

Evalueringsdesign

Omlægning af Hestemøllestræde som pilotprojekt for fremtidige bymidteprojekter

Helsingør Kommune ønsker at forny belægningerne i bykernen, da nuværende belægninger i gader og stræder er meget slidte og meget forskellige. Samtidig ændres afledningen af regnvand fra vejarealer og vejvendte tagflader fra rør til overfladen for at klimatilpasse bykernen.

Hestemøllestræde skal være pilotprojekt for afprøvning et design for belægning og opbygning af tværprofiler.

På samme tid ønsker kommunen at knytte Kulturhavnen (K) og bymidten (B) tættere sammen til gavn for turismen og handelslivet. Det er besluttet, at forbindelsen skal skabes med Hestemøllestræde, som dermed bliver den ønskede primære forbindelsesvej for gående, og turister, mellem Kulturhavnen og bykernen.

Erfaringerne med de nye belægninger i Hestemøllestræde skal på sigt være med til at forme andre trafikarealer i bykernen, så man med tiden opnår et mere ensartet udtryk og en lettere forståelse af trafikarealerne.

Forudsætninger:

Om anlægget i Hestemøllestræde er det besluttet:

- Anlægges som en *gågade med kørsel tilladt* 15 km/t.
- Anlægges i granit
- Afstrømning af tagvand på overfladen. 50 % tagvand på overflade.

Evaluering af proces og anlæg i Hestemøllestræde

For at tilvejebringe et godt grundlag til fremtidige politiske beslutninger om implementering af investeringsplanen for Helsingør bykerne gennemføres en grundig evaluering af det færdige anlæg i Hestemøllestræde, herunder tværfagligt samarbejde, borgerdialog, udbuds- og anlægsproces.

Det er særlig vigtigt, at blinde og svagtseende bliver hørt på et tidligt tidspunkt, fx via ældre- og handicapråd, som kan have en stærk stemme i forhold til politiske beslutninger.

Evalueringsdesignet har flere formål:

- Det er grundlag for en bred evaluering, som giver svar på, om målene med anlægsprojektet i Hestemøllestræde er tilfredsstillende.
- Erfaringsopsamling i forhold til senere tilsvarende anlægsprojekter.
- Vurdering af selve processen og hvordan det gik med at kommunikere anlægsprojektets forskellige faser ud til relevante parter, borgere og beboere.
- Udredning af, hvordan samarbejdet mellem parterne forløb.

Til evalueringsdesignet foreslås 5 spor:

1. Sammenbinding af Kulturhavnen og bykernen
2. Hestemøllestræde - Anlæg og byrum.
3. Byrummet bruges - Drift og afvanding
4. Byrummet bruges - Trafikmængde, støj, trafikafvikling og tilgængelighed

5. Evaluering af processen

SPOR 1 - Sammenbinding af Kulturhavnen og bykernen

Denne del af evalueringen tager afsæt i, at nogle besøgende og turister har svært ved at finde vej mellem Kulturhavnen og bykernen, eller ikke altid bliver inspireret til også at besøge bykernen.

De handlende i bykernen ønsker, at flere turister finder vej ind til bykernen til gavn for butikkerne og handelslivet.

Kommunen ønsker, at gang-forbindelsen mellem Kulturhavnen og bykernen gøres mere intuitiv og enkel, og at man i højere grad finder vej ad Hestemøllestræde.

Mulige succeskriterier og mål for SPOR 1:

1: Intuitiv wayfinding. Besøgende skal have let ved at finde vej fra Kulturværftet til Bykernen.

Mål: Fx 3 ud 4, som besøger begge steder samme dag, synes det er intuitivt og let at finde vej som fodgænger.

Metode: Kvalitativt. Interview i gågaden når anlægget er færdigt.

2: Flere af de besøgende på kultur-øen vælger også at besøge bykernen.

Mål: Fx øgning i antallet med fx 10 %.

Metode: Kvantitativt. Før og efter måling. Fx Bluetooth detektering vha mobil-devices, videoanalyse eller manuelle tællinger.

SPOR 2: Belægning og byrumsdesign

Det overordnede spørgsmål er, om det er lykkedes at skabe et solidt og fleksibelt byrum, som både er langtidsholdbart og har en stedsbestemt egenværdi, og som dermed kan være et signaturprojekt og model for fremtidige trafikale byrum i Helsingørs historiske bykerne.

Succeskriterie og mål:

- 1: Der er bred enighed om, at det nye Hestemøllestræde fremstår æstetisk i sit udtryk.
- 2: Der er med omlægning skabt en god fortolkning af den historiske gade, og resultatet er et solidt og fleksibelt byrum.

Mål: Byens borgere, politikere og fagfolk (udvalgte arkitekter og byplanlæggere) anbefaler at løsningen i Hestemøllestræde skal være model for Helsingørs historiske bykerne som helhed.

Metode: 1. Der afholdes et seminar, fyraftensmøde e.lign. for politikere og fagfolk.

