

Byrumsforsøg i Indre By

Skrevet af Sally Mountfield

Jeg vil gøre opmærksom på at disse observationer er gjort før forsøget indvies 18 juni, men i en periode, hvor skiltning angiver regler for f.eks. bilkørsel. Forsøget slutter ultimo september.

Jeg har lavet observationerne ved at gå hen til alle byrumsforsøg over flere dage på forskellige tidspunkter og opholde mig i områderne en lille smule. Når jeg kunne talte jeg med naboer om hvad de tænkte.

Når dette er sagt så er Vestergade det eneste sted, som jeg har haft et så godt kendskab til at jeg bedst kan vurdere hvordan forsøget vil fungere om natten og påvirke beboere og erhverv om dagen. Jeg har ikke samme kendskab til andre gader og kan have overset både positive og negative ting, som naboer til forsøget oplever.

Overordnet set vil jeg nævne at jeg respekterer ønsket bag forsøget. Det er relevant at se hvordan Indre By kan bruges på andre måder og hvordan et hverdags- og erhvervsliv kan styrkes.

Kommunen beder om forslag til hvad man kan prøve af under forsøget.

Der står at forsøgene skal undersøge borgersamlingens anbefalinger som blandt andet er en reduktion af P-pladser på 90% og bedre forhold for bløde trafikanter og grønne ukommercielle byrum. Det sidste tror jeg mange er enige om, men hvad ved vi om hvor mange der ønsker en 90% reduktion i P-pladser?

Generelt for alle forsøgene er at de skal give et bedre hverdagsliv og mindre biltrafik.

Dette er en fin målsætning, men jeg savner at man definere hvilken slags hverdagsliv og for hvem. Vil de mange bænke f.eks. primært blive brugt af gæster udefra eller beboere fra bydelen, som ser muligheder?

Jeg oplever dog, at selvom der i materialet står mange fine målsætninger, er det som om at disse målsætninger ikke kan føres ud i livet, som forsøgene er sat op. Det er som om at nogen har haft en drøm, som man så fører ud i livet, uden at lave alle de forudsættende trin. helt generelt bider jeg mærke i de få korrespondancer jeg har haft i kommunen, at de holder svarene meget overordnede og ukonkrete.

Hvordan vil man sikre sig at man ikke bliver inspireret til at spille musik og gå/cykle langsomt igennem gaden for at sprede glæde, som en ung mand jeg mødte gjorde. Han blev meget sur da flere bad ham slukke musikken, fordi han gjorde folk en tjeneste ved at spille musik.

Jeg savner en forklaring på hvordan de vil lave mindre biltrafik på en måde, som er målrettet uvedkommende udefrakommende trafik og at kommunen definerer hvad der for dem er uvedkommende trafik. Lige nu kan det godt ligne at de pånær beboerkørsel ønsker at skære alt kørsel lige meget væk og udvikle byen imod gågader. Der står flere steder at målet er at have

gågader med mulighed for bil- og cykelkørsel på de gåendes præmisser.

Jeg ønsker at der bliver fulgt op med en kontrol og det derved sikres at reglerne overholdes. I det jeg har observeret, virker det ikke som om, at nogen kontrollerer om skiltningen overholdes.

Der står i materialet at gaderne nu skulle være på bløde trafikanters vilkår. Visse gader som Skindergade skal tilgodesee gående. Det jeg så var et kaos af biler, inklusiv varelevering udenfor den tilladte periode. I flere perioder var der kun biler på gaden. I andre perioder oplever jeg konflikter imellem cyklister og gående også på de gader. Bænkene bruges, men fordi vejene generelt er gjort smallere, tager det længere tid for biler at komme igennem gaden og i denne periode, kan den så ikke bruges af gående eller cykler.

Jeg tænker på om hvad Kommunen har gjort/vil gøre for at evaluere forsøget? Har de f.eks. lavet en analyse af hvor der er udeservering eller lavet trafiktællinger af hh. biler cykliste og fodgængere i de berørte områder, før de satte forsøget igang. Hvad vil de mon gøre for at være tilstede i byen og med egne øjne se hvad der sker under forsøget?

Jeg kunne godt tænke mig at høre hvad meningen er med de hvide striber og træerne i hvide plastposer. I illustrationerne ser de fine og hvide ud.

