



Grøn Mobilitet og Levende Handelsgader

Eksempelsamling

2025

urban
creators



Aalborg
Kommune



AARHUS
KOMMUNE

Grøn mobilitet og levende handelsgader Eksempelsamling

Styregruppe: Aalborg Kommune, Aarhus Kommune og Plan22+

Projektgruppe: Aalborg Kommune, Aarhus Kommune og Urban Creators

Projektet er støttet af Plan22+

Plan22+ er en femårig indsats fra Plan- og Landdistriktsstyrelsen og Realdania, som skal understøtte kommunernes klimaarbejde ved at udvikle ny viden og redskaber til at indfri klimamålsætninger gennem den fysiske planlægning.

November 2025

Forsidefoto: Urban Creators

urban
creators



**Aalborg
Kommune**



AARHUS
KOMMUNE

**PLAN
22+**



Plan- og
Landdistriktsstyrelsen

Indhold

Indledning	4
-------------------	----------

Danske eksempler

1. Sommergågade i Vestergade	8
2. Nyt byrum på Fredens Torv	10
3. Omdannelser ved M.P. Bruuns Gade	12
4. Kollektiv korridor langs Kastetvej	14
5. Omdannelse af Budolfi Plads	16
6. Trafiktilpasning på Nørrebrogade	18

Internationale eksempler

7. Forsøg i Olav Tryggvasons gate	20
8. Gemeenteplein-Boechout	22
9. Ghent Circulation Plan	24
10. Oxford Circus Diagonal	26
11. Carrer de Provença & de Londres	28
12. Dunsmuir Street & Hornby Street	30

Indledning

Introduktion

Udviklingen i handelslivets forudsætninger og det stigende fokus på bæredygtighed i by- og mobilitetsplanlægningen har medført, at flere byer i dag fokuserer på at skabe fodgængervenlige og levende bymiljøer med fokus på de gode oplevelser.

Omstillingen fra bilbaserede handelsområder med fokus på detailhandel og fysiske varer til fodgængervenlige og oplevelsesbaserede bymiljøer møder ofte modstand. Bekymringerne kommer bl.a. til udtryk ved borgere og politikere, som er bekymrede på erhvervslivets vegne. For de selvstændige handelsdrivende skal modstanden ses i sammenhæng med, at de gennem flere år har investeret i udviklingen af forretningsmodeller, der bygger på præmisserne om en vis biltilgængelighed. Ændringer i borgernes transportvaner kan også give anledning til bekymring fra både borgere, der bekymres på handelslivets vegne.

Med de store forandringer, som særligt kompakte byer og bydele står over for i de kommende år, er der behov for konkret viden og aktuelle værktøjer, der understøtter kommunernes planlægningsprocesser for planlægning af mere levende handelsgader.

Formål

Formålet med dette projekt er todelt. For det første har det været formålet at undersøge, hvordan omstillingen til mere aktiv og grøn mobilitet i kompakte byer og bydele påvirker borgernes adfærd og handelslivets muligheder. Dette er blevet belyst gennem grundige undersøgelser af fem danske cases i hhv. Aarhus og Aalborg. Det andet formål er at levere anbefalinger til, hvordan kommuner kan arbejde proaktivt med en sådan omstilling af handelsmiljøer.

Som understøttende viden er der, udover den nye viden fra cases i Aarhus og Aalborg også taget udgangspunkt i læringer fra yderligere syv eksempler fra bl.a. Norge, England og Belgien. Denne rapport sammenfatter viden fra i alt 12 eksempler om grøn mobilitet i levende handelsgader i den kompakte by.

Plan22+

Dette projekt er støttet af Plan22+, som er et selvstændigt sekretariat under Dansk Byplanlaboratorium. Plan22+ medvirker til at fremme en bæredygtig planlægning og byudvikling. Gennem Plan22+ udvikles ny viden og redskaber, der kan understøtte kommunernes arbejde med brug af den helhedsorienterede fysiske planlægning til at implementere DK2020-klimahandlingsplanerne. Dette projekt er ét af i alt 15 pilotprojekter

Tilgang

Denne rapport bygger på konkrete erfaringer fra i alt 12 danske og internationale eksempler. Eksemplerne er udvalgt på baggrund af tre kriterier;

- Omhandler grøn mobilitet i levende handelsgader.
- Sammenlignelige med kompakte danske byer.
- Dokumenterede effekter for handelslivet.

I materialet indgår også de fem undersøgte eksempler fra Aarhus og Aalborg. Disse skiller sig ud fra de øvrige eksempler, da evalueringen er foretaget som en del af dette Plan22+-projekt. Analyserne bygger på cirka 700 kundeinterviews, samtaler med erhvervslivet samt detaljerede byrumsstudier. Eksemplerne fra Aarhus og Aalborg er behandlet indgående i en selvstændig caserapport, som kan findes på Plan22+'s hjemmeside.

De i alt 12 eksempler er hver sammenfattet på et dobbelt-opslag på de følgende sider.

God læselyst!

De fremhævede eksempler

Sted	Land	Tiltag	Midler- tidigt forsøg	Perma- nent anlæg	Udførsel / forsøgsperiode
Vestergade, Aarhus	Danmark	Sommergågade med hastigheds- reduktion og opholdsmøbler på ledelinje og vejareal.	x	x	2019 - 2025
Fredens Torv, Aarhus	Danmark	Nedlægning af parkeringsareal og lukning for biltrafik for etablering af cykelgade med areal til udeserve- ring.	x	x	2022 - 2025
M. P. Bruuns Gade, Aarhus	Danmark	Etablering af cykelbane, parke- ringsregulering og udvidede gade- hjørner.		x	2018 - 2021 og 2023 - 2024
Kastetvej, Aalborg	Danmark	Etablering af busbaner, forskøn- nelse af pladser, etablering af grønne lommer og bredere cykelsti- er. Regulering af biltrafik, reduktion af gadeparkering.		x	2019 - 2023
Budolfi Plads, Aalborg	Danmark	Nedlæggelse af parkering på ter- ræn og etablering af bypark, legeb- lads og opførsel af nybyggeri til forretninger og boliger. Forskønnelse af Algade og bedre forhold for aktiv mobilitet. Lukning af gaden Budolfi Plads for gennem- kørende biltrafik		x	2017 - 2019
Nørrebrogade, København	Danmark	Reduceret biltrafik ved at etablere busgader, brede cykelstier og fortove samt skærpet parkerings- reglerne.	x	x	2008
Olav Tryggvasons gate, Trondheim	Norge	Midlertidig reducere af køre- baner, etablering af cykelstier, møbleringszoner samt forbedring af byrum.	x		2018
Gemeenteplein - Boechout, Mortsel	Belgien	Reduktion af vejkapacitet, etablering af sporvognsbane og forbedring af cykel- og fodgænger- faciliteter.		x	2009 - 2014
Ghent Circulation Plan, Ghent	Belgien	Zoneinddeling, ensretning, ny skilt- ning, kamerakontrol, vejlukninger mv.		x	2017
Oxford Circus Diagonal, London	England	Etablering af diagonal fodgænger- overgang, udvidelse af fodgænger- arealer og omstrukturering af lysregulering.		x	2009
Carrer de Provenca & de Londres, Barcelona	Spanien	Etablering af cykelstier ved om- lægning af kørebaner og parkering i to gader ved forskellige tilgang.		x	2013-18
Dunsmuir Street & Hornby Street, Vancouver	Canada	Anlæggelse af to adskilte dobbelt- rettede cykelstier og nedlæggelse af 172 parkeringspladser.		x	2010

Overblik over eksempelsamlingens cases.

EKSEMPLER

Der er foretaget en undersøgelse af danske og internationale cases med implementering af grøn mobilitet i levende handelsgader i den kompakte by. Undersøgelsen tager udgangspunkt i projekter, der er sammenlignelige med en dansk kontekst, og hvor der er foretaget evalueringer, som også omhandler effekterne for handelslivet.

