



Grøn Mobilitet og Levende Handelsgader

Erfaringer fra Aarhus og Aalborg

2025

urban
creators



Aalborg
Kommune



AARHUS
KOMMUNE

Grøn mobilitet og levende handelsgader Cases fra Aarhus og Aalborg

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.

Maj 2025

Forsidefoto: Aalborg Kommune

urban
creators



Aalborg
Kommune



AARHUS
KOMMUNE

PLAN
22+



Plan- og
Landdistriktsstyrelsen

Indhold

Indledning	4
Undersøgelsesdesign	6
Rammebetingelser	12
Effekter for handelslivet	14
Brugerne af handelsområderne	16
Læringspunkter og anbefalinger	18

Aarhus	20
Vestergade	22
Fredens Torv	38
M. P. Bruuns Gade	50

Aalborg	64
Kastetvej	66
Budolfi Plads	79

Indledning

Introduktion

Handelslivets tilstand er et resultat af mange års by- og samfundsudvikling. Industrialiseringen og den store tilflytning til byerne i slutningen af 1800-tallet har haft stor betydning for dannelsen af mange handelsgader i særligt de større byer. Fra 1960'erne betød omdannelserne fra industriområder til andre formål samt opblomstringen af privatbilismen, at handelsområderne blev koncentreret og indrettet med høj biltilgængelighed. Siden årtusindeskiftet har udviklingen af e-handlen medført en markant reduktion i fysisk handel af en lang række produkter, som i stedet købes online. De seneste 20 år er privatforbruget også blevet påvirket af de forskellige økonomiske kriser såsom IT-krisen (2000), finanskrisen (2007), Corona-krisen (2020) og inflationskrisen (2022). Desuden er der løbende sket en markant udvikling af aflastningsområder uden for bymidterne, hvor mange store butikker er blevet etableret. På den anden side er der sket en markant udvikling i omfanget af oplevelsesbaserede funktioner i de centralt beliggende og fodgængerorienterede handelsområder.

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

Mange danske kommuner har vedtaget ambitiøse klimaplaner, som også indeholder indsatser for trafik og byliv. Trafikal fredeliggørelse ved at omlægge en del af biltrafikken til en mere grøn og aktiv mobilitet spiller ofte en vigtig rolle. Med udgangspunkt i den oplevede utryghed for handelslivets vilkår, er der et stigende fokus på, hvordan udviklingen mod en højere andel af grøn mobilitet kan understøtte en attraktiv by for både borgere, handlende og besøgende. Udviklingen mod levende handelsgader

med grøn mobilitet er ikke nogen let øvelse. Udfordringen består særligt i manglende viden om effekterne på handelslivet ved omstilling til grøn mobilitet.

På trods af de mange holdninger og fortællinger om, hvordan ændringer i trafikken påvirker handelslivet, er den dokumenterede viden på området stadig sparsom. Formålet med dette projekt er derfor at undersøge, hvordan omstillingen til mere aktiv og grøn mobilitet i kompakte byer og bydele påvirker borgernes adfærd og handelslivets muligheder. Desuden er det formålet at udtrække læringspunkter til, hvordan kommuner kan arbejde proaktivt med en sådan omstilling af handelsmiljøer.

Med udgangspunkt i handelsmiljøer i kompakte byer og bydele undersøges følgende hovedspørgsmål;

- Hvordan påvirkes handelslivets omsætning og udviklingsmuligheder ved tiltag for fremme af grøn mobilitet?
- Hvilke læringspunkter kan udtrækkes fra processerne?
- Hvilke anbefalinger kan gives til kommuner, der står overfor lignende processer?

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

Konklusionerne i denne rapport bygger på en casebaseret tilgang med en kombination af kvalitative og kvantitative metoder. Der er taget udgangspunkt i fem cases i Aalborg og Aarhus, hvor der er foretaget interviews med handelsdrivende, observationer af aktiviteter i gaderne, samt en lang række interviews med gadernes brugere. De danske cases er suppleret med tilsvarende udenlandske cases. Resultaterne og konklusionerne er således baseret på flere forskellige metodiske tilgange, der hver især bidrager til en nuanceret belysning af emnerne. Som i alle viden-sprojekter er der naturligvis faldgruber og usikkerheder, og de væsentligste er behandlet i næste kapitel. Projektet er det første af sin art i Danmark til at give et kvalificeret bud på effekterne for handelslivet ved trafikale fredeliggørelser.

God læselyst!



Midlertidigt byrumsforsøg ved Fredens Torv.
Kilde: Aarhus Kommune

Undersøgelsesdesign

Tilgang

Undersøgelsen tager først og fremmest udgangspunkt i en casebaseret tilgang med fem cases fra henholdsvis Aarhus og Aalborg. Tilgangen med flere cases giver mulighed for en vis generaliserbarhed, robusthed og kontekstuel forståelse. Ved udgangspunkt i endnu flere forskellige cases vil grundlaget for generaliserbarhed naturligvis være mere robust. Efter dialog med eksperter, planlæggere i andre kommuner mv. er det midlertidigt indtrykket, at de udvalgte fem cases repræsenterer et rimelig varieret billede af planlægning for grøn mobilitet i levende handelsgader, i kompakte byer og bydele.

I casene fra Aarhus er der valgt en tilgang, der er baseret på mindre og midlertidige omdannelser af gader og pladser. I casene fra Aalborg er der derimod valgt en tilgang, som i højere grad karakteriseres af store og gennemgribende omdannelser i bystrukturen. Det er dette projekts formål at uddrage de vigtigste fællestreæk og læringspunkter fra de enkelte cases, samt på tværs.

På den måde kan kommende og tilsvarende projekter lære af erfaringerne fra både den specifikke case, samt af de generelle fællestreæk ved at planlægge for grøn mobilitet i levende handelsgader.

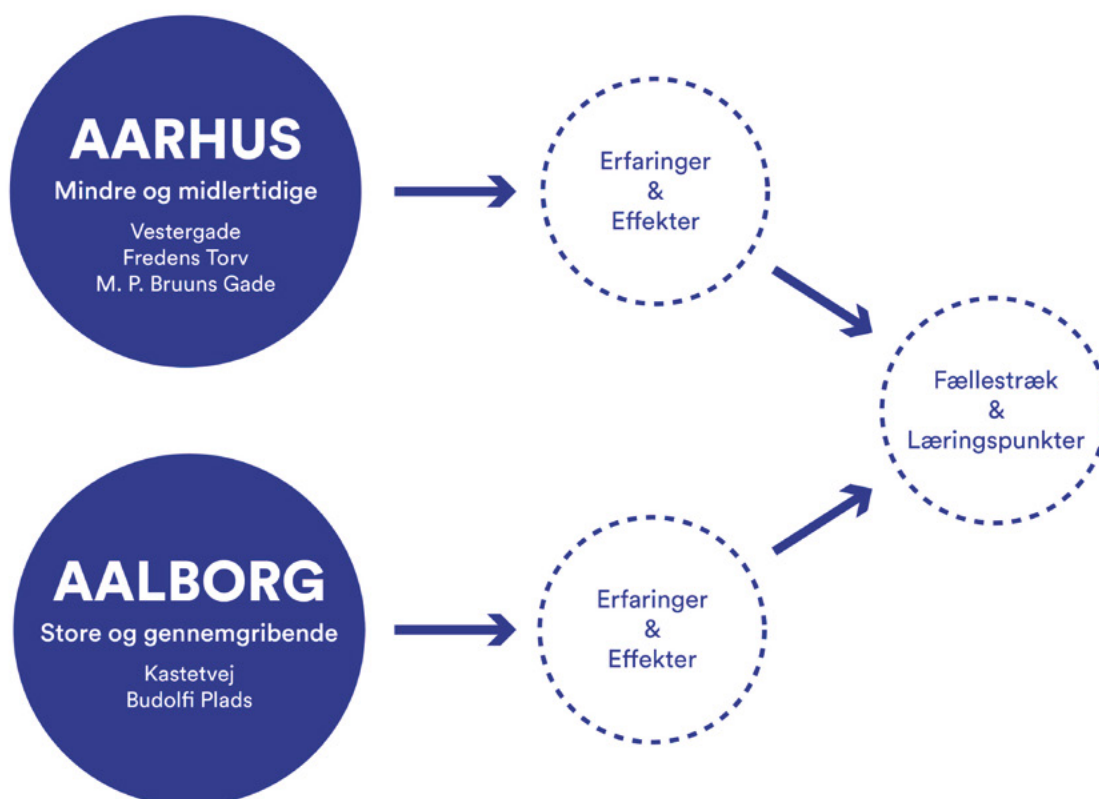
Hver case er opbygget efter en model, der tager udgangspunkt i flere metoder for dataindsamling:

- Registeranalyse af udviklingen i lokalerne
- Observationer af stedet, bylivet og trafikken
- Stopinterviews med gadens brugere
- Dialog med de handelsdrivende
- Viden fra kommunerne
- Øvrige datakilder (f.eks. offentliggjorte regnskaber)

Grundlaget for hver case består således både af kvalitative og kvantitative data. Der er indsamlet data for hver case, og analyseret udviklingen for den givne omdannelsesperiode, det enkelte tiltag har været igennem.

Det er vanskeligt at kortlægge de præcise effekter for handelslivet ved tiltag målrettet grøn mobilitet i handelsgader. Den konstante udvikling af handelslivets forudsætninger gør det eksempelvis vanskeligt at isolere effekterne. Desuden udtrykker de målte resultater et øjebliksbillede, hvor effekterne kan ændre sig over tid. Derfor bør resultaterne primært opfattes som tendensindikatorer frem for definitive konklusioner.

Samlet set vurderes det, at tilgangen, metoderne og resultaterne giver et godt og retvisende billede af de faktorer som har haft betydning for udviklingen i handelslivet ved omstilling af grøn mobilitet i levende handelsgader.



Projektets opbygning

Metoder

Hver case er opbygget af fem metoder og suppleret med øvrige datakilder. Dataindsamlingen er primært foretaget i perioden september-november 2024. Generelt har der på alle dage med fysisk dataindsamling været normale temperaturer for årstiden med knap 15 grader og delvist solskin. Dataindsamlingen er suppleret med viden fra Aarhus og Aalborg Kommune.

Registeranalyse af udviklingen i lokalerne

Først og fremmest er der foretaget en opgørelse af udviklingen og anvendelsen af samtlige butiklokaler i de afgrænsede handelsområder. Undersøgelsen er delvist foretaget ved en fysisk registrering og delvist ved opslag i BBR- og CVR-register, foruden i databaser som OIS og Proff, samt på sociale medier og nyhedssites. Formålet har været at kortlægge butiksåbninger og -lukninger i de forskellige lokaler i perioden, hvor der er indført tiltag til fremme af grøn mobilitet. Undersøgelsen viser, hvordan lokalerne har ændret funktion over tid.

Observationer af stedet, bylivet og trafikken

Der er foretaget observationer i de enkelte caseområder. Observationerne er foretaget på hverdage og lørdage i tidsrummet kl. 09:00-21:00, og er inspireret af Jan Gehls 12 kvalitetskriterier for gode byrum. Formålet har været at kortlægge adfærden i området, samt hvordan bylivet og trafikken udfolder sig. Observationerne er samlet i skemaer, som efterfølgende er sammenfattet til tekst og tabeller. For at sikre en ensartet konsistens og kvalitet er observationerne foretaget af de samme antropologer og byplanlæggere i alle caseområderne.

Stopinterviews med gadens brugere

Der er foretaget i alt ca. 700 stopinterviews med handelsområdernes brugere. Undersøgelserne er foretaget på hverdage og lørdage i perioden kl. 09:00-21:00. Der er foretaget ca. 100-170 interviews i hvert caseområde. Brugere er bl.a. blevet spurgt til deres formål med turen, transportmiddelvalg og forbrug på forskellige hovedbrancher. Derudover er der blevet spurgt ind til holdninger om stedets omdannelse og den ændrede adfærd, som følge af tiltagene målrettet grøn mobilitet. Efterfølgende er svarene databehandlet, og hovedresultaterne er præsenteret i denne rapport.

Undersøgelsen omhandler alle publikumsorienterede forretninger i stueetagen med åbningstider og salg til private, herunder butikker, caféer, barer, take-away-steder, frisører, saloner, museer mv.

Interviews med de handelsdrivende

For at opnå viden om effekterne på forretningernes omsætning, er de handelsdrivende blevet spurgt ind til den aktuelle omsætning samt til udviklingen, som følge af tiltagene målrettet grøn mobilitet. Både butikker, restauranter, saloner og øvrige handelsdrivende er blevet aflagt et besøg. Størstedelen af de handelsdrivende har ønsket at deltage i undersøgelsen. Der har dog været handelsdrivende (ca. 20-30 %), hvor det grundet virksomhedspolitik, travlhed eller åbningstider ikke har været muligt at indsamle den selvrapporterede omsætningsdata. Hvor det har været muligt, er de handelsdrivendes udsagn blevet krydstjekket med offentliggjorte regnskabsdata. Metoden til at indsamle omsætningsdata er den samme, som anvendes ved detailhandelsanalyser for landets kommuner.

Viden fra kommunerne

Som et supplement til den indsamlede data har Aarhus og Aalborg Kommune bidraget med viden om bl.a. processer, inddragelse, økonomi og anden konkret information om de enkelte projekter.

Øvrige datakilder

Udover de nævnte metoder og datakilder er der anvendt flere andre kilder, som eksempelvis øvrige interviews med beboere og foreninger, nyhedsartikler, opslag på sociale medier, offentliggjorte regnskaber, opslag ved Danmarks Statistik, beskrivelser fra lokalarkiver samt interviews og dialoger med cykelbude og andre lokalkendte.



Arbejdsmetoderne bag hver case

Kilder til usikkerhed

Projektets undersøgelse tager udgangspunkt i flere metoder, som har hver deres fordele og udfordringer. For at sikre transparens omkring styrker og svagheder i den metodiske tilgang, er der udarbejdet en oversigt over potentielle fejlkilder og metodiske risici, og deres påvirkning af undersøgelsens resultater. Så vidt vides er det første gang, at effekterne fra tiltag for fremme af grøn mobilitet og restriktioner for biltrafikken undersøges dybdegående med udgangspunkt i flere forskellige danske cases. Selvom der er flere kilder til usikkerheder, er resultaterne dog så tydelige, at de generelle tendenser vurderes at give et godt indblik i effekterne ved tiltag for fremme af grøn mobilitet i levende handelsgader.

Afgrænsning og generaliserbarhed

Der er udvalgt fem danske cases, som på hver sin måde viser effekterne for handelslivet ved at indføre grøn mobilitet og begrænsninger for biltrafikken i kompakte bydele i Aarhus og Aalborg. Selvom de fem cases spænder bredt med forskellig sammensætning af byområder, vil undersøgelsen stå stærkere og mere repræsentativt med flere cases fra flere forskellige byer og geografier. Undersøgelsen er suppleret med en række tilsvarende udenlandske cases, og samlet set vurderes det, at de undersøgte cases i denne undersøgelse, udgør et rimeligt grundlag til at vurdere de generelle tendenser ved at indføre og fremme grøn mobilitet i levende handelsområder i kompakte byer og bydele.

Lokalernes udvikling

I forbindelse med at registrere udviklingen i lokalernes anvendelse er der taget udgangspunkt i registre, nyhedsartikler, opslag på sociale medier mv. Selvom det er forsøgt at opnå så præcist et billede som muligt kan der være enkelte fejl. Desuden er der tale om en registrering fra efteråret 2024, hvorfor lokaler naturligvis kan have ændret karakter og anvendelse siden.

Tidspunkt for undersøgelser

Observationerne og stopinterviews blev hovedsageligt foretaget i oktober 2024. Vejret har på alle dage været rimeligt med opholdsvej, delvist solskin og temperaturer på knap 15 grader. Der er foretaget undersøgelser på både hverdage og weekenddage. Der vil sandsynligvis være mere aktivitet i sommermånederne og mindre i vintermånederne. Årstiden og tidspunktet repræsenterer derfor et nogenlunde gennemsnit set over et helt år.

Uforudsete fysiske ændringer

Det undersøgte caseområde har i undersøgelsesperioden fremstået mere eller mindre uforandret. Ét område, der i den forbindelse skiller sig ud er Fredens Torv. Området stod over for en permanent ombygning. Observationer og stopinterviews blev derfor gennemført hurtigst muligt. Desværre blev ombygningen påbegyndt før tidsplanen og uden varsling til projektet. Omtrent halvdelen af svarene repræsenterer derfor en periode med begrænset

udeservering på Fredens Torv. I spørgsmål, der omhandler formålet og forbruget på Fredens Torv er der derfor en væsentlig fejlkilde, som underestimerer forbruget på Fredens Torv. Omsætningsdata og andre kilder fra de erhvervsdrivende supplerer imidlertid med andre typer af data, og generelt set er der indsamlet et rimelig dækkende billede af situationen på Fredens Torv. Den permanente ombygning er lidt anderledes end det midlertidige projekt. Det kan derfor overvejes at foretage en opfølgende analyse når det permanente anlæg står færdigt og er i anvendelse.

Interviewere

Der er anvendt erfarne interviewere, som bl.a. har været studerende ved byplanlægning, uddannede antropologer mv. og som har kendskab til mennesker, byudvikling og mobilitet. For at minimere indtastningsfejl er registreringen foregået digitalt via Microsoft Forms. Det er muligt at spørgeteknikken, placeringen mv. kan have varieret lidt fra person til person. Eksempelvis har nogle af interviewerne muligvis ikke fået specificeret yderligere hvordan det kan være at enkelte respondenter, som bor mere end 10 km væk, er ankommet til fods. Respondenten kan eksempelvis tidligere være kørt i bil til et hotel og nu er ude på en gåtur. Der har generelt ikke været mange af denne slags svar, og overordnet set er det vurderingen, at der har været en god ensartethed i måden, hvorpå interviewdata er blevet indsamlet. Ved at krydstjekke svarene er det tydeligt, at denne fejlkilde har relativt begrænset betydning for de samlede resultater.

Respondenter

Et vigtigt aspekt er, at respondenterne til interviewundersøgelsen er blevet spurgt i selve caseområderne. På den måde er der indsamlet data fra dem, som opholder sig i området. Det betyder også, at der ikke er indsamlet data fra dem, som ikke er i området - enten som følge af restriktionerne for biltrafikken eller af andre årsager. Dette kan naturligvis give et skævt billede, hvis formålet var at undersøge effekterne på kunderne. Præmissen for undersøgelsen har imidlertid været at undersøge effekterne for handelslivet, og derfor har det været vigtigst at foretage interviewundersøgelsen ved netop handelslivet.

Rapportering af omsætning

Selvom indsamlingen af omsætningsdata bygger på anerkendte og bredt anvendte metoder, kan der være nogle handelsdrivende, som af forskellige årsager har indberettet over- eller underdrevne data. Generelt har billedet af omsætningsændringerne været forholdsvis konsekvent inden for de enkelte brancher i de enkelte handelsområder. Desuden er de handelsdrivendes udsagn blevet krydstjekket med offentligt tilgængelige regnskaber, hvor det har været muligt. Selvom det er meget vanskeligt at stadfæste eksakte data for ændringerne i omsætning, vurderes det overordnet set, at rapporteringsmetoden giver et klart billede af de generelle tendenser.

Omsætningsdata

En række af undersøgelsens nøgletal er forbundet med udviklingen i forretningernes omsætning. Størstedelen og stort set alle de store og mest omsætningstunge forretninger i caseområderne, har mundtligt oplyst enten den forventede årlige omsætning (2024), omsætningsudviklingen som følge af det enkelte tiltag for grøn mobilitet eller begge dele. Enkelte af de fysiske forretninger har også salg via andre kanaler, webshops mv. under samme CVR nr., og her er den samlede omsætning medtaget. De forretningsdrivende er blevet interviewet i slutningen af efteråret 2024, og stort set alle har haft et overblik over årets hidtidige omsætning, samt forventningerne til de sidste par måneder af året. Interviews med de forretningsdrivende er foretaget af en erfaren detailhandelskonsulent med erfaring i netop detailhandelsanalyser.

I forretninger, hvor omsætningen ikke er oplyst, er denne vurderet med udgangspunkt i forretningens branche, størrelse, beliggenhed, antal ansatte, seneste regnskab mv. Omsætningsudviklingen for de ca. 20-30 % af forretningerne, der ikke har ønsket eller haft mulighed for at deltage i undersøgelsen, er ikke medtaget. Det er hovedsageligt enkelte mindre og selvstændige forretninger inden for særligt take-away og enkelte klinikker, som ikke har oplyst omsætning og udviklingen.

De manglende oplysninger vurderes umiddelbart at have begrænset betydning. Data er indsamlet for ca. 70-80 %

af de forretningsdrivende, som tilsammen står for mere end 90 % af den samlede omsætning. Metoden, der i øvrigt er bredt anerkendt, anvendes i detailhandelsanalyser for landets kommuner og anses som den mest pålidelige metode til at indsamle omsætningsdata fra de forretningsdrivende.

Isolering af effekter

Flere faktorer påvirker handelslivets udvikling. Detailhandelsundersøgelser fra danske bymidter viser, at særligt to stærke tendenser har påvirket handelslivet de seneste ca. 15 år. For det første lukker mange butikker i bymidterne som følge af væksten i e-handlen, koncentrationen mod større butiksenheder og udviklingen af aflastningsområder uden for bymidterne. Overordnet set har udviklingen medført en omsætningsreduktion for bymidternes fysiske detailhandel med 1-2 % årligt. For det andet er udbudet af andre servicefunktioner som restaurationer, barer, skønhedssaloner og behandlingssteder steget markant de senere år. Effekterne i handelsområder, der har indført grøn mobilitet og reduktion af biltrafikken, skal derfor ses i lyset af de samfundsmæssige tendenser.

Øvrige udsagn

På baggrund af interviews med de handelsdrivende er der fremkommet en lang række udsagn. De handelsdrivende er blevet spurgt direkte om lov til citaterne, hvilket de alle har accepteret. Der er her tale om subjektive udsagn, som udtrykker den enkelte forretningsdrivende holdninger.



Aalborg Vestby Station. Kilde: Aalborg Kommune

Definitioner og ordforklaring

Aktiv mobilitet

Transportformer, der involverer fysisk aktivitet, herunder særligt gang og cykling. Planlægning for aktiv mobilitet har indirekte et mål om at fremme sundere og mere miljøvenlige transportformer, som kontrast til passive og motoriserede transportformer såsom bilen.

Butik

En fællesbetegnelse for et lokale med salg af fysiske produkter til private kunder. En butik har faste åbningstider og et sortiment af fysiske produkter. Eksempler på en butik er en discountbutik, en tøjbutik, en blomsterbutik eller en møbelbutik.

Bydelscenter

Et område i en bydel eller bykvarter, der i kommuneplanen er udlagt til detailhandel. Bydelscenteret afgrænses på en måde, der afspejler bydelen og står for forsyning af denne. Typisk findes der i et bydelscenter én eller flere store dagligvarebutikker foruden flere andre butikker og servicefunktioner til bydelens daglige forsyning. Der findes bydelscentre i mange byer på +20.000 indbyggere. Bydelscenteret ved Kastetvej er et eksempel på et bydelscenter.

Byliv

Den aktivitet og liv, der udfolder sig mellem facaderne. Bylivet omfatter både fodgængere, cyklister, biler og andre transportformer foruden personer, der opholder sig i og på forskellig vis bruger byrummene.

Bymidte

Den centrale del af en by. Bymidten koncentrerer byens handelsliv, og afgrænsningen af bymidten tager udgangspunkt i tilstedeværelsen af en lang række funktioner som butikker, kulturtilbud samt private og offentlige servicefunktioner. I hver hovedby kan der afgrænses én bymidte. Budolfi Plads er en del af bymidten i Aalborg ligesom Vestergade, Fredens Torv og M. P. Bruuns Gade er en del af bymidten i Aarhus.

Byrum

De offentligt tilgængelige rum, der findes i byen, og som indbyder til ophold og anden udfoldelse - herunder i forbindelse med pladser, gader og mellem facader. Byrum findes både som mindre og lokale rum i form af siddepladser ved et gadehjørne, som en mindre eller større bypark eller som en offentlig baggård eller stiforbindelse mellem bydele.

Cykelgade

En vej, hvor cyklister har højeste prioritet, og hvor biltrafik er tilladt på cyklisternes præmisser. På en cykelgade må bilister ikke overhale cyklister, og den maksimalt tilladte hastighed er 30 km/t. Tydelig skiltning indikerer, at der er tale om en cykelgade.

Dagligvarebutik

En hovedbranche af butikker, der sælger fødevarer, rengøringsartikler, personlige plejeprodukter og andre varer til dagligdagen. Dagligvarer er defineret ved et umiddelbart forbrug, hvor varen forbruges så snart den åbnes. Dagligvarebutikker varierer i størrelse og sortiment. Således er både varehuse, discountbutikker, vinhandlere, slagtere, blomsterbutikker og materialister defineret som værende dagligvarebutikker.

Detailhandel

En fælles betegnelse for alle butikker, der forhandler fysiske varer til private personer fra lokaler med faste åbningstider, og som er åbne for offentligheden uden forudgående aftale.

Forretning

I denne undersøgelse er en forretning defineret som en fællesbetegnelse for publikumsorienterede butikker og serviceerhverv med salg af varer og/eller serviceydelser til private. Forretninger har faste åbningstider og er åbne for offentligheden. En forretning er således en fællesbetegnelse for dagligvarebutikker, udvalgswarebutikker, restauranter, take-away, klinikker mv.

Forretningsservice

Advokater, revisorer, konsulenter og andre privatpraktiserende erhvervsdrivende, som hverken har egentlige åbningstider eller som sådan inviterer et bredt publikum ind uden forudgående aftale. Forretningsservices er ikke en del af denne undersøgelse.

Grøn mobilitet

Transportformer, der omhandler gang, cykel og kollektiv transport. Planlægning for grøn mobilitet omfatter ofte en omdannelse målrettet reduktion af biltrafikken for at give plads og muligheder til grønne transportformer.

Handelsdrivende

Forretningsdrivende, handelsdrivende mv. bruges her sidestillende om de personer, der driver butikker og servicefunktioner.

Handelsliv

En fællesbetegnelse for det samlede kommercielle og publikumsorienterede byliv, der udgøres af aktiviteter til og fra forretninger målrettet salg af varer og tjenester til private fra fysiske lokaler.

Trafikalt hundeører

En trafikregulerende vej- eller gadeudformning, der giver bedre oversigts- og opholdsforhold for særligt cyklister og fodgængere. Et trafikalt hundeører, som eksempelvis ved M. P. Bruuns Gade, er et aktivt gadehjørne, som fungerer som en udvidelse og afrunding af fortovet.

Mobilitet

I denne undersøgelse dækker mobilitet over borgernes bevægelser og tilgængelighed, herunder brug og frihed til at benytte transportformer som bil, cykel, gang og kollektiv transport.

Omsætning

Den samlede årlige omsætning inkl. moms fra salg af fysiske produkter og services fratrukket omsætningen i en evt. webshop. Forretningerne er interviewet i slutningen af efteråret 2024, hvor de handelsdrivende har haft gode forudsætninger for at vurdere året samlede omsætning. Derfor er omsætningen i denne rapport opgjort som forventninger til regnskabsåret 2024.

Opland

Et område, hvorfra et handelsområde tiltrækker kunder. Det nære opland er her defineret som det opland, hvorfra borgere let kan gå til handelsområdet svarende til en gangafstand på op til 1 km. Det regionale opland er defineret som et opland uden for byen, og hvor bilen vil være det typiske transportmiddel til handelsområdet.

Offentlige servicefunktioner

Biblioteker, kulturhuse, rådhus, uddannelsessteder og andre offentlige servicefunktioner med faste åbningstider og adgang for offentligheden.

Kundeorienterede serviceerhverv

En fællesbetegnelse for de publikumsorienterede erhverv, der ikke er butikker, men som sælger varer og tjenester til private fra lokaler med faste åbningstider for offentligheden. Eksempler på kundeorienterede serviceerhverv er restaurationer, take-away-steder, vinbarer, friserer, skønhedsklinikker mv.

Sommergågade

En gade, der midlertidigt - typisk fra forår til sensommer - omdannes til en gågade for at skabe et mere levende og fodgængervenligt byrum. Biltrafik kan være begrænset eller forbudt, og der gives typisk plads til mere udeservering, flere events og rekreative områder i gademiljøet. Det midlertidige projekt i Vestergade er et eksempel på en sommergågade.

Udvalgswarebutik

En hovedbranche af butikker, der er kendetegnet ved fysiske varer, der kan byttes i mindst 14 dage. Eksempler på udvalgswarebutikker er butikker, der forhandler tøj, sportsudstyr, legetøj, møbler, elektronik mv. En underbranche af udvalgswarebutikker er "beklædning", der omhandler varegrupper som tøj, sko mv. En anden underbranche er "boligudstyr", som omhandler butikstyper, der forhandler møbler, boligindretning og hvidevarer.

Årsdøgntrafik

Den gennemsnitlige daglige trafikmængde set over et helt år, som passerer et specifikt sted på en vej. Årsdøgntrafikken beregnes som 1/365 af årets samlede trafik gennem et vejtværprofil.

Rammebetingelser

Udviklingen mod et lavere forbrug i fysiske butikker, samt udviklingen med store butikker i aflastningsområder uden for bymidterne har samlet set medført, at omfanget af bymidternes detailhandel gradvist er blevet reduceret. Selv hvis detailhandlen i en bymidte forbliver uændret svarer det således til en bedre udvikling end den overordnede udvikling i branchen. Omvendt viser tendenserne, at forbruget på oplevelser som restaurationer, skønhed og kultur stiger. Hvis udviklingen fortsætter, vil flere bymidter og bydelscentre sandsynligvis indeholde gradvist færre butikker men flere servicefunktioner. Omdannelse med grøn mobilitet og attraktive byrum vurderes samlet set, at kunne understøtte udviklingen mod flere servicefunktioner.

Lavere forbrug i bymidternes detailhandel

Forbruget i detailhandelen udvikles i takt med de økonomiske konjunkturer. Eksempelvis har forbruget på dagligvarer generelt set været faldende de seneste ca. 15-20 år - bl.a. som følge af mere udespisning og et højere fokus på discount. Forbruget af tøj og sko er også faldet, og ligger nu igen på niveau med årene 2015 og 2005. På den anden side har forbruget på øvrige udvalgsvarer været stigende og ligger nu ca. 20 % højere end i år 2015 og opvejer faldet i de andre brancher. Hvor dagligvarer og tøjbutikker hovedsageligt er at finde i bymidter og butikcentre, er øvrige udvalgsvarer som elektronik, boligudstyr, børneudstyr mv. i højere grad flyttet i større lokaler i aflastningsområder uden for bymidterne.

I de fleste danske handelsbyer er udviklingen de seneste mange år gået mod færre men større butikker. Udviklingen ses tydeligst i områder, hvor decentrale aflastningsområder er vokset med flere store kædebutikker, og hvor de selvstændige butikker i bymidterne får vanskeligere rammebetingelser.

Mange detailhandelsanalyser viser, at omfanget af bymidternes detailhandel de sidste 10-15 år er gradvist reduceret med 1-2 procentpoint om året. I et centralt handelsområde med 50 butikker svarer udviklingen således til en reduktion på 5-10 butikker på 10 år. En bymidtes udvikling, der svarer til status quo, vil derfor være en positiv udvikling, og ligge over de generelle trends.

Stigende forbrug på oplevelser

Forbruget på oplevelser, restaurationsbesøg og take-away er de senere år steget markant. Flere opgørelser fra bl.a. Visit Denmark og Danmarks Statistik viser, at danskernes forbrug på oplevelser efter nogle svære år med Corona-nedlukninger er tilbage på mindst samme niveau som rekordåret, 2019. I perioden 2009-2019 vurderer Danmarks Statistik, at forbruget på restauranter, café, take-away steg med ca. 35 %. I samme periode var inflationen ca. 13 %.

Udviklingen skal bl.a. ses i lyset af, at de danske lønmodtageres rådighedsbeløb generelt stiger. Det er vanskeligt at vurdere de kommende års konjunkturer, men hvis

udviklingen fortsætter, så vil danskerne i de kommende år sandsynligvis bruge stadig flere penge på restaurationsbesøg, kultur og andre oplevelser.

E-handlens betydning

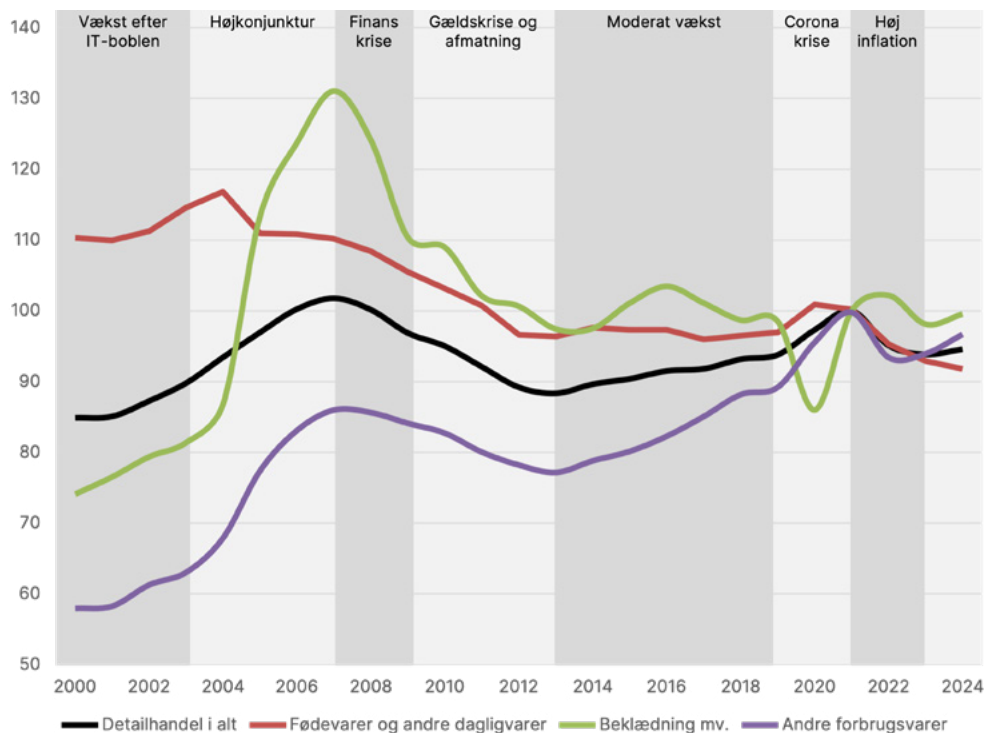
De seneste 15-20 år har e-handlen for alvor taget fart. Således er omsætningen i e-handlen vokset fra under 10 mia. kr. i 2006 til ca. 100 mia. kr. i 2016 - og til ca. 190 mia. kr. i 2024. Dette er en meget markant vækst, som har betydning for alle danske handelsbyer, hvor den klassiske detailhandel også er begyndt at tilegne sig nye forretningsmetoder eks. liveshopping, hvor de butikskørende livestreamer fra butikken, showrooms, hvor varen kan opleves og bestilles hjem, samt muligheden for at distribuere unikke og lokale produkter til hele landet via webshops, abonnementsløsninger og andet. Stigningen i e-handel betyder eks. også fremgang i pakkepost, og pakkeshoppen er dermed blevet en vigtig destination for forbrugeren. Tendenserne går mod, at oplevelsen mellem den fysiske og virtuelle butik flyder sammen.

E-handlen er således blevet et vilkår for detailhandlen og en almindelig måde at handle på, og flere steder arbejdes der aktivt på at udnytte de nye muligheder.

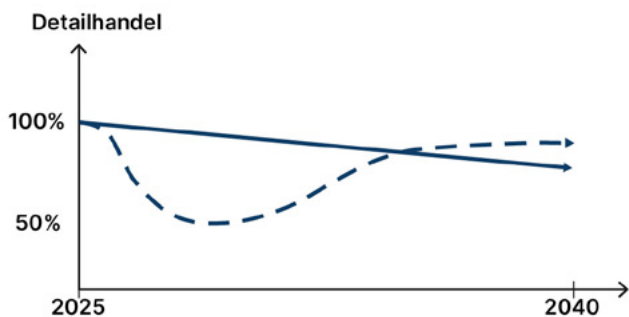
Mulige bud på fremtidens handelsgader

Hvis udviklingen fortsætter med færre butikker i bymidten og et højere forbrug på restaurationer, velvære og oplevelser, vil bybilledet de kommende år fortsætte med at forandre sig. Antallet af traditionelle butikker med fysiske varer vil sandsynligvis fortsætte med at falde, og på den anden side vil der sandsynligvis ske en fortsat vækst i antallet af restaurationer, take-away-steder, skønhedssaloner mv.

Den omtalte type serviceerhverv placerer sig typisk i områder med et højt fodgængerflow, og hvor der er synergi til andre omkringliggende ankerfunktioner, herunder særligt store dagligvarebutikker, fitnesscentre mv. Samlet set er det derfor sandsynligt, at handelslivet i højere grad vil blive oplevelsesbaseret og koncentrerer sig om funktioner, der genererer et stort fodgængerflow. Omdannelse med tiltag for fremme af grøn mobilitet og attraktive byrum vurderes samlet set at understøtte denne udvikling.



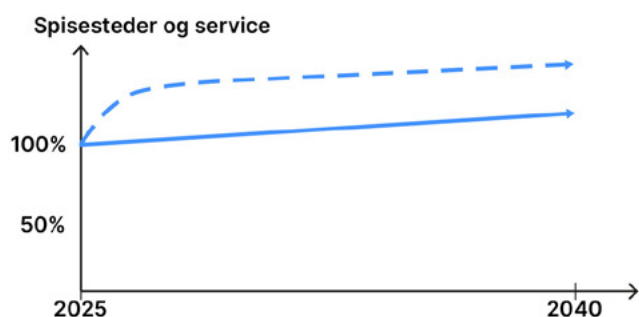
Det sæsonkorrigerede mængdeindeks (indeks 100=2021) viser udviklingen i danskernes forbrug på detailhandlen fraregnet inflation. Kilde: Danmarks Statistik.



Principiel tendens - detailhandel

Udviklingen af detailhandlen i mange danske bymidter går i retning mod færre butikker og en lavere omsætning - særligt inden for udvalgsvarer.

Med indsatser målrettet grøn mobilitet og levende bymiljøer vil tendensen med tilbagegang i detailhandlen sandsynligvis blive forstærket på kort sigt. Over tid vil nye typer af oplevelsesorienterede butikker, der er mindre afhængige af bilparkering nær ved butikken, sandsynligvis vinde frem, hvorfor der igen vil ske en stigning i antal butikker.



Principiel tendens - spisesteder og service

Udviklingen af servicebaserede bylivsfunktioner som restauranter, take-away-steder og kultur oplever generelt set en vækst.

Med indsatser målrettet grøn mobilitet og levende bymiljøer gives der bedre muligheder for bl.a. ophold og udeservering, som særligt tilgodeser restaurationsbranchen og delvist også de øvrige serviceerhverv. Effekterne vurderes at være tydeligst på kort sigt, da der enten vil være tale om omdannelser fra butik til serviceerhverv eller en umiddelbar meromsætning for den enkelte vinbar, café mv. som resultat af bedre og mere attraktivt opholdsmiljø.

Effekter for handelslivet

I de fem undersøgte handelsområder stammer knap 60 % af den samlede omsætning fra kunder, som kommer til fods eller på cykel. Samlet bruger trafikanterne til fods og på cykel omkring dobbelt så mange penge i forretningerne versus bilisterne. Undersøgelsen viser også, at effekterne ved omdannelse af parkeringsarealer til byrum med udeservering kan betyde en vækst på 15-30 % for barer, caféer mv. Effekterne for butikkerne varierer og afhænger bl.a. af afhængigheden af parkeringspladser nær butikken, omfanget af omdannelsestiltag og butikkens øvrige drift.

Udviklingen for handelslivet har de seneste ca. 15 år været kendetegnet ved en bevægelse mod færre, men større butikker, en voksende e-handel og færre butikker centralt i byerne. På den anden side er der sket en betydelig vækst i antallet af funktioner inden for restaurations- og servicebranchen. Grundet samfundsudviklingen generelt, samt forskellighederne i den givne kontekst og de konkrete tiltag for grøn mobilitet, er det vanskeligt at generalisere og isolere effekterne for handelslivet ved at indføre tiltag målrettet grøn mobilitet i levende handegader. Alligevel er der en række tendenser, der gør sig gældende.

Omsætning og transportformer

På tværs af alle respondenterne viser undersøgelsen, at 57 % af forretningernes omsætning kommer fra trafikanter til fods eller på cykel, og at 27 % kommer fra trafikanter i bil. De resterende 15 % er baseret på brugere af den kollektive trafik. Derudover viser undersøgelsen også, at en trafikant til fods eller på cykel gennemsnitligt bruger ca. 220 kr. på en tur, mens en trafikant i bil bruger ca. 375 kr. Der er imidlertid næsten 3,5 gange flere personer i de undersøgte handelsområder, der ankommer til fods eller med cykel end med bil. Det svarer samlet set til, at gående og cyklister tilsammen bruger omkring dobbelt så mange penge i handelsområderne end trafikanter i bil.

Omsætningsudvikling for restaurationer

Blandt de erhvervsdrivende viser undersøgelsen, at trafikalt fredeliggørende tiltag med fokus på udeservering har størst effekt for caféer og barer. Restaurationsbranchen har typisk rapporteret om en omsætningsvækst på 15-30 % i forbindelse med bedre muligheder for udeservering. Flere peger på, at væksten kunne være endnu større, hvis der kunne etableres endnu mere udeservering.

Omsætningsudvikling for butikker

Undersøgelsen viser også, at forretninger som take-away-steder, blomsterhandlere, tøjbutikker og øvrige små dagligvarebutikker som bagere, vinhandlere mv. melder om forskellige udviklinger. Som følge af de trafikale ændringer og tiltag har nogle oplevet vækst, imens andre har oplevet status quo eller tilbagegang. Mange butiksdrivende har meldt om en omsætningsreduktion på 15-30 %, mens nogle er lukket.

Ved Budolfi Plads, som har været etableret i ca. 5 år, melder flere butikker om en nedgang i forbindelse med ombygningen men en efterfølgende vækst på 20-30 % i forhold til udgangspunktet før omdannelsen. Som følge af ombygningen er der imidlertid også enkelte mindre og selvstændige butikker, som er lukket. De fleste er i dag erstattet af vinbarer, caféer, take-away mv. Effekterne for butikkerne afhænger bl.a. af afhængigheden af parkering tæt ved butikken, omfanget af tiltag for fremme af grøn mobilitet, den enkelte butiks drift, samt hvilke typer af byrum, der er etableret i området.