Striberne kan være ubehagelige for beboerne at se fra deres vinduer pga optiske effekter og de er allerede nu blevet beskidte. Flere af striberne har tydelige slid-/dækmærker og noget der ligner dryp efter en væske. Træerne står i disse hvide plastikposer, som er valgt for at træerne kan rykkes, men de er ikke kønne. En ting er om poserne kan rumme nok vand og holde træet i live, noget andet er at flere steder siver der brunt vand ud fra poserne og misfarver de hvide striber.

Der er spørgsmålet om timingen. At man sætter et forsøg igang imens byen er delvist nedlukket og man derfor ikke kan se om det f.eks. dæmper nattelivet eller hjælper erhvervslivet på samme måde som normalt. Ydermere falder det sammen med en periode, hvor der er ny periode med udvidet udeservering og rigtig meget tyder på at dette udsætter kommunen for en stor belastning, som gør at de evt har sværere ved at håndtere borgerhenvendelser, følge op på klager over udeservering eller proaktivt gå rundt og se om alle tilladelser overholdes.

Jeg tænker på hvad man skal lægge i at man har valgt sammenhængende gader tæt på en anden gågade strøget.

Flg dokument er delt op først overordnede problemer som gælder flere gader og i de enkelte gader eftersom hver gade har hver sit formål og udfordring.

Disse overordnede problemer der gælder for alle gaderne

Hvide striber/affald i træposer

Herunder er der enkelte billeder af hvordan de hvide striber ser ud idag.



Bænke

I alle områderne bliver der opsat bænke. Det er en smuk tanke at man ønsker at inviterer til ikke kommerciel ophold i gaden for beboere og besøgende, men hvad sker der med disse bænke om natten?

Der hvor der er bænke er der nærtliggende pladser, flere af stederne natteliv eller hvor folk generelt mødes. Ligger der en plan for hvad Kommunen vil gøre såfremt at disse bænke bliver en kilde til støj om natten?

Enkelte steder står bænke to og to over for hinanden og andre steder står de enkeltvis med fødderne ud mod kørebanen. Pga de mange træer er disse gader gjort smallere. Da jeg så folk sidde på disse bænke tænkte jeg at det måtte føles utrygt, især om natten hvor folk kan køre mere vildt, at sidde på disse bænke. Det er en af de få steder i gaden, hvor der er ekstra plads.

Trafik i Vestergade, Skindergade, Klosterstræde, Hybenstræde og naboløs

Generelt har jeg oplevet at der fortsat er trafik i Vestergade også efter kl 22. Jeg oplevede trafikchaos i Skindergade fra biler, som både kørte ind og ud af gaden.

Oprindeligt ønskede kommunen at forbyde al kørsel i Vestergade på nær politi og udrykningskøretøjer. Efter en række spørgsmål til hvorfor man ikke undtog beboerkørsel, blev denne gruppe undtaget.

I Skindergade så jeg en livlig biltrafik ind og ud af gaden. Jeg kunne ikke dokumentere det ordentligt, men der var i perioder køer ind og ud af gaden.

I Klosterstræde, Hybenstræde og Naboløs kører der fortsat biler og er varelevering udenfor den tilladte periode imellem 4 og 11. I den periode på 15 minutter, hvor jeg stod der så jeg over 10 større erhvervsbiler og flere var tydeligt varelevering.

Naboer siger at der om natten er der mere trafik end der plejer at være og den kører stærkere end normalt. Pusherne i muskelbiler kører fortsat rundt i området.

Dette gadeforløb kaldes en smutvej for gående, men det er uklart hvad der menes med smutvej. Det lyder flot, men jeg kan ikke se hvordan det er en ny smutvej. Ser man bort fra at der er biler, virkede det som om da jeg var i gaden at der meget vel kan komme konflikter imellem gående og cykler, fordi ingen af grupperne har en reserveret del af gaden.

De enkelte byrumsforsøg

Vestergade

Målet i Vestergade er at dæmpe støj fra natteliv. For at opnå dette har man sløjft alle P-pladser (på nær to til politi) i gaden og forbudt alt andet end beboer-, politi- og udrykningskørsel i tidsrummet 22 til 04. For at undgå støj og skabe en bedre balance imellem natteliv og beboelse, må der ikke være møbler på P-pladserne i Vestergade. Udeserveringen langs facaden er lovlig, men en ny ting, som der ikke plejer at være der.