De 12 undersøgte eksempler viser at steder, hvor der i forvejen arbejdes aktivt med grøn mobilitet, generelt oplever positive effekter for handelslivet ved at indføre restriktioner for biler og bedre forhold for cyklister og gående. I de fleste eksempler er der konstateret en vækst i særligt restaurationsbranchen.

Nordamerika


Vancouver

Trondheim 

Aalborg 
Aarhus  København

London 

Ghent  Mortsel

Barcelona 

1. Sommergågade i Vestergade

Aarhus, Danmark

Formål

For at understøtte gadens aktive byliv, de erhvervsdrivende og Vestergadekvarteret som et attraktivt bykvarter, er Vestergade om sommeren i perioden 2019-2024 blevet omdannet til sommergågade. Den midlertidigt ændrede anvendelse af gadestrukturen startede som et forsøgsprojekt for at styrke handels- og bylivet i Vestergade.

Efter flere års forsøg med forskellige strækninger i området og generelt positive modtagelser, er sommergågaden blevet et tilbagevendende initiativ. Tiltaget er senere blevet en del af mobilitetsaftalen for Aarhus Kommune, som har til formål at sikre en grøn udvikling af transporten samtidig med at styrke handels- og bylivet.

Aarhus Kommune har vedtaget en permanent omdannelse af Vestergade, som står færdig i sommeren 2025. Den permanente omdannelse har til formål at videreføre, forbedre og fastlægge de fysiske rammer for gadens aktiviteter.

Fakta



Tiltag:

- Sommergågade med hastighedsreduktion og opholdsmøbler på ledelinje og vejareal



Vision med projekt:

- Forbedring af forhold for erhvervsdrivende og aktivering af byliv



Budget:

- Testforsøg: 150.000 DKK pr. år
- Afsatte midler til anlæg: 4,3 mio. DKK



Tidsramme:

- Forsøg: 2019-2024
- Permanent anlæg: 2025



Udviklet og skitseret af:

- Aarhus Kommune



Forsøg med sommergågade på Vestergade. Kilde: Aarhus Kommune.

Tiltag

Den geografiske udpegning af sommergågadeinitiativet har varieret lidt, men overordnet set har dele af Vestergade mellem Vester Allé og Emil Vetts Passage, fra 1. april - 30. september i perioden år 2019-2024, været indrettet til en sommergågade med kørsel tilladt og en hastighedsgrænse på 15 km/t.

I perioden med sommergågade har særligt barer og spisesteder haft mulighed for at udvide området for udeservering til at omfatte store dele af fortovsarealet samt dele af vejarealet. De mange ekstra udendørs siddepladser har bidraget til en øget aktivitet i Vestergade. Det indskrænkede vejareal har efterladt én kørebane, der deles af fodgængere, cyklister og biltrafik.

Plantekummer og skilte har markeret overgangen til de dele af Vestergade, der blev indrettet som sommergågade. Gademøbler af varierende kvalitet, midlertidige skilte og flytbare plantekummer har bidraget til gadens lidt skæve udtryk, som også understreger Vestergades varierede tilbud af forretninger og spisesteder.

Effekter

Både de adspurgte borgere og forretningsdrivende melder om markant færre biler i sommergågaden end i perioden med færre restriktioner for biltrafikken. På den anden side er der mange cyklister, og flere passerer med en forholdsvis høj hastighed i betragtning af gadens status som sommergågade.

Samlet set melder de butiksdrivende om en omsætningsvækst på ca. 40-50 mio. kr. pr. år som direkte følge af sommergågaden. Det svarer til en vækst på ca. 20%. Det er hovedsageligt barer og caféer, der melder om vækst som følge af sommergågaden. Det vurderes, at den samlede omsætning i Vestergade i 2024 var omkring 100 mio. kr. større end før sommergågaden blev indført i 2019. Omsætningsvæksten kan dels henføres til den stigende omsætning for barer, restaurationer mv. og dels til den nye discountbutik, samt en generel udvikling af gadens forretninger.

Generelt har de forretningsdrivende været tilfredse med initiativet om sommergågaden i Vestergade, selv om nogle forretninger er udfordrede af den reducerede biltillgængelighed. Betydningen af at være en del af et fællesskab, at der er gadefest med rød løber og at der generelt "er gang i gaden" har betydning for både de forretningsdrivendes økonomi, og for de ansattes arbejdsglæde.



Visualisering af den permanente omdannelse af Vestergade. Kilde: Aarhus Kommune.

2. Nyt byrum på Fredens Torv Aarhus, Danmark

Formål

I 2022 iværksatte Aarhus Kommune flere midlertidige byrumsprojekter i Midtbyen. Formålet var bl.a. at skabe flere gode byrum ved at genaktivere de eksisterende byrum på nye måder, og ved at udvikle anvendelsen og indretningen af gader og torve mod mere opholdsorienterede og mindre bilorienterede funktioner. Fredens Torv var blandt de udvalgte forsøgsprojekter. Det midlertidige byrum skulle bidrage til en genaktivering og modernisering af Fredens Torvs oprindelige funktion, som samlingssted grønt byrum.

Projektet startede som et forsøg i sommeren i 2022. Formålet var dels at undersøge om tiltagene kunne aktivere torvets muligheder som byrum og dels, hvordan den ændrede anvendelse vil blive modtaget af områdets erhvervsdrivende, besøgende og øvrige brugere. Tiltaget blev meget positivt modtaget af både erhvervsdrivende og besøgende, og derfor blev de midlertidige byrumsindstillinger forlænget frem til efteråret 2024. Formålet med udvidelsen var bl.a. at undersøge torvets brug i efterårs- og vintermånederne.

I 2023 vedtog Aarhus Kommune en strategisk byrumsplan, Aarhus Giver Rum til Liv. Som en del af planen blev der udpeget 14 byrum med særligt udviklingspotentiale for at løfte bykvaliteten. Fredens Torv var blandt de udvalgte byrum.

Fakta



Tiltag:

- Nedlægning af parkeringsareal og lukning for biltrafik for etablering af cykelgade med areal til udeservering



Vision med projekt:

- Forbedring af de erhvervsdrivendes muligheder for udeservering



Budget:

- Testforsøg: 1 mio, DKK pr. år
- Afsatte midler til anlæg: 7 mio. DKK



Tidsramme:

- Forsøg: 2022-2024
- Permanent anlæg: 2025



Udviklet og skitseret af:

- Aarhus Kommune



Fredens Torv før det midlertidige byrumsforsøg. Kilde: Aarhus Kommune.

Tiltag

Den midlertidige omdannelse af Fredens Torv begyndte i sommeren 2022 og omfattede nedlæggelse af ca. 20 parkeringspladser til fordel for etablering af et grønt byrum med plads til udeservering, ophold og cyklister. Forsøgets primære fokus var at forbedre forholdene for de erhvervsdrivende ved at etablere store områder med mulighed for udeservering. Der blev fastholdt få parkeringspladser i siderne af torvet.

Udeserveringsområderne var afgrænset af flader med kunstgræs, bede i forskellige niveauer og træer. Helt konkret medførte tiltaget, at de få caféer og barer fik udvidet antallet af siddepladser fra ca. 50 til ca. 160 med stole og borde i grønne omgivelser.

Med den permanente omdannelse gives der bedre rammer for de erhvervsdrivendes brug af torvet, ligesom der gives bedre mulighed for anvendelse af kantzonerne. Dertil omdannes vejstrækningen til cykelgade. Med udviklingen ønskes det at aktivere og trække bylivet fra de omkringliggende bebyggelser til selve torvet, samt at understøtte aarhusianernes nye brug af Fredens Torv som et centralt samlingssted.