Nye funktioner

I alle de undersøgte caseområder er der opstået nye forretninger, som ikke er afhængige af bilparkering. Det drejer sig særligt om funktioner som sandwichsteder, vinbarer eller skønhedssaloner. Det er også bemærkelsesværdigt, at der i to af de fem cases er etableret en ny stor dagligvarebutik, som ikke har egne p-pladser, men hvor omsætningen hovedsageligt er baseret på den gående og cyklende trafik.

Koncentration af handelslivet

I forbindelse med caseundersøgelserne ses en tendens til, at handelslivet koncentrerer sig om de funktioner, der genererer et stort fodgængerflow. Det er særligt store dagligvarebutikker, fitnesscentre mv. som er attraktive for mindre butikker og servicefunktioner at etablere sig i nærheden af.

Betydningen af parkering

I handelsområder med mange barer og caféer betyder korte afstande til bilparkering mindre, end i handelsområder med flere butikker og take-away-steder. Til gengæld betyder muligheden for udeservering meget for restaurationsbranchen. Derfor har mange barer, caféer mv. været positive omkring omdannelse af gaderum fra parkering til byrum med mulighed for udeservering. Gaderum, hvor butikker, frisører mv. har været vant til, at kunderne kunne parkere foran eller nær butikken, og hvor parkeringspladser er blevet helt eller delvist fjernet ved en omdannelse, har omsætningsreduktionen for de eksisterende butikker og take-away-steder været mærkbar. Tendenserne viser også, at andre og mindre bilafhængige funktioner gradvist etablerer sig i områderne efter omdannelse.

	Type af gade/byrum	Koncentration af butikker	Koncentration af spisesteder / service	Afhængighed af bil-parkering	Omfang af beplantning
Vestergade (før)	Handelsgade med gennemkørende trafik	XX	XX	X	X
Vestergade (efter)	Gå- og cykelgade med sivetrafik	X	XXX	X	X
Fredens Torv (før)	Parkeringsstorv		XXX		X
Fredens Torv (efter)	Grønt byrum med udeservering		XXX		XX
M. P. Bruuns Gade (før)	Handelsgade med gennemkørende trafik	XX	XX	XX	X
M. P. Bruuns Gade (efter)	Handelsgade med gennemkørende trafik	XX	XX	XX	XX
Budolfi Plads (før)	Parkeringsareal	X	X	XXX	X
Budolfi Plads (efter)	Grønt byrum med udeservering og ærindekørsel	X	XXX	XX	XXX
Kastetvej (før)	Handelsgade med gennemkørende trafik	XX	XX	XXX	X
Kastetvej (efter)	Højklasset bus- og cykelkorridor	X	XX	XX	XX

Effektvurdering af tiltag for fremme af grøn mobilitet i de undersøgte caseområder

Effekter for caféer

Barer og caféer med forbedrede muligheder for udeservering oplever generelt en omsætningsvækst på 15-30 %.

Effekter for butikker

Butikker og take-away-steder oplever forskellige effekter alt efter omfanget af omdannelsestiltag, drift og tidshorisont.

Nye funktioner

I alle de undersøgte handelsområder er der opstået funktioner, som ikke er afhængig af bilparkering.

Nye ankerfunktioner

I to af caseområderne er der etableret nye store dagligvarebutikker, som bidrager med et stort kundeflow i området.

Koncentreret byliv

Handelslivet koncentrerer sig omkring de funktioner, der genererer et stort fodgængerflow.

Parkering

Handelslivets afhængighed af parkering har betydning for effekterne ved at om-danne parkering til andre formål.

Brugerne af handelsområderne

På tværs af de fem cases viser undersøgelsen, at oplandene til handelsområderne er forholdsvis lokale og besøges ofte. Formålet med turen er typisk et besøg i butikker eller restaurationer. 72 % svarer, at de oftere besøger områdets restaurationer end før omdannelsen. 76 % er tilfredse med omdannelserne mod 9 %, som er utilfredse. Det indikerer samlet set en høj tilfredshed med omdannelserne med grøn mobilitet i handelsområderne.

Forholdsvise lokale oplande

På tværs af de undersøgte caseområder svarer 63 % af de adspurgte, at de bor under 3 km væk. Heraf bor 46 % inden for 1 km. Svarene indikerer, at de knap 2/3 af adspurgte bor i gangafstand fra handelsområdet. Selvom 4 af de 5 undersøgte caseområder ligger i bymidten i nogle af Danmarks største byer er der således tale om forholdsvis lokale oplande.

Der er forskel på, hvor stor en andel af de adspurgte, der bor mere end 5 km væk. Ca. 40 % af de adspurgte ved Fredens Torv i Aarhus og Budolfi Plads i Aalborg bor mere end 5 km væk. Det er samtidig de to områder, der ligger mest centralt og tættest på gågademiljøerne. Ved Vestergade i Aarhus bor ca. 30 % længere væk end 5 km, og ved M. P. Bruuns Gade er det ca. 20 %. Kastetvej i Aalborg har det mest lokale opland, da kun godt 10 % bor mere end 5 km fra handelsområdet.

Formålet med turen er hovedsageligt et besøg i handelslivet

Samlet set svarer ca. 45 % af alle de adspurgte, at formålet med turen er et besøg i handelslivet. Heraf svarer 24 %, at formålet er indkøb og shopping, mens 21 % svarer at formålet er et besøg på en restauration. Svarene indikerer, at brugerne i handelsområderne i næsten lige så høj grad besøger spisesteder, barer mv. som butikker. 16 % svarer, at de er på vej til eller fra arbejde/skole. Det svarer til, at hver 6. af de adspurgte anvender handelsområdet som passage til andre formål. Da de adspurgte har været fodgængere i interviewsituationen, og det er klart, at andelen af passerende personer ville være større, hvis flere bilister, buspassagerer og cyklister havde kunnet svare direkte fra deres transportmiddel.

Flere formål – og flere restaurationsbesøg

56 % af de adspurgte svarer, at der er kommet flere formål til på turen end oprindeligt planlagt. Det svarer til, at mere end halvdelen af de adspurgte lader sig inspirere til andre formål, og at der findes betydelige synergieffekter mellem funktionerne i handelsområderne.

72 % svarer, at de efter omdannelsen bruger handels-gadens restaurationer oftere end tidligere. Svarene harmonerer med konklusionerne om, at grøn mobilitet i levende handels-gader i kompakte byer og bydele særligt tilgodeser restaurationsbranchen.

Mange kommer ofte til handelsområdet

De undersøgte handelsområder besøges relativt ofte. 58 % svarer, at de kommer mindst 2-3 gange om ugen, og heraf kommer 35 % dagligt i områderne. Svarene harmonerer med resultaterne om, at handelsområderne har forholdsvis lokalt opland. I det område med det mest lokale opland, Kastetvej i Aalborg, kommer 84 % af de adspurgte i området mindst 2 gange om ugen, og heraf kommer hele 68 % i området dagligt.

27 % svarer, at de oftere kommer i handelsområdet efter omdannelsen end før. Det er naturligvis vanskeligt at vurdere, hvor mange der ikke længere kommer i området efter omdannelsen.

Stor tilfredshed med omdannelserne

76 % svarer, at de synes godt eller meget godt om omdannelsen – heraf synes 41 % meget godt om omdannelsen. 9 % synes dårligt eller meget dårligt om omdannelserne. Det indikerer generelt en stor tilfredshed blandt de adspurgte.

Det er især forhold som bedre stemning, bedre mulighed for ophold og bedre tilgængelighed for fodgængere og cyklister, som de adspurgte henviser til i svaret om, årsagerne til de positive tilbagemeldinger. 9 % svarer, at det især er de færre biler, som giver et bedre område end før.

Hvem bruger penge?

57 % af forbruget kommer fra trafikanter til fods eller med cykel, og 27 % er baseret på trafikanter i bil. De resterende 15 % kommer fra brugere af den kollektive trafik.

Gående og cyklister bruger flest penge

Trafikanter til fods og på cykel lægger tilsammen ca. dobbelt så mange penge i forretningerne som trafikanter i bil.



Vestergade før ombygning. Kilde: Urban Creators

	Andel ankommet med grøn mobilitet (gang/cykel/bus/tog)	Brugernes opland (bopæl <3 km)	Tilfredshed med omdannelse (godt / meget godt)	Andel af hyppigere brugere (andel, der nu kommer oftere)
Vestergade	87 %	67 %	83 %	40 %
Fredens Torv	83 %	53 %	93 %	32 %
M. P. Bruuns Gade	88 %	65 %	53 %	7 %
Budolfi Plads	63 %	47 %	94 %	47 %
Kastetvej	89 %	84 %	63 %	14 %

Oversigt over resultater på tværs af de fem undersøgte caseområder

Læringspunkter og anbefalinger

Undersøgelserne viser, at handelsområderne i høj grad appellerer til et lokalt opland, og at identiteten og autenciteten gør området attraktivt. Det er vigtigt at være opmærksom på, at mere byliv kan føre til mere støj, og at kommunikation og en stærk organisering er vigtige elementer for en levende handelsgade. Parkering er et følsomt emne, og derfor anbefales det at udarbejde en lokal parkeringsstrategi målrettet det enkelte handelsområde.

Gode forhold for gående og cyklister

Flere af de undersøgte caseområder repræsenterer centrale bydele i byerne. På tværs af de fem danske cases viser interviewundersøgelsen med knap 700 respondenter, at 63 % af de besøgende i handelsgaderne bor inden for 3 km. En stor del af de besøgende i handelsgaderne er således lokale, hvilket også er en af forklaringerne på, at størstedelen af de besøgende ankommer til fods eller på cykel. Samtidig viser undersøgelsen, at 57 % af omsætningen kan henføres til personer, der ankommer med cykel eller til fods. Det anbefales derfor at fokusere på gode forhold for gående og cyklister ved udvikling af handelsområder i kompakte byer og bydele.

Områdets identitet har betydning

De undersøgte handelsgaders historie rækker mere end 100 år tilbage i tiden. I de fleste af undersøgelsens projekter er der arbejdet direkte eller indirekte med at styrke områdets identitet og fortælling. Projekter hvor der har været særligt fokus på at styrke identiteten, som eksempelvis i Vestergade, Aarhus, er handelslivet organiseret i et formaliseret samarbejde. Den stærke organisering er netop også blevet understreget i talrige studier, som et afgørende fundament for et handelsområdes succes. For at understøtte et handelsområdes udvikling, anbefales det derfor at der arbejdes aktivt med at styrke områdets identitet.

Kommunikation - også om tidshorisonter og varslinger

Erfaringerne fra de fem undersøgte cases viser, at selv mindre og midlertidige tiltag for fremme af grøn mobilitet i levende handelsgader kan tage 3-10 år fra idé til anlæg, hvilket betyder at lokalerne omkring og i omdannelsesområdet kan skifte funktion, og hænger flere gange i forløbet. Derfor er en kontinuerlig og løbende dialog vigtig. Undersøgelsen fra M. P. Bruuns Gade viser eksempelvis, at omdannelse med meget kort varsling påvirker forretningernes muligheder for at omstille og forberede sig på ændrede forhold under eks. ombygning. Erfaringer Vestergade viser, at den lange midlertidige prøveperiode på ca. 6 år kan sætte investeringslysten på hold grundet usikkerhed om det endelige projekt. For at skabe involvering og tryghed, anbefales det derfor at kommunikere løbende og tydeligt om tidsplanen, fremdriften i projektet og de forventede foreløbige effekter.

Mere aktivitet og byliv kan medføre mere støj

Et af formålene med projekter om grøn mobilitet i handelsgader er typisk at udvikle bedre fysiske rammer for byliv. I flere af undersøgelsens projekter har det konkret udmøntet sig i bedre muligheder for udeservering og ophold. Med et aktivt byliv - også i aftentimerne - medfølger ofte mere støj end hidtil. Netop støj er både af beboere og andre erhvervsdrivende beskrevet som en udfordring. Hvis der ønskes et levende og forskelligartet gaderum med boliger og erhverv, anbefales det at adressere støjuddfordringerne både tidligt og løbende i udviklingsprocessen, såvel som i de fysiske planlægningsforhold.

En parkeringsstrategi kan imødekomme udfordringer

Parkering er ofte et centralt emne for mange handelsdrivende. Det er særligt spørgsmålet om effekterne af omdannelse af parkeringspladser, der giver anledning til usikkerhed - herunder særligt for butikker, take-away-steder og frisører. Varekørsel og renovation er også vigtige emner at adressere i den forbindelse. For at imødekomme usikkerhederne og potentielle konflikter, kan der arbejdes mere strategisk med parkeringsspørgsmålet. Steder med høj koncentration af bylivsfunktioner og udeservering har typisk større glæde ved områder til ophold end til parkering. Andre områder har størst glæde af korttidsparkering. Det anbefales derfor, at der med udgangspunkt i visionen for omdannelsen udarbejdes en lokal parkeringsstrategi for lokale, erhvervsdrivende og kunder, som illustrerer hvordan parkeringshuse og -pladser, tidsbegrænsning og standsningsmuligheder strategisk kan understøtte områdets butikker, servicefunktioner og beboere. For at skabe ejerskab til de nye parkeringsforhold kan parkeringsstrategien med fordel udarbejdes i dialog med de erhvervsdrivende.

Understøt handelsområdernes organisering

I Vestergade, hvor de handelsdrivende er organiseret i en fælles forening, arrangeres fælles events, markedsføringstiltag mv. Også på Budolfi Plads i Aalborg er der begyndt en spirende organisering. Begge områder har en stærk identitet. De handelsdrivende beretter om gode synergieffekter og samarbejder, og de besøgende kvitterer med positiv feedback på områderne. Talrige erfaringer fra andre steder viser, at godt organiserede handelsområder generelt klarer sig bedre end ellers. Det anbefales derfor at understøtte handelsområdernes organisering. Her kan særligt kommunerne spille en aktiv rolle som tovholder, facilitator og bindeled for at skabe rum for dialog.

Styrk adgangene fra det lokale opland

63 % af de adspurgte bor inden for 3 km fra handelsgaden hvorimod 27 % bor mere end 5 km væk. Ved at styrke adgange fra det lokale opland kan der tiltrækkes endnu flere lokale kunder.

Skab gode forhold for gående og cyklende

Cyklister og gående bidrager med 57 % af omsætningen i de undersøgte handelsgader. De aktive mobilister bidrager samlet set med mere end dobbelt så meget omsætning end kunder, der ankommer med bil.

Styrk gadens og områdets unikke identitet

De besøgende værdsætter et hyggeligt bymiljø, som særligt kan udvikles sammen med handelsområdernes unikke historie, der i flere tilfælde går mere end 100 år tilbage.

Kommunikér ofte, tydeligt og bredt

Kommunikation er afgørende for de erhvervsdrivendes mulighed for at omstille sig. Tiltag for grøn mobilitet kan tage 3-10 år fra idé til anlæg, og mange lokaler kan skifte funktion i mellemtiden.

Skab tydelige retningslinjer for støj

Med mere udeservering og opholdsområder følger mere støj, hvilket kan medføre gener for beboere og andre. Ved at adressere støjudfordringerne tidligt og løbende kan udfordringer imødekommes.

Udarbejd en lokal parkeringsstrategi

Omdannelse af parkering til andre bylivsformål kan give anledning til usikkerhed - særligt for de erhvervsdrivende, som har kunder, der ankommer med bil. Involvering af de forretningsdrivende i udarbejdelse af en parkeringsstrategi kan have en givrig effekt.

Understøt handelsområdets organisering

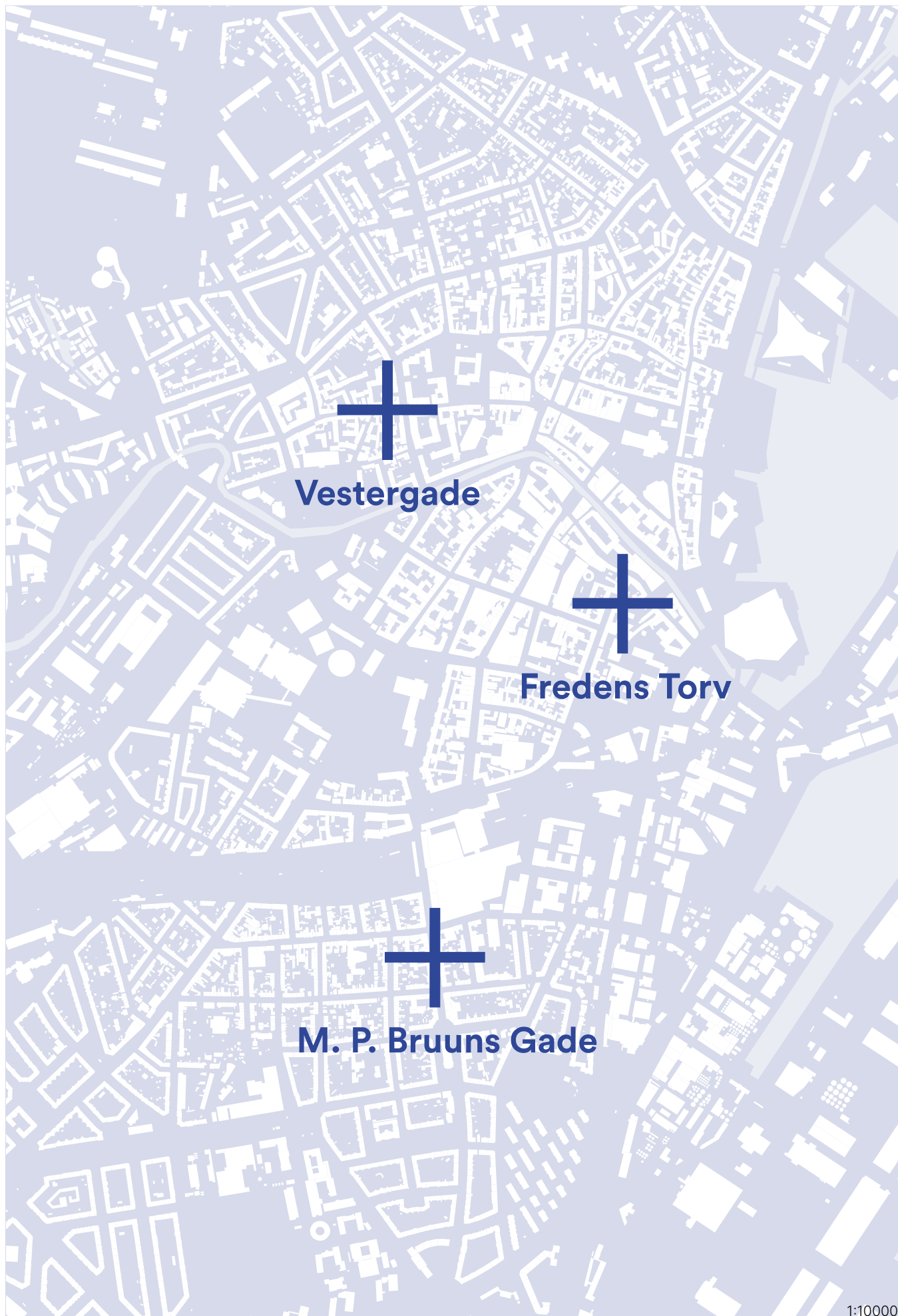
Handelsområder, der er stærkt organiseret, klarer sig bedre. Dertil er det de omstillingsparate erhvervsdrivende, som klarer sig bedst når forudsætninger ændres eks. ved fysiske forhold. Kommunen kan med fordel indtage en aktiv rolle i organiseringen.

AARHUS

Aarhus Kommune har gennem flere år haft et fokus på grøn mobilitet og trafikal fredeliggørelse. Flere projekter har været opstartet som midlertidige forsøg, der undervejs er blevet tilpasset, og hvor flere nu er ved at blive lavet til permanente anlæg. I dette projekt er der taget udgangspunkt i tre mindre og midlertidige cases fra Aarhus:

Sommergågade i Vestergade,
Udeservering på Fredens Torv,
Grøn mobilitet i M. P. Bruuns Gade.

I 2024 blev der i Aarhus Kommune indgået en politisk aftale, som udstikker de politiske ambitioner og den strategiske retning for indretningen af et fremtidssikret grønt mobilitetssystem. Den politiske aftale vil blive udmøntet via en grøn mobilitetsplan, som forventes vedtaget medio 2025. Den grønne mobilitetsplan vil blandt andet sætte retningen for yderligere tiltag målrettet grøn mobilitet i levende handelsområder de kommende år.



1:10000

Vestergade

Forsøg med sommergågade

1. Udviklingen af Vestergade

Vestergade er en levende og historisk gade, der rummer et væld af arkitektoniske stilarter og typer af forretninger. Handelsgaden snor sig fra Lille Torvs brostensbelagte strøg forbi Vor Frue Kirke fra år 1080 og videre frem til Thorvaldsensgade og Aarhus Å. Der har boet mennesker i området i mere end 1.000 år, og allerede i middelalderen var gaden en vigtig trafikåre, der forbandt oplandet med bylivet i Aarhus. Som et driftigt handelsstrøg var Vestergade kendetegnet ved flere små købmandsgårde og håndværksindustrier. Det moderne handelsliv i området kan spores tilbage til 1750, hvor Svaneapoteket åbnede sit andet apotek i byen. Apoteket lå i Vestergade 4 frem til 2005, hvor lokalerne siden har været overtaget af forskellige tøjbutikker.

Gennem 1700-tallet blev der gradvist etableret flere store købmandsgårde i Vestergade, og gaden blev løbende udviklet til en driftig og pulserende handelsgade. Under den industrielle revolution i 1800-tallet blev gaden udviklet med fabrikker og industri. Eksempelvis blev OMA Margarine udviklet og fremstillet i Vestergade fra 1883, og i Vestergade 29 blev der i mere end 150 år produceret tobak.

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 kr. pr. år
- Afsatte midler til anlæg: 4,3 mio. kr.



Tidsramme:

- Forsøg: 2019-2024
- Permanent anlæg: 2025



Udviklet og skitseret af:

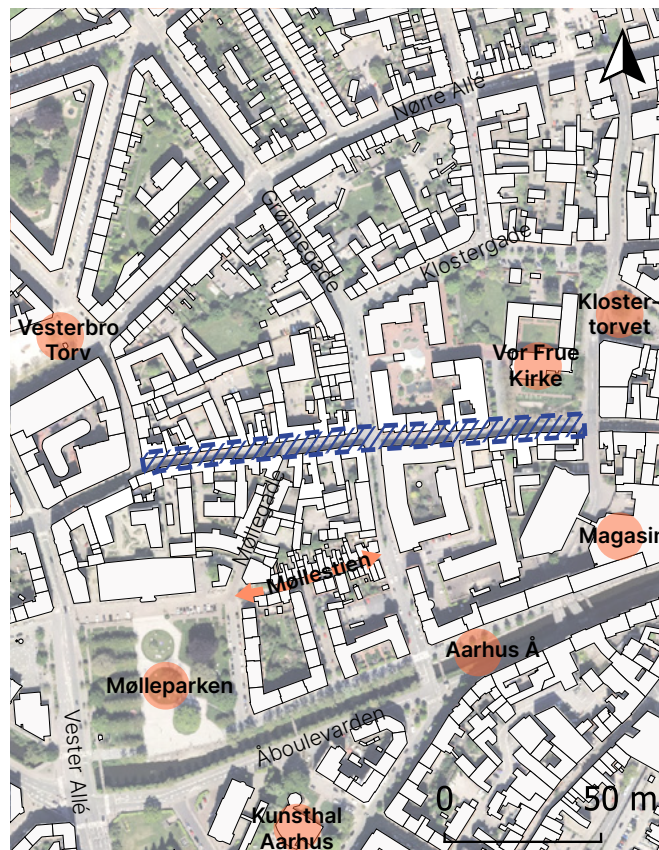
- Aarhus Kommune



Det undersøgte område ved Vestergade



Sommergågade i Vestergade. Kilde: Aarhus Kommune



Caseområde ved Vestergade

Siden 1977 har den historiske bindingsværkbygning, som tidligere har dannet ramme for tobaksfremstilling, været hjemsted for kunstakademi og kunstudstilling. Netop kunsten og den kreative udfoldelse har siden været kendetegnende for Vestergade.

Vestergade 58: Indbegrebet af Vestergade

Et af de mest ikoniske steder i Aarhus' kulturliv er Vestergade 58. Siden opførelsen omkring år 1700 har bygningen haft mange ejere og formål. Købmandsgård, tømmerhandel og handel med markfrø var frem til 1962 omdrejningsspunktet for bygningen, der allerede i 1950 blev fredet. I 1960'erne blev den gamle købmandsgård byens arnested for den kulturelle strømning med musik, kunst og teater, som kendetegnede perioden. Jens Okking stod i spidsen for Studenterscenen, og senere overtog jazzhuset, Trinbrættet, med store optrædere af internationale musikere.

Efter en brand og genopbygning i 1970'erne rykkede musikscenen for alvor ind. Anne Linnet, TV-2, Gnags, Thomas Helmig og mange andre har flere gange optrådt i Vestergade 58 i perioden fra 1975 og frem. Siden 2016 har "V58" været hjemsted for et latinamerikansk eventsted, og i 2015 rykkede Aarhus Brætspilcafé ind i stueetagen. Vestergade 58 er også i dag omdrejningspunkt for mange unge og kreative mennesker, og danner fortsat ramme om det kreative byliv, der har kendetegnet Vestergade i mere end 60 år.

Købmandsgade, computergade og kulturgade

De mange købmandsgårde er løbende blevet omdannet til butikslokaler, og Vestergade har i mange år været kendetegnet ved mange ældre, lidt skæve og mindre butikslokaler. Kørsel har altid været tilladt, og tilgængeligheden med både cykel og kollektiv trafik er også høj.

Som en kontrast til de store, fine og centralt beliggende strøglokaler har Vestergade kunnet tilbyde en lavere husleje til funktioner med et lavere kundeflow. I en periode på ca. 20 år omkring årtusindeskiftet var butikslokalerne kendetegnet ved mange computerbutikker, netcaféer og andre IT-relaterede funktioner. Efter IT-boblen og finanskrisen lukkede mange af butikkerne, og det var mange steder vanskeligt at drive butik. Aarhus Kunstakademi og butikslokalernes forskellige karakterer gav mulighed for andre nye funktioner som gallerier, kunstværksteder mv.

Den markante vækst i e-handel, det større forbrug på oplevelser, væksten i udespisning og den generelle befolkningstilflytning har medført, at Vestergade de sidste ca. 15 år gradvist har udviklet sig i retning mod flere barer, caféer og restauranter. I dag rummer Vestergade knap 20 virksomheder inden for restaurationsbranchen, hvoraf flere er af forholdsvis høj kvalitet.

2. Vestergades fysiske karakter

Den varierede bygningsmasse består hovedsageligt af forholdsvis lave bygninger i 2-3 etager og afspejler byens historiske udvikling og en arkitektonisk mangfoldighed. Gadens østlige del er kendetegnet ved en ældre bygningsmasse, hvor bindingsværkshusene skaber en intim og historisk stemning. Her findes flere små butikker, caféer og gallerier, der understøtter den kreative atmosfære. Mod Vester Allé er gaden i højere grad kendetegnet ved moderne byggerier med store vinduesfacader og nyere farvesætninger, hvilket skaber et mere åbent og lyst udtryk. Vestergade har således en varieret skala, hvor de ældre lavere bindingsværkbygninger og farverige facader står i kontrast til nyere renoverede etageejendomme i nyklassicistisk stil.

Blandingen af gamle og nye bygninger giver gaden en unik karakter, hvor husenes forskelligartede højder og facade-fremspring nogle steder tillader lys i gaden, hvilket skaber en dynamisk gadeoplevelse. Kombinationen af gamle bindingsværksbygninger, hyggelige baggårde, tidligere erhvervsejendomme, boligejendomme og aktive stueetager bidrager generelt til en meget forskelligartet gade med byliv i både gadeniveau, baggårde og forretningslokaler.

“Slingrer ned ad Vestergade”

Placeringen nær godsbane, bryggeri og flere andre industrierhverv har også haft betydning for udviklingen af Vestergade som den festlige, men til tider også lidt rå gade, der i 1983 blev personificeret af Gnags med sangen, “Slingrer ned ad Vestergade”. Med Vestergade 58 som en kulturel bastion, det sol- og misbrugsfyldte område omkring Vor Frue Kirke og den spæde start for en af landets største webshops, ProShop, har Vestergades fysiske karakter været arnested for mange udviklinger.

Lynfabrikken

I en baggård ved Vestergade 49 ligger en tidligere fabriksbygning fra 1949. I årene efter årtusindeskiftet blev den tidligere fabrik indrettet til kontorfællesskabet, Lynfabrikken, hvor der i dag også er café, tagterrasse og flere arrangementer. I Lynfabrikken har ca. 40 kreative virksomheder deres daglige gang, og stedet har således udviklet sig til Vestergades smeltedigel for iværksætter

Sota Sushi Bar

I Vestergade 48 ligger en tidligere teater- og musiksal, som i 2009 blev indrettet til en sushirestaurant i to etager. Knap halvdelen af den betydelige omsætning er baseret på take-away. Som en af byens bedste sushirestauranter har Sota et stort opland.

Hos Antons

Siden 1907 er der blevet serveret øl i Vestergade 69, der i dag hedder “Hos Antons”. Hvor bodegaen tidligere var befolket af stamkunder, appellerer stedet i dag til en bredere kundeskare, hvor bl.a. unge mennesker har en mere fremtrædende rolle.



Vestergades varierede arkitektur. Kilde: Urban Creators



Sommergågade i Vestergade. Kilde: Aarhus Kommune

3. Trafikken og bylivet i Vestergade

Vestergade er kendetegnet ved et livligt og dynamisk byliv, hvor mange forskellige transport- og bylivsformer deles om den forholdsvis smalle gade. I perioden med sommergådade har både fodgængere, cyklister, biler, varebiler og renovation lov til at færdes på vejarealet, hvilket både giver liv og muligheder, men samtidigt udfordringer for bl.a. varelevering og affaldshåndtering. På samme måde bidrager gadens mange steder med udeservering til et stemningsfuldt byliv, hvilket kan dog også skabe tidspunkter med generende støj for beboerne.

Flere mennesker og flere cykler

I de senere år har oplandet omkring Vestergade udviklet sig betydeligt. Godsbaneområdet er blevet udbygget, og tilsvarende har Ceres-grunden undergået en omfattende byudvikling, hvilket sammenlagt har fortættet området med flere tusinde borgere. Også området omkring Åboulevarden er åbnet op og fredeliggjort, og der etableret flere boligbyggerier i og nær Vestergade. Også Amtssygehuset, Træløsten og andre byudviklingsområder nær Vestergade står over for omfattende omdannelser de kommende år. De seneste cykeltællinger fra Vestergade viser, at der på et døgn i september passerende ca. 2.400 på strækningen fra Grønnegade til Vester Allé.

De mange nye boliger omkring Vestergade har medført, at Vestergade har oplevet en markant stigning i cykeltrafikken. Den smalle gade og de få parkeringspladser gør her ikke bilen til det oplagte valg. Ombygningen af Vesterbro Torv medfører en yderligere fredeliggørelse i området, og der er etableret cykelsti i Grønnegade. Udviklingen har betydet, at området i og omkring Vestergade i højere grad end tidligere, er kendetegnet ved flere fodgængere og cyklister. På den ene side giver det muligheder for de handelsdrivende, der er afhængige af et stort dagligt kunde-flow. På den anden side giver de mange cyklister og deres forholdsvis høje hastigheder udfordringer for trafiksikkerheden for de mange fodgængere, som også bevæger sig i

og på tværs af Vestergade. Der er derfor også registreret mange konflikter og nærvæd-uheld – særligt i krydset mellem Vestergade og Grønnegade. Konflikterne opstår typisk når cyklister skal krydse Grønnegade, hvor der er vigepligt fra Vestergade. Cyklister, der ikke overholder vigepligten, køddannelser med flere utålmodige cyklister og flere krydsende fodgængere udfordrer trafiksikkerheden i krydset.

Restriktioner for biler i nærområderne

Området i og omkring Vestergade har i flere år udviklet sig i retning mod færre biler. Dele af Åboulevarden er blevet fredeliggjort, der er etableret cykelsti langs Grønnegade og flytningen af biblioteket fra Møllegade til Dokk1 har reduceret bilmængden, samt ombygningen af Vesterbro Torv har medført restriktioner for biltrafikken. Der er endnu flere indsatser på vej, som har til formål at fredeliggøre trafikken i området – herunder særligt flere trafikale tiltag som ensretninger omkring Vesterbro Torv. Vestergades udvikling med gradvist færre butikker og flere funktioner som barer, caféer og restauranter har bl.a. betydet, at behovet for parkering gaden løbende er blevet mindre. Udvikling med restriktioner for biltrafikken i Vestergade er således også påvirket af faktorer og tiltag i nærområderne.

Parkering i Vestergade

I vintermånederne er der i Vestergade indrettet flere steder med mulighed for korttidsparkering, imens der i sommermånederne ikke er tilladt parkering. Der er etableret et forholdsvis nyt parkeringshus i den vestlige del af Vestergade, som i øvrigt har reduceret prisen for parkering i forbindelse med besøg i Vestergades spisesteder i tidsperioden kl. 17:00-21:00. Fraværet af gadeparkering om sommeren giver gaden et forholdsvis bilfrit udtryk, dog oplever særligt spisesteder med take-away udfordringer, da kunderne ikke lovligt kan parkere tæt på.



Forretningerne langs Vestergade

4. Trafikalt fredeliggørende tiltag

For at understøtte gadens aktive byliv, de erhvervsdrivende og Vestergadekvarteret som et attraktivt bykvarter, er Vestergade hver sommer siden 2019 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.

Sommergågaden i Vestergade

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.

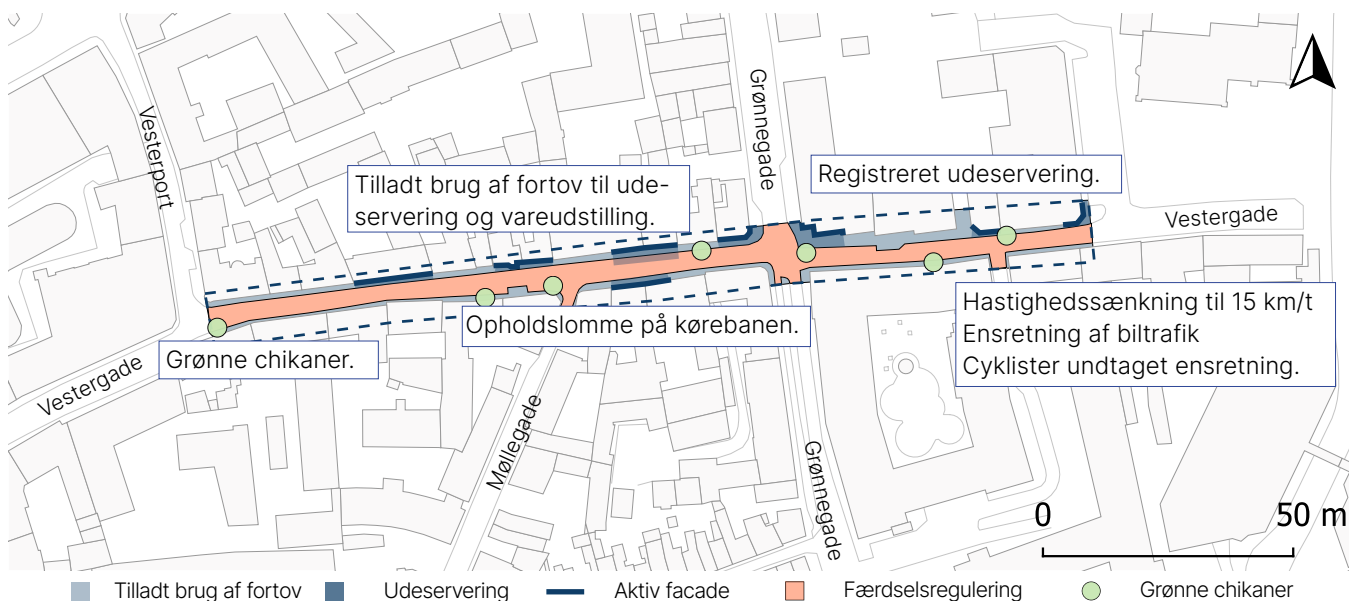
Plantekummer og skilte har markeret overgangen til de dele af Vestergade, der blev indrettet som sommergågade. Gademøbler af varierende kvalitet, midlertidige skilte og de flytbare plantekummer har bidraget til gadens lidt skæve udtryk, som også understreger Vestergades varierede tilbud af forretninger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

2.400

Trafiktællinger viser, at der på et gennemsnitligt døgn er registreret ca. 2.400 cykler på strækningen fra Grønnegade til Vester Allé.



Vestergadefesten. Kilde: Mig og Aarhus



Tiltag langs Vestergade i forbindelse med den midlertidige sommergågade

Permanent omdannelse fra 2025

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

Projektet består af en ny indretning af gaderummet på baggrund af erfaringer fra årene med sommergågade. Der etableres bredere fortove for at markere et tydeligere afgrænset areal til udeservering, og for at afsætte mere dedikeret plads til gående. En sænket kantsten samt en ledelinje skal forbedre gadens tilgængelighed for flere brugere. Det brede fortov vil også give anledning til etablering af flere bede med træbeplantning, for at give gaden et grønnere udtryk og danne en naturlig grænse mod kørebanen for cyklister og biltrafik. For at sænke hastigheden for både cykler og biler laves et skifte i belægningen hvorfor kørebanen i højere grad vil bestå af jetbrændte brosten fremfor asfalt.

Ombygningen giver dog særlige fordele for forretninger med udeservering, som er beliggende på gadens nordlige side og som har solvendte facader mod syd. Ombygningen kan betyde yderligere forskydninger i sammensætningen af forretningslokalerne langs gadeforløbet, på samme måde, som det er set i eksempelvis Jægergårdsgade, Aarhus. Her er der som følge af de trafikale fredeliggørelser opstået en ulighed i forretningssammensætningen på de to gadesider, hvor der er mange steder med udeservering i lokaler med sydvendte facader.



I 2025 erstattes det midlertidige inventar af permanente løsninger. Kilde: Urban Creators



Aarhus Kommunes visualisering af den permanente ombygning af Vestergade

5. Proces og organisering

Processen mod etablering af sommergågade i Vestergade har været undervejs i flere år. Allerede i 2010 blev der i forbindelse med lanceringen af Aarhus Kommunes Erhvervsstrategi luftet tanker om Vestergade som Aarhus' kreative strøggade. Efter flere dialoger mellem erhvervsdrivende i Vestergade, forvaltningen og politikere blev der i 2011 afholdt en stiftende generalforsamling, hvor Vestergadeforeningen blev dannet. Målet var bl.a. at styrke Vestergades profil ved at fokusere på en forsamlende gade med mulighed for kreativ udfoldelse. Vestergadeforeningen har siden arbejdet for at styrke Vestergades karakter, som den levende og kreative gade med bl.a. Vestergadefesten, som siden 2009 er vokset til et højdepunkt for områdets forretningsdrivende og beboere.

Sommergågaden

Sommergågaden i Vestergade er et resultat af mange års udvikling og arbejde mod en mere levende handelsgade.

Forarbejdet mod en sommergågade

Vestergadeforeningens sammenslutning og arbejde har betydet, at der gradvist er blevet igangsat flere initiativer målrettet bylivet i Vestergade. Et gradvist tættere samarbejde med forvaltningen har betydet, at der gennem årene er blevet etableret flere mindre trafikssikkerhedsmæssige foranstaltninger, herunder et fodgængerfelt ved Grønnegade. Samarbejdet har også bidraget til etablering af kortere bænke ved Vor Frue Kirke, ligesom området blev saneret for at undgå for ophold af misbrugere, som i mange år havde indtaget pladsen.

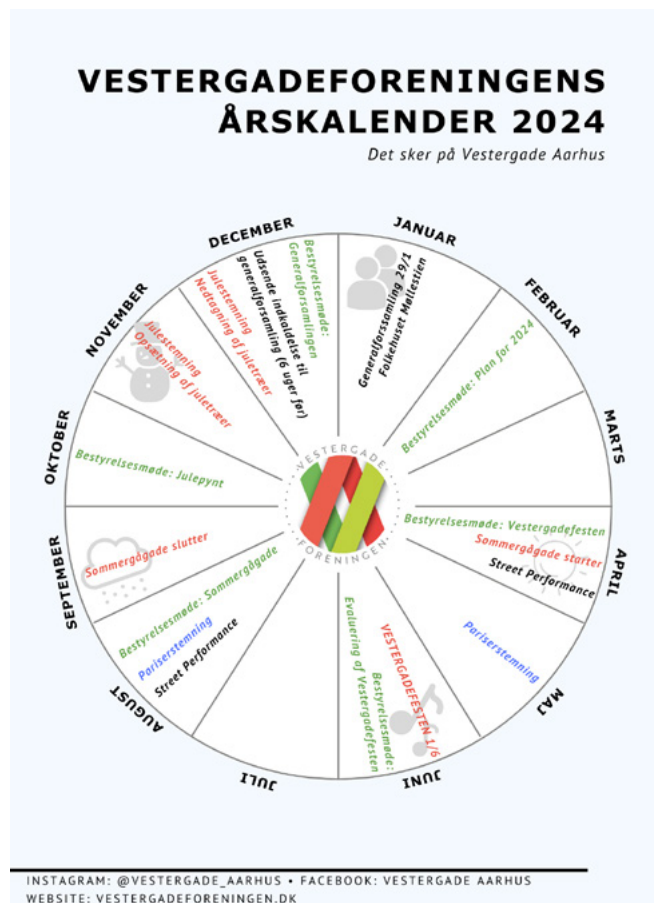
Ifølge den tidligere formand for Vestergadeforeningen overvejede Aarhus Kommune i 2014 - efter inspiration fra en studietur til Sverige, hvorvidt Vestergade skulle være en sommergågade. Emnet har derfor været drøftet politisk af flere omgange. Aarhus Kommunes byråd besluttede i 2017, at der skulle plantes 10.000 træer i kommunen. I samarbejde med bl.a. Vestergadeforeningen blev der således plantet flere træer i store krukker ved Vestergade. De lokale fællesråd har også været aktive i dele af processerne. Som følge af næsten 10 års løbende arbejde mod trafikal fredeliggørelse, grønnere byrum og en levende handelsgade blev der i 2019 etableret første forsøg med en sommergågade i Vestergade. Initiativet om sommergågade er således et resultat af mange års arbejde mod en mere levende handelsgade.

Fra midlertidigt projekt til permanent anlæg

Projektet med sommergågade blev startet som et forsøg i juni 2019, og efter ønske fra både Vestergadeforeningen og Fællesrådet blev forsøget forlænget frem til oktober. Byrådet besluttede yderligere at gentage forsøget i 2020, men grundet Corona-krisens krav om afstande, mundbind mv. blev gågaden udvidet til at gælde fra juni og resten af året.

