:

- Der er mere plads til fodgængere.
- Der er adgang til gader, der ikke var 'mulige' at se før.
- Folk vil gerne være i gaden – hvis vi skaber rum, så kommer folk.
- Ikke en oplevelse af at stribene ligner fodgængerovergange.
- Der er mange gående.

Cyklister og cykelparkering:

- Det er meget individuelt hvordan cyklister opfatter forsøget.
- Dejligt at cykle igennem.
- Kunne nemt cykle igennem som før. Ikke den store forskel.
- Der parkeres cykler ind mellem træerne, det giver mere plads på fortovet.
- Cykler er de nye biler – cykelkulturen skal tilpasses til shared space.
- Tålmodigheden er kortere på cykel end i bil.

Beboerperspektiv:

- Beboere i København er ikke så kede af at miste mulighed for at køre i bil. (Indre by lokaludvalg)

Biltrafik:

- Skiltning alene skaber begrænset effekt.
- God effekt i de gader, hvor biltrafik er mindst. Men der er stadig mulige konflikter mellem gående og cyklister.
- Der har været trafikale udfordringer i Middelalderbyen grundet to faktorer:
 - Byrumsforsøget: bl.a. skiltning og ændringer i vaner
 - Normalsituation: området er stærkt belastet af håndværkere, varelevering ol.
- Biltrafikken er blevet ledt af andre veje.
- Det er svært at regulere bilerne i gaderne udelukkende via skiltning.

Varelevering:

- Der er bedre plads til varelevering pga. færre private biler.
- Behov for varelevering ud over fra kl. 04.00-11.00.
- Lastbils chaufførerne er ofte for optimistiske i forhold til at få store køretøjer ned ad de meget smalle gader.
- Træer og cykler blokerer for varelevering, der skaber trafikpropper.

- **Egenart og kulturarv**
 - Ro gør at man ser bygningerne mere.
- **En grønnere indre by**
 - Træer skaber hygge.

Forsøgsstrækninger (byrumsforsøg erfaringer)

- **Vestergade**
 - Vestergade er påvirket hårdere af nattelivet når bilerne ikke er tilladt i de sene timer. Dog er der ikke en oplevelse af at der er yderligere voldsepisoder, men at det primært er fulde folk og larm.
 - Erfaring om at den benyttes som cykelgade, og at der ikke skal være ophold.
- **Skindergade**
 - Der flyder med cykler i gaden.
- **Dyrkøb**
 - Bænkene fungerer ikke.
- **Klosterstræde, Hyskenstræde, Naboløs**
 - Biltrafikken er blevet ledt af andre veje, når man kommer fra Skindergade og finder ud af, at man ikke må køre ad Klosterstræde. Her kører folk bl.a. af Lille og Store Kannikestræde.
- **Lille Kongensgade, Store Kirkestræde**
 - Et ønske om at gøre Lille Kongensgade til gågade.

Andet/udenfor kategori (byrumsforsøg erfaringer)

- Forsøget er positivt.
- Forsøgene viser potentialer.
- Forsøg skal have tid – folk skal ændre vaner.
- Der har ikke været fokus på det lokale liv – mere fokus på butikker, gæster og turister. Inviter også de lokale.

Ønsker til fremtiden:

Beboerperspektiv:

- Hvordan får vi de lokale til at bruge deres egne byrum mere/får givet det værdi for de lokale.
- Muligheder for at beboerne selv kan være med til at skabe historien om deres gade f.eks. skilte/plancher
- Sæt byen mere fri til borgerne/beboerne så man f.eks. ikke altid skal søge tilladelser, f.eks. til at sætte noget grønt ud.

Bæredygtig mobilitet:

- Lynopladere
- Cargo bikes til omlastning
- Dedikerede cykelruter (cykelstrøg)

Bæredygtig mobilitet – Indkørselsforbud:

- Mulighed for afspærring for andre end beboerne. Eks. nummerpladegenkendelse.
- Fokus på erhvervslivets og redningskøretøjers tilgængelighed.
- Fokus på nudging – tydelige alternativer til skiltning så man nemt kan komme ud og igennem byen korrekt.

Bæredygtig mobilitet – parkering:

- Der skal være alternativer i periferien.

Bæredygtig mobilitet – Varelevering:

- Mulighed for håndværkerydelser i køretøjer udenfor butikkerne.
- Læssezoner på de større veje til de større køretøjer.
- Pas på med el-cykler til vareleveringer i forhold til hastigheder og hvor de skal parkere.

Egenart og kulturarv:

- København er særlig på grund af sin velbevarede bykerne – og brokvarterernes arkitektur. Det kommer turisterne for – det skal respekteres.
- De særlige bygninger (f.eks. gammelt industribyggeri og havneanlæg) skal bevares og iscenesættes, f.eks. med lys.
- Transformation af ældre bygninger, som ikke er fredede.
- Byrum: tænk mere diversitet ind i programmeringen – hvem skaber man rum for?
- Bedre byrum skaber incitament og investeringslyst hos andre aktører: off./private partnerskaber.
- Glemte steder/skjult kulturarv kan bringes frem – men velbevarede "hemmeligheder" er også en kvalitet.
- Hvilken kulturarv vil vi selv skabe for fremtiden?
- Vester Voldgade: kunne den være mere grøn? Med inspiration fra voldanlægget.