Fredens Torv med det midlertidige byrumsforsøg, september 2024. Kilde: Urban Creators.

Effekter

Evalueringen fra Aarhus Kommune viser også, at de grønne elementer er blevet meget positivt modtaget blandt både borgere og erhvervsdrivende, ligesom at pladsen føles mere sikker som følge af de færre biler. En opfølgende undersøgelse har vist, at ca. 95 % af de adspurgte i området synes godt eller meget godt om ombygningen af Fredens Torv. Respondenterne svarer også her, at det særligt er stemningen, det grønne og de bedre muligheder for ophold som de typiske årsager. Kun 3 % af respondenterne i Aarhus Kommunes evaluering svarer, at de hellere vil have parkeringspladserne tilbage.

I både Aarhus Kommunes evaluering og den opfølgende evaluering svarer både naboer, hotel og andre, at udeserveringen i weekenden foregår frem til kl. 03, hvilket opfattes som generende. Dette er der sidenhen indgået dialog om.

Barerne på Fredens Torv melder om en omsætningsvækst på samlet set ca. 50% i de måneder, hvor der er mulighed for udeservering. Omsætningsvæksten er en direkte effekt af muligheden for de mange pladser til udeservering.



Fredens Torv efter omdannelse, juni 2025. Kilde: Urban Creators.

3. Omdannelser ved M. P. Bruuns Gade

Aarhus, Danmark

Formål

Den høje koncentration af både kørende og parkerede biler har været udfordrende for oversigtsforholdene, trafik-sikkerheden og den oplevede tryghed langs M. P. Bruuns Gade. Særligt krydsningerne til Brammersgade og Skt. Pauls Gade har været udfordret. Med Mobilitetsplanen for Aarhus fra 2018 ønskede byrådet bl.a. at lave trafikale foranstaltninger, der skulle tilgodese bymiljøet samt forbedre trafiksikkerheden og oversigtsforholdene i byen. Som et resultat af mobilitetsplanen var en af indsatserne at forbedre bymiljøet på Frederiksbjerg. Følgende indsats-er blev udført i M. P. Bruuns Gade i perioden 2018-2024.

- Forbedring af cykelforholdene med en cykelbane fra Bruuns Bro til Jægergårdsgade.
- Forbedring af oversigtsforholdene ved udkørsel fra sidegaden, Brammersgade, til M. P. Bruuns Gade.
- Yderligere restriktioner for parkering med større geografiske områder med 15 min. parkering samt en udvidelse af tidsrummet til kl. 8-23 (tidligere fra kl. 9-17).

Derudover blev der i 2024 etableret midlertidige om-lægninger af busruter som følge af anlægsarbejde ved banegårdspladsen hvilket medførte, at de fleste parkeringspladser på den vestlige del af gaden blev midlertidigt inddraget til kørebane.

Fakta



Tiltag:

- Etablering af cykelbane, parkeringsregulering og udvidede gadehjørner



Vision med projekt:

- Forbedring af bymiljø ift. trafiksikkerhed og opholdsmiljø



Budget:

- Afsatte midler til anlæg: 1 mio. DKK



Tidsramme:

- Anlæg i 2018-2021 og 2023-2024



Udviklet og skitseret af:

- Tegnet af Aarhus Kommune og Fællesrådet for Frederiksbjerg og Langenæs



M. P. Bruuns Gade før og efter etablering af cykelbane. Kilde: Google maps.

Tiltag

De fysiske tiltag har betydet en mere sikker cykel-forbindelse langs M. P. Bruuns Gade og afvikling af konflikter med nærved-uheld mellem de forskellige trafikanter.

Det tager ca. 2 min. at køre strækningen fra Banegårdsgade til Skt. Pauls Kirke. Med 35 parkeringspladser og en tidsbegrænsning til 15 min. svarer det til, at der er udskiftning på en p-plads ca. hvert halve minut.

15. min. parkeringen har medført et godt flow, da de hyppige udskiftninger på p-pladserne gør det forholdsvis let at finde en parkeringsplads langs M. P. Bruuns Gade. Ved midlertidigt at fjerne omkring halvdelen af pladserne i forbindelse med anlægsarbejde v. Banegårdspladsen, blev der dobbelt så stor rift om parkeringspladserne, hvilket af både kunder og forretningsdrivende blev oplevet som en betydelig gene.

Tiltagene er sket løbende, hvorfor det er vanskeligt at isolere effekterne til de enkelte tiltag. Cykelbanen og hundeørene har generelt haft lokale effekter, mens parkeringstiltagene har haft effekter for de fleste forretninger.

Effekter

En undersøgelse har vist at 64 % af de besøgende i M. P. Bruuns Gade kommer enten til fods eller med cykel, og 53 % af alle de adspurgte svarer, at tiltagene har været gode eller meget gode. 11 % kommer med bil, og kun 7 % svarer, at tiltagene opleves som dårlige eller meget dårlige. Det er hovedsageligt bilisterne, der svarer, at tiltagene har været dårlige, mens der stort set ikke er nogle af de gående eller cyklende, som svarer negativt på spørgsmålet om omdannelserne.

De midlertidige nedlæggelser af omtrent halvdelen af parkeringspladserne i M. P. Bruuns Gade medførte en omsætningsnedgang på i størrelsesordenen 10-15 % for omtrent halvdelen af gadens butikker. For caféer, take-away-steder og restauranter har omsætningsreduktionen være mere begrænset til samlet ca. 0-5 %. Samlet set vurderes det, at det kortvarige tiltag kostede forretningerne i størrelsesordenen af 5-10 mio. kr. i tabt omsætning på tre måneder.

Indførslen af ændrede parkeringsregler med udvidede restriktioner for 15 min. parkering, medførte derfor en del skepsis blandt flere af de forretningsdrivende i M. P. Bruuns Gade. Frygten var, at de handlende ville opleve yderligere gener og derfor ville finde andre steder at handle. Selv nogle af de mest skeptiske forretningsdrivende er nu blevet glade for 15 min. parkeringen, da de fleste besøg i M. P. Bruuns Gade kan klares på under 15 min.



Etableret trafikalt "hundeøre" ved M. P. Bruuns Gade, september 2024. Kilde: Urban Creators.

4. Kollektiv korridor langs Kastetvej

Aalborg, Danmark

Formål

Som et led i BRT-projektet undergik Kastetvej i perioden 2019-2023 en større omdannelse. Formålet var at skabe en mere effektiv og bæredygtig transportkorridor.

Med Plusbussen var det ønsket at understøtte Aalborgs positive vækst og at udbygge den centrale kollektive infrastruktur i forbindelse med servicering af de mange nye bolig- og erhvervsprojekter langs byens vækstakse. Det store projekt indebar bl.a. en omlægning af vejstrukturen langs Kastetvej for at understøtte fremkommeligheden for busser og cyklister, sammenlægning af busstoppesteder til større stationer, samt et generelt kvalitetsløft i byrummene ved de nye stationsområder.

Det var også formålet, at Kastetvej bedre skulle understøtte en transportstruktur, der knytter bydele og rekreative områder sammen samtidig med, at den betjener centrale faciliteter og arbejdssteder langs ruten.

Fakta



Tiltag:

- Etablering af busbaner, forskønnelse af pladser, etablering af grønne lommer og bredere cykelstier. Regulering af biltrafik, reduktion af gadeparkering (primær sydsiden).



Vision med projekt:

- Forbedring af bymiljø, herunder fokus på tryghed, trafiksikkerhed og opholdsmiljø



Budget:

- Afsatte midler til stationer og forpladser: ca. 25 mio. kr. Dertil kommer selve strækningen med plusbus, cykelstier, bede mv.