I 2021 blev det politisk besluttet, at den geografiske udstrækning skulle forlænges til også at omfatte den østlige side af Grønnegade. Tidsperioden er også siden blevet udvidet, så der frem mod 2024 har været sommergågade i Vestergade i perioden 1. april - 30. september. Aarhus Kommunes evalueringer af sommergågaden i Vestergade har været positive. Både borgere og forretningsdrivende har generelt været positive, omend der har været visse udfordringer med mange cyklister og deres høje hastigheder, udfordringer med manglende korttidsparkering, støj mv. I 2024 kulminerede processen med Vestergadefestens 15-års jubilæum, og en politisk beslutning om en permanent omdannelse af gadestrækningen med principper fra sommergågaden.

Samlet set har Vestergade de seneste ca. 100 år i stigende grad kredset om en udvikling mod kreative og oplevelsesrige erhverv. Erhvervs- og beboerforeninger samt de ikoniske steder som Århus Kunsthøjskole, Vestergade 58, Lynfabrikken og spisestedet Sota, har på hver sin måde været katalysatorer for udviklingen af Vestergade som et spændende og særligt samlingspunkt for både lokale og besøgende. Den løbende proces med tæt inddragelse og små gradvise tiltag vurderes at, have haft en positiv indflydelse på udviklingen frem mod en permanent omdannelse, som vil stå færdig i 2025.



Vestergadeforeningens mange aktiviteter.
Kilde: Vestergadeforeningen

6. Resultater: Trafik, tryghed og tilgængelighed

Vestergade har i mere end 1.000 år været en gennemgående transitgade, der forbinder de vestlige dele af Aarhus med de centrale dele af midtbyen. Befolkningsudviklingen, koncentrationen af uddannelsessteder og arbejdspladser samt omstillingen til en større andel af cykeltrafik har medført, at Vestergade har et tætbeholdt opland - og at mange cykler gennem Vestergade dagligt i transit. Udviklingen mod flere typer af elcykler har desuden tilføjet mange forskellige typer af cykler med en forholdsvis høj hastighed.

Sommergågaden, de mange muligheder for udeservering og arrangementer som Vestergadefesten har også betydet, et stigende fodgængerflow i området. Selvom der ikke er foretaget fodgængertællinger, viser resultaterne fra interviewundersøgelsen, at omkring hver tredje af de adspurgte er forbipasserende uden formål i Vestergade.

Kombinationen af mange fodgængere - særligt i sommerperioden - og de mange hurtigkørende cyklister medfører imidlertid en del konflikter. Der er særligt observeret udfordringer omkring tre temaer.

Krydset mellem Vestergade og Grønnegade

Der er etableret cykelsti langs Grønnegade, og i krydset til Vestergade opstår der dagligt konflikter. Særligt i spidstimerne, hvor der er mange cyklister i alle fire retninger, opstår der mange utrygge situationer. Cyklister, der kører ud på Grønnegade uden orientering, opbremsninger med tilhørende undvigemanøvrer og højresvingende cyklister uden tegngivning er blot nogle af de mange observationer, der er registreret i krydset.

Særligt utrygt bliver det i perioden med sommergåde, hvor der også er mange fodgængere på vejarealet, der i princippet er en gågade med kørsel tilladt. Trods den let kaotiske trafikale situation, er der registreret få egentlige uheld. Der kan dog være et mørketal af ikke-registrerede uheld, men de forretningsdrivende med butik ud til krydset melder heller ikke om mange egentlige uheld. Særligt som fodgænger forekommer krydset utrygt, og med de mange cyklister, som ikke alle følger færdselsreglerne, kræver det særlig stor opmærksomhed at bevæge sig i området.

"Der er rigtig mange cyklister her, og der er hele tiden ved at ske et uheld. Nu kan vi følge med, fordi vi ligger her på hjørnet, men jeg har endnu ikke set et rigtig uheld, hvor folk er kommet rigtig til skade. Det er egentlig utroligt, når man tænker på, hvor mange gange, det er lige ved at gå galt."
- Indehaver, Café Vestergade

Kantzonen mellem fortovskant og vejareal

Mange steder i Vestergade er fortovsarealet forholdsvis smalt. I perioden med sommergåde er der desuden mange forretningsdrivende, som har udstillinger, byrumsmøbler, udeservering eller andet på fortovsarealet og delvist på vejarealet. Da der er skiltet med Vestergade som gågade, betyder dette at mange fodgængere naturligt vælger at gå på gadens vejareal. Cyklister krydser ind og ud mellem fodgængere, hvilket både kan virke utrygt som fodgænger og generende for cyklisterne fremkommelighed. Særligt når fodgængere vil krydse sommergågaden er der observeret utrygge situationer, og risikoen for at kolliderer med en hurtigkørende cyklist vurderes til at være forholdsvis høj. Selvom Vestergade i sommerperioden er indrettet som gågade, virker det umiddelbart til, at trafikken i gaden foregår på de cyklendes og bilisternes præmisser.

"Vi er rigtig glade for placeringen, men fortovet her er smalt. Ja, jeg ved godt, at vi gerne må gå på gaden om sommeren. Men prøv selv at se, hvis du træder ud på sommergågaden uden at se dig for, så bliver du kørt ned af en cykel."
- Indehaver, Jolly KK

Biler i sommergågaden

I sommergågaden på Vestergade er bilkørsel tilladt. Nogle parkeringspladser er inddraget til andre formål som udeservering mv., og den maksimale hastighed er skiltet til 15 km/t. Der er desuden ensretning på en del af strækningen. De lavere hastigheder betyder, at færdslen i princippet foregår på de lette trafikanternes præmisser. Særligt efter ombygningen af Vesterbro Torv har bilkørslen i Vestergade ændret sig. Ifølge de adspurgte borgere og forretningsdrivende er der flere biler, der forsøger at skyde genvej eller bliver ledt ad Vestergade, som en del af omkørslen. Andre biler trodser hastighedsbegrænsningen, og nogle trodser også ensretningen. Den ændrede færdsel giver dagligt flere utrygge situationer, og hos visse bilister - særligt hos førere af udenlandske køretøjer - er der observeret en vis utryghed og forvirring over de tilladte forhold. Dette betyder, at der med fordel kan arbejdes med en endnu stærkere skiltning af reglerne som bilist.

Der findes ikke officielle trafiktællinger af biltrafikken fra Vestergade, men de trafikalt fredeliggjorte tiltag virker generelt til markant at have reduceret antallet af biler i Vestergade. Som fodgænger kan det dog føles utrygt at bevæge sig rundt i det delte gaderum, hvor færdselshierarkiet opleves utydeligt, og hvor de mange cyklister synes at have indtaget rollen som primær trafikant. Der kan i lign. projekter med fordel arbejdes med en tydeligere inddeling af vejarealet, så det som fodgænger vil opleves mere trygt at færdes i og på tværs af gadestrukturen.

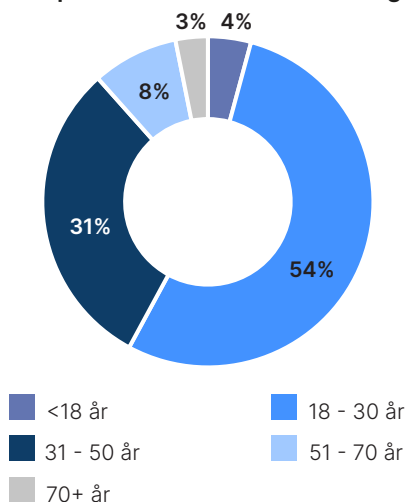
7. Resultater: Stopinterviews med områdets brugere

I forbindelse med undersøgelsen er der i oktober 2024 udført 95 stopinterviews i Vestergade. Interviews er foretaget i tidsperioden kl. 9:00-21:00 på en onsdag og en lørdag. Vejret var ca. 10-15 grader og tørt. Respondenterne er tilfældigt udvalgte, og resultaterne indikerer en række overordnede konklusioner om forbrugernes adfærd ved Vestergade. Det skal bemærkes, at selvom der er mange cyklister i Vestergade, så er de fleste gennemkørende. Det har været vanskeligt at interviewe de gennemkørende cyklister, og svarene er derfor hovedsageligt et udtryk for de personer, som færdes i gaden.

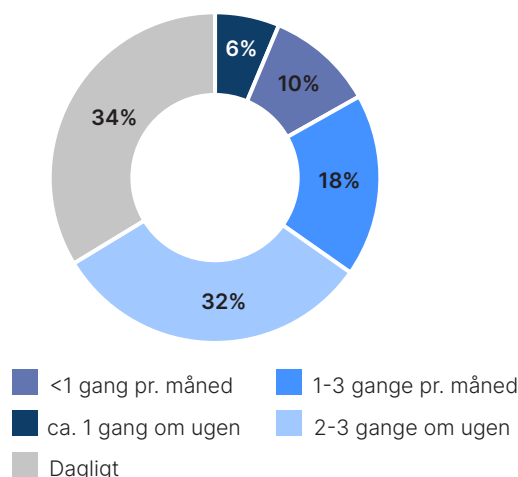
Hvem er i gaden?

Ligesom i de to andre cases fra Aarhus er det hovedsageligt de unge, som færdes i Vestergade, men her er også lidt flere i aldersgruppen 31-50 år. Således er 54 % af respondenterne 18-30 år, mens 31 % er 31-50 år. 46 % bor under 1 km fra Vestergade, mens 21 % bor mere end 10 km fra Vestergade. Langt størstedelen af de adspurgte er fodgængere (58 %), hvorimod 12 % er ankommet med bil.

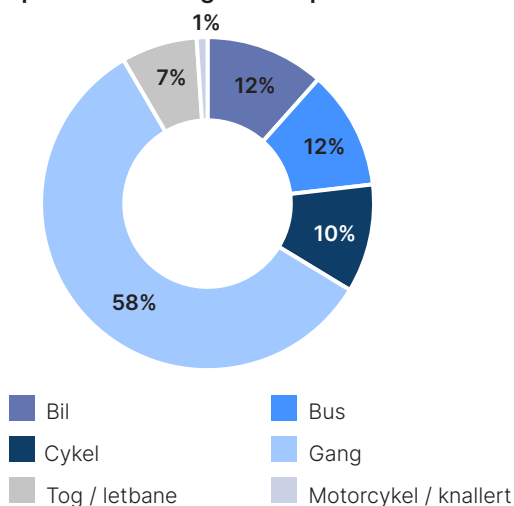
Respondenternes aldersfordeling



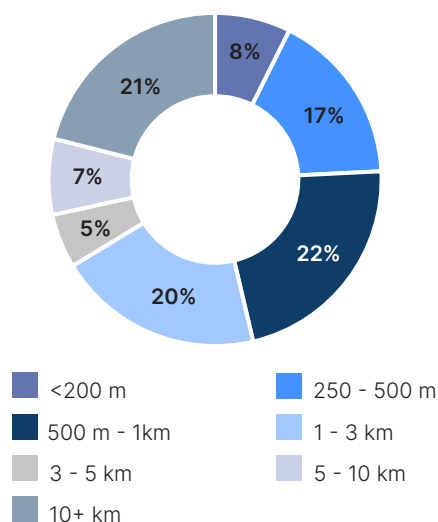
Hvor ofte er du på Vestergade?



Respondentens valg af transportmiddel



Afstand til respondentens bopæl



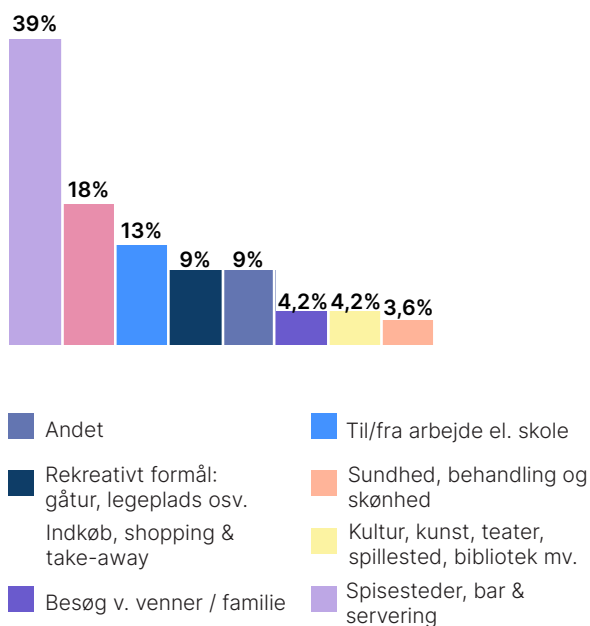
Hvad er deres formål?

65 % af de adspurgte har et formål i Vestergade, mens 33 % blot er forbipasserende. 57 % skal på indkøb, besøge et spisested eller en bar, og 13 % er på vej til eller fra arbejde eller skole. Det er bemærkelsesværdigt at 9 % af de adspurgte er ude for at gå en hyggetur. 61 % har fået flere formål i forbindelse med turen, og 13 % svarer, at de også er blevet inspireret til en tur på legepladsen, parken eller en anden form for hyggetur i forbindelse med deres visit til Vestergade. Svarene indikerer også, at de kunder, der ankommer i bil, hovedsageligt benytter skønhedssalonerne og kulturtilbuddene, mens det hovedsageligt er fodgængere og cyklister, som benytter Vestergades spisesteder, barer mv.

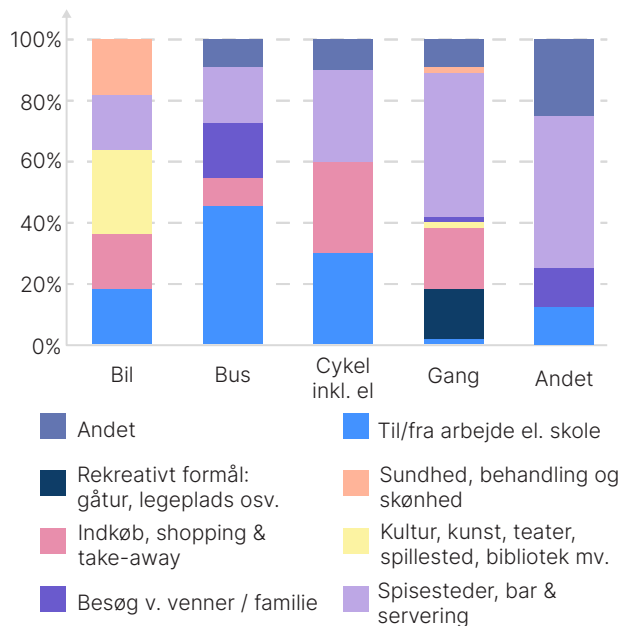
Hvor mange penge bruger de?

47 % af de adspurgte forventer at bruge penge på turen til Vestergade, og det typiske forventede forbrug er på under 250 kr. Svarene indikerer, at mere end halvdelen af de adspurgte altså ikke forventer at bruge penge i Vestergade,

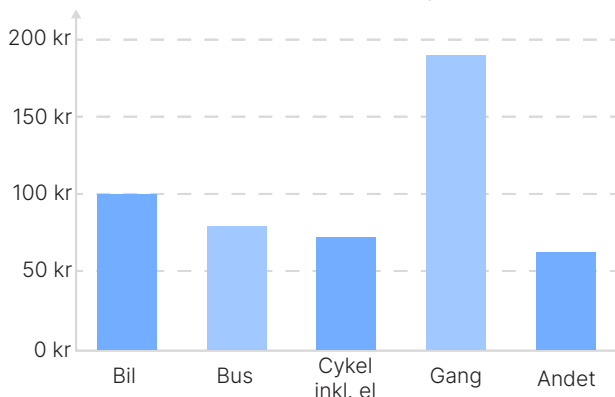
Hvad er dit hovedformål med denne tur?



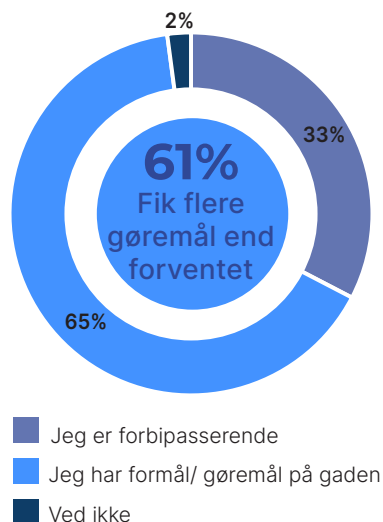
Transportmiddel og formål



Transportmiddel og et gennemsnit over beløb, der forventes at blive brugt



Hvad bringer dig til Vestergade i dag?



hvilket harmonerer godt med, at hver tredje har andre formål end at besøge forretninger. Det er signifikant, at det er fodgængerne, som forventer at bruge flest penge i Vestergade. Respondenter, der ankommer med bil, cykel eller bus forventer at bruge ml. 80-100 kr., imens fodgængerne i gennemsnit forventer at bruge ca. 190 kr. på den pågældende tur. De fleste bilister forventer faktisk slet ikke at bruge penge i Vestergade, hvilket indikerer, at de fleste bilister har formål andre steder i byen.

Hvor ofte kommer de i gaden?

De adspurgte kommer ofte i Vestergade. Faktisk svarer 65 %, at de kommer i Vestergade mindst 2 gange om ugen, og omkring hver tredje er i Vestergade dagligt. Hele 40 % svarer, at de kommer oftere i Vestergade, når den er omdannet til sommergågade. Det er særligt spisestederne og barerne, der oftere bliver besøgt, men mange benytter også oftere Vestergade som passage.

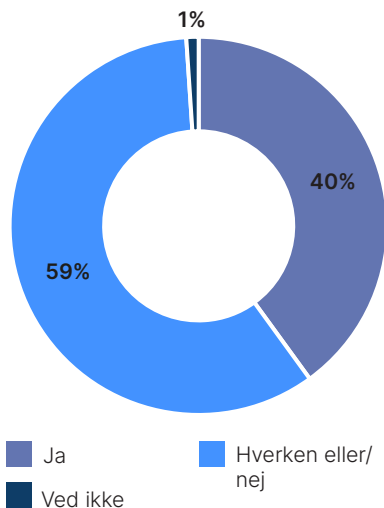
I weekenden er der 24 % flere adspurgte, som besøger gadens barer og spisesteder end i hverdagene.

Hvad mener de om omdannelserne?

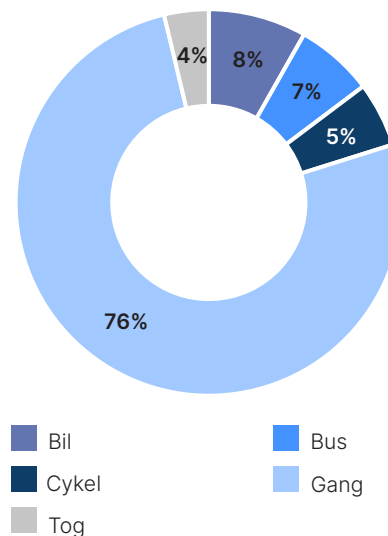
83 % af de adspurgte synes godt eller meget godt om omdannelsen af Vestergade til sommergågade. Det er hovedsageligt den bedre stemning, de flere fodgængere og de færre biler, som respondenterne værdsætter. Omvendt svarer 12 % af de adspurgte, at de synes dårligt eller meget dårligt om omdannelsen.

Det bemærkelsesværdige er, at 85 % af bilisterne synes godt eller meget godt om omdannelsen, mens det kun er tilfældet for 65 % af de gående. Dem, som oftest kommer i området, er også dem, som generelt set er mest positive overfor omdannelsen.

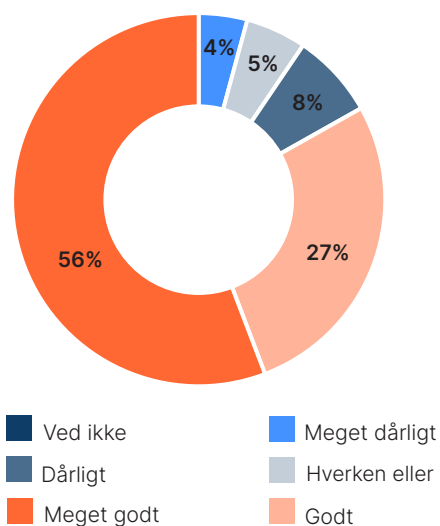
Er du oftere på Vestergade efter at denne er blevet til en sommergågade?



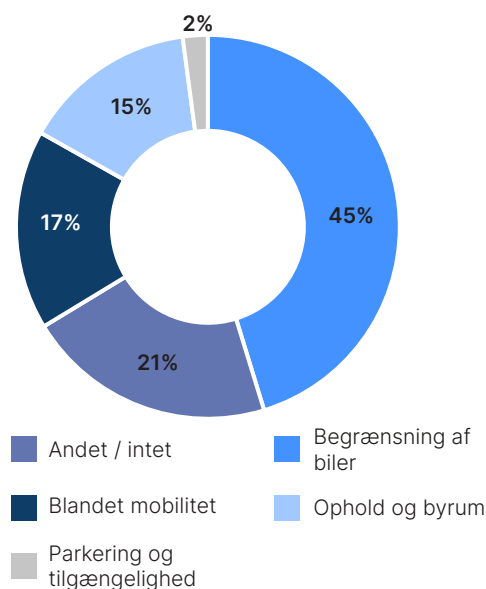
Transportmidlers andel af det samlede forventede forbrug



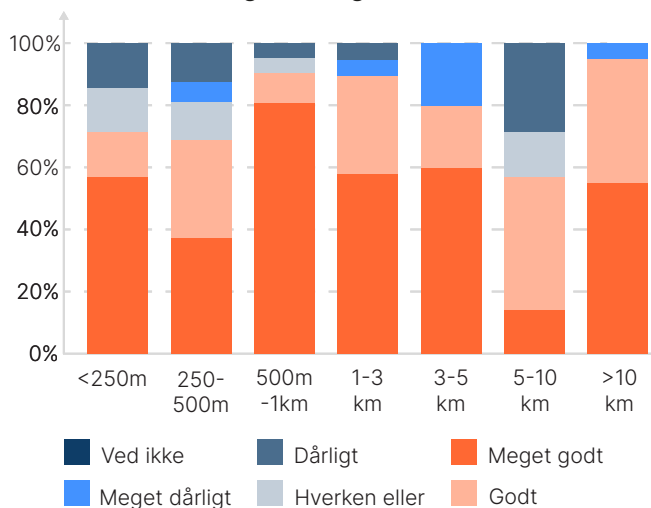
Hvad synes du generelt om Vestergade, efter at den er blevet til en sommergågade?



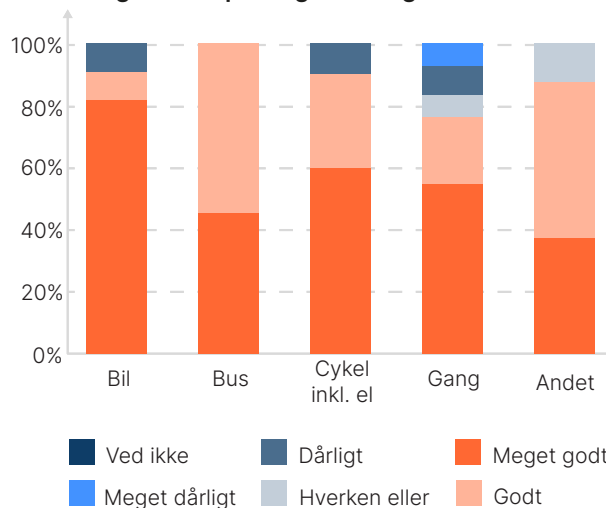
Hvilke tiltag kunne gøre Vestergade mere interessant for dig?



Afstande og holdning til omdannelse



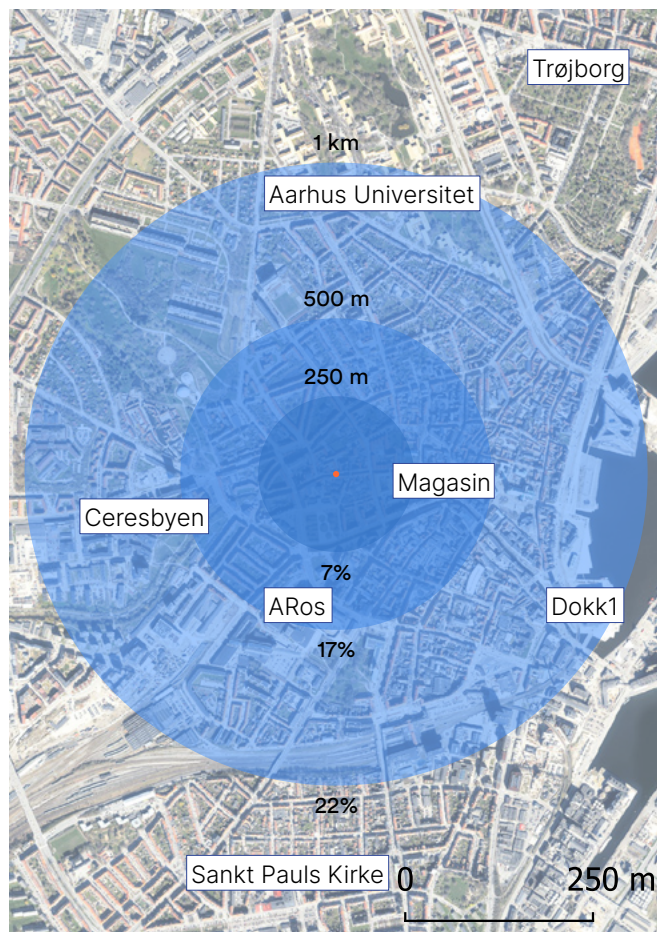
Valg af transport og holdning til omdannelse



Hvad ønsker de?

Næsten halvdelen af de adspurgte ønsker yderligere begrænsning af biltrafikken i Vestergade, og mange efterspørger en egentlig lukning af gaden for biler, for at skabe mere ro og bedre trafiksikkerhed. Derudover ønskes opholdsvenlige byrum, herunder bedre siddepladser og grønne elementer, der kan gøre gaden mere attraktiv. Flere nævner også behovet for at fremhæve og styrke kendskabet til forretningerne i gaden. Endelig efterspørges en tydeligere opdeling mellem cyklister og fodgængere, for at skabe bedre forhold for fodgængere. Kun 2 % ønsker bedre muligheder for parkering.

"Der er mange cyklister, og det jo på sin vis rigtig godt. Som bilist er det godt nok blevet svært at komme hertil, men det gør egentlig heller ikke så meget. Men cyklerne, de kører stærkt, og de fylder meget. Særligt om sommeren, hvor der også er mange fodgængere, kan det være svært bare at krydse gaden"
- Formand, Fællesrådet for Møllepark-Vestergadekvarteret



Andel og bopælsafstand for respondenterne til Vestergade



Der er mange cykler i Vestergade - særligt her i krydset mellem Gørnnegade og Vestergade. Kilde: Urban Creators

8. Resultater: Effekter for de erhvervsdrivende

I sommergågaden i Vestergade er der færre p-pladser, og det er generelt gjort mere besværligt at passere gaden i bil. Samtidig er der blevet skruet markant op for mulighederne for udeservering og udstillingsstativer. Både de adspurgte borgere og de forretningsdrivende melder om markant færre biler i sommergågaden end i perioden med færre restriktioner for biltrafikken. De forretningsdrivende melder generelt om betydelige omsætningsstigninger som følge af sommergågaden, og de fleste - særligt steder med mulighed for mere udeservering - er meget tilfredse. Der er dog visse forretninger, særligt i den sydlige del af Vestergade, som ikke har fået givet så mange nye muligheder ved initiativet, som dem på nordsiden. Desuden har mange af de forretningsdrivende i gaden efterspurgt en snarlig afklaring på en permanent løsning efter seks års forsøg med sommergådade. Udviklingen i Vestergade har i mange år bevæget sig i retning af færre butikker og flere oplevelsesbaserede serviceerhverv. Sommergågaden i Vestergade vurderes overordnet set at have bidraget til at forstærke de generelle tendenser til, at forbrugerne bruger flere penge på oplevelser og udespisning.

"Det skønt, at der sker noget i gaden. Det giver liv og dynamik, og det gør det bare lidt sjovere at gå på arbejde. Men cyklisterne kører meget stærkt og hensynsløst, og så har vi mistet nogle af morgenkunderne, da her ikke længere er mulighed for parkering. Alt i alt er det nu en gevinst til Vestergade, at vi har en sommergådade."
- Indehaver, Bill's Coffeeshop

ca. 20 %

Ifølge de forretningsdrivende i Vestergade omsættes der for 40-50 mio. kr. mere som direkte effekt af sommergådade og mulighederne for udeservering. Det svarer til en gennemsnitlig vækst på ca. 20 %.

Mange oplevelsesbaserede brancher

I 2024 var der i Vestergade under 10 fysiske butikker tilbage, hvoraf omtrent halvdelen delvist var i oplevelsesbaserede brancher som smykkeværksted, specialøl og vintagetøj. På den anden side er der registreret ca. 35 øvrige servicefunktioner som bar, galleri, restaurant, frisør, take-away, café mv. En stor del af de øvrige servicefunktioner er løbende kommet til, men udviklingen i de sidste seks år, hvor sommergågaden har eksisteret, har været nogenlunde konstant, selvom knap 15 lokaler har skiftet funktion. De fleste lokaler har skiftet forretning inden for samme hovedbranche (butik, restauration mv.). Der har derfor ikke været en markant udvikling i fordelingen mellem butikker og andre servicefunktioner i forbindelse med sommergågaden. Flere af de resterende butikker i Vestergade står imidlertid overfor et generationsskifte, og det er sandsynligt, at flere på sigt omdannes til øvrige servicefunktioner som café, bar, restaurant mv.

Mærkbar omsætningsstigning som følge af sommergågaden

Den samlede årlige omsætning i Vestergade er opgjort til ca. 200-225 mio. kr. årligt. I perioden med sommergådade kan omsætningsudviklingen overordnet set deles op i tre kategorier. For barer og restauranter med bedre muligheder for udeservering er meldingen omkring 30 % vækst i omsætningen i forbindelse med sommergågaden. For specialforretninger, som oplever en synergi ved de flere mennesker i gaden og den generelt bedre tid til stoppe op, er meldingen en omsætningsvækst på ca. 10-20 %. Omvendt har funktioner med et større kundeopløst, og hvor en del kunder ankommer med bil, mærket en omsætningsnedgang på ca. 10-20 %.

Effekter (2019-2024)



Udvikling i butikker

Der er registreret én yderligere butik i Vestergade i 2024 ift. 2019

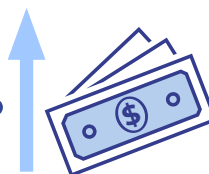
0 →



Udvikling i servicevirksomheder

Der er ikke registreret hverken flere eller færre servicevirksomheder i 2024 ift. 2019.

+46 %



Udvikling i omsætning

Den årlige omsætning er samlet set steget med ca. 46 % i perioden 2019-2024

Med de forholdsvis lave marginer kan en omsætningsreduktion på 10 % være nok til, at nogle forretninger på sigt bliver nødt til at lukke. Det skal understreges, at der er store forskelle mellem de enkelte forretninger, og ovenstående ændringer skal ses som hovedtendenser.

Et par enkelte lokaler er uden publikumsorienterede funktioner som butik, galleri, bar eller restaurant, og der er stort set ikke registreret tomme lokaler i Vestergade. Det vidner om en sund og levedygtig handelsgade, hvor det er muligt at drive en god forretning.

Samlet set melder de butiksdrivende om en omsætningsvækst på ca. 40-50 mio. kr. pr. år som følge af sommergågaden. De fleste forretninger har ligget i Vestergade både før og under forsøget med sommergåde, men enkelte er også kommet til. Udover den helt nye dagligvareforretning, 365discount, kan der eksempelvis nævnes tøjbutikken Palette26, som er en københavnsk vintage-butik, der i 2024 åbnede filial i Vestergade. Årsagen var blandt andet gadens særlige miljø, og aarhusianerne har taget godt imod butikken. Et andet eksempel er Café Krone, som er en morgenmadscafé, der er flyttet fra Trøjborg til Vestergade. Et tredje eksempel er Restaurant Amalfi, som åbnede i 2022. De tre lokaler har tidligere huset hhv. et galleri, en sushi-restaurant og et pizzeria, og er alle eksempler på, at lokalernes hovedbrancher stort set bevares trods udskiftning af forretning. 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, restauranter mv. og dels til den nye discountbutik, 365discount.

"Vi har ligget her i 15 år, og en stor del af vores forretning er opbygget omkring take-away. Vi har investeret meget i restauranten, men om sommeren mister vi en stor del af vores omsætning. Kunderne kan ikke engang holde her i 3 min. for at hente deres mad uden at risikere en p-bøde. Det smitter af på resten af året, da kunderne vælger andre og mere tilgængelige steder."
- Indehaver, Sota

"Det er svært at se på, at mine genboer har mulighed for mange pladser til udeservering, mens vi i stedet har fået affaldscontainere og cykelparkering uden for vores vinduer. Det gør det svært at være konkurrencedygtig."
- Indehaver, Restaurant Amalfi

Stor tilfreds hos de fleste, og bekymringer hos enkelte

Generelt har de forretningsdrivende været tilfredse med initiativet om sommergågaden i Vestergade. 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. Der er dog en håndfuld forretninger, som med initiativet har fået vanskeligere vilkår, og som på sigt overvejer at lukke forretningen. Flere har været succesfulde forretninger i mange år, og derfor har initiativet om sommergåde været til særlig frustration hos denne gruppe af forretningsdrivende. Det handler hovedsageligt om muligheden for korttidsparkering i forbindelse med take-away, aflevering af renserivare mv. ligesom, mangel på parkeringspladser i området i det hele taget besværliggør den fortsatte tiltrækning af kunder fra et større opland, som kommer med bil.

Lige vilkår er imødeset

De fleste af de forretninger, som ligger lige uden for sommergågaden, har et ønske om en udvidelse, så deres forretning også indgår i afgrænsningen. Udeservering ved værtshuset, Hos Anton, flere fodgængere ved smykke-designeren To Form, og mere udemiljø ved vinbaren, Pinot, vurderes af de forretningsdrivende til at være med til at udvikle både deres forretning og Vestergade under ét.

Mulighederne for de forretningsdrivende kan virke forskellige alt efter, deres placering i gadestrukturen. Forretninger på den nordlige del af Vestergade - altså hvor facaderne vender mod syd - har umiddelbart fået flere og bedre muligheder for udeservering. Andre steder, som eksempelvis restauranten på hjørnet af Vestergade og Møllegade, har fået opsat molokker og cykelparkering på det område, der ellers kunne være anvendt til udeservering. Det har givet ulige vilkår for gadens forretningsdrivende.

Efterspørgsel efter afklaring

Efter seks år med det midlertidige forsøg med sommergåde i Vestergade har mange forretningsdrivende ytret ønske om en snarlig afklaring. For investeringssikkerhedens skyld vil det have stor værdi at få afklaret, hvilke rammer de forretningsdrivende har de kommende år. Særligt forholdene om udeservering, trafikssikkerhed og korttidsparkering vil være gode at få afklaret.

9. Erfaringer og anbefalinger

Vestergade har de senere år udviklet sig til en levende gade med et stort udbud af restauranter, barer, spillesteder og andre oplevelser. Sommergåden har yderligere bidraget til udviklingen ved at muliggøre et større omfang af udeservering. Vestergade fremstår i dag som en levende og driftig handelsgade med en stor overvægt af oplevelses- og publikumsorienterede funktioner.

Understøt handelslivets identitet

Vestergade kan spores omkring 1.000 år tilbage i tiden, og inden for de seneste ca. 200 år er gadens handelsliv opblomstret. Særligt de seneste ca. 50 år har gadens kultur- og byliv udviklet sig, og den udvikling støtter sommergåden særligt op omkring. Med etableringen af Vestergadeforeningen, hvis formål er at skabe liv, sammenhæng og naboskab i og omkring Vestergade, er der særligt de seneste ca. 15 år arbejdet aktivt med at skabe bedre oplevelser for de gæster og kunder, som besøger for at få en hyggelig stund og en god oplevelse. Undersøgelserne har vist, at mange kunder i Vestergade kommer til fods eller på cykel, og sommergåden har netop understøttet denne kundegruppe. Oplevelsesorienterede funktioner som spilcafé, vinbar og restaurant har derfor særligt fået glæde af sommergådens muligheder for bedre forhold for lette trafikanter, mere udeservering og ophold. I en tid, hvor netop de oplevelsesbaserede funktioner fylder gradvist mere i bybilledet har sommergåden understøttet den igangværende udvikling, hvormed Vestergades identitet samlet vurderes at være blevet styrket.

Fokusér på tryghed og fremkommelighed

Et af de gennemgående temaer for både besøgende og forretningsdrivende er trafiksituationen i Vestergade. Særligt de mange hurtige cyklister udgør en risiko for fodgængerne. Med en hastighed på op til 25 km/t, opleves krydsninger og færdsel på gaden som fodgænger som usikkert. Blandingen af transportformer med flere biler, hvor flere også kører mod ensretningen, elløbehjul, lastbiler og andre køretøjer udfordrer den oplevede trafikssikkerhed på sommergåden yderligere. For at sikre gode forhold for de handlende anbefales det at sikre et tydeligt mobilitetshierarki i Vestergade, så fodgængere i højere grad kan føle sig trygge i handelsgaden.

Fordel mulighederne ligeligt

Publikumsorienterede funktioner med placering på nordsiden af Vestergade har haft de største umiddelbare gevinster ved sommergåden, da mulighederne for udeservering har været bedst her. Med sommergådens succes ønsker flere forretningsdrivende i gadernes udmundninger, i dag også at være omfattet af konceptet. I samme ombæring kan der med fordel udarbejdes en plan for cykelparkering, træer og andre installationer, så de ikke er til mindst mulig gene for udeservering og anvendelse af opholdslokkerne, samt at flest mulige forretningsdrivende kan drage fordel af sommergådens muligheder.

Overvej enkelte steder med korttidsparkering

En del af Vestergades forretninger har opbygget populære og langtidsholdbare koncepter, der indebærer kunder fra et større opland – og som ofte kommer med bil. Ved at fjerne muligheden for korttidsparkering, fjernes også en del af det grundlag, som forretningerne er baseret på. Derfor er det kritisk for enkelte forretninger, når der fjernes muligheden for korttidsparkering. Det kan derfor overvejes, om der enkelte steder kan være få pladser med mulighed for standsning, 15 min. parkering eller andet, som tilgodeser de funktioner, der fortsat er afhængige af en vis mængde kunder, der ankommer med bil – også om sommeren.

En lang midlertidig periode kan modne projektet

Den første sommergåde i Vestergade blev afprøvet i 2019, og konceptet fortsatte som et midlertidigt forsøg i seks år. I 2025 forventes det, at en permanent ombygning af Vestergade står klar. Selvom forskellige strækninger og koncepter kan testes af, er det for mange forretningsdrivende en lang periode at have midlertidige installationer nær facaderne. Ved flere løbende tests af koncepter, flere evalueringer og en endnu tættere dialog med erhvervsdrivende og borgere i Vestergade er det muligt, at den permanente omdannelse kunne være sket før. Omvendt vurderes det, at der netop på grund af de mange år som midlertidigt forsøg er vokset en stor accept til en permanent omdannelse af Vestergade.



Sommergåde i Vestergade. Kilde: Vestergadeforeningen

Fredens Torv

Fra parkeringsplads til et grønt samlingssted

1. Udviklingen af Fredens Torv

Fredens Torv er af historisk betydning og kan dateres tilbage til 1850. På det tidspunkt var Aarhus fuldt udbygget indenfor det store plankeværk, der omkransede købstadsgrunden, hvor der kunne opkræves særlige forbrugsafgifter. Området omkring Fredens Torv var således en af de første større byudvidelser i Aarhus. Torvets optimistiske navn kan henføres til afslutningen af Treårskrigen, hvor tyske tropper forlod Aarhus. Torvet forbandt Mindegade mod havnen, hvor byporten, Mindeport stod, ved Mindebrogade og Aarhus Å. Med brændevinsbrænderi, pakhus, skattebetaling og boliger, var Fredens Torv allerede dengang omdrejningspunkt for trafik og byliv.

Torvets betydning blev endnu større, da man i 1862 tog jernbanen i brug. Banegården lå et stykke uden for byen og da åens og gadernes forløb umuliggjorde andre passager, blev Fredens Torv i ca. 20 år et vigtigt knudepunkt for færdsel til og fra banegården. Ved Fredens Torv lå byens posthus i ca. 35 år frem mod 1905, og ved siden af blev der opført en pragtvilla til en af byens store matadorer, Louis Hammerich. Ejendommen rummer i dag et af de fineste hoteller i Aarhus, Villa Provence.

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. kr.
- Permanent anlæg: 7 mio. kr.



Tidsramme:

- Testforsøg: 2022-2024
- Anlæg: 2025



Udviklet og skitseret af:

- Aarhus Kommune



Det undersøgte område ved Fredens Torv



Det midlertidige byrumsforsøg ved Fredens Torv. Kilde: Urban Creators

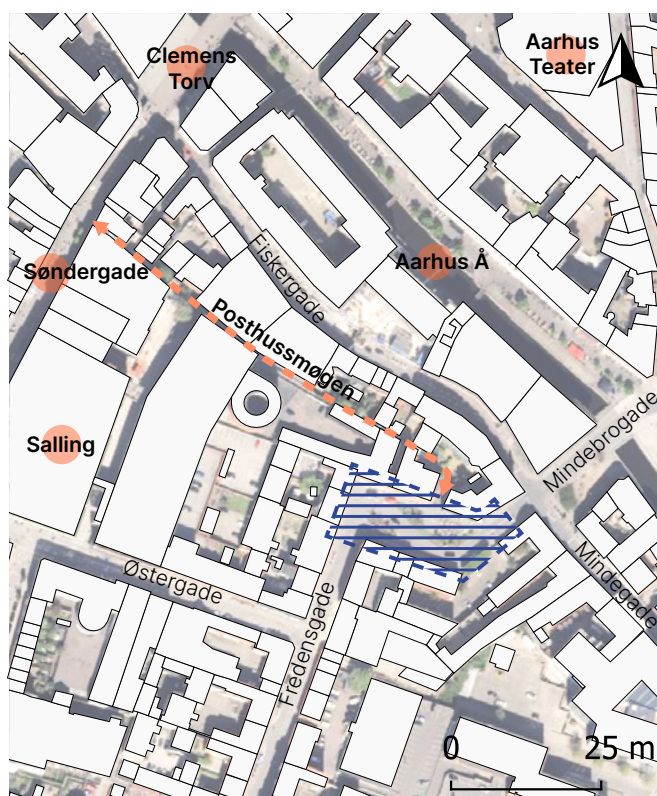
I bydelens første udlejningsejendom, hjørneejendommen ved Fredens Torv 7-9, boede betydningsfulde personer som Enrico Mylius Dalgas, og siden 1996 har ejendommen huset værtshuset Kurts Mor, der blev opkaldt efter værtindens søn.

Fredens Torv har således siden sin anlæggelse haft betydning som forbindelse og byrum mellem by, havn og banegård.