Kendte man Vestergade før forsøget ville man vide at hvis en p-plads ikke var taget sent på aftenen ville en bar sætte et skilt ud på P-pladsen og må magisk vis have mere plads til sine gæster. Man ville også vide at man aktivt bruger gaden som gågaden, hvilket bliver mere attraktivt når den er bilfri.

Ved at sløjfe alle P-pladserne har man nu udfor de fleste af barerne et afspærret område, hvor der kan stå gæster. To barer og en butik har regelmæssigt møbler på P-pladsen i strid med reglerne. En bar har haft en bænk på P-pladsen siden slut april. Vi er flere der har gjort opmærksom på dette og oplevet at det er svært at få kommunene i til at svare på henvendelser.

Man kan ofte se folk få serveret drikkevarer på den udvidede P-plads eller have barens drikkevarer med ude i området.

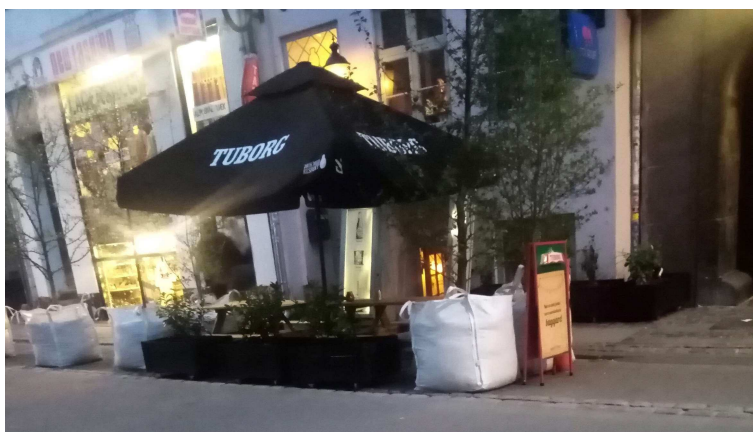
Dette sker nogle steder fordi stedet har sat møbler frem og i andre tilfælde spontant, fordi der er plads og ingen fra baren går ud og beder dem om at gå væk.

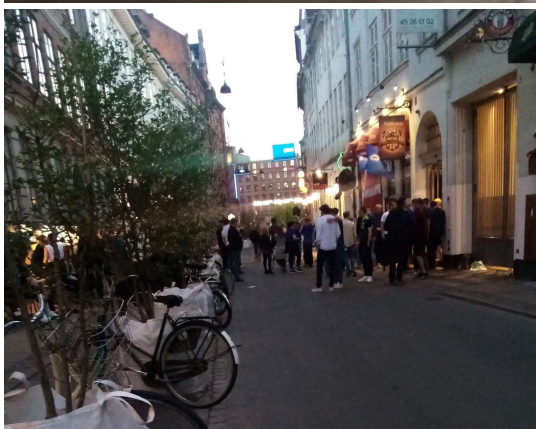
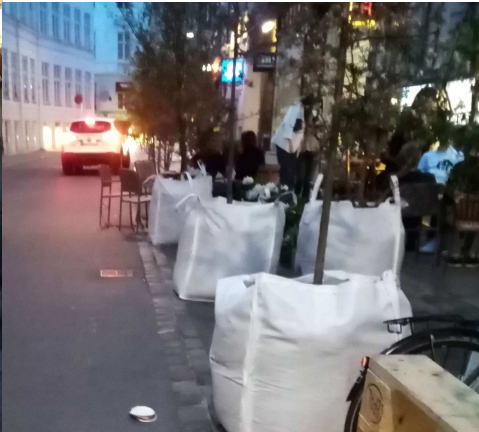
Om dagen kan det erhverv der er i gaden f.eks. have sværere ved at få leveret pakker pga de manglende P-pladser.

Som forsøget kører nu risikerer balancen at rykkes til nattelivets fordel i strid med intentionen.

Se billeder herunder

Alle billeder er fra Vestergade efter at forsøget er sat igang. Ser man på billeder før nedlukningen i 2020, ville der være betydeligt flere personer på billederne.





Skindergade

I Skindergade ønsker man at lave en gågade med mulighed for bilkørsel. Dette skal understøtte erhvervet, især butikkerne i gaden. Der er opsat flere offentlige bænke for at skabe levende ikke-kommercielle kantzoner.

Som sagt så jeg at der var mange biler i gaden. Når jeg tidligere har været i gaden om natten har der været en del nattelivsrelateret trafik.