Tidsramme:

- Anlæg i 2019-2023



Udviklet og skitseret af:

- Aalborg Kommune, COWI og COBE



Pladsen ved Haraldslund før ombygningen. Kilde: Aalborg Kommune.

Tiltag

De væsentligste tiltag for Kastetvej er:

- Etablering af to fælles bus- og vejbaner
- Lukning for gennemkørende trafik ved Aalborg Vestby Station
- Regulering af adgang fra sideveje til Kastetvej
- Ensretning af store dele af strækningen
- Nedlæggelse af parkering og etablering af 2,5 m bredt sideareal på nordsiden af Kastetvej til grønt beplantningsbælte, udvidet fortov mv.
- Nedgravning af moloksystemer til affaldshåndtering
- Nedlægning af gadeparkering på sydsiden og dele af nordsiden af Kastetvej

Omdannelsen har betydet nedlægning af knap 30 parkeringspladser langs Kastetvej. Samlet set er der ca. 35 p-pladser langs Kastetvej, hvoraf de ca. 20 er placeret ved Spar, GuldBageren mv. i den vestlige del. For at sikre en bedre trafikafvikling er der foretaget flere ændringer i skiltningen. Kastetvej er eksempelvis blevet ensrettet mod vest med undtagelse af strækningen mellem Dannebrogsgade og Absalonsgade, hvor ærindekørsel er tilladt.

Derudover er der indført færdselsbegrænsninger med lukning af indkørsel til flere sidegader, herunder Ryesgade, Willemoesgade og Tordenskjoldsgade, samt ensretning af flere sidegader såsom Absalonsgade mod syd.

Effekter

De omfattende trafikale ændringer har forbedret fremkommeligheden for den kollektive trafik og cyklister ganske markant. Den skærpede regulering af biltrafikken har sammen med færre p-pladser på nordsiden af Kastetvej samtidig medført markant mindre biltrafik end tidligere og et mere grønt gadeforløb. Årsdøgntrafikken på det mest centrale sted på Kastetvej er reduceret med 82 % i perioden 2018-2024.

Ca. 65 % af de adspurgte ved Kastetvej er positive overfor omdannelserne. De peger særligt på forbedret tryghed, stemning og opholdsmuligheder som positive forandringer. Observationerne viser, at de relativt få biler gør det nemt at krydse vejen, ligesom de brede cykelstier og fortove giver god plads for lette trafikanter. Der er ikke observeret særlig mange svingene køretøjer, konflikter eller nærved-ulykker. I det hele taget forekommer Kastetvej, som en relativ sikker gade med et bredt gadeprofil, hvor der er tydelig adskillelse mellem trafikarterne.

Omsætningen i Kastetvejs butikker og øvrige forretninger er samlet set vurderet til at være steget med ca. 50-60 mio. kr. ift. før ombygningen af Kastetvej. Udviklingen skal ses i sammenhæng med, at omsætningsreduktionen i de eksisterende og lukkede butikker vest for bydelscenteret er vurderet til ca. 40-50 mio. kr. pr. år svarende til 20-30% for de fleste mindre forretninger.



BRT-stationen og forpladsen ved Haraldslund efter ombygningen. Kilde: Aalborg Kommune.

5. Omdannelse af Budolfi Plads

Aalborg, Danmark

Formål

Omdannelsen af Budolfi Plads er et af de største byudviklingsprojekter i den centrale del af Aalborgs handelsmiljø i nyere tid. Projektet har både omfattet nedrivning, opførelse af nyt byggeri og byrumsdannelse i den historiske bykerne. Derudover har projektet haft fokus på stedliggende tiltag målrettet identitets- og destinationsudvikling.

Hensigten med den trafikale fredeliggørelse af Algade var at skabe en stærkere sammenhæng i gågadenettet. Transformeringsen af Budolfi Plads har medført nye tværgående forbindelser i Aalborgs bykerne, hvilket har styrket sammenhængen mellem det eksisterende gågadenet, kirkepladsen og de omgivende bydele.

Et centralt mål med projektet var at udvide handelslivets rækkevidde fra Algade og skabe kontinuitet i det netværk af stier og ruter, som strukturerer fodgængerbevægelserne i bymidten. Den trafikale reduktion på Algade har forbedret vilkårene for ikke-motoriseret trafik, hvilket har forvandlet Budolfi Plads til et væsentligt knudepunkt, hvor gående og cyklister kan færdes frit.

Fakta



Tiltag:

- Nedlæggelse af parkering på terræn og etablering af bypark, legeplads og opførelse af nybyggeri til forretninger og boliger. Forskønnelse af Algade og bedre forhold for aktiv mobilitet. Lukning af gaden Budolfi Plads for gennemkørende biltrafik



Vision med projekt:

- Grønt og rart opholdsrum med fokus på god tilgængelighed for alle trafikarter



Budget:

- Det samlede anlægsbeløb var 180 mio. kr.
- Aalborg Kommunes del var ca. 80 mio. kr.



Tidsramme:

- Anlæg i 2017-2019



Udviklet og skitseret af:

- Aalborg Kommune



Budolfi Byhave før ombygningen. Kilde: Aalborg Kommune.

Tiltag

Det omdannede Budolfi Plads består af en U-formet bebyggelse i 5-6 etager med mørke tegl, der er orienteret mod Budolfi Kirke. Byggeriet er placeret på et hævet terræn og er opført med fladt tag. Derved står byggeriet i kontrast til den omkringliggende ældre arkitektur med saddeltag. Etagebyggeriet består af boligbebyggelse med erhvervslokaler i stueetagen, som er lejet ud til bl.a. restauration og bageri. Bygningerne omkranser et hævet grønt byrum med plads til ophold. En mindre bygning i én etage med glasfacade danner en afgrænsning og overgang til den ældre karré mod øst.

En stiforbindelse i bebyggelsens sydøstlige hjørne muliggør passage for gående på tværs af byrummet, og stien danner også forbindelse mellem stoppestedet ved Vingårdsgade og Aalborgs øvrige handelsmiljø via Budolfi Plads.

Ved omdannelsen af Budolfi Plads har der været fokus på at give en særlig variation af funktioner i byggeriet sammen med et fokus på bygningernes udtryk og skala, der skal gøre stedet til et rart og indbydende område.

Effekter

Trafikken på og omkring Budolfi Plads er blevet markant fredeliggjort efter omdannelsen. Der er skabt en samlet parkeringsløsning med adgang fra Vingårdsgade, som har muliggjort en fredeliggørelse af Algade og Budolfi Plads. Der er fortsat potentialer for endnu stærkere forbindelser på tværs af Boulevarden, og så fylder biler og knallerter stadig i bybilledet i den vestlige del af Algade, der ellers er forbeholdt lette trafikanter.

Forretningerne oplevede en omsætningsnedgang på 20-30 % i forbindelse med ombygningen.

Efter ombygningen er omsætningen dog steget med yderligere 20-30 % i forhold til før ombygningen. Der er kommet ca. 5 nye forretninger til på Budolfi Plads, hvoraf de fleste er inden for restaurationsbranchen. Derudover er sket en udskiftning af forretninger i knap 10 lokaler omkring Budolfi Plads, hvoraf de fleste også tilhører restaurationsbranchen. Fratrullet udviklingen fra SuperBrugsen til Rema 1000 er der registreret en årlig meromsætning i forretningerne ved Budolfi Plads og Vingårdsgade på ca. 75 mio. kr. i forhold til før ombygningen.



Budolfi Byhave efter ombygningen. Kilde: Aalborg Kommune.