Fra parkeringsplads til byrum

Betydningen af Fredens Torv ændrede sig med opførelsen af Clemens Bro. Søndergade (Strøget) udviklede sig herfra til byens hovedgade, mens Fredens Torv faldt lidt i baggrunden. Med bilernes indtog i byen fra 1930'erne blev Aarhus Å belagt med beton og senere asfalteret. Frem mod 1996, hvor åen igen blev fritlagt, var Fredens Torv domineret af trafik og parkering. Som et led i en omfattende udvikling af Aarhus som cykelby blev der i 2016 lukket for gennemkørende biltrafik ved Fredens Torv. Egentlig var der fortsat parkeringsplads på Fredens Torv frem til 2022, hvor der blev etableret et midlertidigt byrumsforsøg. Formålet var at erstatte trafikken og parkeringspladsen, som havde eksisteret i næsten 100 år, med grønne byrum til glæde for torvets beværetninger og publikumsorienterede funktioner. Efter en periode med god respons fra de erhvervsdrivende og mange gæster i det midlertidige byrum blev det besluttet, at torvet skulle permanent ombygges i perioden 2024-2025.

Samlet set har Fredens Torv gennem tiden haft været kendetegnet ved det driftige og urbane liv med fokus på handel og beværtning - men også som et trafikalt knudepunkt, hvor biltrafikken gradvist har fået en mindre betydning i de nyere tider.



Caseområde ved Fredens Torv

2. Fredens Torvs fysiske karakter

Torvets omkringliggende karréstruktur er særligt kendetegnet ved bygningsværker af arkitekten Hans Wilhelm Schrøder, som står bag flere af områdets markante bygninger, der også i dag danner ramme om torvets publikumsorienterede funktioner. Bygningerne fremstår enkle og symmetriske med pudsede facader. Facaderne på torvet fremstår generelt velholdt og i stilhistoriske farver, hvilket vidner om, at den høje arkitektoniske kvalitet, stadig efter 170 år bidrager med rammerne for bylivet på Fredens Torv.

Den moderne tilbygning på Fredens Torv 2, som huser Plan B – Vin & Tapasbar, står i kontrast til torvets senklassicistiske arkitektur. Denne er fra 1998 og fremstår industriel med en facade af glas og stålgritter, der nedbrydes af en grøn væg, som spreder sig på gitterkonstruktionen. Bygningsstrukturen omkring Fredens Torv svinger mellem 2-4 etager, hvoraf kun to af bygningerne har erhvervsaktive stueetager med en udadvendt funktion mod torvet.

Fredens Torv ligger i dag som en fredelig plads, der grænser op til Aarhus' mange centrale funktioner som butikslivet ved gågaden, cafélivet ved Aarhus Å, de kollektive knudepunkter ved Aarhus Rutebilstation og Hovedbanegården, samt den nye Dokk1 med bibliotek mv. Der er desuden direkte forbindelse til gågaden via Posthussmøgen, ligesom åens funktioner ligger stort set i forlængelse af torvet. Særligt Posthussmøgen, som tidligere var en mørk og utryk forbindelse, har de senere år undergået flere tiltag med belysning, kunst mv.

Bygningsværker fra 1850-1855 af Hans Wilhelm Schrøder:

- Fredens Torv 6
(Huser i dag Sociallægeinstitutionen)
- Fredens Torv 7-9
(Huser i dag værtshuset, Kurts Mor)
- Fredens Torv 12
(Huser i dag hotellet, Vila Provence)

Med fokus på byrum og åbninger til baggårde er Fredens Torv blevet bundet endnu bedre sammen med midtbyens fodgængerområder.

Siden Fredens Torv blev lukket for gennemkørende trafik i 2016, har området været et fredeligt åndehul midt mellem Aarhus' pulserende funktioner. Siden det midlertidige forsøg med pladسدannelser med udeserveringsområder har karakteren af torvet udviklet sig i retning mod restaurations- og oplevelsesbaserede funktioner. Med udviklingen af Mindebro Torv i 2016, der ligger som en forlængelse af Fredens Torv mellem Mindebrogade og Åboulevarden, er der kommet yderligere 3-4 caféer, barer og restauranter til området.



Fredens Torv før midlertidigt forsøg (2022). Kilde: Aarhus Kommune



Det midlertidige byrumsforsøg ved Fredens Torv ud for Kurts Mor. Kilde: Urban Creators

3. Trafikken og bylivet ved Fredens Torv

Siden 2016 har Fredensgade - og dermed Fredens Torv - været lukket for gennemkørende biltrafik, men med mulighed for passage for cyklister og fodgængere. Som et bindeled mellem flere af de store og bylivsgenerende funktioner i midtbyen er strækningen gennem Fredens Torv en hyppig brugt cykelpassage. Med både et eksklusivt hotel, vin- og tapasbar, værtshus, sociallæge, tandlæge, frikirke samt flere mindre virksomheder har Fredens Torv et varieret udbud, der skaber en spændende dynamik i torvets byliv. Omkring selve Fredens Torv er det særligt de to udadvendte funktioner, værtshuset Kurts Mor samt vin- og tapasbaren, Plan B, som dominerer bybilledet. Derudover findes også et af byens mere eksklusive hoteller, Villa Provence, samt lejlighedshotellet, Aarhus City Apartments.

Værtshuset, Kurts Mor, har eksisteret siden 1996. Tidligere har der også været værtshus i lokalerne, men hvor Kahytten tiltrak det mere klassiske bodegaklientel, har Kurts Mor derimod også henvendt sig til et bredere publikum, herunder særligt de mange unge og studerende, samt flere af byens kendte ansigter. Vin- og tapasbaren, Plan B, åbnede i 2016 og er i højere grad målrettet den kvalitetsbevidste forbruger og mindre grupper, der efterspørger et godt glas vin og en hyggesnak. Ved siden af Plan B ligger restauranten, MellemRum, som har serveret menuer af høj kvalitet siden 2007. De to barer, restauranten og hotellerne sameksisterer uden direkte konkurrence.

Bylivet og trafikken ved Fredens Torv er kendetegnet ved en del daglige cykelpendlere i morgen- og eftermiddagstimerne. De mange daglige pendlere suppleres i dagstimerne med enkelte besøgende til de øvrige virksomheder, kulturinstitutioner og lægehuse. Efter kl. 17 fyldes Fredens Torv gradvist med mere aftenliv, særligt torsdag, fredag og lørdag. Før 2022, hvor torvet var kendetegnet ved bilparkering, var området forholdsvis monofunktionelt med inaktive kantzoner, sort asfalt og få grønne elementer. De eneste publikumsorienterede funktioner bestod dengang af et mindre miljø med udendørs siddepladser ved Plan B.

Siden 2022 har der været etableret et midlertidigt tiltag, hvor parkeringspladserne er blevet erstattet med grønne byrum, udeservering mv. og i 2025 omdannes torvet som nævnt permanent. Undersøgelserne i dette projekt tager derfor afsæt i de midlertidige ændringer forud for den permanente omdannelse. Det nye permanente anlæg skal fordre et levende bymiljø, hvor grønne udemiljøer med siddepladser giver mulighed for et trafikalt fredeliggjort byliv. Med det store aktivitetsniveau – særligt i weekenderne og i sommermånederne – følger imidlertid også et højere støjniveau, ligesom varelevering, renovation og hotellernes gæster stadig har brug for adgang. Selvom Fredens Torv bliver fredeligere rent trafikalt, vil torvet også fremadrettet danne ramme for et livligt byliv.

4. Trafikalt fredeliggørende tiltag

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 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.

Midlertidigt forsøg

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.

Indretningen af det midlertidige byrum bestod af et slyngende vejforløb hen over området, der før var kendetegnet ved parkering. Det slyngende vejforløb var primært målrettet torvets brug som passage for cyklister, men tillod også fortsat ærindekørsel som renovation, varekørsel, handicapkørsel og gæster til områdets hoteller.

Nedlæggelsen af parkeringspladser og de nye beskyttede opholdsarealer skulle bidrage til en aktivering af byrummets kantzone.

Ved torvets to store serveringssteder, Plan B og Kurts Mor, blev der indrettet områder med mulighed for udeservering. Udeserveringsområderne var afgrænset af flader med kunstgræs, bede i forskellige niveauer og træer. Helt konkret medførte tiltaget, at Plan B fik udvi-

det antallet af udendørs siddepladser fra ca. 40 til ca. 80 pladser. Ved Kurts Mor blev omfanget af udendørs siddepladser udvidet fra ca. 8 pladser på pallemøbler i kantzonen mellem facaden og fortovet til op mod 80 siddepladser med stole og borde i grønne omgivelser.

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 byrumsinstallationer forlænget frem til efteråret 2024. Formålet med udvidelsen var bl.a. at undersøge torvets brug i efterårs- og vintermånederne.

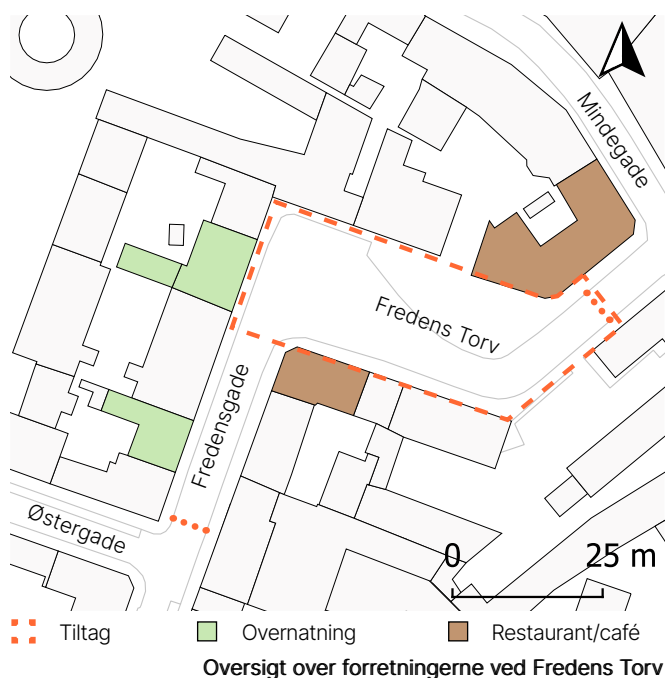
Permanent omdannelse

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.

Det midlertidige byrum ved Fredens Torv fik en meget positiv modtagelse af både de lokale erhvervsdrivende og byens borgere, og da undersøgelser samtidig viste en øget anvendelse af torvet, ønskede Aarhus Kommune at omdanne byrummet permanent. Den permanente omdannelse blev igangsat i efteråret 2024 og forventes at stå færdigt i sommeren 2025.

Indretningen af det nye Fredens Torv tager udgangspunkt i den midlertidige forsøgsopsætning og indebærer fortsat et slyngende vejforløb mellem Mindebrogade og Fredensgade. For at styrke den trafikale fredeliggørelse yderligere lukkes torvet fremover helt for biltrafik og parkering, mens ærindekørsel fortsat bliver mulig. Det sker dels ved at opsætte hæve- og sænkepullerter ved indkørslen til Fredens Torv ved Mindebrogade. Det nye vejforløb belægges med brosten, og de to opholdsområder ved Kurts Mor og Plan B anlægges med grus, træer og plantebede. Bl.a. grundet støjudfordringer i forbindelse med udeservering om aftenen vil der være færre pladser til udeservering end i det midlertidige projekt. Derudover opstilles cykelparkering, ny gadebelysning samt et podie til brug ved mindre arrangementer og koncerter. Formålet er at skabe en samlet og ensrettet identitet i byrumsinventaret for området.

Med den permanente omdannelse gives der bedre rammer for de erhvervsdrivendes brug af torvet, ligesom der gives bedre mulighed for anvendelse af kantzonerne. 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.

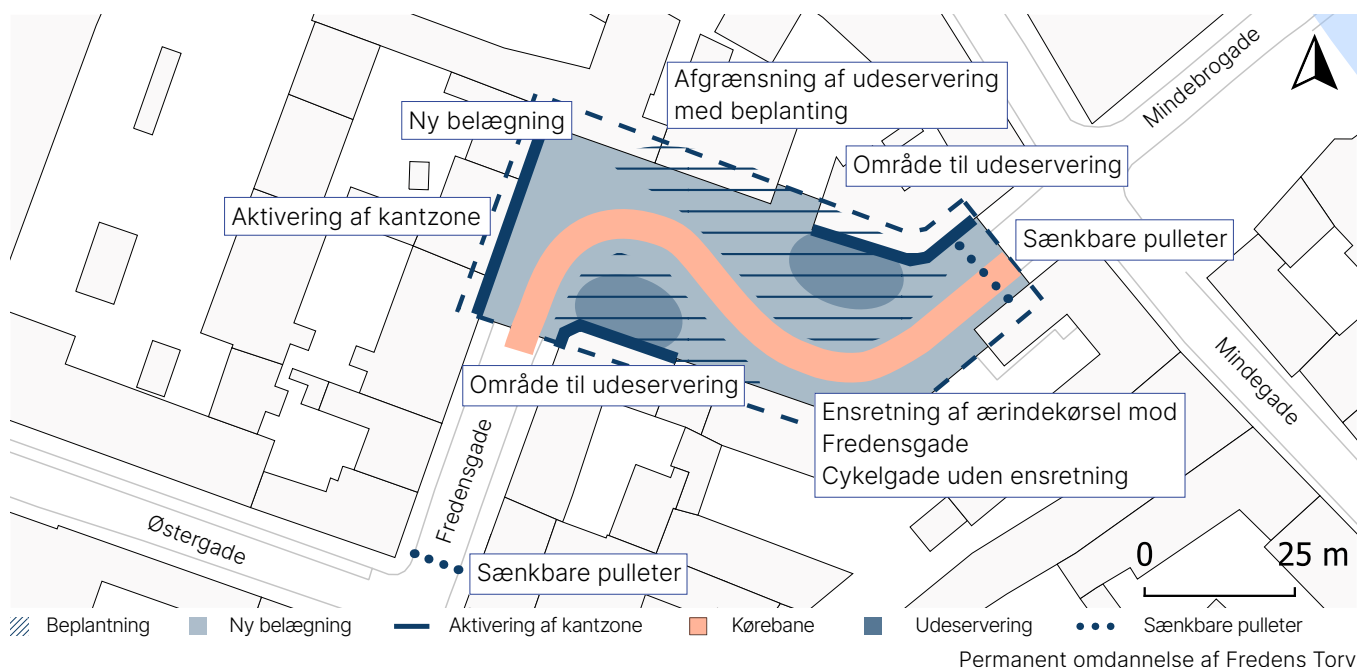


5. Proces og organisering

I arbejdet med den strategiske byrumsplan er der kortlagt mere end 100 byrum i hele Aarhus Kommune. Planen er blevet til på baggrund af lokale ønsker om omdannelse og forskønnelse af byrum. Aarhus Kommune har udvalgt 44 byrum til videre undersøgelse for omdannelse. Teknik og Miljøudvalget gangsatte i 2022-2023 udvikling af 14 byrum, der hver repræsenterer centrale opholds- og mødesteder i kommunens bykvarterer, forstæder og oplandsbyer. Fredens Torv er iblandt de 4 første fysiske omdannelser. Aarhus Kommune bidrager med finansiering af omdannelserne, imens borgere og lokalsamfund indbringes for tilpasning af behov og ønsker for omdannelsen.

Omdannelsen af Fredens Torv startede som et midlertidigt projekt og sommerinitiativ i 2022 for at observere borgernes og brugernes modtagelse af det nye byrum.

Efter en positiv modtagelse blev det politisk vedtaget at forlænge forsøget indtil 2023, for at undersøge brugen af byrummet i efterårs- og vintermånederne hvor vejret er mere ustadigt, samt om omdannelsen skulle gøres permanent på sigt. Forsøget er siden blevet forlænget frem til 2024 hvor det blev vedtaget at lave omdannelsen permanent med et fast fysisk anlæg. I forbindelse med det midlertidige projekt er der blevet foretaget interviews med udvalgte erhvervsdrivende samt en spørgeskemaundersøgelse blandt borgerne med ca. 250 besvarelser. Evalueringerne var overordnet set positive, og i perioden 2024-2025 omdanner Aarhus Kommune Fredens Torv med ny belægning, beplantning, byrumsinventar og ændrede kørselsforhold. Projektet er tegnet internt af Aarhus Kommunes afdeling for Byggemodning & Bydesign.



Visualisering af den permanente omdannelse af Fredens Torv. Kilde: Aarhus Kommune

6. Resultater: Trafik, tryghed og tilgængelighed

Fredeliggørelsen af Fredens Torv startede allerede i 2016, hvor der blev lukket for gennemkørende trafik mod Fredensgade. Frem mod 2022 har de primære trafikstrømme været genereret af de ca. 20 parkeringspladser med betalingsparkering i perioden 8-23 samt de mange cyklister, som færdes gennem området. Med det midlertidige tiltag om at fjerne parkeringspladserne til fordel for grønne byrum med udeservering er en stor del af den kørende trafik blevet fjernet fra Fredens Torv.

I det midlertidige projekt er der fastholdt enkelte parkeringspladser, men effekten har overordnet set været, at de eneste køretøjer til Fredens Torv har været renovation, varelevering, gæster til hotellerne samt øvrig ærindekørsel. Derimod er det ikke indtrykket, at der er ændret så meget på cykeltrafikken. Der er observeret få konflikter mellem modsatkørende cyklister, da der er tendens til at afskære hjørnerne ved de grønne byrum. Det var samtidig her, hvor oversigtsforholdene var vanskeligst. Det kurvede forløb har også medført, at mellemstore varebiler flere gange har påkørt metalkanterne, som afgrænser cykeltien. For at reducere omfanget af trafikale konflikter i det permanente projekt gøres hjørnerne mindre skarpe, der opsættes træer strategiske steder og oversigtsforholdene forbedres.

Den permanente løsning, hvor der også opsættes hævesænkepullerter ved adgangen fra Mindebrogade til Fredens Torv betyder, at torvet i endnu højere grad vil blive trafikalt fredeliggjort.

Data fra Aarhus Kommune viser, at der er registreret mest cykeltrafik i perioden 7.30-9.00 og fra 15.30-16.30. Pladsen benyttes mest i eftermiddagstimerne torsdag, fredag og lørdag, og i arbejdstimerne i hverdagen bliver pladsen også delvist benyttet til frokost eller ophold. Som en uventet effekt er mange taxaer ulovligt begyndt at anvende Fredens Torv som opsamlingssted, hvilket betyder, at der er relativ meget trafik i de sene timer i weekenden og aftenen.

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. Resultaterne harmonerer med denne interviewundersøgelse, som viser at ca. 95 % af de adspurgte 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 er de typiske sårsager til den positive modtagelse. Kun 3 % af respondenterne i Aarhus Kommunes evaluering svarer, at de hellere vil have parkeringspladserne tilbage.

I både Aarhus Kommunes evaluering og denne undersøgelse svarer både naboer, hotel og andre, at udeserveringen i weekenden foregår frem til kl. 03, hvilke opfattes som generende.

Samlet set viser både denne og Aarhus Kommunes evaluering, at de trafikale effekter overvejende har været positive.

"Stedet giver nye interaktioner med forbipasserende fordi de kommenterer på, hvor lækker det er"

"Skraldebilerne har et problem med at komme rundt"

**"Slangen giver et roligt flow.
Det ser nærmest ud som om, cyklisterne nyder det"**

"Bedre atmosfære. Visuelt roligt og meget bedre stemning"



Uddrag af Aarhus Kommunes evaluering af forsøgsprojektet. Billedet er af det midlertidige byrum ved vin- og tapasbaren, Plan B

7. Resultater: Stopinterviews med områdets brugere

Der er i perioden oktober-november 2024 udført 108 stopinterviews med personer på Fredens Torv. Interviews er foretaget i tidsperioden kl .9.00-21.00 på en hverdag onsdag, torsdag og en lørdag. Vejret var ca. 10-15 grader og tørt. Respondenterne er tilfældigt udvalgte, og resultaterne indikerer en række overordnede konklusioner om forbrugernes adfærd ved Fredens Torv. Svarene skal ses i sammenhæng med, at omtrent halvdelen af svarene blev indsamlet på et tidspunkt, hvor den permanente ombygning af Fredens Torv allerede var påbegyndt.

Hvem er i gaden?

55 % af de adspurgte er unge på 18-30 år, og 35 % bor inden for 1 km fra Fredens Torv. Der er også mange (31 %), der bor mere end 10 km fra Fredens Torv. De fleste (61 %) er gående eller på cykel, mens ca. 17 % af de adspurgte er ankommet med bil. Yderligere 23 % er ankommet med kollektiv trafik. Samlet set ankommer 84 % af de adspurgte enten til fods, med cykel eller via den kollektive trafik.

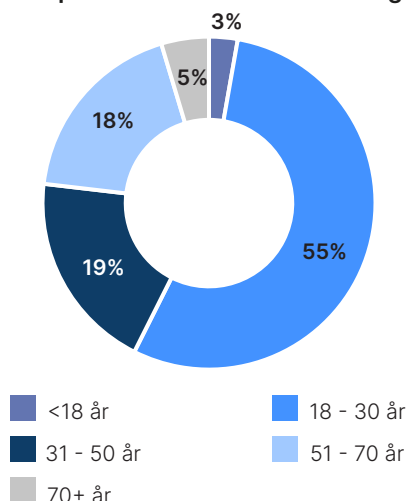
Hvad er deres formål?

Langt de fleste (68 %) er forbigående uden et egentligt formål på Fredens Torv, hvilket hænger sammen med, at 21 % af de adspurgte er på vej til eller fra arbejde eller studie. 32 % har et decideret formål, hvilket for langt de flestes tilfælde er et besøg på en restaurant eller bar. Omtrent halvdelen svarer, at der er kommet flere gøremål på turen end oprindeligt planlagt, og fordelingen er stort set ligelig mellem detailbranchen og restaurationsbranchen.

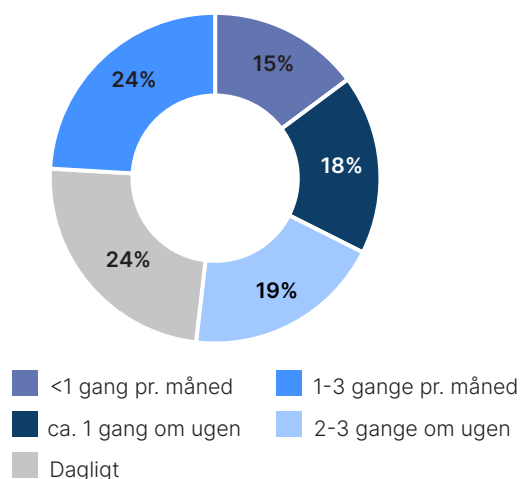
Hvor mange penge bruger de?

Langt de fleste (72 %) forventer ikke at købe noget på turen, og kun 14 % forventer at købe for mere end 100 kr. på turen. Der er dog mange (72 %), som forventer at bruge penge andre steder i midtbyen på turen, hvilket indikerer, at Fredens Torv er en transitplads for kunder, der forventer at bruge penge.

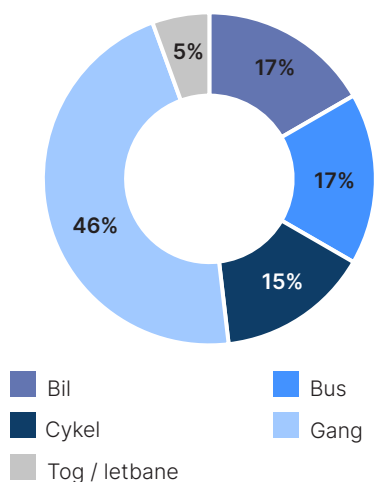
Respondenternes aldersfordeling



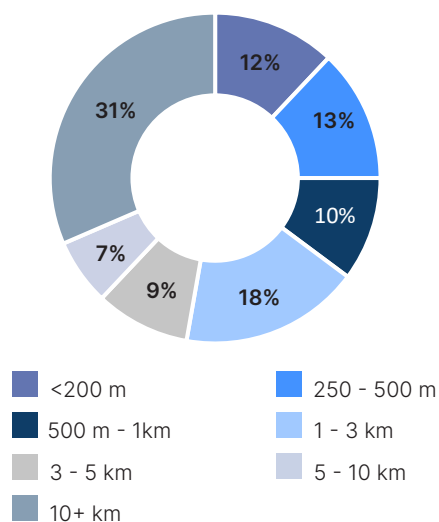
Hvor ofte er du på Fredens Torv?



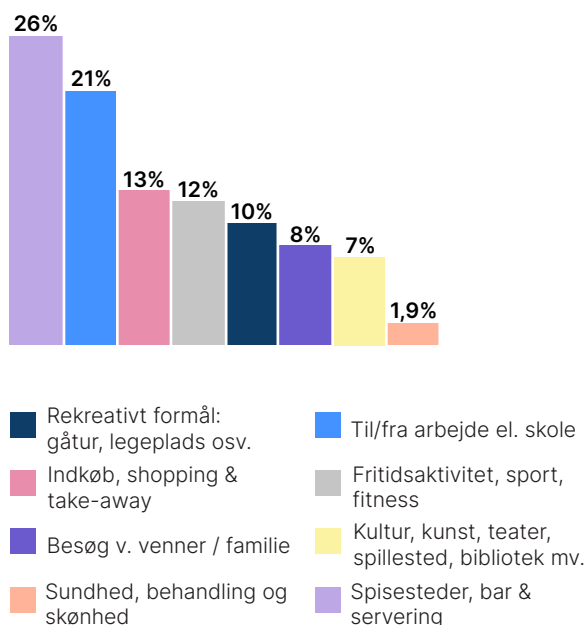
Respondentens valg af transportmiddel



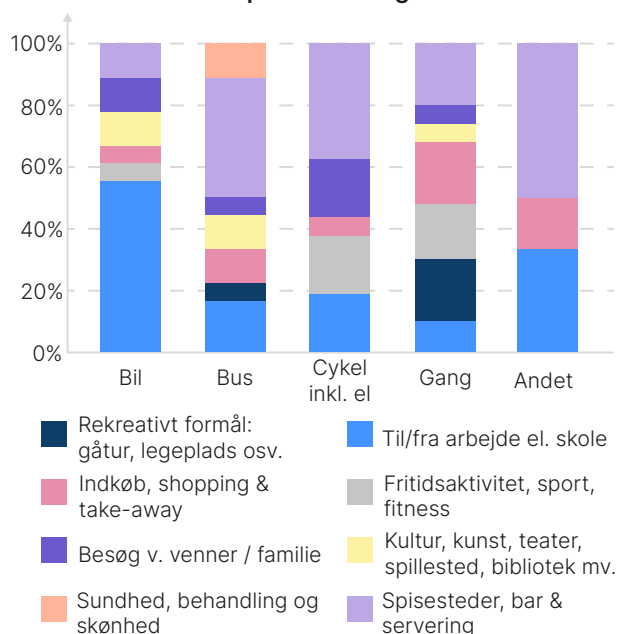
Afstand til respondentens bopæl



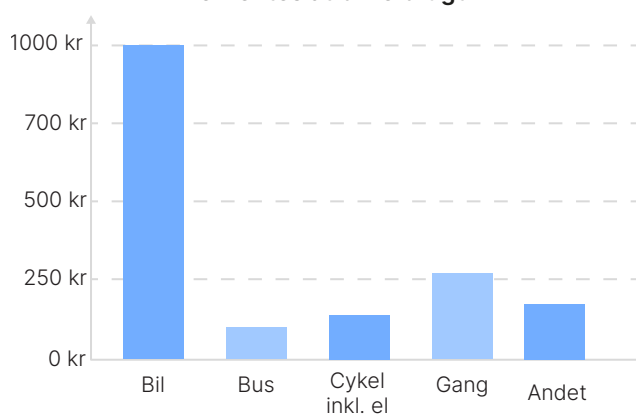
Hvad er dit hovedformål med denne tur?



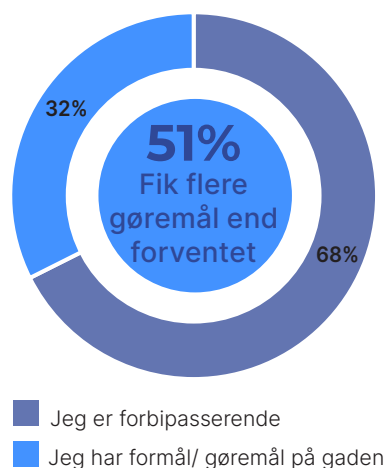
Transportmiddel og formål



Transportmiddel og et gennemsnit over beløb, der forventes at blive brugt



Hvad bringer dig til Fredens Torv i dag?



Hvor ofte kommer de i gaden?

Omkring halvdelen af de adspurgte kommer på Fredens Torv mindst 2 gange om ugen og kun 15 % svarer, at de besøger området 1 gang om måneden eller sjældnere. Det indikerer, at Fredens Torv er et ofte benyttet sted. Det passer godt med svarene om, at de fleste bruger pladsen som passage.

Hvad mener de om omdannelserne?

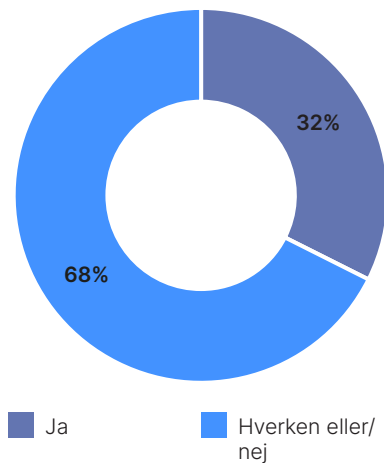
En tredjedel af de adspurgte er oftere på Fredens Torv efter den midlertidige ombygning til et grønt byrum, og mange svarer, at de oftere benytter Fredens Torv som passage end tidligere. 9 % brugere oftere områdets spisesteder, barer mv. Det indikerer, at flowet gennem Fredens Torv er markant større end før ombygningen. Hele 94 % af de adspurgte synes godt eller meget godt om ombygningen af Fredens Torv, og der er således stor tilfredshed med omdannelsen.

Særligt den bedre stemning og de bedre opholdsmuligheder er nogle af typiske svar på, hvorfor respondenterne er positive ved omdannelsen.

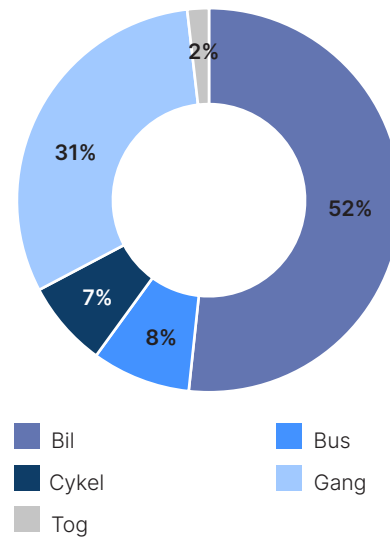
Hvad ønsker de?

Et gennemgående tema er ønsket om øget fokus på trafik-sikkerhed. Mange efterspørger yderligere begrænsninger af biltrafik. Derudover er der stor interesse for bedre opholdsfaciliteter, bedre cafémiljøer mv., der kan skabe liv og tiltrække endnu flere besøgende. Flere respondenter foreslår også aktiviteter og handelsliv, der kan gøre torvet mere levende, ligesom flere grønne områder og natur kan skabe en mere attraktiv og indbydende atmosfære. Mange ønsker helt at fjerne bilerne, andre ønsker naturlig beplantning og så er der konkrete forslag om små koncerter, madboder, elgeområder og andre aktiviteter, som kan styrke områdets opholdskvaliteter.

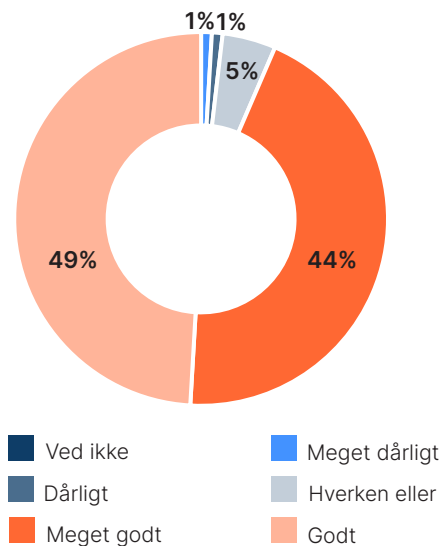
Er du oftere på Fredens Torv efter at denne har fået et grønt byrum?



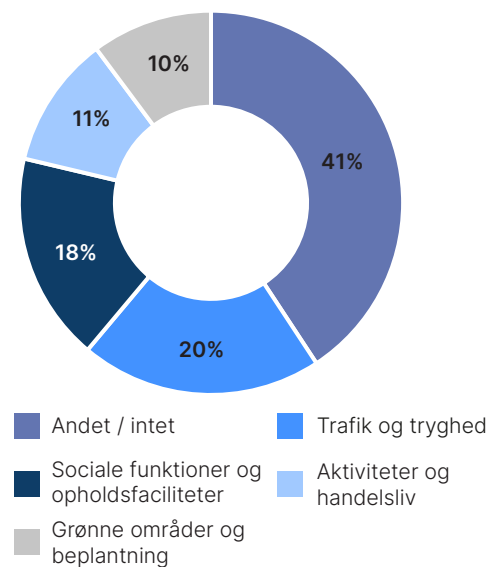
Transportmidlers andel af det samlede forventede forbrug



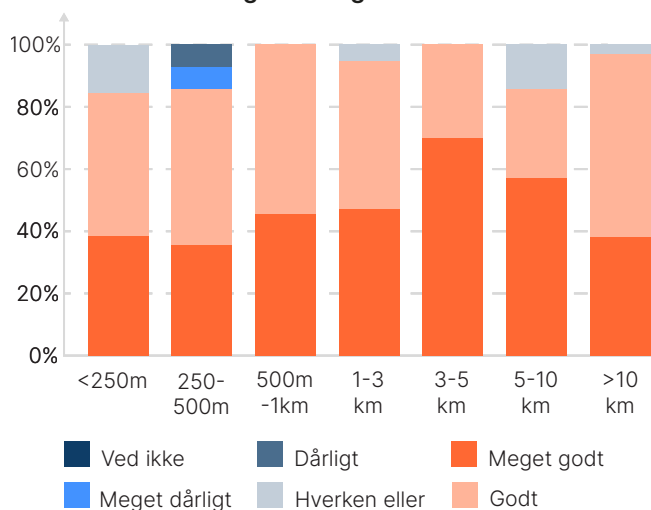
Hvad synes du generelt om Fredens Torv, efter den har fået et grønt byrum?



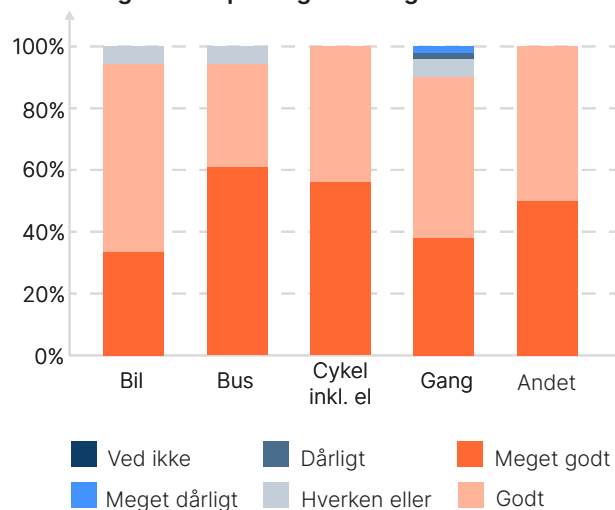
Hvilke tiltag kunne gøre Fredens Torv mere interessant for dig?



Afstande og holdning til omdannelse



Valg af transport og holdning til omdannelse



8. Resultater: Effekter for de erhvervsdrivende

For de funktioner, der hverken før eller efter forsøget med midlertidig omdannelse af Fredens Torv havde adgang til udeservering, var effekten for omsætningen stort set status quo. Gæsterne til hotellerne havde stadig adgang, og de restaurantgæster, der ankom med bil, parkerede i forvejen andre steder. Det var med andre ord ikke mange kunder til Fredens Torvs bylivsfunktioner, som parkerede på selve torvet. Det er muligt, at der kan være enkelte kunder til de andre funktioner, som nu vil få lidt vanskeligere adgang i bil til Fredens Torv. Undersøgelsen peger på, at 32 % oftere er på Fredens Torv end før ombygningen, og at hele 93 % synes godt eller meget godt om omdannelsen. Det vidner om en høj tilfredshed blandt kunderne.

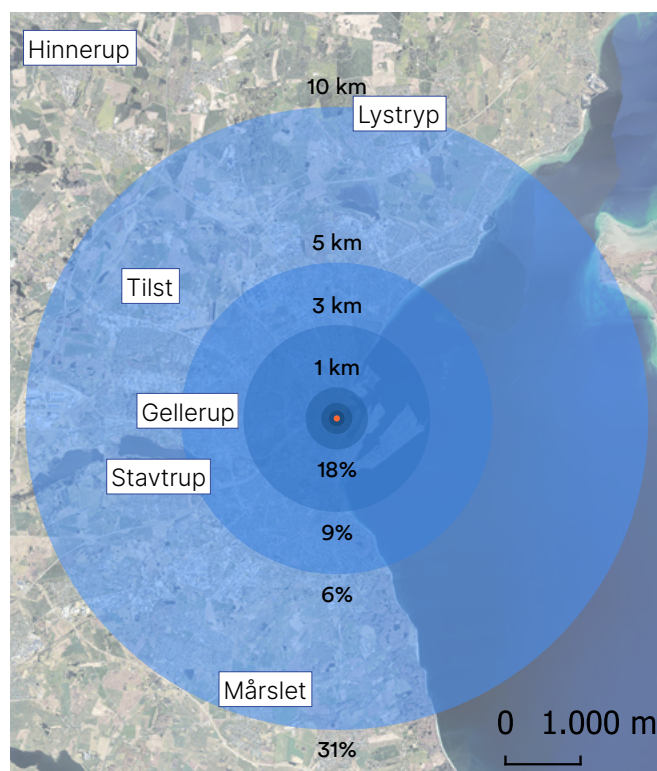
For de funktioner, der fik adgang til udvidet udeservering som følge af den midlertidige omdannelse, steg omsætningen markant. Overordnet set er omsætningen steget med i størrelsesordenen 50 % i de måneder, hvor der er mulighed for udeservering. Det svarer til, at den årlige omsætning er vokset med i størrelsesordenen 25 % for de to funktioner, Plan B og Kurts Mor, som fik de største fordele. For restauranten har effekten været mere eller mindre status quo. Fratrullet hotellerne, som har en mere tilbagetrukket funktion på Fredens Torv, svarer udviklingen i de to barer og restauranten til en årlig omsætningsvækst på ca. 17 %. De to barer melder også om, at hvis de optimerer og forbedrer deres muligheder med de nye muligheder for udeservering, så kan der være et yderligere omsætningspotentiale på ca. 10 %. Der vil sandsynligvis også være potentiale for yderligere barer, caféer og restauranter på Fredens Torv som følge af omdannelsen.

Et værelse på Hotel Vila Provence koster typisk 2-4.000 kr. for en nat. Her er der kræset om kvaliteten, det er muligt at booke luksuriøse værelser og der kan nydes en drink i det hyggelige gårdmiljø. I kort afstand fra værelserne ligger udeserveringsområdet, hvor Kurts Mor reklamerer med en fadøl til 30 kr., og hvor der i weekenden om sommeren kan være støj fra gæster, musik mv. Selvom udeserveringen giver liv og generelt er til glæde for områdets brugere og erhvervsdrivende, kan særligt støjen godt være en udfordring – særligt når kontrasterne er så udtalte. De forretningsdrivende melder om et godt og tillidsbaseret samarbejde, hvor bl.a. støjgrænser generelt respekteres. Med en ny scene kan støjgrænserne yderligere blive udfordret.

Den permanente omdannelse af Fredens Torv omfatter som nævnt også hæve- sænkepulleter. Særligt hotellerne er bekymrede for, at nogle gæster på sigt vil fravælge området grundet de vanskeligere adgangsforhold. Aarhus Kommune har dog forsikret om, at det bliver muligt for receptionerne at sænke pullerterne, og at betjeningen i øvrigt vil foregå med chip for at sikre en gnidningsløs håndtering af ærindekørsel.

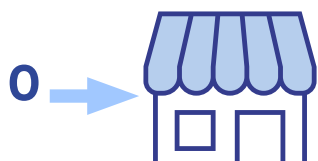
ca. 50 %

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.



Andel og bopælsafstand for respondenterne til Fredens Torv

Effekter (2022-2024)



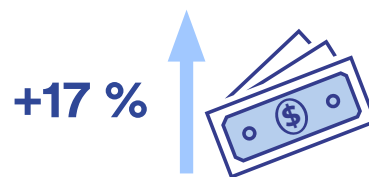
Udvikling i butikker

Der er ikke registreret butikker på Fredens Torv hverken før eller efter omdannelsen.



Udvikling i servicevirksomheder

Der er registreret tre servicevirksomheder både før og efter omdannelsen – alle barer eller restauranter.



Udvikling i omsætning

Den årlige omsætning er samlet set steget med i størrelsesordenen 17 % som følge af omdannelsen.

9. Erfaringer og anbefalinger

Styrket identitet

Fredens Torv var oprindeligt et dynamisk sted med handel, servicefunktioner, boliger og en blandet aktivitet, men de seneste ca. 100 år har området været kendetegnet ved biltrafik og parkering. Siden 2016 har torvet været lukket for gennemkørende trafik, hvilket har medført en delvis fredeliggørelse. Med de mange udeserveringspladser og muligheder for byliv på fodgængerens og cyklisterens præmisser, har Fredens Torv fået en tydeligere identitet. Fra et monofunktionelt parkeringstorv emmer Fredens Torv igen af et byliv, der er kendetegnet ved udeservering, ophold og med restaurationsbranchen som driver.

Omdannelsen af Fredens Torv har haft et tosidet fokus på en bedre og tryggere passage for aktive trafikanter og som et opholdssted målrettet udeservering ved områdets barer. Det snævre fokus har målrettet udviklingen af torvets identitet, hvilket vurderes at være en af ingredienserne for omdannelsens succes.

Parkeringen var ikke en livsnerve for forretningerne

Et parameter for det gode samarbejde med de erhvervsdrivende har sandsynligvis været, at parkeringen ikke som sådan har været målrettet torvets funktioner men mere Midtbyen generelt. Gæster til barer og restauranter i den centrale del af Aarhus kommer sjældent med bil, og de besøgende til de få andre funktioner som frikirke, sundhedsfunktioner mv. har gode muligheder for parkering i enten Salling eller Dokk1. Der er ikke butikker i nærområdet, der som sådan er afhængige af let tilgængelige parkeringspladser. Med parkeringen som et mindre vigtigt tema har vejen til at sløjfe 20 p-pladser sandsynligvis været nemmere end andre steder, hvor parkeringspladserne har større økonomiske betydning. Det anbefales derfor at overveje betydningen af parkeringspladserne i forbindelse med trafikal fredeliggørelse i handelsområder.