2. Byens borgere inviteres ind til at give deres mening til kende.

Der udarbejdes forskellige kvalitetskriterier, fx med afsæt i Jan Gehl anbefalinger. Kriterier kan bearbejdes og vurderes med et bedømmelsesark, som har illustrationer og POINT scala.

Fx Hvor godt er det lykkedes at give folk et sted at sidde?

Er der noget interessant at se på?

Osv.

Spor 3 Byrummet bruges - Drift og afvanding

På det driftmæssige område vil evalueringen undersøge økonomiske og funktionelle forhold for brug og drift af belægninger, og for afvandingen.

Drift: Mulige succeskriterier

1. Den nye belægning i Hestemøllestræde medfører ikke uacceptable budgetstigninger til driften af strædet.

Metode: Der gennemføres en detailkontrol af ressourceforbruget til drift og vedligeholdelse af Hestemøllestræde.

2. Nye belægninger tåler den mekaniske påvirkning fra motoriseret kørsel i forbindelse almen offentlig færdsel, drift og vedligehold, samt evt. forekommende tungere trafik.

Metode: Der foretages kontrolregistrering/ måling af låsebånd og brostensfelter mhp kontrol af skridning og vridning på to tidspunkter. Første gang når belægninger er nye, og næste gang efter 1 års brug.

3. Fuger med grus. Fuger kan modstå den mekaniske påvirkning som Helsingørs almene løbende vejdrift medfører i forbindelse med renhold og vintervedligeholdelse.

Metode: Manuel kontrol af fuger.

Afvanding – Mulige Succeskriterier og mål

4. Hydrometri. Afstrømmende regnvand overskrider ikke vandrenders lysninger i forbindelse med ½-årshændelser, og der dannes ikke ansamlinger af overfladevand i, eller ved, vandrender til gene for fodgængertrafikken.

Metode: Manuel registrering i efter anlægsprojektet.

I forbindelse med nedbør, kan der i frostperioder dannes is på fortove ved tagnedløb.

5. Der forekommer ingen falduheld, eller utryghed for fodgængere på grund af isdannelse på færdselsarealet, hvor tagvand ledes fra nedløbsrør til vandrender, samt i vandrenderne.

Metode: Manuel visuel registrering foretages i tilstrækkeligt omfang i perioder med frost. Opsamling af borgernes beskeder til kommunen. Indhentning af statistik for sygehus- eller politiregistrerede uheld. Indhentning af erfaringer fra andre kommuner med lignende byrumsbelægning og afvanding.

6. Afstrømning af regnvand på overfladen, op til den dimensionerende 50 års hændelse, medfører ingen varige skader på bygninger, undtagen evt. overfladiske kosmetiske aftryk.

Metode: Manuel visuel registrering i årene efter anlægsprojektet. Faglige vurderinger. Opsamling og vurdering af borgernes evt. beskeder til kommunen.

4. Håndtering af større snemængder (depoter på vejareal?).

(Dette emne indgår som en påmindelse. Der er tale om 1) om der kan/ skal være plads til depoter under forhold med stort snefald, og 2) om hvilken betydning et afsmeltende deponi vil kan have på afvandingen).

Spor 4 Byrummet bruges - Trafikmængde, trafikafvikling, støj, og tilgængelighed

Det trafikale byrum skal leve op til grænseværdier for trafik og støj. Desuden er det vigtigt, at det nye greb med belægningsskift mellem bordur og chausséen fungerer som taktilt element for blinde og svagtseende.

Trafiktællinger.

Med henblik på at have en basisviden om trafikken i Hestemøllestræde gennemføres trafiktællinger før og efter anlæg. Tællingen planlægges, så der opnås viden om spredningen henover hele ugen, fordi trafikken i Helsingørs gågader kan forventes at afvige fra normen pga. turisme/ indkøbsturisme fra Sverige. Der tælles før og efter nyanlæg:

- Passerende trafikanter generelt: IOS målinger
- Fodgængere: Manuelle tællinger
- Cyklister: Manuelle tællinger (slangetælling også mulig)
- Biler: slangetælling
- Erhvervskørsel: Slangetælling

Mulige trafikale succeskriterier

Spørgsmål er, om det er lykkedes at skabe et nyt trafikalt byrum, som fungerer tilfredsstillende og trygt for alle trafikanter, også for blinde og svagtseende.

Strædet er retlinet, og ved at parkering fjernes kan det måske indbyde til uacceptabelt meget motoriseret trafik og for høj hastighed.

1. Trafikmængde/ og hastighed: Antallet af køretøjer er tilstrækkeligt lavt (max 50 køretøjer i spidstimen) og hastighedsgrænsen på 15 km/t overholdes, så man derved opnår en god, tryk og attraktiv fodgængerforbindelse mellem Kultur-øen og bymidten.

<http://vejregler.lovportaler.dk/ShowDoc.aspx?q=kørsel+gågade&docId=vd-2016-0106-full>

Metode: Der gennemføres en tælling/ måling (vurderes i forhold til anbefalinger i vejregler).