6. Trafiktilpasning på Nørrebrogade

København, Danmark

Formål

Forsøgsprojektet på Nørrebrogade, som blev gennemført i efteråret 2008, blev iværksat af Københavns Kommune som en del af en større helhedsplan for at gøre gaden mere attraktiv og bæredygtig. Projektet havde til formål at reducere biltrafikken og prioritere de aktive trafikanter, cyklister og fodgængere – samt forbedre forholdene for kollektiv transport. Med Nørrebrogade som en central handelsgade og en vigtig færdselsåre for både lokale og besøgende var målet også at skabe et mere levende byrum, hvor mennesker kunne opholde sig sikkert og komfortabelt. Forsøget skulle fungere som et praktisk grundlag for at evaluere de potentielle effekter af permanente forandringer og skabe en bredere debat om byens fremtidige trafikprioriteringer.

Projektet blev gennemført med et budget på 4,8 millioner kroner. Midlerne blev anvendt til anlæg, trafiktilpasninger og en grundig evaluering af forsøgets effekter.

Fakta



Tiltag:

- Reduceret biltrafik ved at etablere busgader, brede cykelstier og fortove samt skærpet parkeringsreglerne



Vision med projekt:

- Skabe en attraktiv, sikker og bæredygtig handelsgade



Budget:

- 4,8 mio. DKK



Tidsramme:

- Oktober-december 2008



Udviklet og skitseret af:

- Københavns Kommune og 1:1 landskab



Nørrebrogade før forsøgsprojekt v. Dronning Louises Bro, september 2008. Kilde: Cowi.



Nørrebrogade under forsøgsprojektet v. Dronning Louises Bro, november 2008. Kilde: Cowi.

Tiltag

Forsøgsprojektet medførte en række trafikale og fysiske ændringer på Nørrebrogade. To busgader blev etableret for at begrænse gennemkørende biltrafik, hvilket reducerede antallet af biler på gaden markant. Der blev også omfordelt vejareal for at skabe bredere cykelstier og fortove, som gav bedre forhold for de mange cyklister og fodgængere, der dagligt færdes på Nørrebrogade. Desuden blev der indført skærpede regler for parkering og standsning, hvilket inkluderede etableringen af dedikerede læssezoner, som skulle gøre varelevering og logistik mere effektiv.

Projektet blev designet som en midlertidig løsning, der skulle afspejle de foreslåede ændringer i helhedsplanen for gaden. Der blev lagt vægt på at sikre en balance mellem byliv og trafikafvikling, og ændringerne blev ledsaget af en omfattende informationskampagne rettet mod både lokale beboere og erhvervsdrivende. Formålet var at sikre en bred forståelse og opbakning til projektet, samtidig med at man kunne evaluere, hvordan ændringerne blev modtaget af offentligheden.



Nørrebrogade under forsøgsprojektet, fremrykket busstoppested med busperron, november 2008. Kilde: Cowi.

Effekter

Forsøgsprojektet på Nørrebrogade havde delte effekter blandt de erhvervsdrivende. Ifølge evalueringen oplevede 40 % af virksomhederne et fald i omsætningen, mens 49 % angav, at de ikke så nogen ændring. Kun 4 % rapporterede en stigning. Især detailhandlen og café- og restaurationsbranchen blev påvirket. Blandt detailbutikkerne rapporterede 56 % om fald i omsætningen, mens det samme gjaldt for 48 % af caféer og restauranter. Til gengæld oplevede mange liberale erhverv og servicevirksomheder ingen væsentlige ændringer.

Årsagen til de negative effekter blev af flere erhvervsdrivende tilskrevet reducerede parkeringsmuligheder og ændrede trafikmønstre, der gjorde det vanskeligere for bilbårne kunder at besøge området. Nogle butikker nævnte også færre impulsbesøg som en udfordring. Samtidig udtrykte mange caféer og restauranter, at gaden blev mere attraktiv for fodgængere og cyklister, hvilket skabte en stigning i antallet af besøgende, der brugte byrummet til ophold.

Samlet set viste forsøget en tydelig polarisering mellem virksomheder, afhængigt af deres målgruppe og forretningsmodel. Butikker, der var afhængige af bilbårne kunder, blev negativt påvirket, mens virksomheder, der primært henvender sig til gående og cyklister, oplevede visse fordele.

En nyere detailhandelsanalyse, lavet af COWI, fra 2023 viser, at Nørrebrogade har oplevet væsentlige ændringer i butikssammensætningen siden forsøgsprojektet i 2008. Antallet af butikker inden for udvalgsvarer, såsom tøj og boligudstyr, er faldet med 13 % siden 2014, hvilket afspejler en generel tilbagegang i denne type detailhandel. I stedet er der sket en markant stigning i antallet af caféer og restauranter, som nu udgør 31 % af alle funktioner på gaden.

Handelsbalancen for udvalgsvarer er faldet til blot 47%. Det betyder, at butikkerne på Nørrebrogade nu kun omsætter for under halvdelen af det samlede udvalgsvarerforbrug i området. Dette skyldes at mange butikker har haft svært ved at tiltrække kunder i konkurrencen med e-handel og større shoppingcentre. Denne udvikling har resulteret i, at tidligere butikslokaler i stigende grad er blevet omdannet til spisesteder og kulturelle tilbud.

7. Forsøg i Olav Tryggvasons gate

Trondheim, Norge

Formål

Testprojektet i Olav Tryggvasons gate i Trondheim blev iværksat for at reducere biltrafikken og for at forbedre forholdene for fodgængere, cyklister og kollektivtrafik. Området fungerede tidligere som en gennemfartsvej med fire kørebaner, hvilket resulterede i en stor mængde biltrafik og trængsel, særligt for busser. Der var begrænsede faciliteter for gående og cyklister, og området var mindre attraktivt for ophold og byliv.

Projektet, der blev udført for Trondheim Kommune af Rambøll, var en del af en større byplan for at skabe en mere bæredygtig bymidte.

Før projektet var de største udfordringer forbundet med den omfattende biltrafik, der skabte forsinkelser for busserne og den manglende plads til fodgængere og cyklister. Desuden gjorde biltrafikken det vanskeligt for varelevering og renovation i området. Anlægsarbejdet startede den 17. juni 2018, og projektet blev officielt åbnet den 16. juli 2018. Projektet blev etableret som en midlertidig løsning, der senere skulle evalueres for sine trafikale og bymæssige effekter - herunder effekterne på handelslivet.

Fakta



Tiltag:

- Midlertidig reducere af kørebaner, etablering af cykelstier, møbleringszoner samt forbedring af byrum



Vision med projekt:

- En bæredygtig bymidte med fokus på fodgængere, cyklister og kollektiv trafik



Budget:

- Ca. 6,5 mio. DKK



Tidsramme:

- Anlæg: 2018



Udviklet og skitseret af:

- Rambøll i samarbejde med Trondheim Kommune



Olav Tryggvasons gate før prøveprojekt i 2017. Kilde: Google Maps.

Tiltag

I forbindelse med prøveprojektet i Olav Tryggvasons gate blev der gennemført flere trafikale tiltag for at forbedre forholdene for fodgængere, cyklister og offentlig transport. Projektet har kostet 10 millioner norske kroner (ca. 6,5 millioner danske kroner) og inkluderede en omdannelse af kørebaner fra fire til to, hvilket skulle begrænse gennemkørsel af biler og fremme en mere bæredygtig trafikafvikling. Der blev etableret dedikerede cykelstier, der sikrer, at cyklister har en sikker og bekvem rute rundt i byen.

For at skabe et mere attraktivt bymiljø for fodgængere blev der indrettet møbleringszoner langs gaden, hvor der var plads til udeservering og ophold. Busstoppestederne blev udvidet og forbedret med bredere venteområder, bænke og taktile overflader for at øge tilgængeligheden. Derudover blev flere fodgængerfelter omdannet, og nogle signalreguleringer blev slukket for at reducere ventetiden for fodgængere. Vareleveringen blev også flyttet til sidegader for at skabe en mere bilfri hovedgade. Disse tiltag havde til formål at skabe en mere sikker, effektiv og attraktiv bymidte, der prioriterer fodgængere, cyklister og kollektiv trafik over biltrafik.