Gennemtestet og velovervejet design

Omdannelsen af Fredens Torv er principielt sket over tre faser. I 2016 blev Fredensgade spæret for gennemkørende biler, i 2022 blev der etableret et midlertidigt forsøg med fokus på begrønning og udeservering og i 2025 står et nyt Fredens Torv klar til at tage imod mange gennemkørende cyklister og fodgængere, gæster og andre brugere. Udviklingen viser, at omdannelsen over næsten 10 år har givet både borgere og erhvervsliv mulighed for en løbende tilpasning. Udviklingen har også givet mulighed for at justere til, og det endelige projekt står dermed på fundamentet af et gennemtestet og velovervejet design.

Fokus på støj - særligt om natten

Ved at give muligheder for markante områder til udeservering i et område, der ikke før har haft udeservering af betydning, følger en konsekvens i form af mere støj. Selvom man bor i byen og derved har accepteret præmissen om et vist støjniveau, så kan det for nogle være uventet og indgribende med så betydelige ændringer. Udeservering til kl. 03 om natten, taxaholdeplads og øget passage af nattelivsgæster medfører et vist støjniveau i aften- og nattimerne. For at imødegå frustrationer fra borgere og andre erhvervsdrivende anbefales det at arbejde proaktivt med at indskærpe støjniveauet så vidt muligt.

Løbende dialoger og evalueringer

I forbindelse med processen om ombygning af Fredens Torv har der løbende været dialoger med de erhvervsdrivende, ligesom der har været flere evalueringer. Processen har medført en tillidsbaseret dialog, hvilket vurderes at have været en medvirkende faktor for den store opbakning fra de forskellige aktører ved Fredens Torv.



Det midlertidige projekt ved Fredens Torv. Foto: Aarhus Kommune

M. P. Bruuns Gade

En central trafikåre

1. Udviklingen af M. P. Bruuns Gade

Mads Pagh Bruun (1809-1884) var fabrikant, landspolitiker og søn af storkøbmanden Bertel Bruun. I flere år boede han på Jægergården, og som en af områdets vigtige borgere lagde Mads Pagh Bruun navn til M. P. Bruuns Gade, der blev anlagt omkring 1870. Lige siden har M. P. Bruuns Gade været en driftig handelsgade, hvor forretninger og virksomheder har udgjort bindeleddet mellem Hovedbanegården, Hans Broges Gade og Marselis Boulevard.

Der har alle dage været en livlig trafik i M. P. Bruuns Gade. Særligt de seneste ca. 20 år har forudsætnin-
gerne for gadens handelsliv ændret sig betydeligt. Siden årtusindskiftet har Aarhus oplevet en befolkningstilvækst på ca. 70.000 personer, e-handlen er steget kraftigt og forbrugsudviklingen er gået i retning af færre køb i fysiske butikker. Samtidig er cykeltrafikken steget, og forbrugerne har fået et markant højere forbrug på oplevelsesbaserede services. Der er også sket store fysiske forandringer i M. P. Bruuns Gade, særligt med de markante omdannelser af fabrikker og store domiciler til shoppingcenter, hotel mv.

Fakta



Tiltag:

- Etablering af cykelbane, parkeringsregulering og udvidede gadehjørner



Vision med projekt:

- Forbedring af bymiljø ift. trafiksikkerhed og opholdsmiljø



Budget:

- Midler til anlæg: Ca. 1 mio. kr.



Tidsramme:

- Anlæg: 2023



Udviklet og skitseret af:

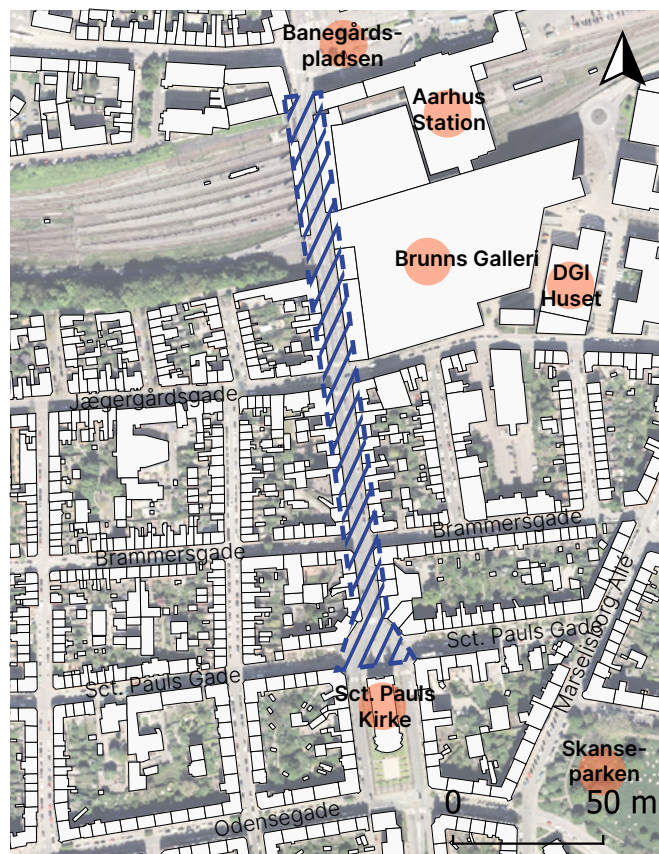
- Tegnet af Aarhus Kommune og Fællesrådet for Frederiksbjerg og Langelæs



Det undersøgte område ved M. P. Bruuns Gade



Trafikalt hundører ved M. P. Bruuns Gade. Kilde: Urban Creators



Caseområdet ved M. P. Bruuns Gade

Brunns Galleri - Danmarks mest besøgte shoppingcenter

I 2003 blev Bruns Galleri opført, og Danmarks mest besøgte shoppingcenter havde i 2023 mere end 11 mio. besøgende. Med 62 butikker, hvoraf de fleste er kædebutikker, 13 restauranter, biograf, minigolf og meget andet tiltrækker shoppingcenteret særligt et yngre publikum.

Omdannelse af Oliemøllen og Værkmestergade Hotel og oplevelser

Århus Oliefabrik blev stiftet i 1871 og lå oprindeligt der, hvor Bruns Galleri ligger i dag. Hovedkvarteret blev liggende i M. P. Bruuns Gade indtil det i 2015 blev solgt til Arp-Hansen Hotel Group, som omdannede bygningerne til et hotel, Wake Up, med 315 værelser. Sammen med udviklingen af Værkmestergade med DGI-Huset, Comwell Hotel og flere andre store attraktioner tiltrækker området i og omkring M. P. Bruuns Gade mange besøgende fra både det lokale og regionale opland.

Ændrede forbrugsvaner

Mere fokus på oplevelser, service og stemning

De sidste ca. 20 år er e-handlen for alvor vokset, hvilket bl.a. har koncentreret den fysiske detailhandel i shoppingcentre og i store butikker uden for byerne. Finanskrisen, Corona-krisen og energikrisen har også haft betydning for, at danskernes forbrug i højere grad er fokuseret på oplevelser. Som et eksempel åbnede fire Kähler-butikker og restauranter i M. P. Bruuns Gade op gennem 2010'erne, men de er senere lukket igen. Den sidste, Nordisk Spisehus, lukkede i 2024. Som et andet eksempel er en fransk bistro i M. P. Bruuns Gade 33, Atelier 33,

nævnt i Michelin-guiden som en besøgs-værdig restaurant. Et tredje eksempel er de mange specialvarebutikker, hvor nogle har eksisteret siden etableringen af M. P. Bruuns Gade, og som foruden produkter af høj kvalitet leverer en helt særlig service og stemning.

Fremtidens handelsliv i M. P. Bruuns Gade- Frederiksbjergs Spisekammer

Nogle af byens ældste butikker, herunder Schweizer-Bageriet, SlagterRiget, Aarhus Vinhandel og andre butikker har med forskellige navne ligget på mere eller mindre samme adresser i M. P. Bruuns Gade i op mod 130 år. Med tilkomsten af Føtex Food, flere bagere, chokoladebutik, take-away-steder og restauranter er der en stigende koncentration af lokale fødevarerbutikker af høj kvalitet, hvoraf flere fortsætter de stolte håndværkertraditioner med lokal produktion af bl.a. brød og røgetvarer. Dertil er der flere butikker med interiør, herunder belysning, blomster genbrugsmøbler mv. samt flere skønhedssaloner.

Der er stort set ikke en eneste kædebutik i M. P. Bruuns Gade, og selvom de forretningsdrivende ikke er organiseret i en fælles handelsstandsforening, er handelsmiljøet kendetegnet ved et lokalt og unikt sammensat butiksmiks.

Artikler fra 1960'erne beskriver M. P. Bruuns Gade som byens spisekammer, og med ca. 15 specialvarebutikker og dagligvarebutikker med en samlet årlig omsætning i 2024 på ca. 250 mio. kr. er gadens identitet som fødevarer-gade stadig under udvikling.



Området ved M. P. Bruuns Gade. Kilde: Urban Creators

2. M.P. Bruuns Gades fysiske karakter

Gademiljøet langs M. P. Bruuns Gade er karakteriseret ved etagebyggeri i 4-5 etager med aktive erhvervsfacader i stueetagen. Store dele af gadens bebyggelse kan dateres tilbage til 1870-1920. Mange af bygningerne har velbevarede murstensfacader, stor detaljerigdom og en generel høj arkitektonisk kvalitet. Flere bygninger langs M. P. Bruuns Gade er derfor også af bevaringsværdig karakter. Få nyere bygninger står med deres moderne arkitektur i kontrast til det ældre, herunder særligt Bruuns Galleri (2003), som har en ren glasfacade, og Wakeup Aarhus (2017), der hovedsageligt fremstår med mørke plader i fibercement.

En tydelig handelsakse, der forbinder Midtbyen og Frederiksbjerg

Den tætte bygningsmasse rejser sig fra Banegårdspladsen i nord og følger det stigende terræn mod syd til Skt. Pauls Kirke. Gadens lige forløb danner en klar akse mellem to af midtbyens kendte bygningsværker, Skt. Pauls Kirke i syd og Aarhus Rådhus i nord. Den tætte bebyggelse ved M. P. Bruuns Gade orienterer sig mod en 2-sporet gadestruktur med en blandet trafik af biler, busser og cykler. Mellem vejen og fortovet er der gadeparkering på strækningen fra Wakeup Aarhus til Skt. Pauls Kirkeplads.

M. P. Bruuns Gade forbinder også Midtbyen med de tværgående og mindre handelsgader på Frederiksbjerg. Særligt områderne ved Ingerslev Plads, Brammersgade og Jægergårdsgade, er koblet op på M. P. Bruuns Gade, der sammen med Frederiks Allé udgør de centrale handelsakser i den sydlige del af Midtbyen.

Hvor den nærliggende Jægergårdsgade er kendetegnet ved flere mindre spisesteder, nichebutikker og enkeltmandsvirksomheder, er handelslivet langs M. P. Bruuns Gade mere dynamisk, mere trafikeret og i højere grad orienteret mod detailhandel og fysiske produkter.

Lokalerne i M. P. Bruuns Gade er forholdsvis dybe, hvilket giver en høj koncentration af indgangspartier langs gaden. Den smalle kantzone mellem bygningerne og fortovs-kanten er aktiveret med skilte, udstillingsstativer og mindre gademøbler, men kun få steder er der plads til egentlig udeservering. De mange indgangspartier, gadens støjniveau fra bus- og biltrafik og den smalle kantzone, gør det mindre oplagt med udeservering i gaderummet, hvorfor der kun findes gademøbler langs få butiksfacader.

ca. 17.700

Der bor ca. 17.700 personer på Frederiksbjerg, som er området omkring M. P. Bruuns Gade. Det svarer til knap 5 % af Aarhus Kommunes samlede indbyggertal. (Aarhus Kommune, 2024)

3. Trafikken og bylivet i M. P. Bruuns Gade

M. P. Bruuns Gade er blandt de mest trafikerede gader i Aarhus Midtby. Som bindeled og trafikåre mellem flere centrale bydele håndterer gaden også en del busstrafik. De seneste trafiktællinger fra 2022 viser, at knap 7.000 køretøjer passerede gennem M. P. Bruuns Gade på et gennemsnitligt døgn. Cyklister benytter også M. P. Bruuns Gade til transit mellem bydelene, ligesom mange fodgængere krydser gaden. Den blandede trafik, de ca. 40 forretninger og de ca. 35 p-pladser i siderne af vejen giver et dynamisk trafikalt flow. Der er indført 15 min. parkering i perioden kl. 8-23 langs M. P. Bruuns Gade, hvilket bidrager til mange parkeringer i løbet af dagen. Da der ikke er cykelsti på hele strækningen er der også flere konflikter og nærvædsulykker mellem cykler og biler.

Tydelig rollefordeling mellem Jægergårdsgade og M. P. Bruuns Gade

En af de største sidegader til M. P. Bruuns Gade er Jægergårdsgade, og de to handelsgader har med tiden fået en mere tydelig rollefordeling. Omdannelsen af Jægergårdsgade til en cykelgade har først og fremmest medført en trafikalt fredeligere gade. Udviklingen med færre biler og et generelt langsommere tempo har også givet plads til, at der alene i de sydvendte facader nu er knap 20 restauranter med udeservering. I dag fremstår Jægergårdsgade som en rolig, hyggelig og afslappende gade med gode muligheder for ophold, hvor M. P. Bruuns Gade er den livlige og dynamiske handelsgade med plads til specialbutikker, take-away og parkering. Hvor Jægergårdsgade er mest levende om aftenen og i week-enden er M. P. Bruuns Gade mest levende i dagstimerne.

Koncentreret struktur med stærke ankerfunktioner

Handelslivet langs M. P. Bruuns Gade er koncentreret på en ca. 250 m strækning mellem Bruuns Galleri i nord og Føtex i syd. Der er forretninger i stort set alle facader, og butiksstrukturen er hovedsageligt kendetegnet ved mindre og selvstændige forretninger inden for særligt fire brancher: specialbutikker med fødevarer, take-away, skønhed og boligindretning. Der er enkelte tomme lokaler, og enkelte andre funktioner som supermarked (Føtex Food), værtshus (Peter Gift) og ejendomsmæglere (Nybolig, Danbolig m.fl.). Området er også et tætbeholdt boligområde, og de ca. 17.700 personer på Frederiksbjerg giver et stort lokalt kundegrundlag.

Det koncentrerede facadestrøg, de mange butikslokaler, det store lokale opland de store ankerfunktioner samt muligheden for gadeparkering giver gode forudsætninger for at drive butik i M. P. Bruuns Gade. Flere butikker har ligget i gaden i op mod 130 år, og selvom der løbende sker en udskiftning, vidner udviklingen om en langtidsholdbar handelsgade. Omvendt er der også en vis udskiftning i flere af lokalerne, og da der kun er registreret få tomme lokaler, vidner det også om en dynamisk handelsgade med gode muligheder for iværksætter i en attraktiv handelsgade med høj eksponering og mange daglige forbi-passere.



Historiske forretningslokaler i M.P. Bruuns Gade

Butik	Åbningsår
SchweizerBageriet	1897
Gørtleriet (lukket i 2024)	1901
SlagterRiget	1904
Peter Gift	1906
Gazella Garn (lukket i 2023)	1948
Føtex	1989

Stort dagligt kundeflow

De stærke ankerfunktioner og koblingerne til Jægergårdsgade, Brammersgade og Skt. Pauls Gade er afgørende for at sikre et godt flow gennem M. P. Bruuns Gade. Alene Føtex har ca. 3.500 daglige kunder, hvilket giver en stærk synergi til de omkringliggende forretninger. I krydset mellem M. P. Bruuns Gade og Brammersgade ligger to bagere og en sushi-restaurant, der tilsammen har ca. 1.500 daglige kunder, ligesom krydset mellem M. P. Bruuns Gade og Jægergårdsgade også rummer store potentialer. Det store daglige flow er afgørende for særligt butikkerne, men også for de øvrige servicefunktioner som frisører, take-away-steder mv.

Mulighed for parkering langs M. P. Bruuns Gade

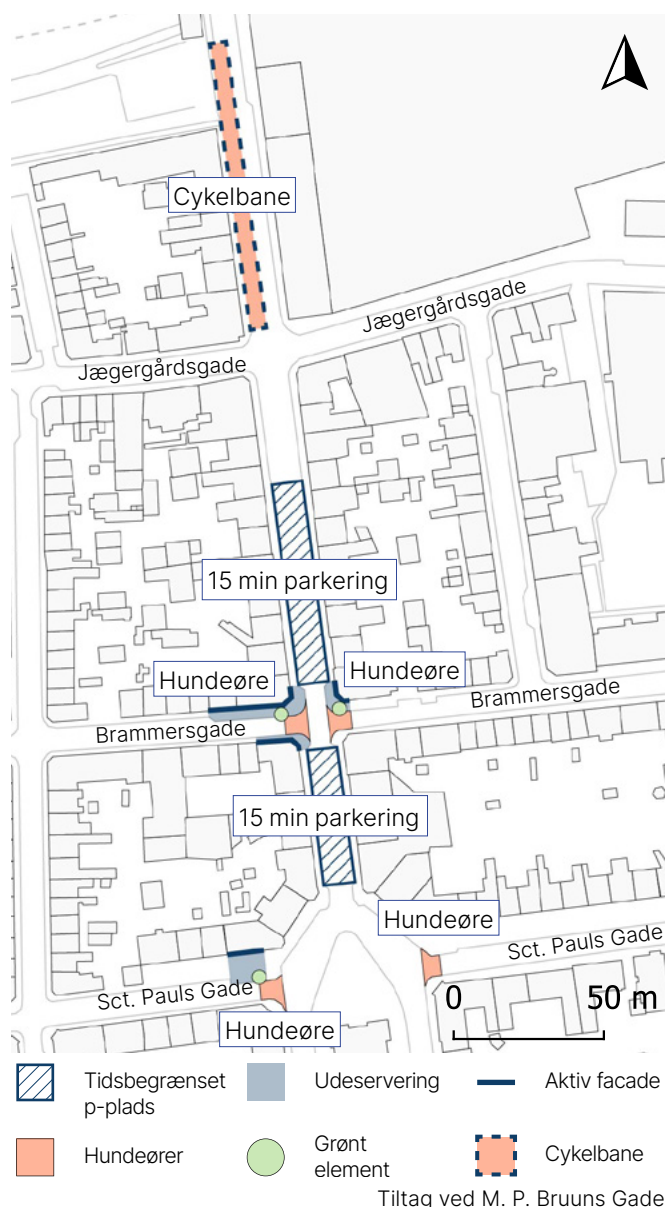
De 35 tidsbegrænsede p-pladser langs M. P. Bruuns Gade samt de yderligere parkeringsmuligheder i sidegaderne, giver mulighed for, at kunderne kan parkere tæt ved forretningerne, hvilket er en unik mulighed i Midtbyen. Muligheden for 15 min. gratis parkering i området giver en kontinuerlig udskiftning på pladserne.

Nogle butiksdrevende med kundebesøg på mere end 15 min., herunder særligt tøjbutikkerne og skønhedssalonerne, oplever at kunderne finder andre steder at parkere eller får stillet p-skiven løbende, hvilket kan give en fragmenteret shoppingoplevelse. De fleste af de butiksdrevende er positive i forhold til 15 min. parkeringen, da det løbende flow medfører, at der ofte er en ledig p-plads nær butikkerne, take-away-stederne og de øvrige forretninger. Observationerne viser også, at der er en løbende udskiftning på parkeringspladserne, og at der ikke er mange, som kører forgæves efter en p-plads ved M. P. Bruuns Gade.

Samlet set danner den brede diversitet i M. P. Bruuns Gades forretningsliv ramme om en aktiv og varieret handelsgade for mange mobilitetsformer med liv både formiddag, eftermiddag og aften.

"Det er rigtig godt at ligge her over for Føtex. Vi har mange kunder, der klarer hverdagskøbene der, og så kommer de over til os, når de skal have noget særligt og noget lækkert. Jeg har hørt, at der er mange butikker og kunder heromkring der også har det på den måde."

- Indehaver, SlagterRigtet



"Vi har ligget i M. P. Bruuns Gade i mere end 130 år, og gaden har alle dage været en levende handelsgade. Som bageri er det vigtigt for både os og kunderne, at det er nemt at komme til - også i bil. Vi vil meget gerne blive liggende, men der er behov for klare rammer for at kunne planlægge for fremtiden. Pludselige tiltag med at fjerne parkering koster os mange penge og er frustrerende for os."

- Bestyrelsesformand, SchweizerBageriet

4. Trafikalt fredeliggørende tiltag

Den høje koncentration af både kørende og parkerede biler har været udfordrende for oversigtsforholdene, trafikikkerheden og den oplevede tryghed. 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 trafikikkerheden og oversigtsforholdene i byen. Som et resultat af mobilitetsplanen var en af indsatserne at forbedre bymiljøet på Frederiksbjerg, hvor særligt to fysiske nedslagspunkter blev udført i M. P. Bruuns Gade i perioden 2018-2021.

- Forbedring af **cykelforholdene** med en cykelbane fra Bruuns Bro til Jægergårdsgade.
- Forbedring af **oversigtsforholdene** ved udkørsel fra sidegaden, Brammersgade, til M.P. Bruuns Gade.

Derudover er der i 2023-2024 indført 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).

Parkeringsforholdene blev yderligere påvirket i foråret 2024, da flere **busruter** blev midlertidigt omlagt til M. P. Bruuns Gade som følge af anlægsarbejder ved bl.a. Banegårdspladsen. Omlægningen medførte, at de fleste parkeringspladser på den vestlige del af gaden blev midlertidigt inddraget til kørebane.

Cykelbane langs M. P. Bruuns Gade

Den eksisterende cykelsti fra Bruuns Bro er blevet forlænget med en cykelbane i den vestlige side af M. P. Bruuns Gade på strækningen fra jernbanebroen til Jægergårdsgade. Den optegnede cykelbane understøtter de mange cyklister, som dagligt cykler mod Frederiksbjerg via bl.a. Jægergårdsgade og Hallstien. For at frigive vejareal til at forbedre cykelforholdene langs M. P. Bruuns Gade er der nedlagt tre parkeringspladser langs M. P. Bruuns Gade.

"Hundeører" ved Brammersgade og Skt. Pauls Kirkegade

For at skabe bedre oversigtsforhold for både bilister, cyklister og gående blev der etableret nye trafikale anlæg i krydsene mellem M. P. Bruuns Gade og Brammersgade samt mellem M. P. Bruuns Gade og Skt. Pauls Kirkegade. Anlæggene består af en udvidelse af kørefladen, en afrunding af vejprofilet, grønne byrum og plads til molokker. Kørefladen i selve overgangen er udskiftet til brosten for at øge opmærksomheden og for at sænke særligt bilernes hastigheder. I forbindelse med ændringerne blev der nedlagt tilstødende parkeringspladser ved udkørslen mod M. P. Bruuns Gade. Tanken bag de såkaldte trafikale "hundeører" var dels at invitere brugere og besøgende i byrummet til ophold i gaderummet og dels at give plads til grønnere og rarere byrum.

15 min. parkering ved og omkring M. P. Bruuns Gade

Tidsbegrænsningen på 15 min. er udvidet til et større geografisk område og til en større del af dagen (8-23). Derudover er enkelte pladser i sidegaderne forbeholdt el-delebiler. Samtidig er der indført betalingsparkering i flere områder, og prisen for en beboerlicens til parkering er steget. Tanken bag de mere restriktive parkeringsforhold har været en gradvis reduktion i antallet af biler i Midtbyen.

Midlertidig nedlægning af p-pladser

I foråret 2024 blev flere busruter omlagt til M. P. Bruuns Gade som følge af anlægsarbejder ved bl.a. Banegårdspladsen. Omlægningen medførte en betydelig stigning i bustrafikken i M. P. Bruuns Gade. For at gøre plads til de flere busser blev en stor del af p-pladserne i den vestlige del af gaden midlertidigt nedlagt.

De fysiske tiltag har betydet en mere sikker cykelforbindelse 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 Banegårds-gade 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 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.



Området ved M. P. Bruuns Gade. Kilde: Urban Creators

5. Proces og økonomi

Tiltagene i M. P. Bruuns Gade er udarbejdet som en del af Trafikplan for Aarhus Midtby fra 2017. Under trafikplanen var et tema om trafikale fredeliggørelse af lokalområder, herunder på Frederiksbjerg. Med fokus på et grønnere og fredeligere Frederiksbjerg har Aarhus Kommune indgået samarbejde med områdets beboere og Fællesrådet Frederiksbjerg og Langenæs om udviklingen af forskellige trafikale tiltag i bydelen.

Proces

Processen har været karakteriseret ved en relativt omfattende borgerinddragelse, som er foregået i tæt samarbejde med Frederiksbjerg og Langenæs Fællesråd. Kvarteret blev delt ind i seks mindre, geografiske områder, der blev afholdt en workshop for hvert delområde, hvor interesserede borgere kunne deltage. Workshops blev afholdt i slutningen af 2018. Fokus var at få udpeget problemsteder i forhold til følgende emner:

- Hvordan fredeliggør vi Frederiksbjerg for gennemkørende trafik?
- Hvordan forbedrer vi mulighederne for at bruge gadenum til leg og ophold?
- Hvordan skaber vi bedre parkeringsmuligheder, hvor det savnes?
- Hvordan får vi flere træer og mere grønt?

Som en del af processen blev krydset mellem M. P. Bruuns Gade, Brammersgade og Ole Rømers Gade udpeget som et hektisk sted, hvor det var vanskeligt for lette trafikanter at orientere sig i forbindelse med krydsning af M. P. Bruuns Gade – blandt andet på grund af parkerede biler.

De mange problemstillinger blev samlet i ét indsatskort, som er vist herunder.

En række problemstillinger blev i samarbejde mellem Aarhus Kommune og fællesrådet prioriteret inden for den tilgængelige økonomi. Herefter udarbejdede Teknik og Miljø konkrete løsningsforslag, som blev præsenteret i januar 2020.

Økonomi

Byrådet havde i alt afsat 20 mio. kr. over fire år til projekter målrettet trafikale fredeliggørelse. Projekterne med etablering af hundeeører, som både rummer begrønning, siddemulighed og mulighed for udeservering, var de mest anlægstunge. Projektet med hundeeørene ved M. P. Bruuns Gade, Brammersgade og Ole Rømers Gade har kostet ca. 680.000 kr. at etablere, og hundeeørene ved Skt. Pauls Gade har kostet ca. 375.000 kr. Der således brugt ca. 1 mio. kr. på de i alt fire hundeeører.

Projektet med at etablere cykelbaner har kun kostet et mindre beløb til skilte og afstriking. På samme måde har de skærpede parkeringsregler sat den midlertidige nedlæggelse af parkeringspladserne kun kostet et lille beløb til afstriking og skilte.

Andre evalueringer

Der er indtil nu ikke foretaget egentlige evalueringer af projekterne, men Aarhus Kommunes observationer viser, at hundeeørene bliver brugt flittigt og har skabt et mere aktivt byliv. Tilbagemeldingerne på hundeeørene har udelukkende været gode.

De skærpede parkeringsrestriktioner har i første omgang vakt utilfredshed blandt særligt de forretningsdrivende, og den pludselige og uvarslede nedlæggelse af omtrent halvdelen af gadens parkeringspladser blev også negativt modtaget grundet bratte omsætningsreduktioner.



Processen blev igangsat med en række workshops i samarbejde med Frederiksbjerg og Langenæs Lokalråd

6. Resultater: Trafik, tryghed og tilgængelighed

De trafikale effekter af de forbedrede cykelforhold samt hundøerne har primært tilgodeset de lette trafikanter. De bedre oversigtsforhold og tryggere cykelforbindelser har sandsynligvis medført færre nærved-ulykker samt en bedre og mere tryk oplevelse i de grønne gaderum. I det hele taget virker ombygningerne umiddelbart til at være en gevinst for særligt de gående, som mere trygt kan krydse gaden, og som har mulighed for ophold på ved de forskellige funktioner på hjørnerne. Der er ikke observeret så mange konflikter ved hundøerne, og selv om hastighederne umiddelbart er blevet lidt lavere og der er sløffet et par parkeringspladser, er der ikke observeret udfordringer med tilgængeligheden for biler. I forbindelse med varelevering har der været udfordringer omkring værtshuset, Peter Gift, da varebilerne parkerede på cykelbanen. For at imødekomme udfordringerne er afmærkningen af cykelbanen blevet punkteret på en ca. 20 m strækning, ligesom varelevering her er blevet begrænset til kl. 04-06 om morgenen. De efterfølgende ændringer har reduceret omfanget af utrygge situationer. Nogle af de forretningsdrivende beretter også om, at hundøerne anvendes til korte, men ulovlige, parkeringer. Samlet set vurderes det, at trafikikkerheden er blevet bedre som følge af de fysiske tiltag. Tilgængeligheden for cyklisterne er også blevet forbedret, mens den ikke som sådan er blevet forringet for biler og busser.

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. Der er således generel stor tilfredshed med tiltagene blandt de besøgende i M. P. Bruuns Gade, selvom billedet er lidt forskelligt blandt de forskellige trafikanttyper.

Den ændrede tidsramme for gadeparkeringen har overordnet set medført et større flow på parkeringspladserne i en større del af dagen. Observationerne viser, at der næsten konstant er en eller flere biler, der enten påbegynder eller afslutter en parkering i M. P. Bruuns Gade. De mange parkeringer medfører opbremsninger, korte ventetider og en forholdsvis lav hastighed i gaden. I den sydlige del af M. P. Bruuns Gade, hvor der ikke er cykelbane (mellem Jægergårdsgade og Skt. Pauls Kirkegade) opstår der flere konflikter mellem ind- og udstigninger til og fra de parkerede biler og cyklister. Sådan har situationen været i rigtig mange år i M. P. Bruuns Gade, men med det stigende antal cyklister vurderes det, at antallet af konflikter er stigende. Flere butikker leverer også varer ud ad butikkerne, og der er derfor nogle gange udfordringer med af- og pålæsning af varer, som i nogle tilfælde overstiger intervallet på 15 min. De butiksdrivende værdsætter imidlertid de fleksible og forstående parkeringsvagter, hvilket har betydning for driften. Der er som tidligere nævnt også en del ulovlige korttidsparkeringer, særligt ved de trafikale hundøer, hvor kunder hurtigt henter morgenbrød, to-go-kaffe eller take-away. Umiddelbart er de ulovlige parkeringer ikke til stor gene, og de butiksdrivende melder generelt også om en accept af, at kunderne har behov for hurtigt at afhente deres varer.

I forbindelse med anlægsarbejdet ved Banegårdspladsen blev flere busruter midlertidigt omdirigeret til M. P. Bruuns Gade. For at sikre fremkommeligheden for busserne blev p-pladserne i den vestlige del af gaden midlertidigt inddraget. Tiltaget, der var målrettet fremkommeligheden for busserne, mindske samtidig tilgængeligheden for bilister til gadens butikker, da antallet af p-pladser blev halveret. De færre p-pladser medførte, at der i perioden blev foretaget rigtig mange ulovlige parkeringer for at hente brød, take-away, slagtervarer, vin og andre specialvarer. Selvom dette tiltag kun var midlertidigt i ca. tre måneder, havde den lavere trafikmængde til gadens butikker betydelige effekter for flere af de handelsdrivende.



Før omdannelse med cykelbane - 2017 (Google)



Efter omdannelse med cykelbane - 2020 (Google)



Trafikalt hundøre. Kilde: Urban Creators

7. Resultater: Stopinterviews med områdets brugere

Der er i perioden oktober-november 2024 udført 155 stopinterviews med personer i M. P. Bruuns Gade. Interviews er foretaget i tidsperioden kl. 9.00-21.00 på en onsdag, torsdag og lørdag i oktober. Vejret var ca. 10-15 grader og tørt. Respondenterne er tilfældigt udvalgte, og resultaterne indikerer en række overordnede konklusioner om forbrugernes adfærd i M. P. Bruuns Gade.

Hvem er i gaden?

55 % af de adspurgte i M. P. Bruuns Gade er unge på 18-30 år, og 47 % bor inden for 1 km fra M. P. Bruuns Gade. De fleste (64 %) er gående eller på cykel, mens kun ca. 7 % af de adspurgte er ankommet med bil.

Hvad er deres formål?

Langt de fleste (63 %) havde et gøremål i M. P. Bruuns Gade. 46 % skulle handle, hente take-away eller på restaurant/bar. Hele 75 % svarer, at der er kommet flere gøremål til, end de oprindeligt havde planlagt, hvilket indikerer mange spontane indkøb. Indkøb, take-away og restaurationsbranchen er de typiske ekstraformål.

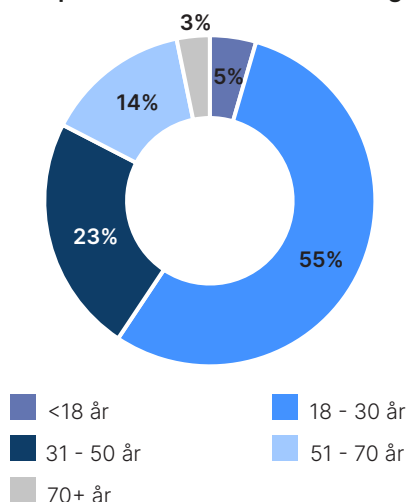
Hvor mange penge bruger de?

73 % af de adspurgte har brugt eller forventer at bruge penge i M. P. Bruuns Gade på den givne tur. 39 % af alle de adspurgte brugte eller forventede at bruge op til ca. 250 kr. 25 % forventede at bruge 250-500 kr. i M. P. Bruuns Gade. En bilist i M. P. Bruuns Gade bruger eller forventer at bruge ca. 375 kr. pr. tur, men det er kun 12 % af de adspurgte, der kommer med bil. Cyklister og fodgængere bruger i gennemsnit ca. 250 kr. pr. tur, hvilket skal ses i sammenhæng med, at 64 % af de adspurgte kommer til fods eller på cykel. Det svarer til, at fodgængere og cyklister tilsammen bruger ca. 3-4 gange så mange penge i M. P. Bruuns Gade som bilisterne.

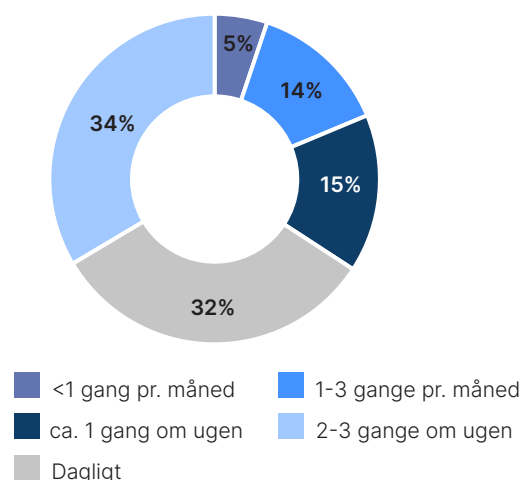
Hvor ofte kommer de i gaden?

31 % af de adspurgte kommer i M. P. Bruuns Gade hver dag, og yderligere 34 % benytter gaden 2-3 gange om ugen. De adspurgte kommer således ofte i M. P. Bruuns Gade.

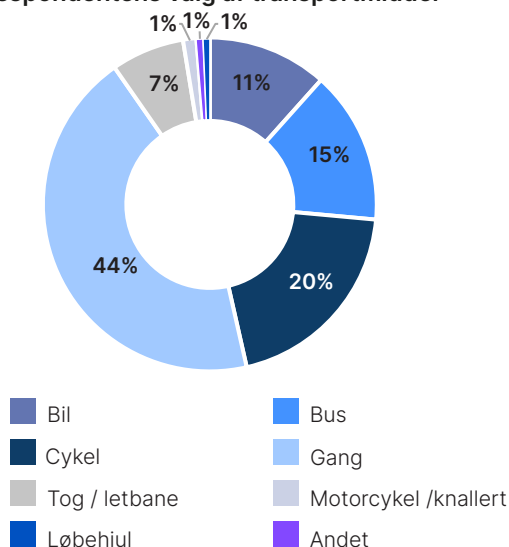
Respondenternes aldersfordeling



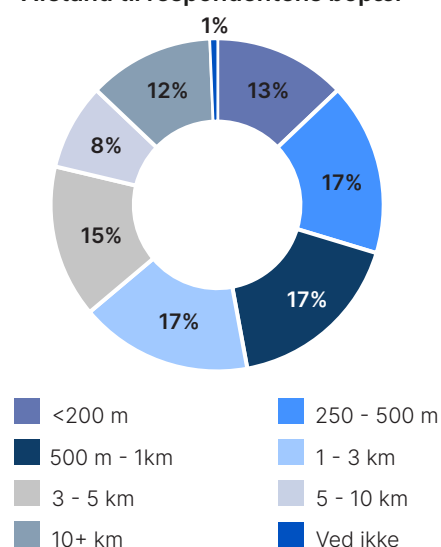
Hvor ofte er du på M. P. Bruuns Gade?



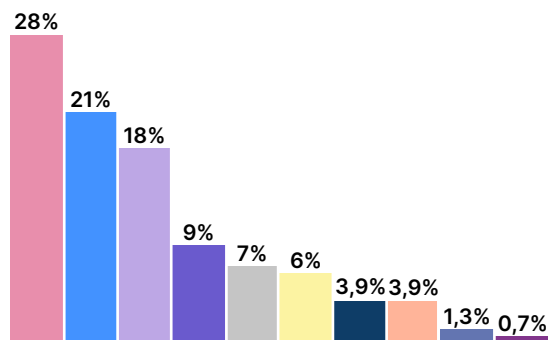
Respondentens valg af transportmiddel



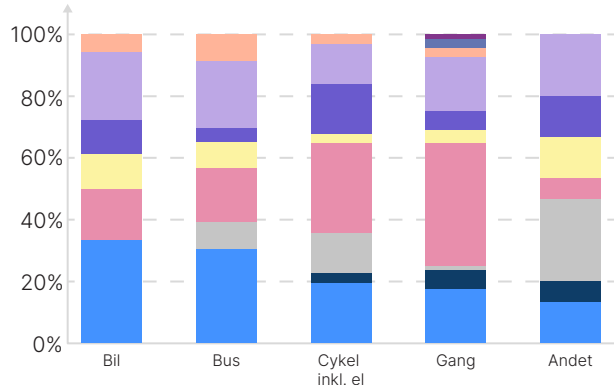
Afstand til respondentens bopæl



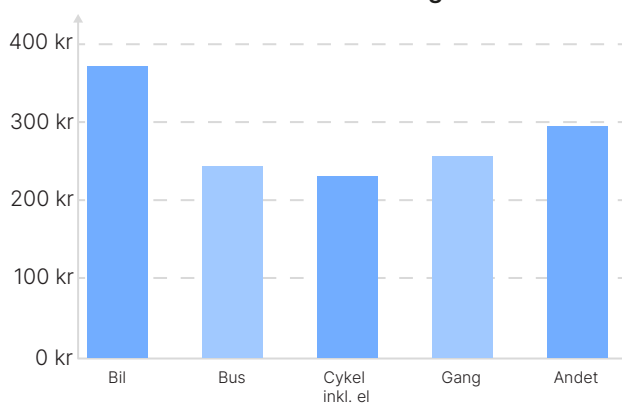
Hvad er dit hovedformål med denne tur?



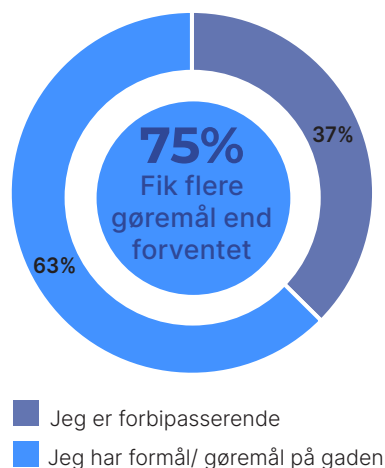
Transportmiddel og formål



Transportmiddel og et gennemsnit over beløb, der forventes at blive brugt



Hvad bringer dig til M. P. Bruuns Gade i dag?



Hvad mener de om omdannelserne?

Generelt har mange af de adspurgte ikke været så bevidste om omdannelserne i M. P. Bruuns Gade. Det kan være en af forklaringerne på, at kun 7 % svarer, at de benytter gaden mere efter omdannelserne. Der er også 7 %, som svarer negativt på omdannelserne, og her er det særligt de ringere muligheder for biler og parkering, som fylder.

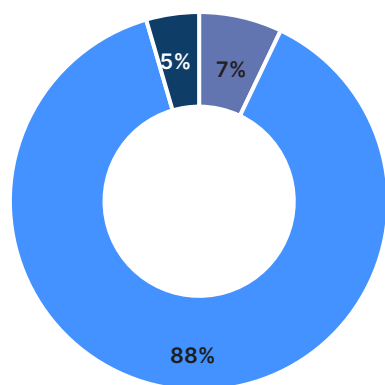
Hvad ønsker de?

Respondenterne er også blevet spurgt til, hvilke tiltag der kunne gøre M. P. Bruuns Gade mere interessant som handelsgade. Her er særligt trafiksikkerhed et centralt emne, da omtrent halvdelen af de kvalitative svar omhandler tiltag for at reducere biltrafikken og for at øge trafiksikkerheden for særligt cyklister og fodgængere.

Derudover peger ca. 10 % på behovet for at styrke opholdsmulighederne og handelslivet langs gaden. Svarene viser, at der trods ombygningerne målrettet grøn mobilitet i M. P. Bruuns Gade stadig er potentiale for at styrke forholdene for de aktive trafikanter, som er langt den største kundegruppe i handelsgaden.

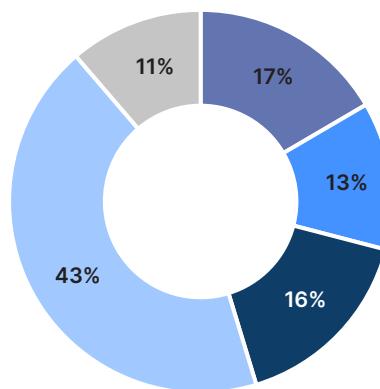
Samlet set giver svarene en tydelig indikation af, at M. P. Bruuns Gade hovedsageligt bliver brugt til hverdagsformål af de forholdsvis mange yngre personer, som bor relativt tæt på, og at trafiksikkerhed og opholdsmuligheder er nogle af de vigtigste prioriteter for dem, som færdes i M. P. Bruuns Gade.

Er du oftere på M.P. Bruuns Gade, efter at denne har fået lavet trafikale ændringer / restriktioner?