Noget som jeg ikke kan se af planen er at Skindergade har mange cafeer og restauranter, som med tiden ville kunne bruge en gågade til at udvide deres udeservering.

Baseret på at jeg sjældent kommer i gaden om dagen og forsøget formelt ikke er startet er det svært for mig at vurdere hvad jeg ser.



Samme område med og uden biler



Bænke og belægning i Skindergade

Dyrkøb

På Dyrkøb har man opsat fire sektioner med flere bænke for at skabe et roligt rum, hvor man kan opholde sig. Pladsen indholder fortsat parkering.

Pladsen er endnu ikke stribet for at vise at det skal være en gågade, men jeg har svært ved at se, hvordan man pga de P-pladser kan undgå trafik på Dyrkøb. Områderne med bænke vil fortsat være roligere end andre steder på pladsen.

Jeg så folk var begyndt at parkere cykler i bænkeområderne.



Skilt ved Dyrkøb



Dyrkøb set fra Strøget

Frederiksholm Kanal

Jeg kunne i dette område ikke se tiltag, som tydede på at noget var ændret.

Klosterstræde - Hyskenstræde - Naboløs

Disse gader ligger i forlængelse af hinanden og kan trafikalt beskrives som i kapitlet *Trafik i Vestergade, Skindergade, Klosterstræde, Hybenstræde og naboløs*.

Gaden skal være en attraktiv smutvej for gående med mulighed for beboer- og cykelkørsel. Man ønsker at undersøge hvilket et liv et sådant forsøg vil skabe i gaden. Der står intet om man ønsker at fremme specifikke former for liv.

Der er enkelte forskelle på hvordan de forskellige gader opleves.

Klosterstræde

Nok fordi dette område ligger ud til et T-kryds er denne del af gaden bredere og ikke blokeret af træer. Ironisk nok er dette område præget af barer, som så har mere plads end butikkerne længere nede af gaden. Disse barer kan være meget støjende og have rigtig mange stående på både kørebane og fortov.

Så kan man undre sig over at der står en bæk tre meter fra en bars ind-/udgang.

Hyskenstræde

Denne gade var igen også gjort meget smal. Jeg noterede mig to lommer i træerne, hvor der stod borde og stole på gaden, som måske ikke har tilladelse. Såfremt at de ikke har tilladelse og ikke skal være der, vil sådanne tiltag kunne sprede sig.

Naboløs

Naboløs er igen gjort smal, men virker mere uændret end de øvrige gader. De er dog som de andre områder ramt af øget trafik om natten, hvor det er mere generende.



Skilt ved de tre gader



Klosterstræde. Viser hvordan gaderne ser ud. Viser bæk tæt på bar.



Klosterstræde, åbent område nær barer.



Varebil i Klosterstræde



Varelevering i Hyskenstræde kl 13.



Hyskenstræde



Mulig kreativ udeservering i Hyskenstræde.



Biler i Hyskenstræde

Landemærket

Jeg kunne ikke se tegn på nye tiltag her.

Lille kongensgade og Store Kirkestræde

Dette området er tænkt som en gågade, hvor kørsel er tilladt. Her er der fokus på samarbejde imellem erhvervsliv og kulturinstitutioner og muligheder for ophold.

Jeg har opholdt mig mindre i dette område.

Jeg bed mærke i at Der på Nikolai Plads stod ti træer. Jeg havde svært ved at vurdere hvad træerne lavede der. De lod ikke til at blokere en P-plads. Flere af træerne så udtørrede ud. Og med en plads med så store og flotte træer, kan jeg ikke se hvordan ti mindre træer skal give et bedre helhedsindtryk.

I Lille Kongensgade virker det som om at de har sløjftet cykelstien og bruger den delvist til udvidet udeservering. Dette betyder at cyklerne skal ud på gågaden.

I Lille Kongensgade er der en del offentlige bænke. Ved en af dem så jeg at kreative unge havde taget en stol fra en udeservering ud på vejbanen og sad flere samlet. I lille kongensgade er der flere

restaurationer og beværetninger og så må fremtiden vise om bænke bliver en del af udeserveringen.



Træer på Nikolais Plads



Billede af træ med visne blade



Skilt ved begge gader



Store Kirkestræde



Lille Kongensgade



Lille Kongensgade



Lille Kongensgade