Effekter

Effekten af tiltagene i Trondheim er evalueret ved at sammenligne omsætningstal fra nærtliggende butikker i perioden august 2018 til januar 2019 med tallene fra året før (2017-2018).

Der er observeret både stigninger og fald i omsætningen alt efter typen af forretning, placering mv. Samlet set er omsætningen stort set uændret som følge af prøveprojektet. Økonomiske forhold, sæsonbestemte variationer, konkurrence, ændringer i forbrugeradfærd og butikkernes egne markedsføringsindsatser har også haft betydning, og det er derfor vanskeligt at henføre effekterne direkte til ombygningerne. Der er ikke etableret en kontrolgruppe til at sammenligne effekten, men derimod blot en sammenligning af omsætningstal fra året før. Dette gør det vanskeligt at adskille effekten af prøveprojektet fra de øvrige faktorer, der kan have påvirket handelslivet. Samlet set er omsætningen i forretningerne mere eller mindre uændret, hvilket indikerer, at ombygningen som helhed ikke har haft negative konsekvenser for handelslivet.



Olav Tryggvasons gate efter prøveprojekt i 2018. Kilde: Google Maps.

8. Gemeenteplein-Boechout

Mortsel, Belgien

Formål

Mortsel er en forstad til Antwerpen og har ca. 26.000 indbyggere. Projektet i Mortsel handler om en omdannelse af byens centrum, herunder særligt strækningen fra Gemeenteplein i den centrale del af Mortsel til Capenberg i Boechout - en strækning på ca. 3 km.

Projektet blev udført i perioden 2009-2014 og omfattede en reduktion af vejkapaciteten til 2x1 spor på den trafikerede hovedvej, etablering og forlængelse af sporvognsbane, forbedring af cykel- og fodgængerfaciliteter samt en generel opgradering af den offentlige byrumskvalitet.

Projektet blev udført af et samarbejde mellem flere parter, herunder lokale myndigheder og transportselskabet, De Lijn, med støtte fra planlæggere og forskere fra Universitetet i Antwerpen.

Før projektet blev gennemført stod Mortsel over for betydelige udfordringer med trafikbelastning og sikkerhed, især på Statielei og Liersesteenweg, som tidligere havde et 2x2 vejprofil, og hvor der var mange situationer for fodgængere og cyklister. Gennemførelse af projektet har overordnet set resulteret i en mere sikker og attraktiv bymidte, selvom der stadig er udfordringer med parkering og trafikafvikling.

Fakta



Tiltag:

- Reduktion af vejkapacitet, etablering af sporvognsbane og forbedring af cykel- og fodgængerfaciliteter



Vision med projekt:

- Skabe en sikker og bæredygtig bymidte med høj livskvalitet



Budget:

- € 125,8 mio. (ca. 940 DKK)



Tidsramme:

- Anlæg: 2009-2014



Udviklet og skitseret af:

- Lokale myndigheder, De Lijn og forskere fra Universitetet i Antwerpen



Gemeenteplein i Mortsel før omdannelse i 2009. Kilde: Google Maps.

Tiltag

Projektet i Mortsel omfattede en række trafikale ændringer og forbedringer af det offentlige rum. Vejkapaciteten på Statielei og Liersesteenweg blev reduceret fra 2×2 til 2×1 vejprofiler, og der blev etableret en forlængelse af sporvognsbane i midten af vejen. Cykelstier og fodgængerområder blev forbedret, og parkering langs vejkanterne blev fjernet til fordel for en underjordisk parkeringskælder under Stadsplein. Der blev indført en ny parkeringsordning med betalingsparkering og tidsbegrænsninger.

Trafikstyringen blev forbedret gennem justering af lysregulering og implementering af intelligente trafikstyringssystemer. Leveringszoner med tidsbegrænsninger blev oprettet for at sikre effektiv varelevering. Offentlige pladser som Gemeenteplein og Stadsplein blev renoveret, og nyt gadeinventar samt grønne områder blev etableret for at forbedre bymiljøet. Disse tiltag havde til formål at skabe en mere sikker, attraktiv og funktionel bymidte, der fremmer bæredygtig transport og forbedrer livskvaliteten i Mortsel.

Projektet har kostet ca. €125 mio. svarende til ca. 940 mio. DKK. Størstedelen af omkostningerne kan henledes til sporvognslinjen og opgradering af vejnettet.

Effekter

Forud for projektet var der en stor modstand fra lokale handlende og beboere, der frygtede, at fjernelsen af parkeringspladser og ændringer i trafikmønstre ville skade forretningerne og livskvaliteten i området.

Effekten af tiltagene i Mortsel blev derfor bl.a. målt på ændringen i ledige lokaler i bydelen. En vigtig observation var, at der ikke var sket en stigning i tomme butikslokaler efter tiltagene. Resultatet indikerer umiddelbart, at tiltagene ikke har haft en negativ effekt på antallet af ledige lokaler, hvilket er et positivt tegn for områdets økonomiske stabilitet.

Det er i den sammenhæng værd at bemærke, at de butikker, der er lukket, hurtigt er blevet erstattet af nye. Udskiftningen i forretningslokalerne viser, at nye butikker hurtigt overtager de lukkede lokaler, hvilket kan være et tegn på en aktiv og sund økonomi i området.

Desuden er de nye butikker generelt optimistiske omkring deres salg. Det indikerer, at de nye tiltag har skabt et miljø, hvor nye virksomheder føler sig trygge ved at investere og etablere sig.



Gemeenteplein i Mortsel efter omdannelse i 2014. Kilde: Google Maps.

9. Ghent Circulation Plan

Ghent, Belgien

Formål

Ghent er med ca. 260.000 indbyggere den næststørste by i Belgien. Allerede tilbage i 1993 blev der implementeret en større cykelplan, og i 1997 blev der skabt et stort fodgængerområde i byen. Som et led i arbejdet med en mere bilfri by blev der i perioden 2014-2017 arbejdet med en såkaldt cirkuleringsplan, der havde til formål at fredeliggøre store dele af den historiske bykerne og at lede gennemkørende biler rundt om de centrale dele af byen. Formålet var at reducere omfanget af gennemkørende trafik, at besværliggøre korte ture og at opfordre til gang og cykling. Desuden var det formålet at give flere muligheder for at bruge gaderummene.

Projektet blev udført i 2017 og var resultatet af flere års planlægning. Selve implementeringen skete over blot én weekend og bestod bl.a. af 80 vejændringer, +2.500 nye eller ændrede skilte og 14 steder i bymidten blev permanent lukket for motoriseret trafik. Omfanget af området med trafikale restriktioner blev udvidet med 128 % på få dage.

Biler blev ledt ud på de overordnede veje, herunder særligt ringvejen. For at færdes i bil mellem zonerne bliver biler ledt ad den indre ringvej for at friholde de centrale dele af bymidten for trafik.

Fakta



Tiltag:

- Zoneinddeling, ensretning, skiltning, kamerakontrol, vejlukninger mv.



Vision med projekt:

- Lede biler uden om de centrale dele af byen for at understøtte den fortsatte udvikling mod en grøn mobilitet.



Budget:

- € 4-5 mio. (ca. 30-40 mio. DKK)



Tidsramme:

- Anlæg: 2017 (planlægning fra 2014)



Udviklet og skitseret af:

- Stad Gent (Ghent Kommune)



Cyklister og fodgængere har fået fortrinsret på mange veje.
Kilde: Velo-city conference 2024, Radkompetenz Österreich.



Restaurationsbranchen har oplevet en betydelig vækst.
Kilde: Visitgent, Chopinchopin.

Tiltag

Projektet i Ghent omfattede en lang række trafikale ændringer og forbedringer af de offentlige rum i den historiske bykerne.