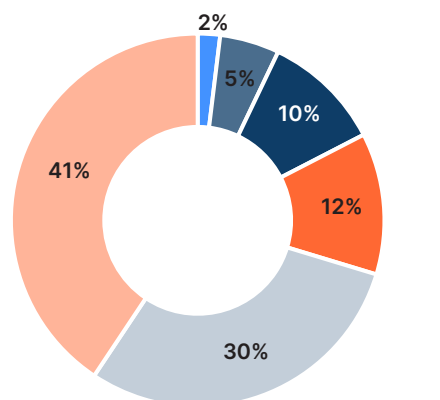
Ja
Ved ikke
Hverken eller/nej

Transportmidlers andel af det samlede forventede forbrug



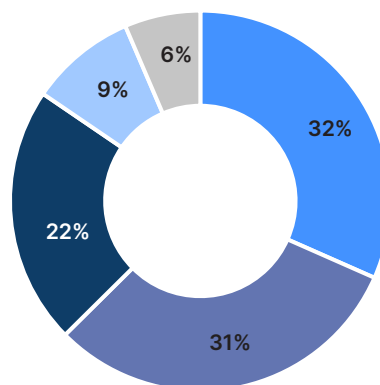
Bil
Cykel
Tog
Bus
Gang

Hvad synes du generelt om M.P. Bruuns Gade efter at der er lavet trafikale ændringer / restriktioner?



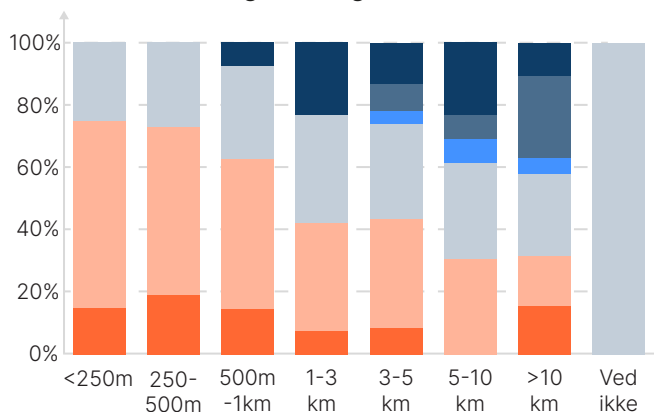
Ved ikke
Dårligt
Meget dårligt
Hverken eller
Godt
Meget godt

Hvilke tiltag kunne gøre M. P. Bruuns Gade mere interessant for dig?



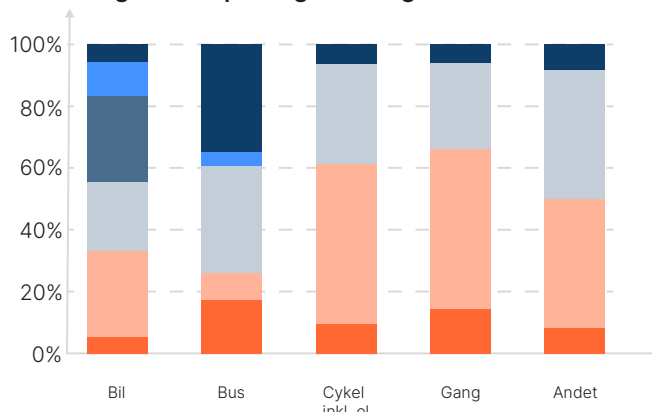
Andet / intet
Cykelister og fodgængere
Uvidenhed om ændringerne
Trafik og tryghed
Ophold og handelsliv

Afstande og holdning til omdannelse



Ved ikke
Dårligt
Meget godt
Meget dårligt
Hverken eller
Godt

Valg af transport og holdning til omdannelse



Ved ikke
Dårligt
Meget godt
Meget dårligt
Hverken eller
Godt

8. Resultater: Effekter for de erhvervsdrivende

Der er foretaget interviews med de fleste handelsdrivende i M. P. Bruuns Gade, ligesom der er foretaget en kortlægning af butikslokalerne før og efter ombygningerne (hhv. 2024 og 2022). Det samlede antal forretninger er uændret på knap 40 enheder, men fordelingen har ændret sig. Der således kommet tre flere servicefunktioner som café, take-away mv. til, mens der på den anden side er registreret tre færre detailbutikker. Effekterne for de handelsdrivende afhænger dels af almindelige driftsmæssige udviklinger, konjunkturer, forretningstyper og placeringer. Overordnet set har de trafikalt fredeliggørende tiltag haft positive effekter, men de overskygges af de tre måneder, hvor halvdelen af gadens parkeringspladser uden varsel blev sløjfet. Effekterne er opdelt på de fire forskellige tiltag.

Effekter ved cykelbane langs M. P. Bruuns Gade

Den forlængede cykelbane over jernbanebroen har muligvis betydet flere cykler i M. P. Bruuns Gade, da strækningen var udpeget som en af de mest udsatte i midtbyen. Flere af de forretningsdrivende, som har haft lokalerne både før og efter ombygningen, peger på, at der er flere cykler i gaden end tidligere. Om det er selve cykelstien, byfortætningen på Frederiksbjerg, restriktionerne for bilerne eller andre forhold, som har bevirket de flere cykler i gaden, er uklart. Trods advarsler om at cyklerne fjernes uden ansvar, er der flere, som parkerer cyklerne op ad udstillingsvinduerne, og flere steder står der ubenyttede cykler. Mange butiksdrivende nævner specifikt manglen på cykelparkering som en udfordring for både kunderne og for gademiljøet, og en generel sanering af cykler og cykelparkering er imødeset blandt de handelsdrivende. Overordnet set er de handelsdrivende glade for de mange fodgængere og cyklister, som de vurderer tilsammen står for i størrelsesordenen 85 % af kunderne i butikkerne. Det harmonerer godt med interviewundersøgelsen, som viser, at gående, cyklende og brugere af den kollektive trafik står for 86 % af besøgene i M. P. Bruuns Gade.

ca. 85 %

Undersøgelsen viser, at ca. 85 % af kunderne i M. P. Bruuns Gade kommer til fods, på cykel eller med kollektiv trafik.

Trafikale hundebører ved Brammersgade og Skt. Pauls Kirkegade

Flere forretninger melder om forbedringer som følge af ombygningerne med de trafikale hundebører. Særligt de udadvendte og publikumsorienterede funktioner, som ligger direkte ud til de ombyggede kryds, melder om omsætningsvækst, et hyggeligere miljø og en større arbejdsglæde som følge af de grønne områder. Flere har også selv bidraget med yderligere byrumsmøbler, krukker med beplantning mv. Flere forretningsdrivende omkring krydsombygningerne kunne dog ønske sig en bedre kommunal drift af kommunens nye grønne områder.

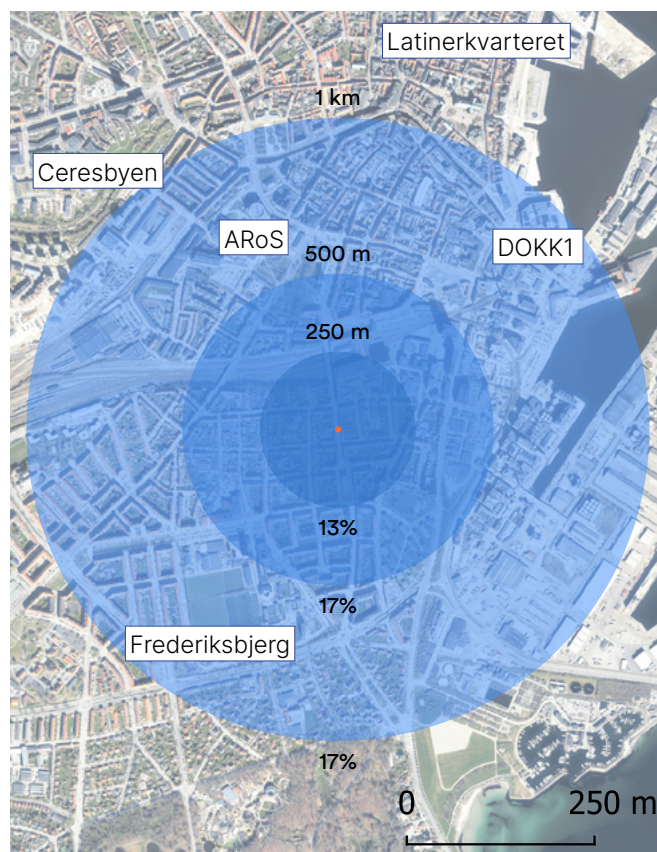
ca. 4-8 mio. kr.

Ved M. P. Bruuns Gades i alt fire hundebører er der et potentiale for en årlig omsætningsvækst på ca. 4-8 mio. kr. som følge af restaurationernes mulighed for udeservering i grønne byrum.

Forretninger med nye muligheder for udeservering i grønne områder melder om en omsætningsvækst på 10-20 %. Forretningslokalerne ved hundebørerne er forholdsvis store, og for et hundebør på M. P. Bruuns Gade med to store barer eller caféer med udeservering vil det således svare til en årlig omsætningsvækst på 2-4 mio. kr. For vinbarer og andre funktioner, der i høj grad vil høste fordele ved udeservering, vurderer de handelsdrivende, at omsætningsvæksten vil være markant højere. For butikker uden udeservering vil der sandsynligvis ikke være den store effekt.

15 min. parkering ved og omkring M. P. Bruuns Gade

Parkeringspladserne giver mulighed for, at kunder kan komme med bil, hvilket udvider oplandet til forretningerne. Flere af de butiksdrivende melder om, at omkring 15 % af kunderne til særligt specialbutikkerne ankommer med bil. Interviewundersøgelsen viser, at 12 % af de adspurgte ankommer med bil, hvilket harmonerer godt med de butiksdrivende vurderinger.



Andel og bopælsafstand for respondenterne ved M. P. Bruuns Gade

"Mange af vores kunder vil enten gerne opleve en vare, der er set online, eller hente varer som er købt i vores webshop. Mange kommer selvfølgelig her fra midtbyen, men der er faktisk også mange, der kommer fra forstæder som Højbjerg og Viby – og de kommer med bil. Muligheden for 15 min. parkering tæt på butikken er afgørende for os, og vi håber meget på, at det fortsætter som nu."

- Indehaver, Spotlight

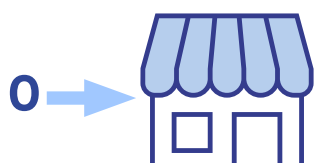
De ændrede parkeringsregler med udvidede restriktioner for 15 min. parkering medførte derfor en del skepsis blandt flere af de forretningsdrivende i M. P. Bruuns Gade. Frygten var, at de handlende ville opleve yderligere gener og derfor ville finde andre steder at handle. Selv nogle af de mest skeptiske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

For de butikker, som er mest afhængige af kunder, der ankommer med bil, har restriktionerne enkelte steder medført egentlige butikslukninger. Det vurderes samlet set, at parkeringsrestriktionerne har medført et godt flow, og at det oftest er muligt at finde en ledig parkeringsplads forholdsvis tæt på butikken. Det understøttes af, at langt de fleste forretningsdrivende i M. P. Bruuns Gade bakker op om muligheden for 15 min. gratis parkering.

Midlertidig nedlægnings af p-pladser

De ændrede busruter og den medfølgende nedlæggelse af knap 20 parkeringspladser i den vestlige side af M. P. Bruuns Gade har medført betydelige effekter for visse forretningsdrivende. Særligt de forretningsdrivende, som har opbygget deres forretningsmodel efter en vis mængde kunder, som ankommer med bil, har været påvirket. Ændringerne stod på i tre måneder, men flere forretningsdrivende melder om, at nogle kunder har ændret indkøbsmønster og ikke er vendt tilbage. Derved har nogle forretninger oplevet effekter, der strækker sig ud over de tre måneder.

Effekter (2021-2024)



Udvikling i butikker

Der er ikke registreret hverken flere eller færre butikker i M. P. Bruuns Gade i perioden 2021-2024.

+4



Udvikling i servicevirksomheder

Der er registreret fire flere servicevirksomheder i 2024 ift. 2021.

0



Udvikling i omsætning

Den årlige omsætning er samlet set stort set uændret.

"Mange af vores kunder kommer i bil, og det er simplethen blevet for svært at parkere her omkring. Det er en de primære årsager til, at vi har valgt at lukke butikken her og fokusere på vores butikker med en bedre tilgængelighed for bilkunderne."
- Indehaver, Tapetforum

Midlertidig nedlæggelse af parkering

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 tiltaget har kostet forretningerne i størrelsesordenen 5-10 mio. kr. i tabt omsætning på tre måneder.

Nyere, mindre og mere serviceorienterede forretninger har generelt ikke mærket meget til ændringerne, mens ældre og større butikker med et varesortiment, der appellerer til et større opland, har mærket en omsætningsreduktion på 10-15 %. For mange butikksdrivende svarer det stort set til at miste overskuddet og dermed muligheden for at opbygge økonomisk buffer til investeringer. En længerevarende omsætningsreduktion på 15 % vil i mange tilfælde være nok til, at butikken ikke kan fortsætte den eksisterende drift og derfor må foretage betydelige ændringer eller lukke.

For mange af de butikksdrivende i M. P. Bruuns Gade har de store, pludselige og uvarslede ændringer haft betydning for mulighederne for at omstille forretningens drift. De uvarslede ændringer har også været vanskelige for kunderne at vænne sig til, hvorfor mange ændrede indkøbsmønstre, og hvor nogle ikke er vendt tilbage. De fleste af de påvirkede butikksdrivende melder om, at ændringer i den størrelsesorden bør varsles i god tid for at give de forretningsdrivende bedre betingelser for at omstille driften.

9. Erfaringer og anbefalinger

Erfaringerne fra de trafikalt fredeliggørende tiltag i M. P. Bruuns Gade giver anledning til flere overvejelser og anbefalinger.

Frederiksbjergs Spisekammer: Udvikl en samlet vision

Erfaringer fra både danske og udenlandske byer viser, at byer og handelsgader med en særlig identitet klarer sig bedre end andre. Nogle af byens ældste og mest populære butikker findes i netop M. P. Bruuns Gade, som i mange år har været kendetegnet ved en stor andel specialvarebutikker med fødevarer. Hvor Jægergårds-gade har udviklet sig til en gade med mange barer, caféer og restauranter kan et dedikeret fokus på M.P. Bruuns Gade som fødevareregade sandsynligvis udvikle gadens handelsliv og områdets tiltrækning yderligere. En sådan udvikling kræver en stærk organisering, særlige events og markedsføring, tæt samarbejde mellem kommune, erhvervsdrivende og ejendommejerere samt en fortsat god tilgængelighed for både gående, cyklende og kunder i bil.

Imødekom de flere cyklister og fodgængere

Byfortætning, befolkningstilvækst og vanskeligere muligheder for at have bil i Midtbyen betyder også, at der gradvist sker en vækst i antallet af cyklister og gående. Tiltag som en ny cykelbane, forbedret oversigtsforhold og grønnere byrum understøtter yderligere den udvikling. I en handelsgade, hvor i størrelsesordenen 85 % af kunderne ankommer til fods, med cykel eller via den kollektive trafik, har det som udgangspunkt en positiv effekt at forbedre forholdene for den største kundegruppe. De handelsdrivende peger i den sammenhæng på nødvendigheden af at fjerne ubrugte cykler, der roder i gadebilledet og generer fodgængerne, samt at etablere gode cykelparkeringsforhold nær forretningerne. For at understøtte synergien på tværs af den trafikerede handelsgade anbefales det også at arbejde med gode overgangsmuligheder og i det hele taget at binde handelslivet bedre sammen på tværs af særligt M. P. Bruuns Gade.

Hav øje for en velafviklet varelevering

Vareleveringen er en af forretningernes livsnerve. Mange forretninger, herunder blomsterforretninger, dagligvarebutikker, vinbutikker, restauranter og værtshuse får ofte leveret store og tunge varer, som bliver leveret med lastbiler, palleøftere mv. Parkeringsmuligheder for lastbiler nær forretningerne, gode læssezoner og et fokus på leveringstidspunkter kan derfor have stor betydning for forretningernes muligheder. I en blandet bolig- og handelsgade som M. P. Bruuns Gade kan tiltag som støjsvag varelevering i ydertimerne også være en mulighed, der med fordel kan overvejes nærmere.

Samarbejde med butiksdrevende om grønne byrum

De nye hundeører har skabt bedre oversigtsforhold og mindsket omfanget af konflikter mellem forskellige transportformer i gaderummet. Den nye belægning, de nye byrumsmøbler og de generelt grønnere byrum har haft positive effekter.

For at sikre gode og langtidsholdbare løsninger anbefales det på et tidligt tidspunkt i processen at indgå i et tæt samarbejde med de berørte forretninger. Nogle af de spørgsmål, der i sådant et samarbejde kan drøftes er:

- Hvilke byrumsmøbler vil være bedst for det enkelte område, og hvordan placeres de bedst?
- Hvordan kan de grønne områder driftes og udvikles?
- Hvordan kan molokker, cykelparkering mv. placeres, så de generer butikkerne mindst muligt?

Ovenstående er blot nogle af de overvejelser, der med fordel kan drøftes i et samarbejde mellem kommune, forretningsdrivende og ejendommejerere.

Varsling af ændringer i god tid

Ved at sløjfe omtrent halvdelen af parkeringspladserne i en handelsgade mister en del af forretningerne en del af kundegrundlaget. I en handelsgade som M. P. Bruuns Gade, der alle dage har været kendetegnet ved biltrafik og mange parkeringspladser, er det særligt omvæltende for de mange forretninger, som har opbygget forretningssmodellen og varesortimentet efter en vis andel biltrafik. Mange butiksdrevende er afhængige af en løbende tilpasning mellem særligt lønudgifter og omsætning. Hvor omsætningen blev pludseligt reduceret som følge af den midlertidige nedlægning af parkeringspladserne, har det af ansættelsesmæssige grunde ikke været muligt at tilpasse lønudgifterne så hurtigt. Et varsel på mindst tre måneder havde sandsynligvis gjort en stor forskel for mange forretninger i M. P. Bruuns Gade, som ville have haft bedre mulighed for at tilpasse sig de kommende ændringer.

Tilpas prioriteringerne

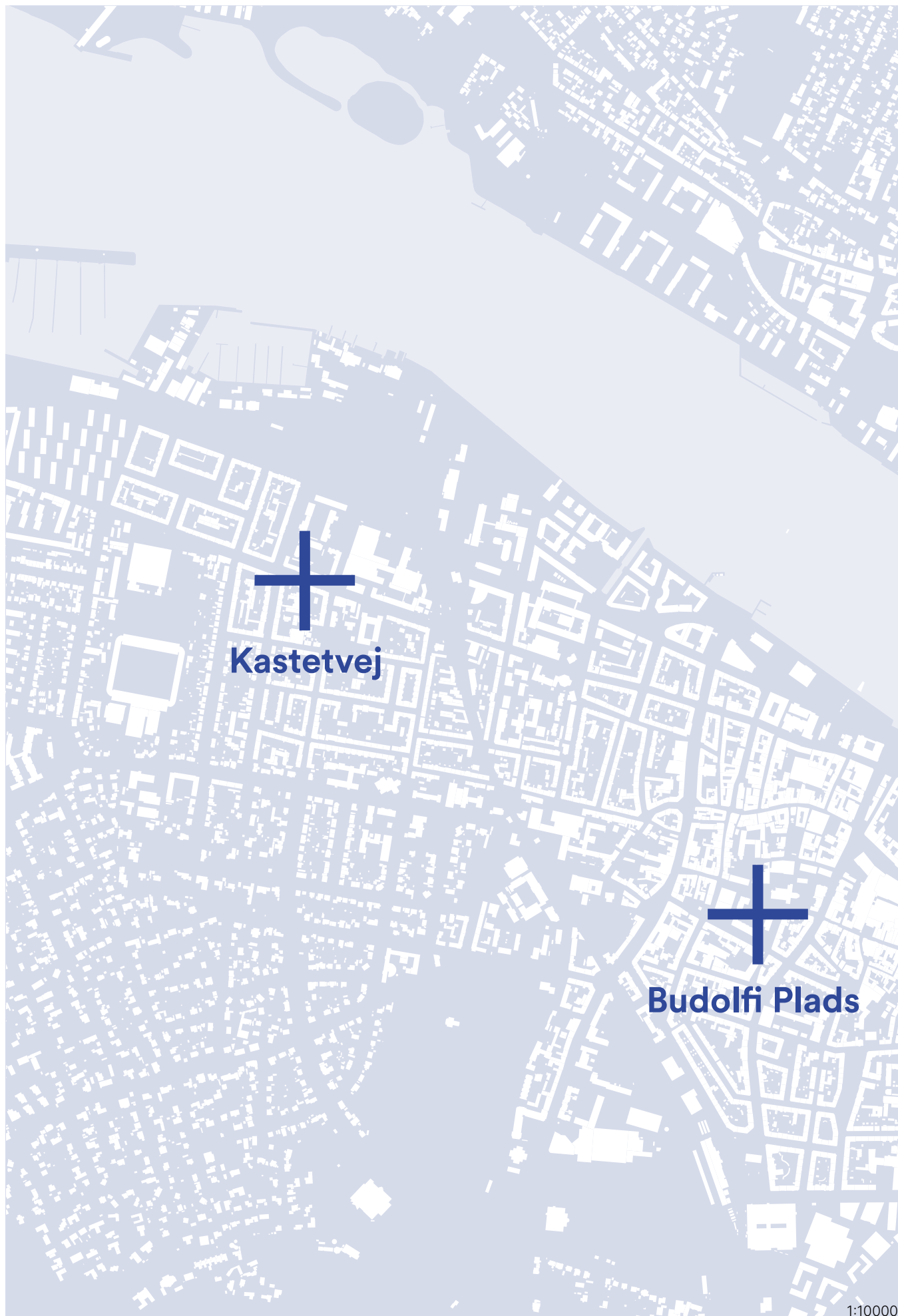
Der kører i forvejen busser i M. P. Bruuns Gade, og flere af de forretningsdrivende har derfor været uforstående overfor, hvorfor det var nødvendigt at sløjfe så mange parkeringspladser. Fremkommelighed for busser, lettere passage af mange store køretøjer og andre faktorer har givetvis spillet vigtige roller for beslutningen om midlertidigt at nedlægge parkeringspladserne i de ven vestlige side af vejen. Kortlægningen af effekterne viser, at det har kostet de forretningsdrivende i størrelsesordenen 10 mio. kr. i de tre måneder, hvor parkeringspladserne i den vestlige del af M. P. Bruuns Gade blev sløjfet. Det svarer til den årlige omsætning i 2-3 mindre specialbutikker. Dertil kommer tabet i form af fortsatte lønudgifter grundet manglen på varsel samt tabet af kunder, der har ændret indkøbsvaner. Mange af forretningerne er skattepligtige i Aarhus Kommune, og derfor kan effekterne også have haft betydning for Aarhus Kommune. Når forretningerne bliver påvirket i sådan en grad, kan det med fordel overvejes, hvilke tiltag der kan gøres for at imødekomme de forretningsdrivende så meget som muligt.

AALBORG

Aalborg Kommune har gennem flere år haft fokus på grøn mobilitet og trafikal fredeliggørelse. Et af de store projekter har været BRT-projektet, Plusbus. Derudover har flere af midtbyens historiske områder været omdrejningspunkt for større transformationer. I dette projekt er der taget udgangspunkt i to store og permanente cases fra Aalborg:

BRT langs Kastetvej,
Omdannelse af Budolfi Plads.

Siden har flere centrale pladser været genstand for store ombygninger som følge af omlægningen af den kollektive trafik, herunder J. F. Kennedys Plads og Nytorv, ligesom flere bydele også står overfor en omdannelse målrettet grøn mobilitet i levende handelsgader.



1:10000

Kastetvej

En kollektiv transportkorridor

1. Udviklingen af Kastetvej

Oprindelsen af Kastetvej kan spores tilbage til slutningen af 1700-tallet, hvor gården Gammel Kastet blev opført på hjørnet af Ryesgade og Kastetvej. Gårdens navn henførte til den "indkastede" mark, som blev til, når der blev gravet grøfter om marken, og hvor jorden blev brugt til diger. Gården forsvandt omkring år 1900, men efter inddragelsen af en række markjorder i Aalborg Kommune i 1886, blev navnet ført videre. Med grundlæggelsen af Kastetvej og industrialiseringens indtog i Aalborg, tog udviklingen af Vestbyen for alvor fart. I løbet af de næste ca. 140 år voksede Vestbyen til et større geografisk område, der i dag rummer ca. 14.000 indbyggere. Kastetvej er blevet Vestbyens hovedpulsåre, der forbinder bydelen med Aalborg centrum. Grundlæggende kan udviklingen af handelslivet ved Kastetvej opdeles i tre perioder.

1880-1940: Industrialiseringen og fødslen af en bydel

I slutningen af 1800-tallet udviklede Vestbyen sig markant. Borgergade og den østligste del af Kastetvej blev anlagt (1887), C. W. Obels Tobaksfabrikker blev etableret (1897) og De Forenede Tekstilfabrikker, som var en af byens største arbejdspladser, blev etableret (1898).

Margarinefabrikken, Buaas Mejerimaskinefabrik og De Danske Spritfabrikker var andre ikoniske fabrikker i området.

Fakta



Tiltag:

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



Vision med projekt:

- Forbedring af bymiljø, herunder fokus på tryk, trafikssikkerhed og opholdsmiljø



Budget:

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



Tidsramme:

- Anlæg: 2019-2023



Udviklet og skitseret af:

- Aalborg Kommune, COWI og COBE



Det undersøgte område ved Kastetvej



Kastetvej før ombygningen. Kilde: Aalborg Kommune

De mange industribygninger er senere blevet omdannet til andre formål, og nogle er stadig bevaret. I 1902 blev Vor Frelser Kirke indviet, og hermed fik Vestbyen sit eget sogn. Skoler, institutioner og andre offentlige funktioner kom til, ligesom flere butikker opstod. Området mellem Badehusvej og Absalonsgade voksede fra ca. 260 indbyggere i 1886 til ca. 6.200 blot for år senere. Bydelen udviklede sig løbende frem mod tiden omkring 2. verdenskrig, hvorefter udviklingen igen tog fart.

1940-2000: Efterkrigstiden og bilernes dominans

Som følge af de store industriområder i Vestbyen kom der rigtig mange nye medarbejdere til. Alene tekstil- og tobaksfabrikkerne fordoblede antallet af medarbejdere i 1930'erne. Boligbyggeriet kunne ikke følge med den stigende efterspørgsel, og der opstod flere steder i Aalborg en stor mangel på boliger til de mange arbejdere. Særligt i Vestbyen blev der opført et stort antal boliger – både som klassiske karréejendomme i 4-5 etager og som enkeltstående blokke. Søheltekvartret blev færdigt i 1950'erne, hvor befolkningstallet i Vestbyen kulminerede med ca. 20.000 indbyggere. Der var på dette tidspunkt mange butikker i Vestbyen, og Kastetvej udviklede sig til en pulserende handelsgade.

I takt med at levestandarden, uddannelsesniveauet og bilejerskabet steg, flyttede flere familier fra Vestbyens små lejligheder til forstæderne parcelhuse. De mindre lejligheder, hvor mange ikke havde toilet, blev gradvist moderniseret og lejet ud til yngre, enlige og ældre. Vestbyen oplevede en befolkningstilbagegang, og antallet af forretninger blev reduceret.

Fra spritfabrik til Spritten

I mange år var Vestbyen kendetegnet ved produktion af bl.a. snaps på De Danske Spritfabrikker. Efter 134 års produktion lukkede fabrikkerne i 2015, hvorefter mange af bygningerne blev fredet. Fabrikken er af Kulturministeriet udpeget som et af Danmarks 25 vigtigste industriminder. Med respekt for stedets unikke historie bliver området nu transformeret til et nyt bykvarter, som skal danne ramme om nyt byliv præget af kulturarv, kunst, kultur, arkitektur og gastronomi.

Haraldslund Vand- og Kulturcenter: Vestbyens samlingspunkt

Harald Jensen var en af industrialiseringens store personligheder. I 1914 testamenterer han sine ejendomme og jorde til Aalborg Kommune med ønske om, at ejendommen vil blive brugt til offentlige formål. Aalborg Stadion bliver opført, og 1969 stod svømmehallen og motionscenteret, Haraldslund, færdigt. Både stadion og Haraldslund er senere blevet udbygget og ombygget og fremstår i dag som nogle af Vestbyens store samlingspunkter.

2000-: Udvikling af den kollektive trafik og oplevelser

Efter IT-boblen brast i starten 00'erne og den efterfølgende finanskrisen i 2007 blev mange butikker udfordret som følge af et markant lavere privatforbrug – også i Vestbyen. I samme periode tog e-handlen for alvor fart, hvilket satte butikkerne på Kastetvej under yderligere pres.

Området omkring år 2010 stod Vestbyen i et identitetsmæssigt vadede: De store fabrikker var lukket, familierne var flyttet ud og mange butikker var lukket som følge af krisen, e-handel og generel koncentration mod større enheder. Tilbage var nogle af de gamle købmandsforretninger, værtshuse, frisører og enkelte butikker. På den anden side havde bydelen med de ca. 14.000 indbyggere attraktive muligheder med korte afstande til Limfjorden, Aalborg centrum samt flere kulturelle og rekreative områder som lystbådehavn, Haraldslund, Friluftsbadet mv.

Efter ca. 130 år fremstod Kastetvej – og Vestbyen i det hele taget – som den lidt slidte bydel med en velkendt og veldefineret handels- og oplevelsesgade, der var forholdsvis langt fra fordums styrke. På den anden side stod området med store muligheder og uforløste potentialer.

I midten af 2010'erne tog omdannelsen af Vestbyens handels- og oplevelsesliv igen fart. Friluftsbadet blev ombygget i perioden 2015-2017, Aalborg Streetfod åbnede i 2017 med 20 madboder nær Skudehavnen, i 2021 åbnede det populære bageri, BreadByKaerup og i 2024 åbnede sandwichbaren, FrAAderen, der også er kommet godt fra start.

Udviklingen mod flere take-away og oplevelsesbaserede spisesteder står i kontrast til lukningen af flere traditionelle detailbutikker som blomsterbutik, sportsbutik m.fl. men svarer til den udvikling, der ses i store dele af landet.

Stærkere korridorer

I 2003 åbnede Aalborg Vestby Station som en del af Aalborg Nærbane, og i 2017 åbnede Kulturbroen som en stibro, der bygget uden på den eksisterende jernbanebro. I 2023 åbnede Plusbussen, som bl.a. kører gennem Vestbyen via Kastetvej. De seneste 20 år er Vestbyen således blevet stærkt forbundet for særligt gående, cyklende og brugere af den kollektive trafik.

Fra Friluftsbad til Vestre Fjordpark

Området, der oprindeligt var etableret som en vandflyverplads af den tyske besættelsesmagt, blev i 1947 omdannet til et rekreativt og folkeligt friluftsbad. I 2015-2017 blev det nedslidte anlæg omdannet til en 165.000 m² stor fjordpark med friluftsbad, vinterbadning, kajakroning og meget andet.



Området ved Kastetvej og Aalborg Vestby Station. Kilde: Aalborg Kommune

2. Kastetvejs fysiske karakter

Bebyggelsen langs Kastetvej er kendetegnet ved kar-ré- og stokbebyggelse med murstensbeklædte facader i 4-5 etager. Etagebyggeriet danner en tæt og homogen randbebyggelse langs gaden, hvor flere byggerier kan dateres tilbage til 1930'erne. Fra Suensonsgade og mod vest overgår den tætte bygningsmasse til tværgående lejlighedsblokke, der med grønne plæner imellem bryder facadelinjen og danner kig til det maritime miljø ved Skudehavnen.

Den gradvise udvikling af Vestbyen langs Kastetvej har resulteret i et stort antal sidegader, som forgrener sig ud i de omkringliggende boligmiljøer. Etageejendomme grænser op mod Vestre Bådehavn i nord, og villa- og dobbelthusbebyggelse i 2-3 etager mod Hasseris i syd. Langs Kastetvej er der flere pejlemærker såsom Haraldslund Vand- og Kulturhus, Aalborg Portland Park og Aalborg Vestby Station.

Derudover ligger enkelte bygninger med særlig arkitektonisk kvalitet som Sct. Mariæ Skole fra 1899. Pejlemærkerne adskiller sig fra de øvrige bebyggelser i både størrelse og arkitektonisk struktur.

Aktuelt står hjørneejendommen mellem Badehusvej og Kastetvej overfor en omdannelse. Bl.a. flytter Vestbyens Cykelhandler til større lokaler, og værtshuset, Westend, har været lukket i flere år.

Kastetvej knytter sig desuden til de rekreative områder i Vestbyen som Fjordmarken, Vestre Bådehavn, Skudehavnen og Vestre Fjordpark. Særligt om sommeren opleves der et pulserende byliv langs marinaerne, hvor mennesker samles omkring de nærliggende spisesteder og det maritime miljø.



Vestre Fjordpark, der åbnede i 2017. Kilde: LYTT Architecture



Indvielse af Plusbussen ved Haraldslund, Kastetvej. Kilde: Urban Creators

3. Trafikken og bylivet ved Kastetvej

Kastetvej forbinder Vestbyen med Aalborg centrum og er en del af rygraden i bydelens infrastruktur. Handelsgaden, Kastetvej, har traditionelt set været kendetegnet ved muligheden for kantstensparkering på hele strækningen, ligesom der i mange år har været etableret cykelsti på den forholdsvis brede gade, der fra facade til facade måler 17-20 m. I dag, foregår færdsel på Kastetvej hovedsageligt med kollektiv trafik, på cykel og til fods.

Bydelscenteret som magnet for bylivet

I krydset mellem to af Vestbyens mest trafikerede veje, Kastetvej og Dannebrogsgade, ligger bydelens bydelscenter, som opstod i 1970'erne og siden har udviklet sig gradvist. Brugsen, eller HB som den hed dengang, åbnede helt tilbage i 1959 ved Kastetvej 37. I 1979 blev den slået sammen med Brugsen ved Kastetvej 101 (nu Spar) og den nye store dagligvarebutik flyttede i 1976 til nye store lokaler (nuværende Kvikly) som følge af en omdannelse af den tidligere tekstilfabrik. Området er siden blevet en magnet for udviklingen af bydelscenteret. I lokalerne ved Kastetvej 37 åbnede Fakta, som i 2025 bliver til en Normal. I Kastetvej 101 åbnede en anden købmand, som siden er blevet til Spar.

Den store café, Ulla Terkelsen, og det populære pizzeria, Sticchi's, åbnede midt i bydelscenteret i 2011, og i 2016 blev Kvikly ombygget. I 2024 flyttede 365discount ind i nye lokaler og er således blevet nabo til bydelens største fitnesscenter, PureGym, som delvist ligger i en rå, gammel fabriksbygning fra 1898. Det er bemærkelsesværdigt, at den nye dagligvarebutik, 365discount ikke har egne p-pladser tilknyttet, og at kunderne hovedsageligt er gående og cyklende. Der findes dog enkelte p-pladser på bagsiden i tilknytning til Dannebrogscenteret. Bydelscenteret består desuden af bank, ejendomsmægler, genbrugsbutik, frisør, kaffeebar mv. Det betydelige omfang af fodgængere og parkerede cykler vidner om et aktivt, populært og koncentreret bymiljø.



Området ved Haraldslund før omdannelse.
Kilde: Aalborg Kommune

Udenfor bydelscenteret er gaderummet ved Kastetvej karakteriseret af en blanding af boliger og mindre erhverv i etageejendommenes stueetager. De mindre forretninger er typisk indenfor brancher som take-away, værtshuse, skønhedssaloner og kiosk og er sporadisk fordelt langs Kastetvej, hvilket giver oplevelsen af et langstrakt og mindre usammenhængende handelsmiljø.

Nye stationer danner grundlag for byliv

I forbindelse med plusbussen har Kastetvej fået en central rolle ved at sikre hurtigere og lettere transport for de mange brugere. Placeringen af de nye stationer er nøje planlagt til at stemme overens med brugernes destinationer, hvilket styrker forbindelsen mellem Kastetvej og de nærliggende områder. Kastetvejs primære funktion som trafikal forbindelse og et vigtigt bindeled for kollektiv trafik og cyklister betyder dog også at gaden i højere grad benyttes for effektivt at komme fra A til B end til handel.

De nye stoppesteder på Kastetvej skaber aktivitet i gaderummet og koncentrerer bylivet omkring særligt tre knudepunkter. Aalborg Vestby Station er et vigtigt knudepunkt, hvor passagerer kan skifte til både tog og PlusBus. Stationen betjener også bydelscenteret samt de mange arbejdspladser i området, herunder ved Spritten, C.W. Obels Hus, det tidligere Aalborg Universitet, Retten, samt Aalborg Handelsskole og Aalborg Kommunes Job- og Integrationshus på Kastetvej. Stationen ved Haraldslund betjener i højere grad Kastetvejs kultur- og sportsfaciliteter som Haraldslund Vand- og Kulturhus, Aalborg Portland Park og Aalborg Tennis Klub. Derudover er stationen ved Vestre Fjordvej strategisk placeret nær en række institutioner og foreninger, herunder Vesterkærets Skole, Daginstitution Vesterkær Sogn, Kometen og Idrætssklubben, Aalborg Freja.

De tre nye stationer langs Kastetvej er udstyret med peroner og ventefaciliteter i form af læskure med realtids-skiltning samt beplantningsområder.



Området ved Haraldslund efter omdannelse.
Kilde: Aalborg Kommune

4. Trafikalt fredeliggørende tiltag

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. Kastetvej understøtter en transportstruktur, der knytter bydele og rekreative områder sammen samtidig med, at den betjener centrale faciliteter og arbejdssteder langs ruten. 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

Kun en mindre parkeringslomme med fem parkeringspladser ved Aalborg Vestby Station er genanlagt på sydsiden. 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.

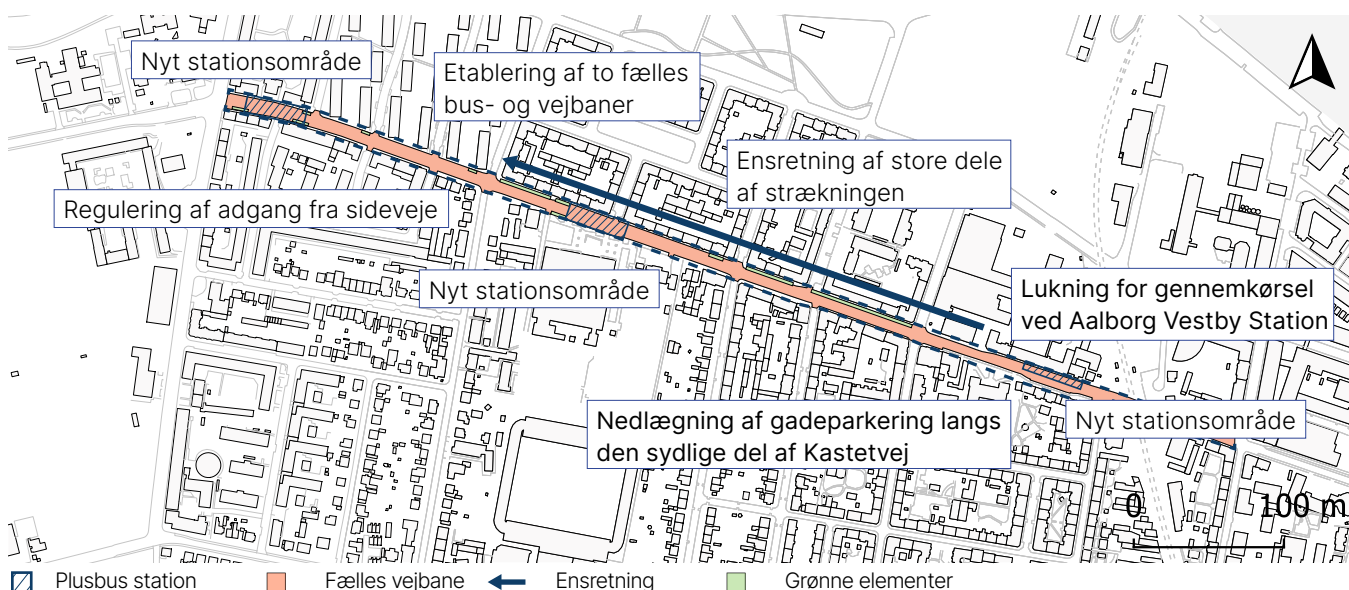
For at sikre en bedre trafikafvikling er der generelt foretaget en del ændringer i skiltningen. Kastetvej er eksempelvis blevet ensrettet mod vest med undtagelse af strækningen mellem Dannebrogsgade og Absalonsgade, hvor ærindekørsel er tilladt.

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.

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.



Plusbussen på Kastetvej. Kilde: Urban Creators



Tiltag langs Kastetvej i det primære caseområde i forbindelse med BRT-projektet

5. Proces og organisering

Det samlede Plusbus-projekt har strakt sig over en relativ lang planlægningsperiode, der blev indledt med en foranalyse til letbanen i 2011. Dernæst blev der foretaget en udredning og en VVM i perioden 2012-2015, hvorefter letbanen blev til en BRT-løsning. Aalborg Kommune fik den statslige bevilling til Plusbussen i 2017, hvorefter den konkrete fysiske planlægning, skitsering og projektering kunne igangsættes. Anlægsperioden for hele BRT-løsningen strakte sig over fire år – fra det første spadestik i 2019 til indvielsen september 2023. Projektet ved Kastetvej har været en del af det store Plusbus-projekt, hvor anlægsfasen foregik i perioden 2021-2023.

Borgerprocesser og ændringer

Der var afsat 7 mio. kr. alene til at håndtere processen og borgerinddragelsen i forbindelse med det samlede Plusbus-projekt. Som en del af processen har der været afholdt borgermøder som del af lokalplanprocessen, orienteringsmøder, møder med Vestbyens Samråd, Haraldslunds Brugerråd, Haraldslunds Ledelse, Bane Danmark og DSB, ligesom der har været udsendt orienteringsmateriale til naboer. Desuden har byggeledelsen under anlægsprojektet været i jævnlig (målsat ugentlig) kontakt med de erhvervsdrivende for at sikre så hensynsfuld en udførelsesproces som mulig.

Allerede i VVM-processens offentlighedsfase i sommeren 2015 opstod et stærkt beboerønske om at ændre den foreslåede trafikbetjening omkring Haraldslund, ligesom der var modstand mod den foreslåede ensretning mod vest fra Dannebrogsgade til Vestre Fjordvej.

Byrådet imødekom borgernes ønsker med nye trafikale løsninger ved Haraldslund, hvor indkørslen blev dobbelttrettet og hvor en villa, der var tiltænkt nedrevet, blev bevaret.

Et andet eksempel på en af de sene justeringer er parkeringsrestriktionerne ved Guldbageren, hvor tidsbegrænsningen måtte skærpes for at sikre ledige pladser til bagerkunderne. Oprindeligt var der etableret 2 timers parkering ved bageren, men efter åbningen var pladserne i høj grad optaget af andre end kunderne. I dialog med bageren blev tidsbegrænsningen ændret til 30 min.

Der er ikke en handelsstandsforening i Vestbyen, og derfor har det været de enkelte butik drivende, der har måtte tale for egen sag.