2. Støj. Den ændrede belægning har ikke medført en uacceptabelt stigning i støjen fra køretøjer og overskrider ikke grænseværdier for støj.

Metode: Støjmåling før og efter. , evt. som audioelt "lyd-spor" som indspilles med en optage-enhed i strædet i spidstimen for henholdsvis motoriseret og gående færdsel. Der kan optages "lyd-spor" før og efter.

Lydspor kan fremvises/afspilles i forskellige fora (borgere/politikere), som basis for en drøftelse af konsekvenser. Se illustrationen: <https://www.youtube.com/watch?v=9TGwXVj0xIU>

3. Trafikafvikling. Den blandede trafik mellem gående, cyklister og bilkørsel resulterer ikke i uacceptabelt mange trafikale konfliktsituationer.

Metode: Eftermåling i form af registrering af henvendelser fra borgere og beboere. Overvågning i spidstimesituationer.

4. Tilgængelighed. Blinde og svagtseende er tilfredse med anlæggets ledelinjer og kan let finde vej gennem strædet. Den anlagte tilgængelighedszone fungerer for kørestolsbrugere m.fl.

Metode: Interview med Dialoggruppe om tilgængelighed, og evt. gående trafikanter.

5:

Ensretningen mellem Sophie Brahesgade og Havnegade respekteres,,

Metode: Evt borgerhenvendelser, færdselsbøder og manuel registrering ved besigtigelse på lokaliteten.

6: Særligt snævre forhold ud for p-pladsen giver ikke anledning til konflikter mellem hårde eller bløde trafikanter.

Metode: Evt borgerhenvendelser og manuel registrering ved besigtigelse på lokaliteten.

7: Parkeringsforbud uden for afmærkede båse respekteres

Metode: Evt borgerhenvendelser, Parkeringsbøder og manuel registrering ved besigtigelse på lokaliteten.

Spør 5 Evaluering af processen

Kommunikation, tværfagligt samarbejde, borgerdialog, udbud, arkæologi og anlæg

Processen med Hestemøllestræde har været lang, og der har været mange parter og interessenter involveret.

Derfor er det vigtigt at tage ved lære af erfaringerne:

- fra kommunikationen mellem parter, interessenter og borgere.
- med styringen af ressourceforbruget,
- fra dialog og aftaler med leverandører til projekt, anlæg og rådgivning.
- Fra forholdet mellem udbud i ønskede ydelser, og kvaliteter.

Samarbejde mellem projektparter

Organisering - styregruppe/projektgruppe

Spørgsmål: Har styre- og projektgruppe været sammensat optimalt? Har antallet af møder været passende?

Metode: Evalueringsmøde

Klikovand – tidlige faser

??

Samarejdet mellem Helsingør Kommune og Forsyning Helsingør

Spørgsmål: Har rollefordelingen været tilfredsstillende?

Optimering af anlægsfase

Spørgsmål: Hvad kan man lære af de indgåede aftaler for anlægsfasen, herunder ledningsejeres bidrag?

Metode: Gennemgang af byggemødereferater?

Kommunikationsplan og dialog

Informationsindsatsen under hele projektforløbet.

Dialog med borgere og interessenter om projektet og samskabelse

Spørgsmål: Har der været afholdt de nødvendige møder? Har møderne været nyttige, og givet projektet ny værdi?

Metode: Evt. interview med interessentgrupper; naboer, politikere, handlende osv??

Brugernes oplevelse (beboere, handlende, erhverv, naboer, andre...

- Anlægsperioden.
- Information

Spørgsmål: Giver borgere og interessenter udtryk for at dialogen og projektudviklingen har været tilfredsstillende?

Metode?

Arkæologi

Spørgsmål: Hvordan har samarbejdet med Museum Nordsjælland fungeret? Har det afsatte budget været tilstrækkeligt?

Projektering

Spørgsmål: Er den anvendte udbudsform den mest optimale for projekter af denne slags? Oplevede fordele og ulemper. Hvilke erfaringer har rådgiver samlet op efter dette projekt? Hvad ville de gøre anderledes næste gang?

Udbudsfasen

Spørgsmål: Er den anvendte udbudsform den mest optimale for projekter af denne slags? Oplevede fordele og ulemper. (Kunne man fx have opnået andre fordele med at arbejde mere med OP samarbejde?)

Udbudsmateriale - Er der overensstemmelse mellem udbud og afgivne bud?

Anlægsfasen

Rådgivning, udbud, entreprenør, byggeledelse

Spørgsmål:

- Økonomi
 - o Budgetkontrol: Kan udgifter afholdes inden for budgetrammen?
- Ekstraarbejder
 - o Er der ekstraordinære udgifter, og kan disse afholdes inden for afsatte rammer i budget?
- Organisering
 - o Har organiseringen af anlægsarbejdet været hensigtsmæssigt, og effektivt, og hvis ikke, hvad skal der tages hensyn til ved kommende projekter i Helsingør bykerne?

Forslag

Byrumsdesign:

Forslag: Stådepladser på havneareal, som en slags fixpunkt for wayfinding