Fodgængerområdet blev udvidet, og rundt om den centrale bykerne blev der etableret seks trafikale zoner. Ensretning, skiltning, afstripling mv. var nogle af de gennemgående tiltag. Gennemkørende trafik ledes ud på det overordnede vejnet via den store hovedvej, R4. Trafik mellem sektionerne foregår via den indre ringvej, R40.

På den måde blev der skabt mere rum for fodgængere, cyklister, busser og letbaner. Trafik med ærinder i bymidten kan fortsat tilgå destinationerne, ligesom redningsskøretøjer, taxaer, kollektiv trafik, ladcykler mv. kan køre på de veje, som ellers er lukkede for motoriseret trafik.

Projektet har kostet ca. € 4 mio. svarende til ca. 30 mio. DKK. Der var kun få anlægsmæssige omkostninger i forbindelse med projektet.

Effekter

De forretningsdrivende var yderst bekymrede overfor tiltagene, men effekterne viste bl.a. et fald i antallet af lukkede butikker og en stigning i forhold til antallet af nye restaurationer og barer.

Der er blevet foretaget omfattende evalueringer af projektet, og nogle af resultaterne viser:

- Vækst i andelen af ture foretaget på cykel fra 22 % til 37 % efter implementeringen af cirkulationsplanen
- 18 % reduktion i luftforurening
- 20 % færre biler i bymidten
- 10 % flere biler på ringvejene, men ingen trafikpropper
- Vækst i brugere af delebilsordninger fra ca. 6-20.000 svarende til en vækst på ca. +300 %
- Reduktion i antallet af parkeringspladser på ca. 7.000 i perioden 2017-2023

I 2019, to år efter at planen blev implementeret, blev der foretaget en evaluering af effekterne på Ghents detailhandel. Resultaterne viser bl.a. en vækst på 20 % i antallet af nye forretninger inden for hotel- og restaurationsbranchen med 7 % færre konkurser. Ydermere viste resultaterne, at forretningerne vokster mere end gennemsnittet i Flandern.



Forsøgsprojekt fra 2017 med omdannelse af en bildomineret gade. Kilde: Velo-city conference 2024, Radkompetenz Österreich.



Gaderummene bruges i dag til flere formål, ophold mv. Kilde: Citychangers, Hanne Geujens

10. Oxford Circus Diagonal

London, England

Formål

Oxford Circus Diagonal i London er et byudviklingsprojekt, der adresserer udfordringerne ved et af Londons mest trafikerede kryds. Op til 40.000 mennesker og 2.000 køretøjer passerer krydset hver time. Derudover benytter 23.000 brugere dagligt metrostationen, som ligger lige under krydset. Oxford Circus Diagonal er også en central del af det kollektive bussystem, hvor 23 busruter i London kører igennem.

I mange år har Oxford Circus været et trangt og overfyldt sted for fodgængere. Det begrænsede fodgængerareal var fyldt med gelændere og betonbalustre, der havde til formål at lede de store strømme af turister, shoppere og pendlere hen over vejene og videre. Dette førte til, at der ofte opstod flaskehalse og dermed trafikpropper.

Omdannelsen af Oxford Circus blev indviet den 2. november 2009, og sigtede mod at forbedre sikkerheden og strømmen af fodgængere i det travle kryds.

Fakta



Tiltag:

- Etablering af diagonal fodgængerovergang, udvidelse af fodgængerarealer og omstrukturering af lysregulering



Vision med projekt:

- Forbedring af tilgængelighed, sikkerhed og fodgængeroplevelsen



Budget:

- Ca. 45 mio. DKK



Tidsramme:

- Anlæg: 2009



Udviklet og skitseret af:

- Atkins, i samarbejde med The Crown Estate



Oxford Circus Diagonal før omdannelse i 2008. Kilde: Atkins.

Tiltag

Omdannelse af Oxford Circus Diagonal fokuserer på en omlægning af krydset, hvor fodgængere prioriteres. Krydset er inspireret af det japanske Shibuya-kryds i Tokyo. Omdannelsen gør det muligt for fodgængere at krydse Oxford Circus diagonalt, hvilket forbedrer tilgængeligheden og sikkerheden for fodgængere. En omstrukturering af lysreguleringen medfører, at biler fra alle fire retninger stopper samtidig. Dermed tildeles fodgængere en 30-sekunders periode, hvor de kan krydse krydset diagonalt over en afstand på op til 25 meter.

Omdannelsen af krydset har betydet, at vejbarrierer og fortovsforhindringer er fjernet til fordel for ca. 65 % mere fodgængerareal. De nye færdselsmønstre med større fokus på fodgængere har påvirket trafiksikkerheden positivt, da omdannelsen har fremmet en mere hensynsfuld og ansvarlig adfærd. Udvidelsen af fodgængerarealet forbedrer også udgange fra metrostationen, hvilket yderligere forbedrer tilgængeligheden for brugere af området.

Projektet har kostet 45 millioner kroner og har resulteret i et forbedret kryds med fokus på de mange fodgængere i et af Londons mest centrale knudepunkter.

Effekter

Effekten af den trafikale omlægning ved Oxford Circus er bl.a. blevet målt på ændringen i omsætning hos de nærtliggende butikker. Omsætningen på de nærtliggende gader steg med helt op til 25% året efter projektets udførelse. Omsætningsstigningen forklares ved, at området er blevet markant forbedret for fodgængere. Det større fodgængerflow har trukket flere kunder til området, og det har haft en positivt afsmittende effekt på de nærmeste butikker.

Der har ikke været etableret en kontrolgruppe til at sammenligne effekten på omsætningen i et lignende kryds, hvor ingen tilsvarende omdannelse har fundet sted. Alligevel indikerer den markant øgede omsætning, at omlægningen af krydset har haft en positiv indvirkning på lokaløkonomien.



Oxford Circus Diagonal efter omdannelse i 2009. Kilde: The Guardian, Felix Clay.

11. Carrer de Provença & de Londres

Barcelona, Spanien

Formål

Som en del af Barcelonas mobilitetsplan fra 2013-2018 blev der udført et større projekt med en række tiltag målrettet mod at reducere biltrafikken og at fremme en bæredygtig transport. Planen omfattede forskellige tiltag, herunder forbedring af offentlig transport, udvidelse af fodgængerområder og reduktion af parkeringspladser, samt anlæggelsen af 192 kilometer nye cykelstier. De mange projekter under mobilitetsplanen blev udviklet og udført af Ajuntament de Barcelona (Barcelona Kommune).

Som en del af mobilitetsplanen blev to gader, Carrer de Londres (600 m) og Carrer de Provença (2,6 km), udvalgt til en nærmere undersøgelse. Tiltagene her handlede specifikt om etablering af cykelstier i gaderne, og formålet med undersøgelsen var at analysere effekterne af de nyetablerede cykelstier for de lokale butikker i gaderne. Undersøgelsen viste, at cykelstiernes effekt varierede afhængigt af, om parkeringspladser til biler blev bevaret eller fjernet, og om vejbanen blev inddraget til cykelinfrastruktur.

Fakta



Tiltag:

- Etablering af cykelstier ved omlægning af kørebaner og parkering i to gader med forskellige tilgange



Vision med projekt:

- Fremme bæredygtig transport og reducere biltrafik



Budget:

- Ca. 240 mio. DKK (for mobilitetsplanen)



Tidsramme:

- Anlæg: 2013-2018



Udviklet og skitseret af:

- Barcelona Kommune



Carrer de Provença før omdannelse i 2013. Kilde: Google Maps.



Carrer de Provença efter omdannelse i 2017. Kilde: Google Maps.