Lang proces med faste beslutninger

Trods den omfattende inddragelsesproces peger interviewundersøgelsen med de handelsdrivende på en vis utilfredshed med særligt to emner. For det første nævner flere, at mange beslutninger har været oplevet som faste uden mulighed for ændringer, hvilket har været til frustration for mange. For det andet nævner flere, at den meget restriktive tilgang til biltrafikken har haft en markant betydning for de eksisterende forretningernes muligheder. Der er imidlertid observeret en påbegyndende transformation, hvor de tidligere butikker erstattes af nye og mere oplevelsesorienterede forretninger.



Området ved Aalborg Vestby Station før omdannelse.
Kilde: Aalborg Kommune



Området ved Aalborg Vestby Station efter omdannelsen.
Kilde: Aalborg Kommune

6. Resultater: Trafik, tryghed og tilgængelighed

Omdannelserne på Kastetvej har medført restriktioner for biltrafikken, nedlæggelse af parkering, øget fremkommelighed for den kollektive trafik og bredere cykelstier.

Færre parkeringspladser og andre restriktioner for biler

Der er i alt nedlagt knap 30 parkeringspladser langs en strækning ved Kastetvej på ca. 1.300 m. Flere steder langs nordsiden af Kastetvej er der fortsat mulighed for at parkere. Det er ikke længere muligt at parkere på Kastetvej fra bydelscenteret i øst til Schleppegrellsgade i vest - en strækning på ca. 400 m. Der er i stedet etableret tidsbegrænset parkering i sidegaden Ryesgade. Derudover er der flere steder etableret udkørselsforbud, forbudt venstresving og andre restriktioner. Selvom flere bilister ser ud til at trods skiltene viser observationerne, at Kastetvej er en rolig vej, hvor den primære trafik skabes af elbusser og cykler.

Skilte, busgrav og historier i nyhedsmedier

De mange nye skilte har vakt stor debat i lokale nyhedsmedier. På samme måde har busgraven ved Aalborg Vestby Station fyldt i det lokale mediebillede. I den første tid med etablering af busgraven ved Poul Paghs Gade kørte op mod 20 biler pr. måned fast, hvoraf flere blev betydeligt skadet. I sommeren 2023 blev busgraven ændret, så det er nemmere selv at bakke ud uden at sidde fast.

Øget fremkommelighed for den kollektive trafik

Aalborg Vestby Station er en del af InterCity-nettet, ligesom flere regionale busser også standser her. I dagstimerne kører der nu en bus forbi Aalborg Vestby Station hvert 2.-4. minut, og området er således blevet et betydeligt knudepunkt i Vestbyens kollektive infrastruktur. Fraværet af biler betyder også, at det nu er muligt at komme fra Haraldslund til Nytorv på 7-8 min. med bus eller på cykel. I bil tager turen næsten dobbelt så lang tid.

Forbedret oplevet tryghed

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 svingende 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.

“Det er simpelthen blevet så godt med Plusbussen. På en måde føles det som, at midtbyen er kommet tættere på. Det tager 7 min. med bussen her fra Haraldslund til jeg står helt centralt i byen. Og så synes jeg, at Kastetvej er blevet meget mere rolig og rar.”

- Borger ved Kastetvej

Oplandet er lokalt

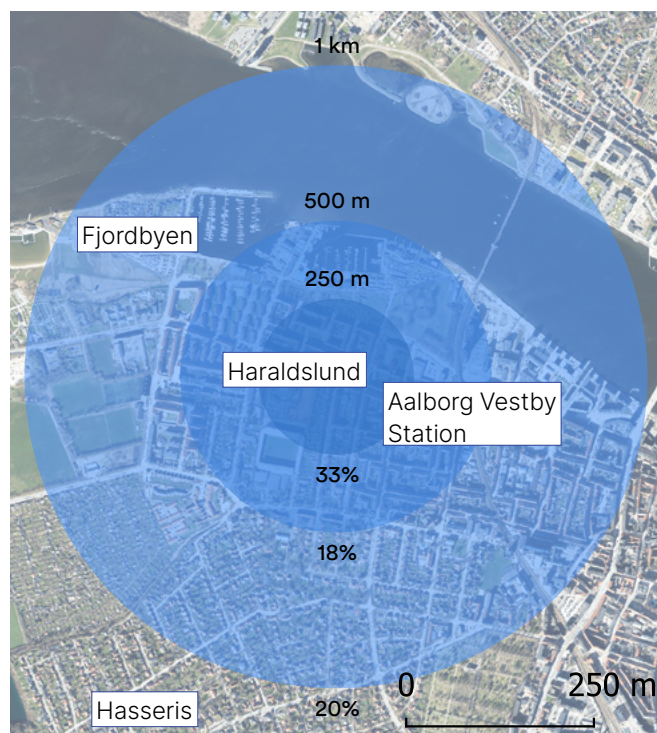
72 % af alle adspurgte ved Kastetvej bor højst 1 km væk, og 16 % bor mere end 3 km væk. Ca. 70 % af alle dem, som ankom med bil, bor mindre end 3 km væk. Det vidner om, at oplandet til Vestbyen hovedsageligt er forholdsvis lokalt, og at langt de fleste af de adspurgte har mulighed for at komme til Kastetvej til fods eller på cykel.

Evalueret af trafikken i Vestbyen

Der har været meget stor bevågenhed om projektet med omdannelsen af Kastetvej, og særligt de mange restriktioner for biltrafikken, har været diskuteret i både lokale, sociale og nationale medier såvel som internt blandt byens borgere og forretningsdrivende. Mange har udtrykt utilfredshed med de mange begrænsninger, men omvendt er 63 % af de adspurgte borgere godt eller meget godt tilfredse med omdannelserne på Kastetvej, Plusbussen og de trafikale omlægninger. I 2024 blev der igangsat en evaluering af fremkommeligheden i Vestbyen, der bl.a. peger på, at Kastetvej stort set er fri for biltrafik, særligt i den østgående retning, hvor der også er en bussluse ved Aalborg Vestby Station. I perioden 2018-2024 er årssdøgntrafikken mellem Dannebrogsgade og Aalborg Vestby Station samlet set reduceret med knap 4.000 køretøjer svarende til en reduktion på 82 %. Med en årssdøgntrafik på ca. 900 køretøjer indikerer det, at de tiltag der er gjort for fremme Plusbussen har virket efter hensigten.

82 %

Årssdøgntrafikken på det mest centrale sted på Kastetvej er reduceret med 82 % i perioden 2018-2024.



Andel og bopælsafstand for respondenterne til Kastetvej

7. Resultater: Stopinterviews med områdets brugere

Der er i oktober 2024 udført 162 stopinterviews med personer på Kastetvej. Interviews er foretaget i tidsperioden kl. 09:00-21:00 på en onsdag og en lørdag. Vejret var ca. 10-15 grader og tørt. Respondenterne er tilfældigt udvalgte, og resultaterne indikerer en række overordnede konklusioner om forbrugernes adfærd ved Kastetvej.

Hvem er i gaden?

41 % af de adspurgte er unge på 18-30 år, mens 45 % er 31-70 år. 51 % er lokale og bor inden for 500 m fra Kastetvej, og kun få af de adspurgte bor mere end 3 km væk. Det er sandsynligvis også derfor, at langt de fleste (69 %) svarer, at de kommer til fods. 14 % kommer med bus og 11 % kommer i bil. Der er observeret mange gennemkørende cyklister, men kun få af respondenterne svarer, at de er ankommet med cykel.

Hvad er deres formål?

60 % af de adspurgte har et formål på Kastetvej, mens de resterende 40 % er forbipasserende. 20 % er på vej til

eller fra arbejde eller studie, mens 17 % er ude for at gå en tur. Indkøb, shopping og at hente take-away udgør ca. 30 % af turene. De adspurgte på Kastetvej er forholdsvis målrettede, da kun 34 % har fået flere formål undervejs på deres tur. Her er det indkøb, shopping og take-away, der fylder langt størstedelen af svarene.

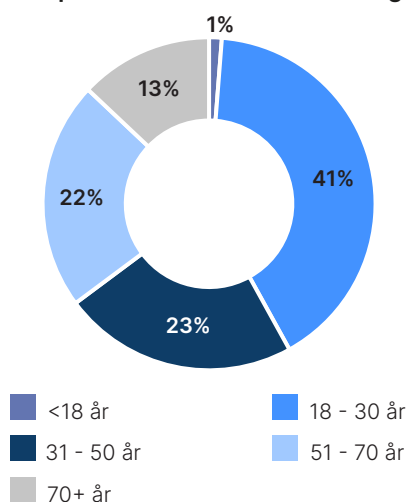
Hvor mange penge bruger de?

43 % af de adspurgte forventer at bruge under 250 kr. på turen. Bilisterne forventer i gennemsnit at bruge 178 kr. på den givne tur, mens kunder i hhv. bus, på cykel og til fods forventer at bruge ca. 130 kr. Det samlede forbrug viser, at fodgængere samlet set bruger ca. 6 gange så mange penge i Kastetvejs forretninger som bilister.

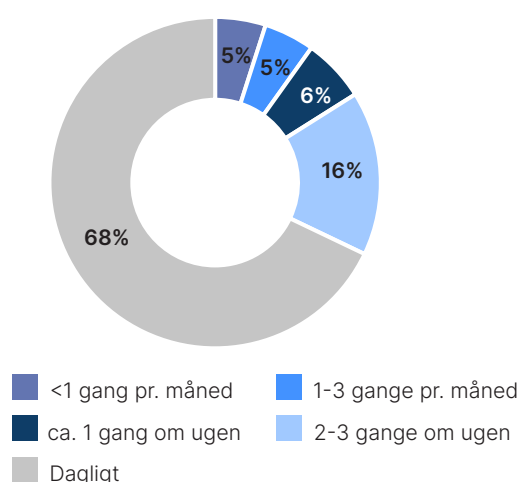
Hvor ofte kommer de i gaden?

Langt de fleste af de adspurgte (68 %) kommer på Kastetvej dagligt, hvilket yderligere understreger gadens betydning som en lokal handels- og transitgade for mange af områdets beboere.

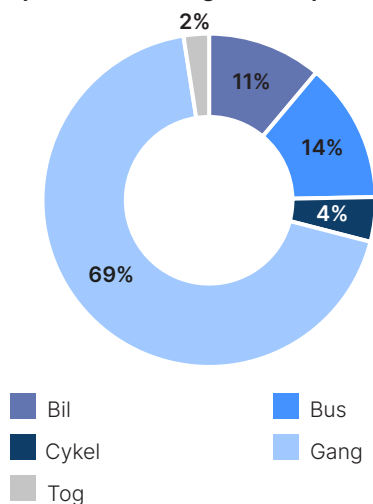
Respondenternes aldersfordeling



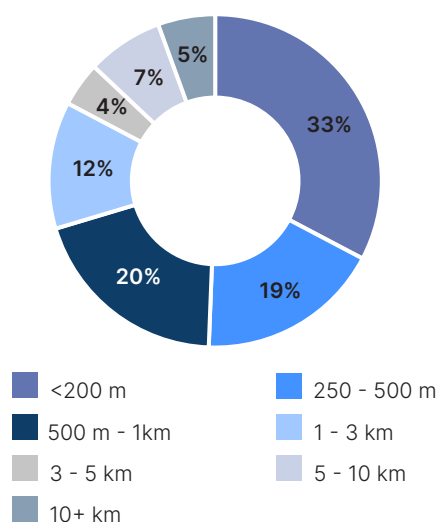
Hvor ofte er du på Kastetvej?



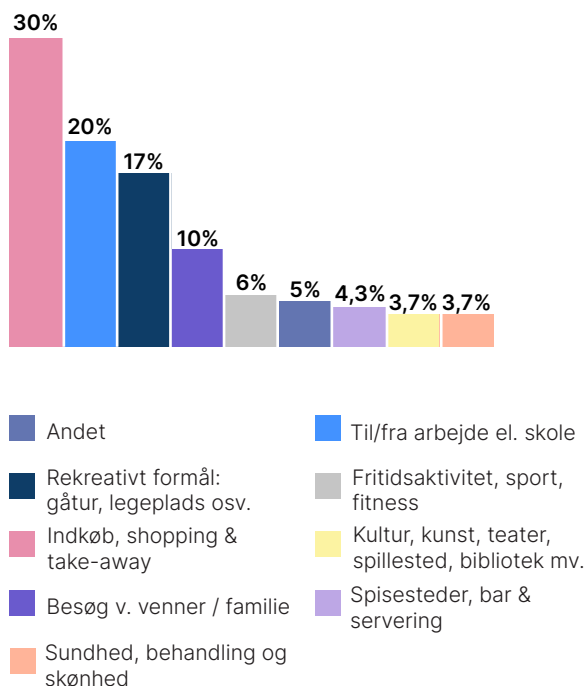
Respondentens valg af transportmiddel



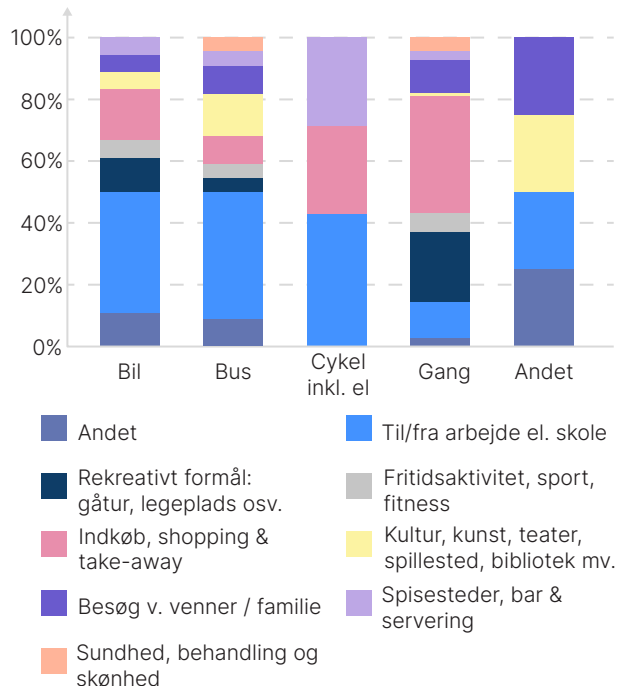
Afstand til respondentens bopæl



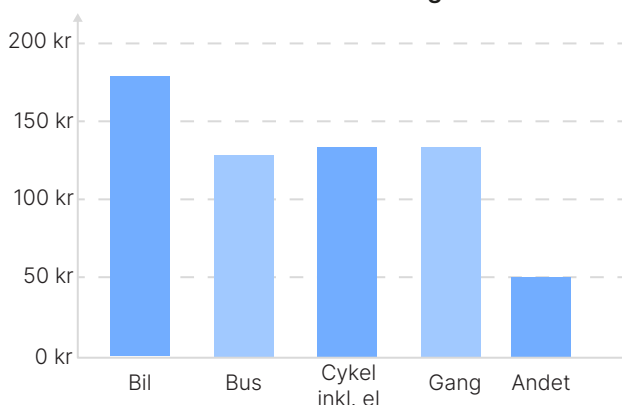
Hvad er dit hovedformål med denne tur?



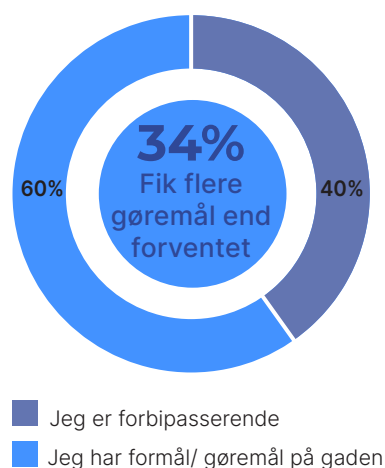
Transportmiddel og formål



Transportmiddel og et gennemsnit over beløb, der forventes at blive brugt



Hvad bringer dig til Kastetvej i dag?



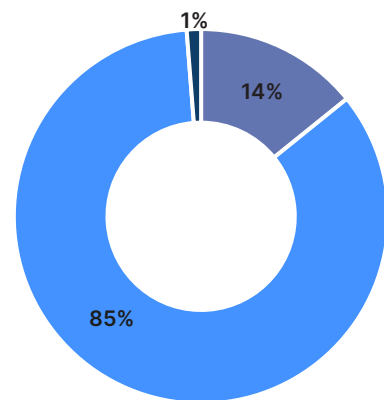
Hvad mener de om omdannelserne?

63 % af de adspurgte synes godt eller meget godt om omdannelsen af Kastetvej i forbindelse med BRT-projektet. Det er særligt den bedre tilgængelighed med kollektiv trafik og på cykel samt de gode opholdskvaliteter, som de adspurgte værdsætter. Flere peger også på den oplevede trafiksikkerhed som følge af de færre biler og de bedre cykel- og fodgængerforhold. 19 % synes dårligt eller meget dårligt om omdannelsen, og blandt de respondenter, er det særligt oplevelsen af tilgængelighed for bilister samt bekymringer for handelslivet, som fylder i svarene. Omkring halvdelen af bilisterne synes godt eller meget godt om omdannelsen, mens den anden halvdel synes dårligt eller meget dårligt om omdannelsen. Blandt fodgængerne synes 82 % godt eller meget godt om omdannelserne.

Hvad ønsker de?

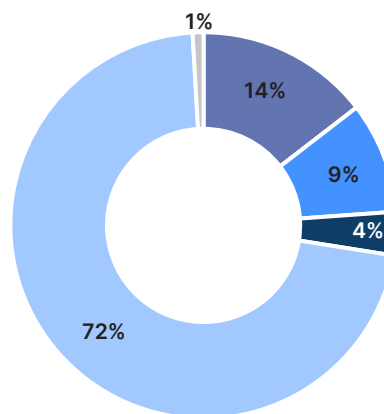
Mange peger på et ønske om bedre trafik- og parkeringsforhold, hvor særligt lavere hastigheder og flere parkeringsmuligheder nævnes som konkrete ønsker. Samtidig er der stor interesse for at tilføje flere funktioner som caféer, butikker og restauranter, hvilket kunne gøre området mere levende og attraktivt. Ønsker om grønne områder og opholdsmuligheder fylder også meget, og flere respondenter foreslår eksempelvis større træer, flere blomster, vandbassiner og opholdsområder som hundeparker og grønne arealer, der kan skabe en mere indbydende atmosfære. Generelt er der mange positive kommentare omkring Plusbussen.

Er du oftere på Kastetvej, efter omdannelsen med plusbusrute og trafikale ændringer / restriktioner?



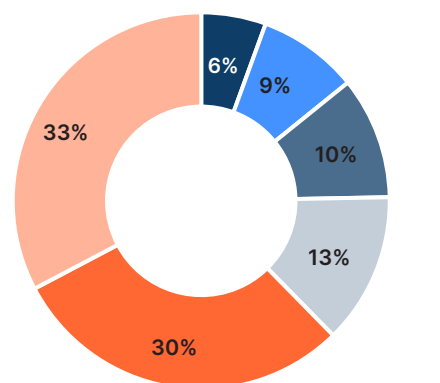
Ja
Ved ikke
Hverken eller/nej

Transportmidlers andel af det samlede forventede forbrug



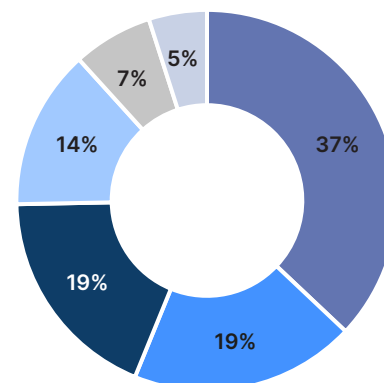
Bil
Cykel
Tog
Bus
Gang

Hvad synes du generelt om Kastetvej efter omdannelsen med plusbusrute og trafikale ændringer / restriktioner?



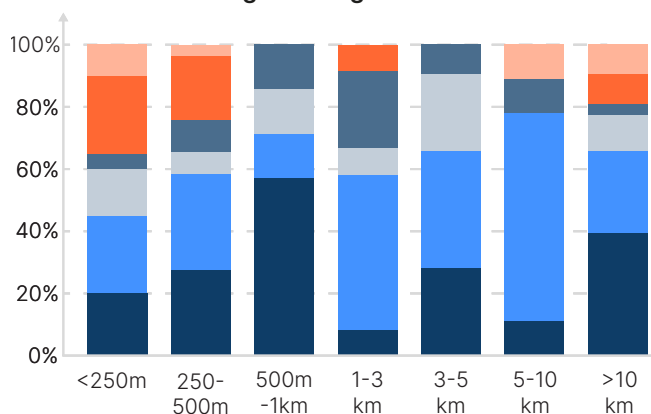
Ved ikke
Dårligt
Meget godt
Meget dårligt
Hverken eller
Godt

Hvilke tiltag kunne gøre Kastetvej mere interessant for dig?



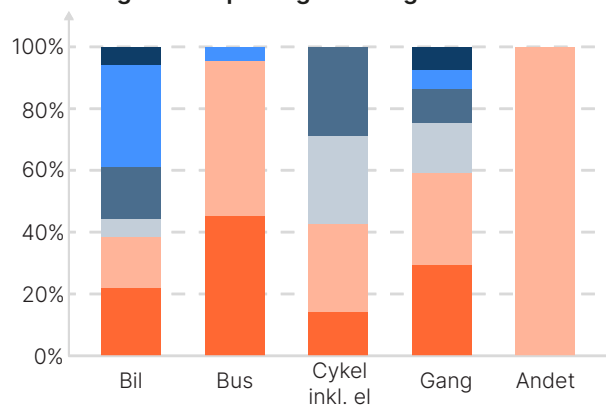
Andet / intet
Faciliteter og funktioner
Grønne områder og beplantning
Trafik og parkering
Offentlig transport
Ophold og aktiviteter

Afstande og holdning til omdannelse



Ved ikke
Dårligt
Meget godt
Meget dårligt
Hverken eller
Godt

Valg af transport og holdning til omdannelse



Ved ikke
Dårligt
Meget godt
Meget dårligt
Hverken eller
Godt

8. Resultater: Effekter for de erhvervsdrivende

Ombygningen af Kastetvej har medført en række forskellige effekter for de handelsdrivende og kan opdeles i særligt tre kategorier.

Yderligere koncentration af handelslivet ved dagligvarebutikkerne

Der bor fortsat mange mennesker i Vestbyen, og der findes ca. 40 forretninger langs Kastetvej (butikker, take-away, skønhed mv.). Særligt omkring bydelscenteret er der åbnet flere forretninger efter ombygningen af Kastetvej. 365discount har udvidet og åbnet en stor og moderne discountbutik, sandwichbaren FrAAdere åbnede i 2024 på Kastetvej 41, tøjbutikken Astrid Frank åbnede i 2023 i lokaler på Kastetvej 26G, og på Kastetvej 44 er der åbnet et yoga-studie. Pizzeriaet, Sticchi's lukkede i 2024 som en direkte konsekvens af udfordringer med tilgængelighed og den tidsbegrænsede parkering på 1 time. I 2025 åbner der dog et nyt pizzeria i lokalerne, og udviklingen i lokalet er derfor umiddelbart vurderet som status quo. I 2025 åbner Normal desuden en ny forretning, hvilket yderligere vil koncentrere handelslivet omkring bydelscenteret. Normals fremtidige omsætning er ikke inkluderet i denne opgørelse. Kvikly, som er området største butik, indgår heller ikke i undersøgelsen, da den har adgang fra Strandvejen og Dannebrogsgade og ikke fra Kastetvej. Ved Spar i den vestlige del af Kastetvej ses i øvrigt også en mindre koncentration med bager, take-away mv., og forretningerne her klarer sig generelt godt.

Flere eksisterende forretninger er udfordret af manglende gadeparkering

På den anden side er andre forretninger uden for bydelscenteret udfordret. Vest for bydelscenteret lyder det stort set sammenstemmende fra de handelsdrivende, at omsætningen er faldet med 20-30 % som direkte konsekvens af restriktionerne for biltrafikken, herunder særligt adgangs- og parkeringsforhold.

Flere take-away-steder melder om et fald på op mod 50 %, nogle andre forretninger er lukkede og nogle få lokaler står tomme. Blomsterhandleren, løbetøjsbutikken samt flere take-away-steder er lukket - bl.a. som følge af en lang anlægsperiode. Også flere af frisørerne melder om en reduktion i størrelsesordenen af 20 % som følge af færre forbipasserende kunder. Udviklingen har betydet, at der samlet set er færre kunder i området, og at synergi-effekterne er forringet. De eksisterende butikker, som har opbygget deres forretningsmodel efter muligheden for at parkere tæt ved butikken, er samlet set blevet betydeligt udfordret som følge af de trafikalt fredeliggørende tiltag. Efter samtale med de forretningsdrivende samt opslag i regnskaber er den samlede omsætningsnedgang i forretningerne på Kastetvej vest for bydelscenteret vurderet til i størrelsesordenen 40-50 mio. kr. ift. før ombygningen af Kastetvej.

Nye butikker er uafhængige af biltrafik

Siden ombygningen af Kastetvej er der åbnet flere forretninger med koncepter, som ikke tidligere har været på Kastetvej. Fælles for de nye forretninger er, at de er uafhængige af kunder, som ankommer i bil. Bageriet, BreadByKaerup, har rigtigt travlt i morgentimerne, hvor mange går og cykler forbi og henter morgenbrød af høj kvalitet. 365discount nyder godt af synergieffekterne fra de omkringliggende funktioner som fitnesscenter, cafe mv. Astrid Frank havde tidligere en webshop men har nu åbnet en forretning i Vestbyen, og yoga-studiets brugere vurderes også at komme til fods eller på cykel. Normal placerer sig typisk på steder med et koncentreret fodgængerflow, og netop hjørnet mellem Kastetvej og Dannebrogsgade er blevet et af Vestbyens mest fodgængerorienterede områder. Omsætningen i de nye forretninger i langs Kastetvej svarer til ca. 60 mio. kr. Med en vurderet samlet omsætningsvækst på størrelsesordenen, 10 mio. kr. vurderes den samlede omsætning på Kastetvej at være omtrent status quo ift. før ombygningen.

50-60 mio kr.

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.

40-50 mio kr.

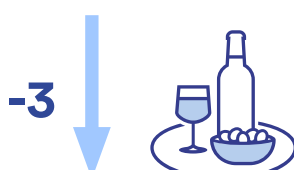
Omsætningsreduktionen i de eksisterende og lukkede butikker vest for bydelscenteret er vurderet til ca. 40-50 mio. kr. pr. år.

Effekter (2019-2024)



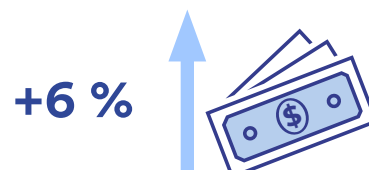
Udvikling i butikker

Der er registreret seks færre butikker ved Kastetvej i 2024 ift. 2019.



Udvikling i servicevirksomheder

Der er registreret tre færre servicevirksomheder i 2024 ift. 2019.



Udvikling i omsætning

Den årlige omsætning er samlet set steget med ca. 6 % i perioden 2019-2024.

9. Erfaringer og anbefalinger

Selve kundegrundlaget, de ca. 14.000 indbyggere i Vestbyen, er stadig intakt, og privatforbruget har i en årrække været stigende. Særligt forbruget på take-away, caféer og oplevelser er i vækst, ligesom bydelens dagligvarebutikker generelt klarer sig godt. Nedlæggelse af omtrent halvdelen af gadeparkeringen har dog været en stor udfordring for de forretninger, som ikke ligger i umiddelbar nærhed til store ankerfunktioner som dagligvarebutikker, stationer eller kulturinstitutioner. Oplandet til Kastetvej er imidlertid relativt lokalt, da ca. 50 % af de adspurgte bor inden for 500 m fra Kastetvej. Kun få af de adspurgte bor mere end 3 km væk og kun 11 % kommer i bil. Det lokale opland indikerer, at mange har mulighed for at gå eller cykle til de lokale forretninger.

Overvej mulighederne for enkelte og tidsbegrænsede parkeringspladser

Særligt de restriktive forhold for biler har sat sine tydelige spor på handelslivet – særligt på strækningen mellem bydelscenteret ved Dannebrogsgade til Haraldslund ved Ny Kastetvej, hvor der igen er mulighed for parkering. Nedlæggelse af de ca. 30 parkeringspladser har haft en betydning for særligt de små og mindre forretningers økonomi i form af en lavere omsætning. Ved en gradvis nedlæggelse af parkeringsarealerne kunne de forretningsdrivende muligvis løbende have tilpasset forretningen og driften. Flere butikker er nu lukket eller omdannet til endnu mindre funktioner, og samlet set har det reducerede flow en negativ påvirkning på de eksisterende butikker. De handelsdrivende efterspørger blot få parkeringspladser, som gerne må være tidsbegrænsede. Selvom der er etableret enkelte tidsbegrænsede parkering i sidegaden, Ryesgade, efterspørger de handelsdrivende fortsat enkelte pladser langs selve Kastetvej.

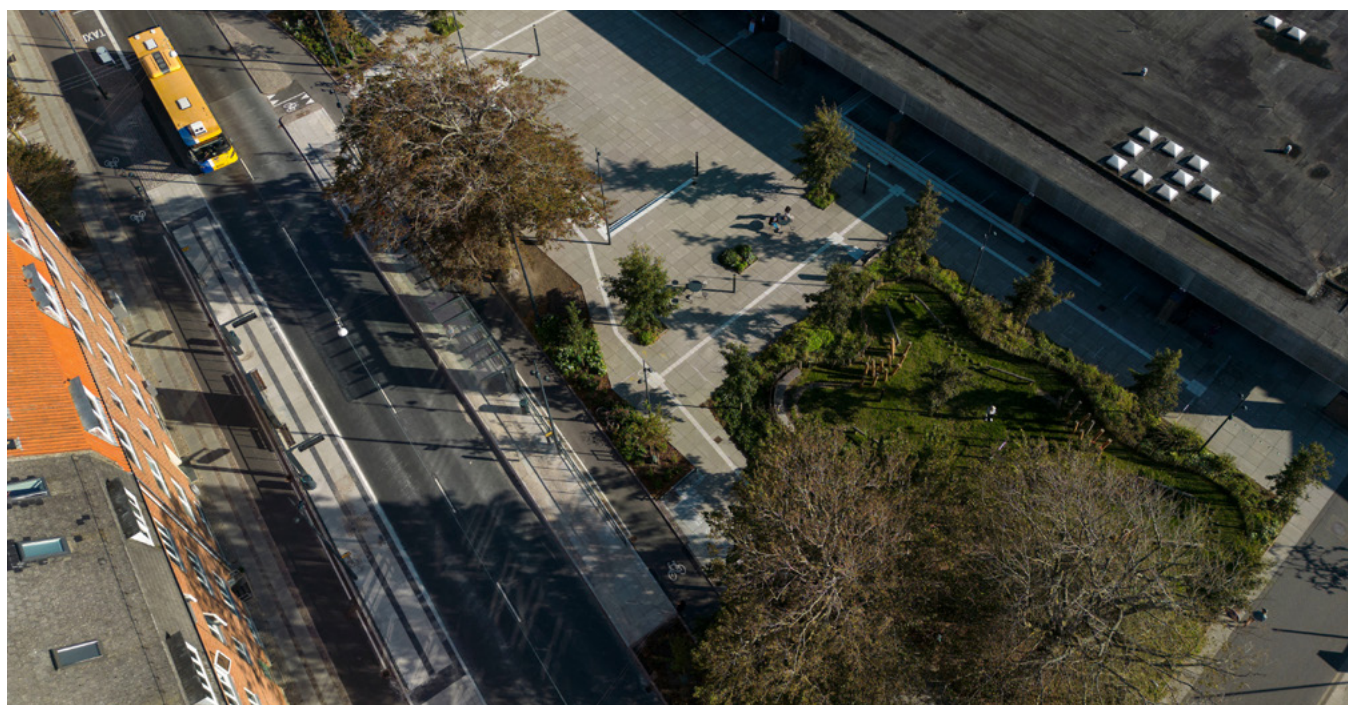
For at understøtte de handelsdrivende kan der med fordel genetableres p-pladser enkelte steder, ligesom der kan arbejdes med at koncentrere forretningerne, så de ikke spredes for meget ud.

Yderligere udvikling i og omkring bydelscenteret

I bydelscenteret ser situationen anderledes ud. Her er det nærmest vanskeligt at finde en cykelparkeringsplads, og særligt om eftermiddagen og først på aftenen er der rigtig mange mennesker i området. Flere nye butikker er kommet til, og omsætningen i områdets forretninger er samlet set steget. For at understøtte den positive udvikling kan der med fordel etableres endnu bedre muligheder for udeservering, cykelparkering og muligheder for nye forretningsdrivende. Det kan også være, at der kan udvikles yderligere attraktive butikslokaler i eller nær bydelscenteret for at udnytte de gode synergieffekter.

Fra transitrum til opholdsrum

Undersøgelserne peger på, at kunderne langs Kastetvej hovedsageligt anser gaden som et transitrum. Det kan være en medvirkende faktor til de handelsdrivendes udfordringer – særligt dem, som ikke umiddelbart ligger i nærheden af naturlige opholdsrum. Uden nærhed til parkeringspladser, naturlige ankerfunktioner og opholdsrum er der mange potentielle kunder, som passerer forbi forretningerne – enten i bus, på cykel eller i bil. De nye busstationer er naturlige opholdsrum, som med fordel kan udvikles yderligere med funktioner målrettet udeservering eller andre former for ophold. Der kan også arbejdes med strategiske opholdsrum der, hvor der er en stor aktivitet – det kunne eksempelvis være i området ved Ryesgade, hvor de aktive hjørneejendomme kunne opnå positive effekter ved grønne byrum, mulighed for udeservering eller endda enkelte parkeringspladser.



Området ved Haraldslund. Kilde: Aalborg Kommune

Budolfi Plads

Fra parkeringshus til byrum

1. Udviklingen af Rudolfi Plads

Budolfi Plads ligger i direkte forbindelse med domkirken, Rudolfi Kirke. Med en placering i hjertet af Aalborgs gamle bykerne og middelalderkvarter har pladsen gennem tiden dannet ramme om forskellige formål, som på hver sin måde har haft karakter af samlingsplads for både byens borger og besøgende fra oplandet. Rudolfi Plads var oprindeligt en vikingeboplads, som i middelalderen blev omdannet til byporten, Vesterport, samt en fangekælder. I 1525 stod Rudolfi Kirke færdig efter en byggeperiode på mere end 100 år. I løbet af 1500-tallet blev området også hjemsted for en skole, og Skolegade løb parallelt med Vingårdsgade. Gennem 1800-tallet blev Skolegadekvarteret hjemsted for både borgere, bispegård og bordel foruden flere fabrikker.

De Store Udluftninger: Rudolfi Plads bliver til – igen

Omkring år 1900 fremstod Skolegadekvarteret nedslidt, og i 1937 blev kvarteret genstand for et af Aalborgs første saneringsprojekter. "Den Store Udluftning", som projektet blev kaldt, medførte en fritlagt domkirke og en åben plads, der bl.a. blev brugt til byfester og markedsaktiviteter.

Fakta



Tiltag:

- Etablering af bypark, nedlæggelse af terrænparkering, etablering af parkering-skælder og bygninger til forretninger og boliger. Generel forskønnelse af Algade og bedre forhold for aktiv mobilitet.



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: 2017-2019



Udviklet og skitseret af:

- Aalborg Kommune



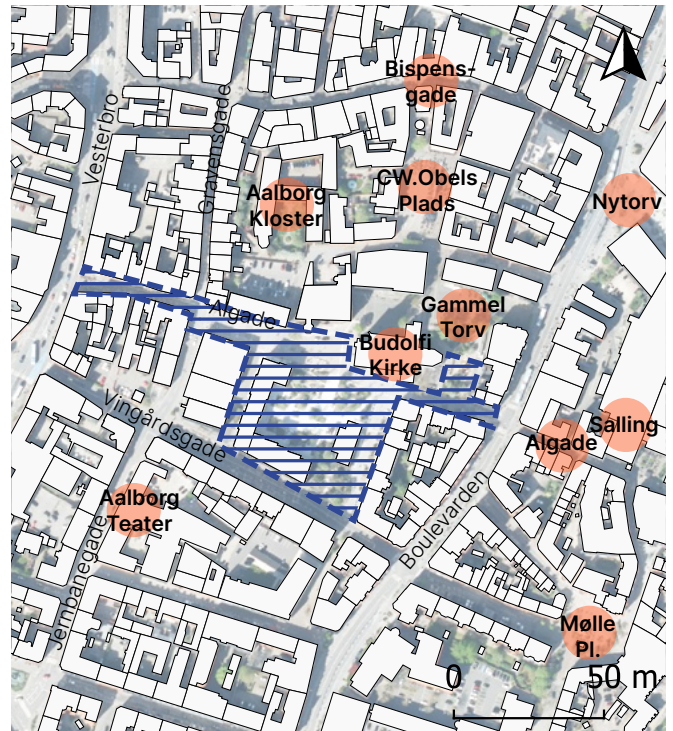
Området ved Rudolfi Plads

I 1960'erne, hvor privatbilismen for alvor tog fart, blev Budolfi Plads igen bebygget. Danmarks første Kvickly så dagens lys ved Budolfi Plads, og et stort parkeringsanlæg samt kontordomiciler fulgte med. Materialerne var udformet i beton, stål og glas, og i 1963 blev Budolfihus præmieret af Aalborg Kommune. Aalborg Kommunes lejeaftale med Kvickly udløb i 2012, og Budolfi Plads opleves som en bagside med utrygge områder. Flowet orienterede sig rundt om pladsen i stedet for igennem, og byens historiske plads var gemt lidt væk. I perioden 2010-2013 blev der gennemført indledende debatter om områdets fremtid, som endte med et offentligt udbud. Salget blev dog ikke gennemført, da de indkomne bud enten var for lave eller ikke overholdt udbudskravene. Planerne blev gentænkt, og med Aalborg Kommunes køb af Budolfihus (med henblik på nedrivning) blev det muligt at realisere visionerne om at prioritere nye flows og sammenhænge. Budolfihus var ikke hverken fredet eller bevaringsværdig,

I perioden 2017-2019 blev Budolfi Plads markant omdannet, og i dag består Budolfi Plads af et multifunktionelt byrum med flere områder og i flere niveauer. Den nye Budolfi Plads dækker over området, hvor den gamle kirkeplads møder ny bebyggelse, grønne uderum, butikker, parkeringskælder, vinbarer og spisesteder. Igen danner Budolfi Plads ramme om det levede liv i den centrale del af Aalborg.

Budolfi: Et af Aalborgs markante ankerpunkter

Den nuværende Budolfi Kirke er bygget i 1300-tallet, men spor af trækirker kan dateres helt tilbage til 1000-tallet. Kirken er bygget i gotisk stil og fremstår med sit ikoniske spir som et af Aalborgs kendte vartegn og pejlemærker i



Det undersøgte område ved Budolfi Plads

bymiljøet. Budolfi Kirke og Budolfi Plads binder Aalborgs centrale gågademiljøer sammen, hvilket gør området til en naturlig gennemgangs- og opholdszone for beboere, besøgende og byens mange turister. Med sine 105 parkeringspladser er området fortsat et vigtigt ankomstpunkt for mange af bymidtens kunder. Budolfi Plads har endnu en gang udviklet sig til et centralt mødested og ankomstpunkt og er igen blevet et vigtigt aktiv for Aalborgs handelsliv.



Budolfi Plads før omdannelsen. Kilde: Aalborg Kommune



Budolfi Plads efter omdannelsen. Kilde: Aalborg Kommune

2. Budolfi Plads og de fysiske karakterer

Budolfi Plads ligger som en naturlig forlængelse af Algade, der krydser hovedstrukturen Boulevarden. Øst for Boulevarden er Algade karakteriseret ved et klassisk gådemiljø. Vest for Boulevarden har Algade en bredere karakter, der åbner sig op mod Budolfi Plads, hvorefter den igen snævrer ind mod gågaden, Gravensgade, og hovedfærdselsåren, Vesterbro. Området er skiltet som lege- og holdzone, og der er spærret for udkørsel mod Vesterbro.

Afgrænsningen af Budolfi Plads

Pladsen afgrænses mod nord af Budolfi Kirke, det tidligere posthus, som blev tegnet af Hack Kampmann, og Aalborg Historiske Museum. Bygningerne fremstår alle med karakteristisk arkitektur fra deres samtid og er fritstående monumenter i gadebilledet. Mod vest afgrænses pladsen af Jernbanegade og Danske Bank med dens moderne og Nationalbank-lignende facade i marmor og mørkt glas. Den travle busgade, Vingårdsgade, afgrænser pladsen mod syd. Den nye boligbebyggelse ved Budolfi Plads og Vingårdsgade består af karrébebyggelse med etagebyggeri i 5-6 etager. De røde murstensbygninger fra slutningen af 1930'erne har en lav detaljegrad, og gavlene er orienteret mod Budolfi Plads.

Det nye byggeri ved Budolfi Plads

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 restauration og bageri. Der er stadig enkelte ledige lokaler til leje i det nye byggeri. 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.

Terrænfald og forretninger i forskudte niveauer

Budolfi Plads har et terrænfald på ca. én etage fra selve pladsen og mod Vingårdsgade. Terrænfaldet betyder, at den erhvervsaktive stueetage i randbebyggelsen mod øst graduerer fra forretningslokaler i kælderetagen ved Budolfi Kirke til lokaler i stueetage ved Vingårdsgade. Det markante terrænfald har ved tidligere bebyggelse været udnyttet til parkering i to etager med indkørsel til hvert sit parkeringsdæk fra Østerågade og Vingårdsgade. I dag er der etableret et nyt parkeringshus i én etage med indkørsel fra Vingårdsgade. Miljøet omkring Budolfi Plads er generelt kendetegnet ved aktive stueetager, som rummer forskellige serviceerhverv, spisesteder, vinbarer samt specialforretninger. Dagligvarebutikken Rema 1000 betjener områdets mange beboere, forbipasserende og kunder i bymidten.

Den Store Udluftning 1 (1935-1937)

Fra det nedslidte Skolegadekvarter til fritlagt plads med mulighed for marked, mødesteder og menigmand

Den Store Udluftning 2 (2017-2019)

Fra nedslidt betonområde til multifunktionelt og grønt byrum med byliv hele døgnet.



Budolfihus før omdannelsen. Kilde: Aalborg Kommune



Budolfihus efter omdannelsen. Kilde: Aalborg Kommune

3. Trafik og byliv

I forbindelse med omdannelsen af Budolfi Plads i 2019 blev den vestlige del af Algade fredeliggjort og skiltet som en lege- og opholdsgade med kørsel tilladt. Formålet var at styrke det cirkulære fodgængerflow mellem midtbyens centrale handelsgader, Algade, Gravensgade og Bispensgade samtidig med at muliggøre ærindekørsel til områdets forretninger. Opholdszonen langs Algade, hvor ærindekørsel er tilladt, bidrager med et urbant grønt byrum, som hænger sammen med de øvrige større nærliggende pladsdannelser, herunder særligt Gammel Torv, og C. W. Obels Plads.