Grønt:

- Potentiale for mere grønt – en styrke ved København.
- Mere grønt der er vildt.
- Mere kuperet grønt evt. op ad mure.
- Mere involverende grønt f.eks. lokale bede.
- Sæt byen mere fri til borgerne/beboerne så man f.eks. ikke altid skal søge tilladelser, f.eks. til at sætte noget grønt ud.
- Byg på signalværdien i døde træer ol. i byen.
- Grønt i byen = reklame for bynær natur ("denne vej til Amager Fælled").
- Grønt i gårdene.
- Kig på hvad der kan lade sig gøre f.eks. jordforhold, drift, lys, vand, plejeniveau.

Andet:

- Flere deleordninger, f.eks. værktøj, borde, mv.
- Bytteordninger/byttesteder/genbrug

På de følgende sider ses resultatet af øvelsen på Slido.com hvor deltagerne havde mulighed for at tilkendegive, hvilke af erfaringerne, de kunne genkende.

SLIDO TEMA 1 Livet i byen



Hvad er erfaringerne fra byrumsforsøgene?



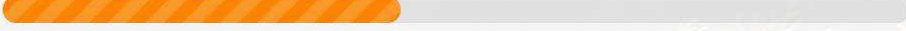
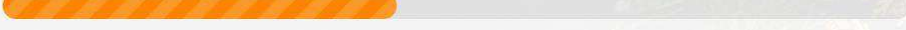
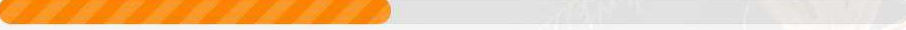

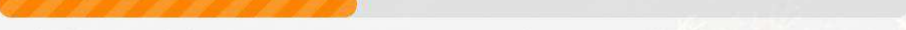
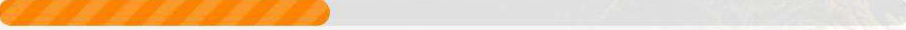
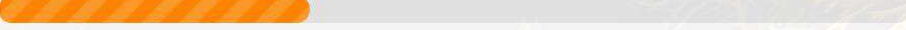
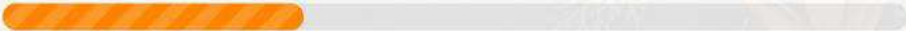
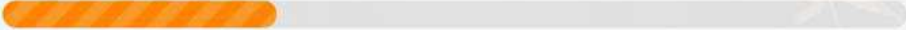
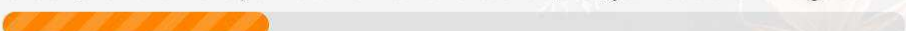
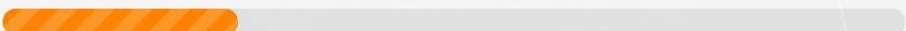
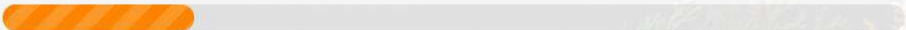
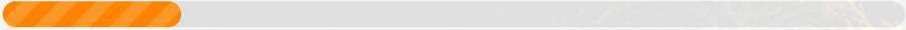
26 ...

1. Træer skaber hygge		8.08
2. Gaderne rummer stort potentiale hvis bilerne prioriteres ned		8.00
3. Hvis vi skaber rum, så kommer folk		7.39
4. Skabte synlighed til bygninger, butikker og gaden, som jeg ikke har set tidligere		5.27
5. Byrummet hjælper med at adfærdsregulere		4.15
6. Forsøget har givet nye samarbejder, men omfattende at få tilladelse		3.58
7. Bænke kræver øget renhold		3.50
8. Mange gående kigger op, men cykler er de nye biler		3.08
9. Skiltningen har givet udfordringer for varelevering mv.		2.92
10. Beboerne er ikke så kede af at undvære muligheden for at køre bil		2.31
11. Trafikanter ledes af andre veje når de ikke må køre i forsøgsgaden		2.08
12. Erhvervene kan ikke mærke den store forskel		2.00
13. Vestergade er hårdere ramt af natteliv når bilerne er fjernet		1.54
14. Kørselsveje til butikker har været svært fremkommelige		0.39

SLIODO TEMA 2, 3 og 4

↑ Aktiv meningsmåling 16

Hvad er erfaringerne fra byrumsforsøgene?

1. Skiltning alene skaber begrænset effekt

2. Potentiale for mere grønt og vildt - en styrke ved KBH

3. Der skal være alternativer til parkering fx i periferien

4. Behov for læssezoner på de større veje til de større køretøjer

5. Dedikerede cykelruter er tiltrængt

6. Grønt i byen er 'reklame' for bynær natur

7. Mere grønt op ad mure

8. Bedre byrum skaber incitament og investeringslyst og fx offentlig-private samarbejder

9. Potentiale for 'ung' infrastruktur

10. De særlige bygninger skal bevares og iscenesættes

11. Ønske om mere involverende grønt fx lokale bede

12. Chaufførerne er for optimistiske med at få store køretøjer ned ad smalle gader

13. Der er potentiale for omlastning til cargo-bikes

14. Potentiale for flere deleordninger, bytteordninger, genbrug

15. Træer blokerer for varelevering og skaber trafikpropper

16. Behov for varelevering ud over 04-11