Tiltag

I forbindelse med Barcelonas Mobilitetsplan 2013-2018 blev der iværksat tiltag i to centrale gader: Carrer de Londres og Carrer de Provença. Formålet med disse tiltag var at fremme bæredygtig transport gennem etablering af cykelstier, samtidig med at man vurderede de økonomiske konsekvenser for de lokale forretninger.

I Carrer de Londres blev der anlagt en cykelsti uden at reducere parkeringspladserne for biler væsentligt. Cykelstien blev etableret ved at flytte bilparkeringen et spor til højre og dermed indskrænke antallet af kørebaner, hvilket skabte plads til cyklisten uden at påvirke bilisternes adgang til parkering.

I Carrer de Provença var tiltaget mere omfattende, idet en del af bilparkeringen blev fjernet for at skabe plads til cykelstierne.

Der er samlet set investeret \$ 32 mio. (ca. 240 DKK) i anlæggelsen af 192 kilometer ny cykelsti i mobilitetsplanen. Det svarer til, at omkostningerne for cykelstiprojekterne i de to gader har været i størrelsesordenen 5 mio. DKK.

Effekter

Effekten af tiltagene i Carrer de Londres og Carrer de Provença blev målt på ændringen i antallet af butikker langs gaderne.

I Carrer de Londres blev der registreret en stigning på 16 % i butikker. Cykelstien blev etableret uden at reducere antallet af parkeringspladser, hvilket bevarede tilgængeligheden for bilister. Omvendt oplevede Carrer de Provença en negativ effekt med et fald på 9 % i antallet af butikker. Her blev en del af bilparkeringen fjernet for at skabe plads til cykelstierne.

I forbindelse med projektet blev det også undersøgt, hvordan kontrolgader, der ikke fik ændret infrastruktur, klarede sig i samme periode. Kontrolgaderne gjorde det muligt at isolere effekten af cykelstierne, og det blev bekræftet, at der var positive resultater i Carrer de Londres som følge af ændringerne, og at der tilsvarende var negative konsekvenser i Carrer de Provença.

Generelt har projektet vist, at cykelstierne kan have positive effekter på erhvervslivet i gader, hvor parkeringsmulighederne bevares, mens de kan have negative konsekvenser i gader, hvor bilparkering fjernes.



Carrer de Londres før omdannelse i 2014. Kilde: Google Maps.



Carrer de Londres efter omdannelse i 2016. Kilde: Google Maps.

12. Dunsmuir Street & Hornby Street

Vancouver, Canada

Formål

Som en del af Vancouvers transportplan blevet der igangsat et projekt, der omhandlede etablering af to separate cykelstier i byens centrum. Projektet blev udført af City of Vancouver (Vancouver Kommune) og er efterfølgende blevet evalueret. Evalueringen blev foranlediget af bekymringer fra lokale forretningsdrivende om, at omlægningen af vejareal og reduktion i antallet af parkeringspladser ville få konsekvenser for deres forretninger.

Før projektet blev udført stod handelslivet i Vancouver over for udfordringer som økonomisk nedgang, øgede parkeringsafgifter og ændringer i trafikmønstrene på grund af vinter-OL i 2010. Projektet med de to cykelstier blev gennemført i to faser: Dunsmuir Street blev færdiggjort i juni 2010, og Hornby Street blev færdiggjort i december 2010.

Fakta



Tiltag:

- Anlæggelse af to adskilte dobbeltrettede cykelstier og nedlæggelse af 172 parkeringspladser



Vision med projekt:

- Fremme cykeltrafik og bæredygtig transport ved bedre sikkerhed og infrastruktur



Budget:

- 3 mio. CAD (ca. 15 mio. DKK)



Tidsramme:

- Anlæg: 2010



Udviklet og skitseret af:

- City of Vancouver



Hornby Street før omdannelse, 2009. Kilde: Google Maps.



Hornby Street efter omdannelse, 2011. Kilde: Google Maps.

Tiltag

Ved projektet i Vancouver blev der i 2010 foretaget flere tiltag i forbindelse med cykelstiprojektet på Dunsmuir Street og Hornby Street. Der blev anlagt en dobbeltrettet cykelsti på hhv. Dunsmuir Street og Hornby Street. For at etablere cykelstierne blev vejarealet omfordelt, hvilket medførte en reduktion på i alt 172 parkeringspladser, heraf 156 på Hornby Street og 16 på Dunsmuir Street. Derudover blev der flyttet eller fjernet læssezoner, og der blev indført fem svingforbud langs begge veje for at reducere risikoen for cykelulykker.

Formålet med tiltagene var at fremme cykeltrafikken og forbedre sikkerheden for cyklister ved at skabe en klar adskillelse mellem cyklister og bilister. Det var også målet, at projekterne skulle bidrage til mere bæredygtig transport i Vancouver. Projektets budget var ca. 3 mio. CAD (ca. 15 mio. DKK).

Effekter

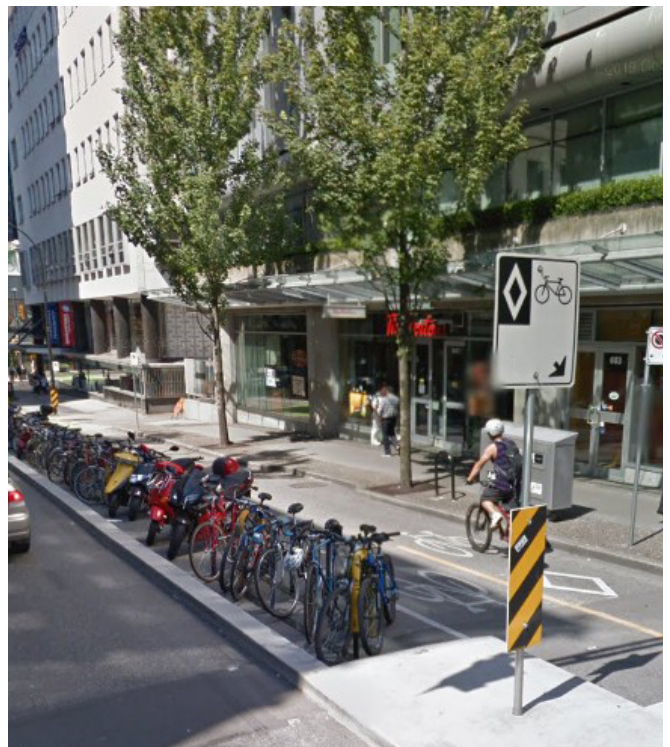
Effekten af tiltagene, der blev gennemført i Vancouver, blev bl.a. målt som ændringerne i omsætningen hos forretningerne på de to gader. Effekten blev vurderet ved at sammenligne salgsdata og økonomiske forhold før og efter projektets gennemførelse samt ved brug af kontrolgader (Howe Street og West Georgia Street) for at isolere effekten af cykelstierne fra andre faktorer.

Resultaterne viste, at butikkerne på Hornby Street oplevede et fald i salget på 4 %, mens butikkerne på Dunsmuir oplevede en reduktion på 10 %. Disse fald blev især tilskrevet de færre parkeringsmuligheder. Den samlede økonomiske effekt af de adskilte cykelstier og drejeforbuddene blev estimeret til et årligt tab i salg på omkring 2,4 mio. CAD (12 mio. DKK).

Der blev dog også målt andre effekter, som viste positive resultater, herunder bedre tilgængelighed for cyklister og et mere behageligt miljø, hvilket i nogle tilfælde øgede antallet af kunder. En gennemgang af lokalerne langs den ca. 2,7 km lange strækninger i 2024 viser, at der kun er meget få ledige lokaler, og at der - særligt på den side af vejen med den nye cykelsti - er mange funktioner inden for take-away, skønhed mv.



Dunsmuir Street før omdannelserne, 2009. Kilde: Google Maps.



Dunsmuir Street efter omdannelserne, 2011. Kilde: Google Maps.