Omdannelsen har betydet, at Budolfi Plads er blevet udviklet fra et bilorienteret område med få funktioner som parkering, detailhandel og kontorarbejdspladser til et multifunktionelt og dynamisk område med fokus på handel, kirke, ophold og de grønne trafikarter i fokus.

Levende handelsmiljø både dag og aften

Handelsmiljøet omkring Budolfi Plads kan inddeles i tre forskellige zoner med hver deres karakter. Det ene område ligger ved ankomsten til Budolfi Plads fra hhv. Boulevarden og parkeringskælderens. Området er her kendetegnet ved forholdsvis store butikker, hvoraf flere er i to plan. Omtrent halvdelen af funktionerne er vinbarer og/eller vinforhandlere, og de fleste har ligget i området i flere år. Det andet område er oppe på selve dækket over parkeringskælderens. Her ligger tre store restauranter og en bager, og særligt om aftenen er her en livlig atmosfære. Alle funktionerne er nye og er opstået som en direkte konsekvens af ombygningen. Det tredje område ligger mellem Gravensgade og Vesterbro, og også her er omtrent halvdelen af funktionerne vin- eller ginbarer. Ligesom resten af Budolfi Plads er her en hyggelig stemning om aftenen. Efter omdannelsen er Budolfi Plads blevet et populært gå-i-byen-sted for særligt det mere modne publikum.

De mange forskellige funktioner som bager, morgenmadsrestaurant, frokostrestaurant, butikker, kontorer, boliger, spisesteder og vinbarer aktiverer pladsen i forskellige tidsrum. På Budolfi Plads er der således liv det meste af dagen og aftenen. De op mod 100 udendørs siddepladser bidrager særligt til en god stemning i weekenderne og i sommermånederne.

Attraktive grønne rum, der inviterer til byliv

De grønne byrum indbyder til forskellig brug. Pladsens fysiske udformning er kendetegnet ved åbne opholdsområder, grønne elementer og et varieret belægningsdesign, som både skaber visuel interesse og inviterer til ophold og sociale aktiviteter. Kantzonen langs den nye bebyggelse friholdes for beplantning, så den kan anvendes til udendørs siddepladser ved de forskellige spisesteder. Spisestedernes gæster aktiverer naturligt byrummets kantzone, imens forbigående og besøgende tager ophold i pladsens midte og små nicher.

Nærheden til midtbyens store færdselsårer, adgangen til 105 centrale parkeringspladser samt den kollektive trafik betyder, at Budolfi Plads benyttes af flere forbigående på cykel og gående. Budolfi Plads fungerer derfor i dag både som destination i byen og som bindeled mellem midtbyens centrale områder.

10-15 steder

Med 10-15 steder, der serverer vin, tapas, drinks og mad af høj kvalitet har Budolfi Plads udviklet sig til et attraktivt sted for de +30-årige at gå ud.



Oversigt over forretningerne ved Budolfi Plads

4. Trafikalt fredeliggørende tiltag

Omdannelsen af Budolfi Plads er et af de største byudviklingsprojekter i nyere tid i den centrale del af Aalborgs handelsmiljø. Projektet har både omfattet nedrivning, opførelse af nyt byggeri og byrumsdannelse i den historiske bykerne. Derudover har projektet haft fokus på stedliggørende tiltag målrettet identitets- og destination-sudvikling. De trafikalt fredeliggørende tiltag kan opdeles i tre emner.

Trafikale tiltag

For at fredeliggøre Algade mellem Boulevarden og Vesterbro er området skiltet som en opholdszone med kun tilladt ærindekørsel. Forretningerne har således stadig mulighed for varekørsel, ligesom det er muligt at køre i området i forbindelse med særlige anledninger i domkirkens virke. Den ændrede brug af gaderummet forstærkes bl.a. ved en belægning med fladskårne brosten som et tydeligt belægningsskifte mellem Boulevardens asfalt og fortov. Flisebelægningen samler kirkepladsen, gaderummet og danner en bred passage, der flittigt benyttes af bløde trafikanter. Der er etableret cykelparkering og en legeplads ved Algade, og netop cykelparkeringens placering foran butiksvinduerne har været til frustration for flere af de handelsdrivende.

Selve gaden, Budolfi Plads, er langs den østlige bebyggelse blevet lukket for biltrafik mellem Algade og Vingårdsgade. I dag tillades kun ensrettet ærindekørsel med udkørsel til Vingårdsgade. Det giver bl.a. mulighed for varekørsel og for kunder, der skal hente vin i vinbutikkerne.

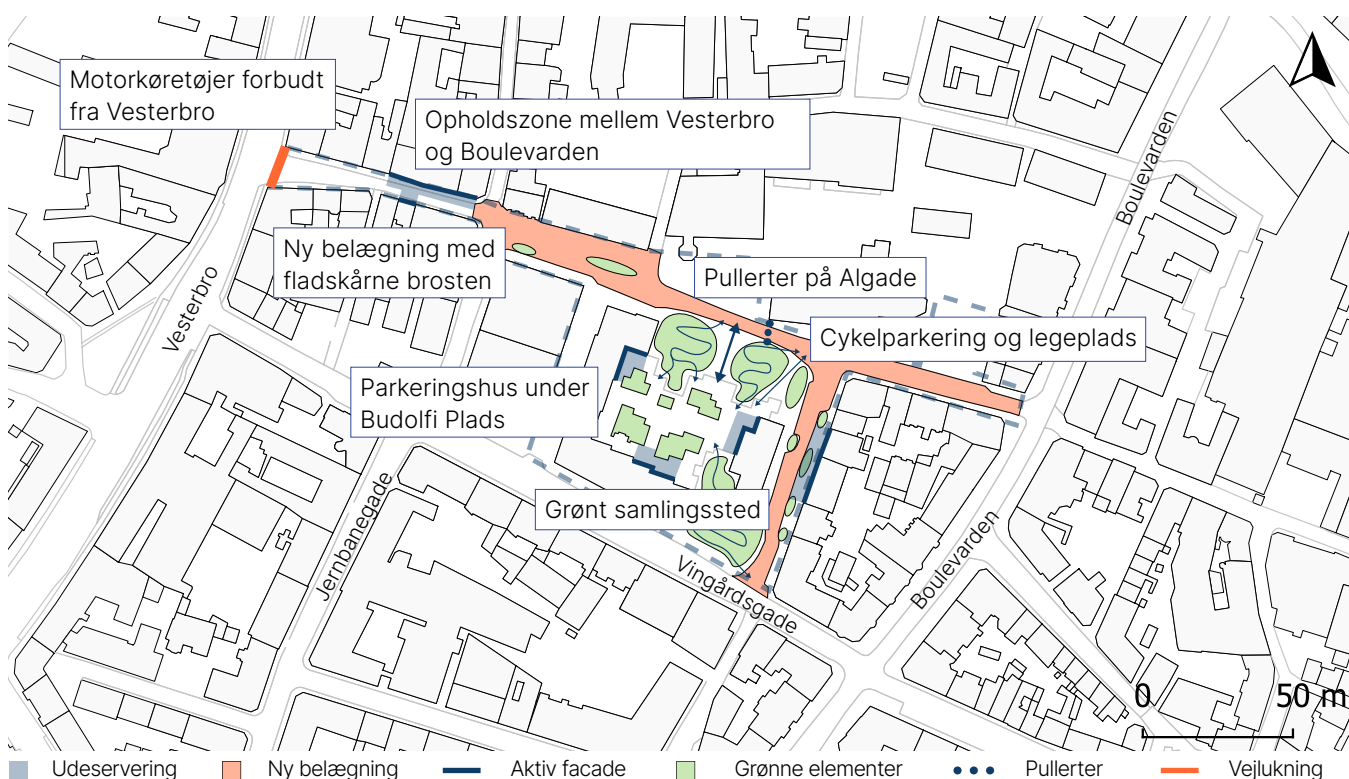
Det tidligere vejareal langs Budolfi Plads er omdannet til et samlet gaderum med samme belægning som Algade og mindre stenbede med beplantning som i det grønne byrum på den hævede plads.

Den ens belægning og plantesammensætning skaber en klar reference og samhørighed mellem områderne. Stenbedene afgrænser kantzonen og tillader mulighed for udeservering langs butiksfacaderne, hvilket eksempelvis ses ved vinbaren, Quist Wine. Omlægningen af gaden har betydet nedlæggelse af otte til ni parkeringspladser langs strækningen.

Der er opsat pullerter på Algade, som sikrer, at ærindekørslen ikke bliver gennemkørende. Gennemkørende trafik ledes fra Boulevarden af enten Budolfi Plads eller Jernbanegade. Det nye parkeringshus under det hævede byrum ved Budolfi Plads serviceres med indkørsel fra Vingårdsgade.

Forbindelser på tværs

Hensigten med den trafikale fredeliggørelse af Algade var at skabe en stærkere sammenhæng i gågade-nettet. 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.



Tiltag på og omkring Budolfi Plads i forbindelse med omdannelsen

Et slyngende rampeforløb, der er harmonisk integreret i pladsens grønne landskab, faciliterer tilgængelighed for alle og sikrer inklusion i byens rum. En bred trappeadgang skaber desuden en klar forbindelse mellem det hævede byrum og Budolfi Kirke, hvilket understøtter visuel og funktionel sammenhæng mellem kirkepladsen og de kommercielle aktiviteter langs Algade. Endvidere blev der etableret en grøn sti i det sydøstlige hjørne af pladsen, som skaber en overgang fra det hævede byrum til Vingårdsgade. Her leder en hævet rampe langs bagsiden af byrummet ned til Vingårdsgade. Rampen er omgivet af tæt beplantning af buske og træer, hvilket giver en visuel og funktionel overgang til det omkringliggende bylandskab.

Et grønt åndehul i midtbyen

Med transformationen af Budolfi Plads, blev der sikret et nyt grønt og indbydende samlingssted i bymidten. Byrummet er udformet som et landskab med beplantning i flere niveauer – fra høje træer og blomstrende bede til buske og tæt beplantede nicher. Disse grønne områder fungerer som kontrast til de omkringliggende gader, der har hårde overflader og stringente linjer. Det grønne landskab danner en blød afgrænsning af byrummet og fremstår som en tilbagetrukket oase fra det livlige gågademiljø ved Algade og Gravensgade og den travle busgade på Vingårdsgade. Den beplantede overgang mellem Budolfi Plads og kirkepladsen binder desuden byrummene sammen og skaber et naturligt flow fra det grønne opholdsområde til det historiske miljø omkring Budolfi Kirke.



Området ved Budolfi Plads. Kilde: Aalborg Kommune

"Jo, det var da hårdt under ombygningen og med Corona, men vi holdt ved – og det er vi rigtig glade for! Prøv lige at mærke stemningen her – det er jo et fantastisk område, og vi nyder godt af de mange mennesker, som kommer her for at hygge sig. Det er faktisk den bedste placering for en vinbutik i hele Aalborg, for kunderne kan stadig holde lige ved butikken og læsse på."
- Indehaver, Budolfi Vin



Vinhandleren har ligget på Budolfi Plads både før, under og efter omdannelsen. Kilde: Urban Creators

5. Proces og organisering

Næsten 10 års proces

Processen om omdannelse af Budolfi Plads startede tilbage i 2010 med debatter og dialoger om områdets fremtid. I 2013 blev projektet udbudt, men udbuddet blev ikke gennemført da de indkomne bud enten var for lave eller ikke var konditionsmæssige. I 2014 blev planlægningsprocessen genoptaget, men hvor parkeringsfunktionen i et vist omfang blev bevaret, og hvor der blev tilført yderligere grønne kvaliteter. I 2015 købte Aalborg Kommune Budolfihus med henblik på nedrivning, og på baggrund af et forslag fra SLA opstartede dialogen om området igen. Forslaget blev velmodtaget af både politikere og borgere, og i 2016 blev udbudsprocessen igangsat igen. Denne gang afsluttede processen med en aftale med investor. Projektet blev udført i perioden 2017-2019, hvorefter området genåbnede.

Synergi, samarbejde og sommerfester

De fleste af de handelsdrivende omkring Budolfi Plads er medlem i handelsstandsforeningen, Aalborg City, men efterhånden som området har udviklet sig i retning af flere restauranter, vinhandlere og barer, er synergien imellem de forretningsdrivende steget. Restauranterne guider gæsterne godt videre til en vinbar, der holder længere åbent, og omvendt kan vinhandlerne anbefale en god restaurant til kunderne. I løbet af sommeren 2024 er de to første fælles aftenarrangementer blevet afholdt, og de forretningsdrivende melder om et godt og uformaliseret samarbejde. Det vurderes, at en fælles markedsføring kunne bidrage yderligere til at udvikle områdets identitet.

"Vi holdt en 10 års jubilæumsfest i foråret 2024 og fik af Aalborg Kommune lov at bruge arealet på Algade. Det var en stor succes, og i august gik vi sammen med de andre barer og restauranter i området om en lille gadefest. Det var enormt hyggeligt, og vi håber at gentage – og måske udvide – konceptet løbende."

- Indehaver, D'Wine

"Vi er næsten lige flyttet hertil, men vi er umiddelbart rigtig glade for at være her. De større lokaler giver os flere muligheder - bl.a. for flere vinsmagninger. I sidste uge havde vi 18 gæster til en smagning, men vi lukker altså ved 23-tiden. De ville gerne noget mere, og så ringede vi over til Quist Vine og spurgte, om de havde plads. Det fik de, og de var glade for de ekstra kunder. Og kunderne var glade for, at vi havde arrangeret en udvidet aften for dem."

- Bestyrer, Adelino



Området ved Budolfi Plads, sigtelinje til kirken før.
Kilde. Aalborg Kommune



Området ved Budolfi Plads, sigtelinje til kirken efter.
Kilde. Aalborg Kommune

6. Resultater: Trafik, tryghed og tilgængelighed

Trafikken på og omkring Budolfi Plads er blevet markant fredeliggjort efter omdannelsen. Et af de store samtaleemner før, under og efter omdannelsen har været parkeringsmulighederne. Desuden er der 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.

Stadig gode muligheder for parkering

Med 105 overdækkede parkeringspladser er der fortsat gode muligheder for at parkere helt centralt i Aalborg. Tidligere var der ca. 150 parkeringspladser i både kælder og på taget af dagligvarebutikken. Det nye parkeringshus er populært, og der er generelt god tilgængelighed til Budolfi Plads og Vingårdsgade, som ligger i direkte tilknytning til parkeringshuset.

Stærkere forbindelser på tværs af Boulevarden

Særligt Algade-forbindelsen på tværs af Boulevarden er blevet styrket, men det vurderes, at forbindelsen har et yderligere potentiale. Visuelle elementer kan eksempelvis styrke de visuelle forbindelser yderligere. De mange forskellige A-skilte foran butikkerne kunne også med fordel omdannes til mere identitetsskabende skilte af højere kvalitet og skabe ensartethed på tværs. Kunst, opholdspladser, byrums-møbler og og andre markører kan også udvikle forbindelserne yderligere.

Udfordringer med cykelparkering

Den visuelle linje mellem Budolfi Plads og Boulevarden bliver brudt af cykelstativerne, som er et populært sted at parkere sin cykel. Cykelstativerne er placeret foran butikkernes facader, hvilket de erhvervsdrivende udtrykker utilfredshed med. Der er rigtig mange cykler – også de store ladcykler – som parkerer uden for stativerne og som er til gene for både de handlende og dermed også for de handelsdrivende. Fra et forretningsmæssigt perspektiv vurderes der at være fordel i at flytte cykelparkeringen til et andet og mindre generende sted i området.

"Vi er blevet en del af gågaden nu, og det har stor betydning for en butik som vores. Men de der cykelstativer – dem er vi godt nok kede af. Hvorfor skal de stå lige her foran butiksfacaderne? Og kunne vi ikke også få mulighed for at få sat julebelysning op her? Vi vil meget gerne være en endnu mere integreret del af gågaden, for der kommer mange kunder derfra."

- Indehaver, Athena Smykker

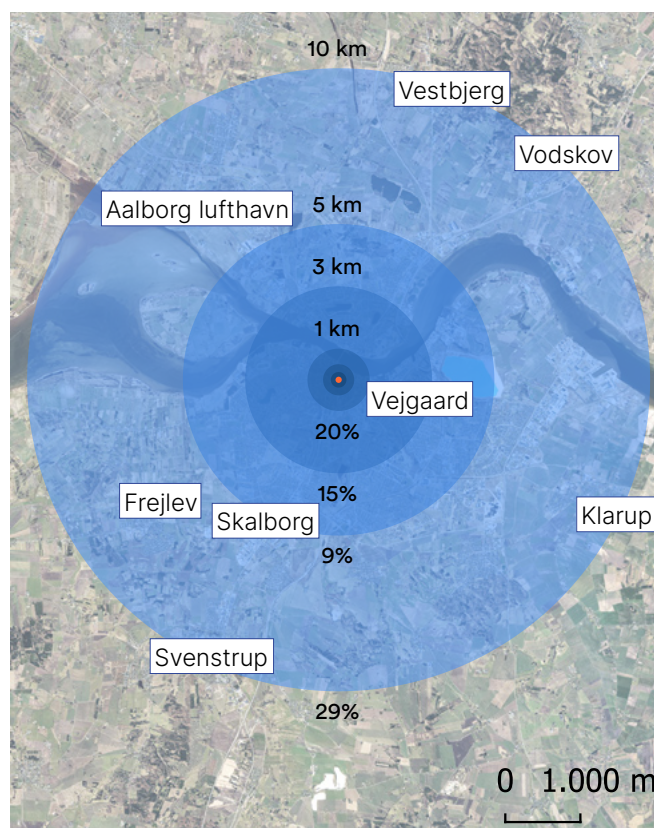
Også cykelparkeringen ved gaden Budolfi Plads er populær og kan med fordel udvides – og flyttes andre steder hen end ved udeserveringsområderne.

Lokalt og regionalt opland

Blandt de adspurgte på Budolfi Plads bor 27 % inden for 1 km, mens 53 % bor mindst 3 km væk. 29 % bor mere end 10 km fra pladsen. Resultaterne indikerer, at oplandet både er lokalt, men også at mange kommer fra et større opland. 47 % af de adspurgte kommer oftere på Budolfi Plads efter omdannelsen. Udover barerne og spisestederne benytter flere sig af Budolfi Plads som passage end tidligere. Det indikerer umiddelbart, at kundeflowet er blevet betydeligt højere end tidligere.

Muligheder i en endnu mere fredeliggjort Algade

I den vestlige del af Algade er det observeret, at der holder flere biler ulovligt parkeret – enten i forbindelse med apoteket, de få andre butikker eller i forbindelse med andre formål. Desuden er der observeret et nærmest konstant flow af knallerter og cykelbude med forholdsvis høj fart, som leverer mad fra take-away-stederne mv. Det vurderes ikke umiddelbart, at det drejer sig om mange køretøjer, men det er nok til at virke generende for gæster på vinbarer og restauranter med udeservering. Lavere hastigheder og færre biler kan være en betydelig fordel, men udviklingen bør ske i samarbejde med de take-away-steder og andre, som er udgangspunktet for de mange leveringer.



Andel og bopælsafstand for respondenterne til Budolfi Plads

7. Resultater: Stopinterviews med områdets brugere

Der er i oktober 2024 udført 167 stopinterviews med personer ved Budolfi Plads. Interviews er foretaget i tidsperioden kl. 9.00-21.00 på en onsdag og en lørdag. Vejret var ca. 10-15 grader og tørt. Respondenterne er tilfældigt udvalgte, og resultaterne indikerer en række overordnede konklusioner om forbrugernes adfærd ved Budolfi Plads.

Hvem er i gaden?

I modsætning til de fire andre cases, hvor der var en mere eller mindre ligelig fordeling af mænd og kvinder, er de fleste besøgende ved Budolfi Plads, kvinder (63 %). Der er også betydeligt færre unge og mange flere modne respondenter på Budolfi Plads. Kun 26 % er 18-30 år, mens 30 % er 31-50 år og 34 % er 51-70 år. Budolfi Plads har også et markant større opland end de andre cases. 27 % bor inden for 1 km af området, mens 53 % bor mere end 3 km væk. 49 % kommer til fods eller på cykel, mens 37 % kommer i bil. 12 % kommer med bus.

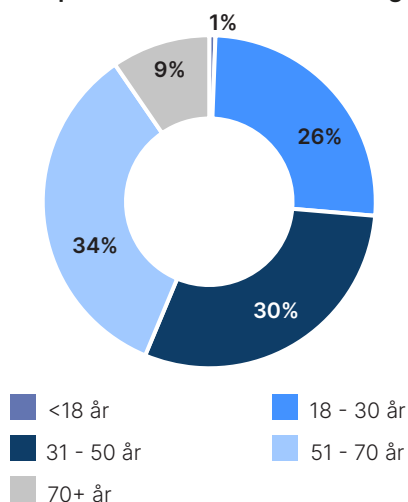
Hvad er deres formål?

56 % af de adspurgte har et formål på pladsen, og 53 % svarer, at det er shopping, spisesteder og barer, der tiltrækker. 11 % er ude for at gå en hyggetur eller tage på legepladsen. 52 % har fået flere formål på turen end oprindeligt planlagt, og igen er det shopping, spisesteder og take-away, der fylder i svarene.

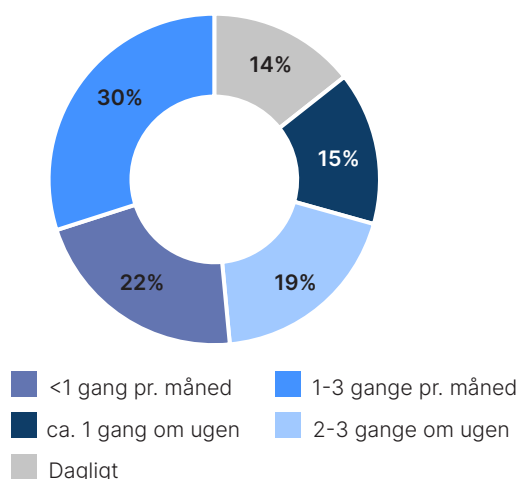
Hvor mange penge bruger de?

34 % af de adspurgte forventer at bruge op til 250 kr., og generelt er der ikke mange, der forventer at bruge flere penge end det på Budolfi Plads på den enkelte tur. På den anden side forventer 25 % af de adspurgte at bruge mere end 500 kr. i midtbyen i øvrigt på turen. Det indikerer, at der er mange på Budolfi Plads, som forventer at bruge relativt store beløb i byen på den enkelte tur. Særligt bilisterne bruger mange penge på deres tur (ca. 340 kr.), men også cyklisterne bruger også relativt mange penge (ca. 220 kr.).

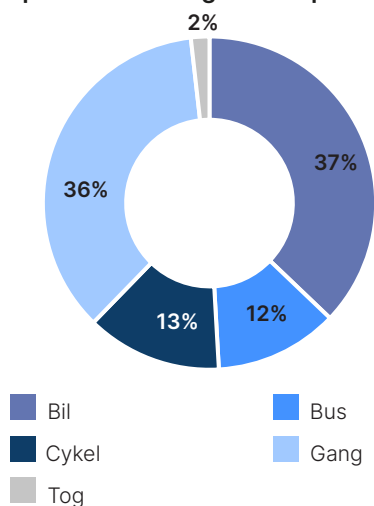
Respondenternes aldersfordeling



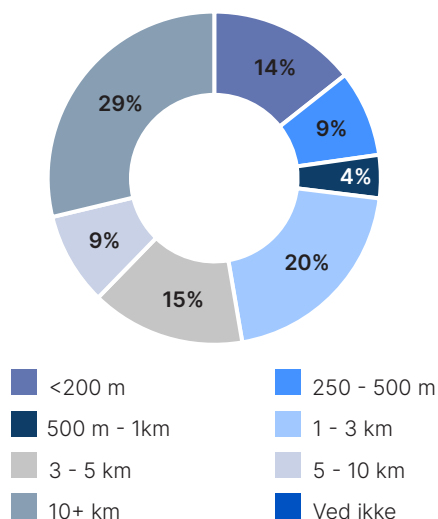
Hvor ofte er du på Budolfi Plads?



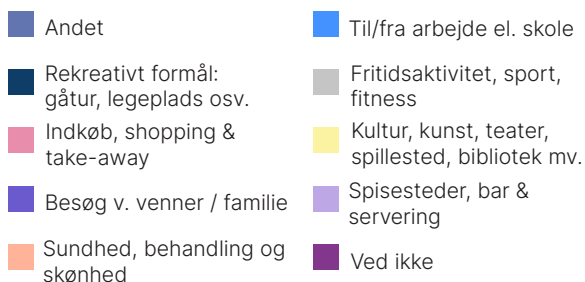
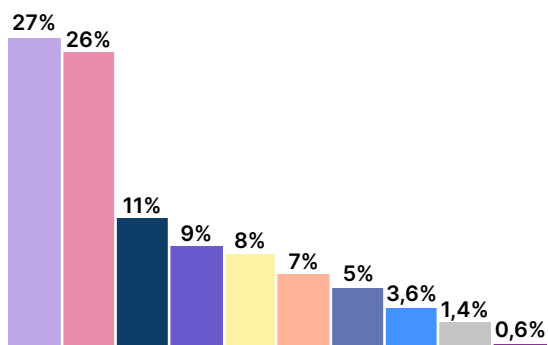
Respondentens valg af transportmiddel



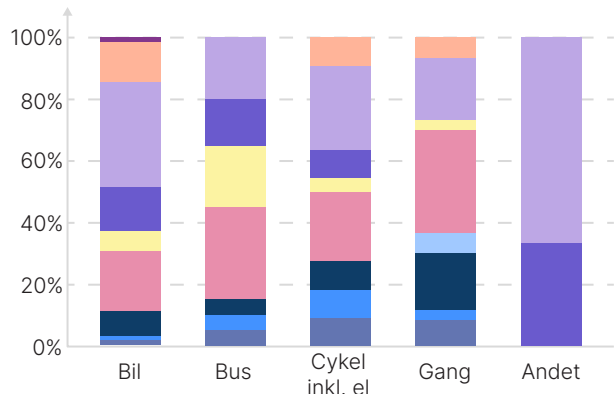
Afstand til respondentens bopæl



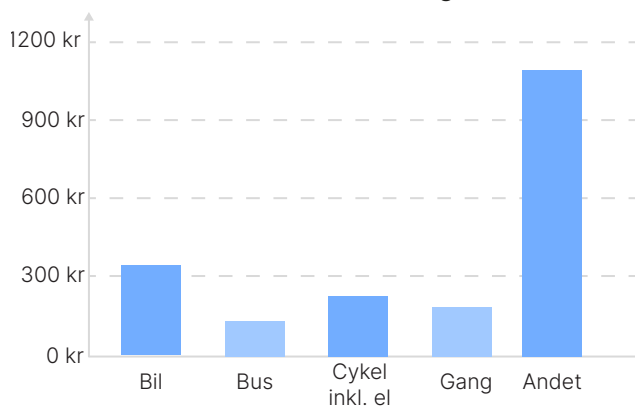
Hvad er dit hovedformål med denne tur?



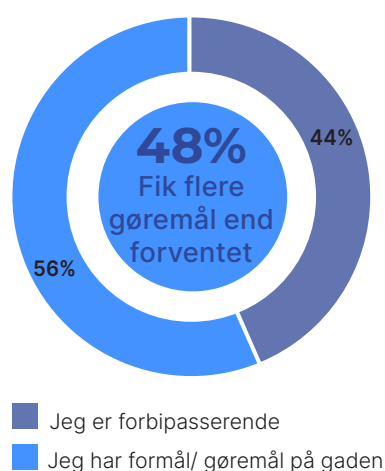
Transportmiddel og formål



Transportmiddel og et gennemsnit over beløb, der forventes at blive brugt



Hvad bringer dig til Budolfi Plads i dag?



Hvor ofte kommer de på pladsen?

Mange af de adspurgte er relativt sjældent i området. 30 % af de adspurgte forventer at komme på Budolfi Plads omkring en gang om måneden. 34 % kommer på Budolfi Plads mindst 2 gange om ugen. 47 % af de adspurgte kommer oftere på Budolfi Plads efter omdannelsen.

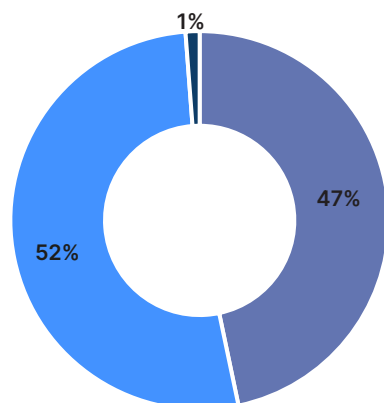
Hvad mener de om omdannelserne?

Hele 95 % af de adspurgte synes godt eller meget godt om omdannelsen af Budolfi Plads. Det er særligt det smukkere miljø, den bedre stemning og mulighederne for ophold, som respondenterne sætter pris på. Af de få respondenter, der ikke er tilfredse svarer kun 1 %, at det er vanskeligere at komme til med bil.

Hvad ønsker de?

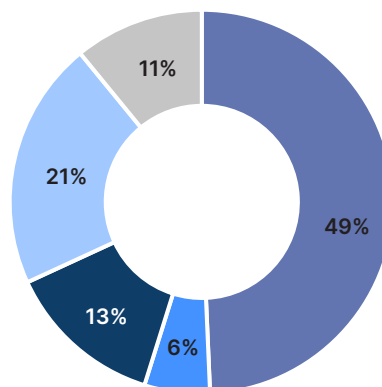
Respondenterne er også blevet spurgt til, hvilke tiltag der kunne gøre Budolfi Plads endnu mere interessant. Mange er tilfredse med pladsens nuværende udtryk og fremhæver dens åbne og grønne karakter. Flere nævner ønsker om endnu bedre muligheder for ophold og aktiviteter, herunder musikarrangementer og flere siddepladser, der kan gøre området mere levende. Flere efterspørger også æstetiske forbedringer som mindre beton og mere grønt, hvilket kan skabe en mere indbydende atmosfære. Derudover nævnes behovet for flere butikker, såsom specialbutikker og en bedre blanding af handelsmuligheder for at tiltrække besøgende. Flere ønsker bedre tilgængelighed, herunder særligt løsninger på glatte belægninger og forbedret adgang for kørestolsbrugere.

Er du oftere på Budolfi Plads, efter at denne har fået ny bebyggelse og byrum?



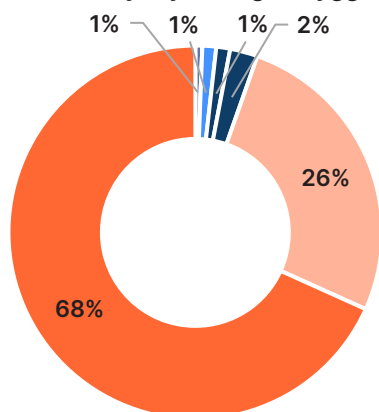
Ja
Hverken eller/nej
Ved ikke

Transportmidlers andel af det samlede forventede forbrug



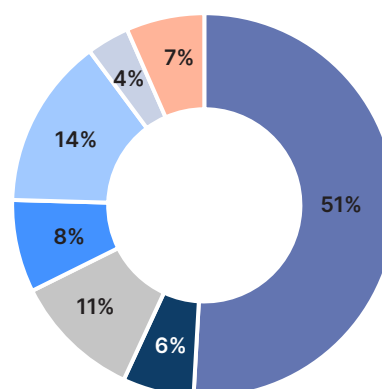
Bil
Cykel
Tog
Bus
Gang

Hvad synes du generelt om Budolfi Plads efter omdannelsen til et nyt byrum og bebyggelse?



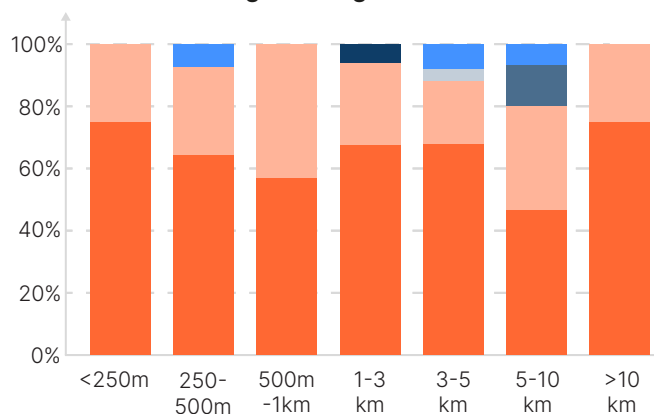
Ved ikke
Dårligt
Meget dårligt
Hverken eller
Meget godt
Godt

Hvilke tiltag kunne gøre Budolfi Plads mere interessant for dig?



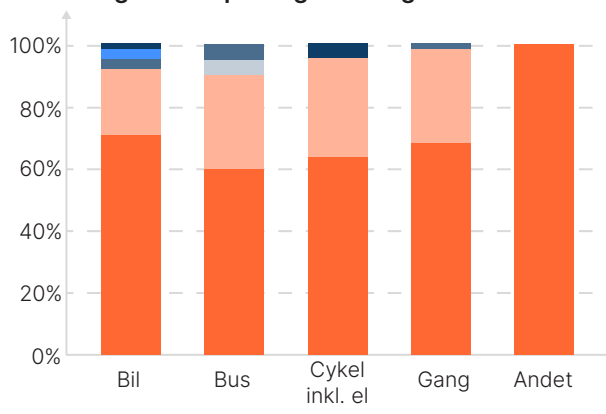
Andet / intet
Bedre adgang og tilgængelighed
Information og synlighed
Ophold og aktivitet
Trafik og sikkerhed
Æstetisk forbedring
Faciliteter og funktioner

Afstande og holdning til omdannelse



Ved ikke
Dårligt
Meget godt
Meget dårligt
Hverken eller
Godt

Valg af transport og holdning til omdannelse



Ved ikke
Dårligt
Meget godt
Meget dårligt
Hverken eller
Godt

8. Resultater: Effekter for de erhvervsdrivende

Allerede i 2012 op sagde Aalborg Kommune lejemålet med SuperBrugsen ved Vingårdsgade. Af juridiske årsager, og fordi bygningen skulle nedrives i forbindelse med om dannelsen, var området uden dagligvarebutik i 7 år frem til 2019, hvor Rema 1000 åbnede i nye lokaler på samme placering, som den tidligere SuperBrugsen. Nogle butikker har holdt ved trods udfordrende år med ombygning og derefter Corona-nedlukninger, mens andre er nye. De fleste nye forretninger i området er oplevelsesbaserede brancher som restaurant, bar og café.

20-30%

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.

Forretningerne belønnes efter en hård periode med ombygning og Corona

Ombygningen af Budolfi Plads har taget ca. 2-3 år, og under ombygningen var forskellige områder helt eller delvist spærret. De fleste af de handelsdrivende, som også drev butik før omdannelsen, beretter om en omsætningsnedgang på 20-30 % som følge af selve byggefasen. Året efter åbningen af Budolfi Plads sendte Corona-pandemien chokbølger gennem detailhandlen, og efter nogle svære år, var flere butikker i den forbindelse nødt til at lukke. Det har hovedsageligt være mindre og selvstændige forretningsdrivende inden for nicheområder som pladeforretning, skomager, festkjoler mv. I alt er der lukket knap 10 forretninger, men der er i alle lokaler opstået nye og større butikker og koncepter med markant højere besøgs- og omsætningstal. Butikker og øvrige forretninger, som har klaret sig igennem både ombygningen og Corona-krisen, beretter om en omsætningsvækst på 20-30 % i forhold til niveauet før ombygningen. Butikkerne har ved ombygningen fået en bedre placering, fodgængerflowet er markant større og området hænger i dag mere naturligt sammen med gågaderne.

Flere nye forretninger og omsætningsvækst

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, hvoraf de fleste også tilhører restaurationsbranchen. I Vingårdsgade er der sket en naturlig udskiftning i flere butikker som følge af vækst, generationsskifte mv. De fleste lokaler er løbende blevet overtaget af andre og tilsvarende forretninger. Den samlede omsætning fra butikker, restauranter og andre publikumsorienterede erhverv i og omkring Budolfi Plads, er i 2024 opgjort i størrelsesordenen af 225 mio. kr. Det er vanskeligt at vurdere, hvor stor omsætningen i SuperBrugsen var før 2012, og hvor meget denne ville have været i 2024. Umiddelbart vurderet, svarer omsætningen i den nye Rema 1000 og den gamle SuperBrugsen nogenlunde til hinanden. Fratrullet dagligvarehandlen er der registreret en omsætningsvækst på i størrelsesordenen af 75 mio. kr. pr. år som direkte konsekvens af ombygningen af Budolfi Plads.

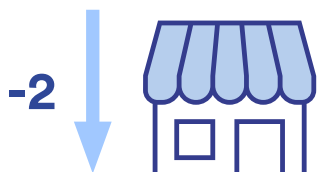
Øget samarbejde på tværs

Flere af de forretningsdrivende melder om en stærk synergieffekt og et øget samarbejde. Når vinsmagningen på den portugisiske vinhandel er færdig, sendes gæsterne videre til de andre vinbarer, og når besøget på restauranten er færdigt, bliver nogle af gæsterne guidet til ginbaren. Omvendt kan nogle af gæsterne på vinbarerne spørge efter en god restaurant, og så kan vinbaren anbefale dem i området. På den måde giver koncentrationen af de mange vinbarer og restauranter en værdifuld synergi på tværs. Der afholdes også hyggelige og festlige aftener med midlertidig overdækning og udeservering på Algade, med deltagelse fra både restauranter og vinbarer. Næste naturlige skridt vil være at organisere sådan et arrangement endnu bedre og at inddrage endnu flere funktioner aktivt.

75 mio kr.

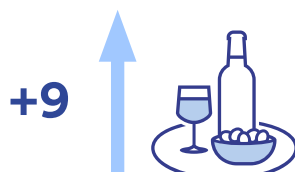
Fratrukket udviklingen fra SuperBrugsen til Rema 1000 er der registreret en årlig meromsætning i forretningerne ved Budolfi Plads og Vingårdsgade på ca. 75 mio. kr. i forhold til før ombygningen.

Effekter (2017-2024)



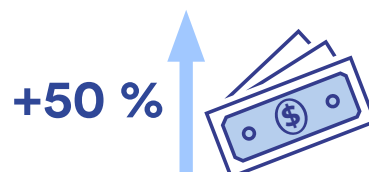
Udvikling i butikker

Der er registreret 2 færre butikker ved Budolfi Plads i 2024 ift. 2017.



Udvikling i servicevirksomheder

Der er registreret ni flere servicevirksomheder i 2024 ift. 2017.



Udvikling i omsætning

Den årlige omsætning er samlet set steget med ca. 50 % i perioden 2017-2024.

9. Erfaringer og anbefalinger

Omdannelsen af Budolfi Plads tog næsten 10 år fra de første tanker til det endelige torv stod færdigt. Med de nye typer af lokaler, ophold og flows bidrager Budolfi Plads i dag med attraktive typer af aktiviteter og et varieret byliv.

Mulighed for udvikling af funktioner

På Budolfi Plads er der bl.a. opført flere moderne erhvervslokaler målrettet restaurationsbranchen. Lokalernes størrelse og placering har haft betydning for at kunne tiltrække koncepter som Det Glade Vanvid, Surdejsbageren og andre restauranter med en høj kvalitet. Samtidig har det forbedrede kundeflow sandsynligvis været en af hovedårsagerne til, at butikker som Eventyrsport, Athena Smykker, Budolfi Vin mv. klarer sig bedre i dag end før ombygningen.

Identitetsudvikling

Udviklingen har også betydet, at erhvervslivet på Budolfi Plads samlet set står relativt stærkt, og at området er blevet et omdrejningspunkt for bylivet i Aalborg. Med en placering mellem gågaderne Algade, Gravensgade og Bispensgade kan det overvejes at udvikle den særlige gågadestemning til også at omfatte andre dele af Budolfi Plads. Det kan være ved målrettet markedsføring, udvikling af særlige events eller ved at opsætte julebelysning. Den historiske stemning, byrummets kvalitet og de publikumsorienterede funktioner kan med fordel spille sammen med særlige skilte, facadeelementer eller andet, som binder funktionerne og pladsen som helhed tættere sammen.

Destinationsudvikling

De fleste forretninger omkring pladsen har en forholdsvis høj kvalitet og tiltrækker et købestærkt publikum. Med de grønne byrum, den stemningsfulde belysning, den brostensbelagte belægning og blandingen af historiske og moderne bygninger er Budolfi Plads blevet en destination for mange. Den samlede årlige omsætning i forretningerne på Budolfi Plads er vurderet til i størrelsesordenen 225 mio. kr., hvoraf i størrelsesordenen 85 % kan henføres til restaurationsbranchen. Omsætningen i forretningerne ved Budolfi Plads er samlet set vurderet til at være omkring 75 mio. kr. højere end før ombygningen. Med høj tilgængelighed for biler, cykler og fodgængere er Budolfi Plads også blevet et vigtigt knudepunkt for turen til den centrale del af Aalborg. Det vurderes, at der er betydelige muligheder for yderligere at markedsføre og udvikle fortællingen om Budolfi Plads endnu mere - eksempelvis ved at inddrage de historiske elementer i højere grad, ved at aktivere Aalborg Museum i gademiljøet eller ved at etablere en tilbagevendende gadefest.

Byliv, udeservering og støj

Der var i forvejen en mindre koncentration af vinhandlere, take-away-steder mv. på Budolfi Plads, og med de nye lokaler og bedre muligheder for udeservering, er koncentrationen løbende steget. I 2024 er der således registreret knap 10 flere caféer, restauranter, vinbarer mv. end før ombygningen. Flere af de nye funktioner har åbent til kl. 02, og det påvirker støjniveauet både i og uden for bygningerne. Senest er der begyndt at blive afholdt gade-fester og andet, som yderligere påvirker støjniveauet i området. Det skal ses i sammenhæng med, at der bor relativt mange mennesker i området, og som bliver påvirket af det højere støjniveau. For at være på forkant med udviklingen i potentielle konflikter om støj, har Aalborg Kommune udviklet klare retningslinjer om bl.a. åbningstider og støj. Det anbefales generelt at indgå i en løbende og konstruktiv dialog mellem kommune og erhvervsdrivende.

Vare- og ærindekørsel

Budolfi Plads er skiltet som en lege- og opholdszone med vare- og ærindekørsel tilladt med lav hastighed. I perioder på dagen, særligt i perioden kl. 17-20, er der observeret en del gennemkørende biler, knallerter mv. - særligt i forbindelse med levering af take-away. Ifølge de erhvervsdrivende kan det i et fodgængerorienteret område med udeservering virke forstyrrende, og hastighederne opleves høje nok for utryghed for siddende gæster. For at understøtte leveringsforholdene af eks. take-away og samtidig imødekomme ønske om et fredeligere gademiljø, kan det overvejes at opsætte chikaner eller andet for at nedbringe hastigheden yderligere.



Udeservering ved Budolfi Plads. Kilde: Aalborg Kommune



Vestergade før ombygning. Kilde: Aarhus Kommune