



Bilag 1

Bilfri søndage i København, beskrivelse af forskellige modeller

1. Kort om opgaven

Medlemmer af Enhedslisten stillede på Borgerrepræsentationens møde 18. september 2008 forslag til en principbeslutning for indførelse af bilfri søndage i København. Teknik- og Miljøudvalget besluttede på et møde d. 12. november 2008 at pålægge Teknik- og Miljøforvaltningen at udarbejde et konkret forslag til, hvordan bilfri søndage kan gennemføres.

Teknik- og Miljøforvaltningen beskriver i dette notat mulighederne for og konsekvenserne af, at indføre bilfri søndage (eller bilfri dage generelt) i København. På baggrund af notatets beskrivelse af forskellige modeller, skal der på udvalgsrådet 25. november træffes beslutning om, forvaltningen skal arbejde videre med bilfri dage i København.

Dette notat afdækker således de mulige modeller for indførelsen af bilfri dage, en overordnet vurdering af hvad der skal til for at gennemføre den enkelte model, samt hvad konsekvenserne vil være.

04-11-2009

Sagsnr.
2009-144016

Dokumentnr.
2009-669071

Sagsbehandler
Maria H Streuli

Center for Trafik

Islands Brygge 37, 2. sal
Postboks 450
1505 Kbh. V

Telefon
3366 3334

Telefax
3366 7131

E-mail
marstr@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009488145

www.kk.dk

2. Forskellige modeller for bilfri dage

Der er mange måder at afholde bilfri dage på i København. I forvejen har Københavns Kommune erfaringer med forskellige former for bilfri dage.

Dels i forbindelse med forskellige større events som eksempelvis Copenhagen Historic Grand Prix, topmøde i Bellacenter osv. (model 4A nedenfor).

Dels i forbindelse med større eller mindre trafikforsøg og kampagner, eksempelvis Miljøtrafikugen og bilfri dage afholdt i perioden 2000-2005 (model 4A og 1A).

Notatet tager udgangspunkt i, at der er to vigtige parametre for et givent forsøg, som kan varieres i størrelse og omfang:

Det geografiske omfang og den tidsmæssige udstrækning/gentagelse.

Der er med udgangspunkt i de to parametre opstillet følgende variabler:

Geografiske omfang:

1. Lille centralt område i København - fx i Middelalderbyen eller inden for Søerne.
2. Stort område i København - fx i hele kommunen eller inden for Ring 2.
3. Delområde uden for centrale København - fx hel eller dele af bydel.
4. Enkelte vejstrækninger - fx en central vejstrækning eller flere mindre veje.

Tidsrum:

- A. Sjælden gentagelse - fx én weekend/søndag om året.
- B. Regelmæssigt tilbagevendende - fx en weekend/søndag om måneden.
- C. Ofte og fast begivenhed - fx hver weekend fra lørdag kl.14- søndag kl. 20.

Kombineres disse variabler, giver det 12 principielt forskellige modeller med forskellige effekter:

12 modeller	Tidsafgrænsning
-------------	-----------------

		A. Sjælden	B. Regelmæssig	C. Ofte og fast
Geografisk afgrænsning	1. Lille, centralt område	Model 1A	Model 1B	Model 1C
	2. Stort område	Model 2A	Model 2B	Model 2C
	3. Delområde	Model 3A	Model 3B	Model 3C
	4. Enkeltstrækninger	Model 4A	Model 4B	Model 4C

I nedenstående skema sammenfattes forvaltningens konklusioner omkring modellerne. Modellerne er vurderet i forhold til seks parametre, og af skemaet fremgår den ”karakter” som forvaltningen vurderer den enkelte model får i forhold til hver af disse parametre:

- Overordnet formål (Hvad vil man opnå, hvor meget ønsker man at påvirke trafikanterne?)
- Fysisk løsning og håndhævelse (hvad skal der til i praksis, for at det kan gennemføres)
- Forventede effekter (hvilken effekt kan man forvente ift. debat, biltrafik, alternative transportformer, miljø osv.?)
- Lovgivning mv. (lovhjemmel og politi)
- Økonomi og tid
- Undtagelser mm. (hvem påvirkes og hvem skal undtages?)

3. Sammenfatning og konklusion

		Ove rord net for mål	Fysi sk løsn ing og hån dhæ vels e	For vent ede effe kter	Lov givn ing	Øko nom i og tid	Und tage lser
Sjæ æl de n	Model 1A	☹	☹	☹	☹	☹	☹
	Model 2A	☹	☹	☹	☹	☹	☹
	Model 3A	☹	☹	☹	😊	☹	😊
	Model 4A	☹	😊	☹	😊	😊	😊
Re ge lm æs sig	Model 1B	😊	☹	☹	☹	☹	☹

	Model 2B						
	Model 3B						
	Model 4B						
Ofte og fast	Model 1C						
	Model 2C						
	Model 3C						
	Model 4C						

Den overordnede konklusion er, at desto oftere der afholdes bilfri dage, desto mere vil man kunne påvirke vaner. Og ligeledes, desto større eller mere centralt området er, desto flere vil påvirkes af initiativet. Til gengæld vil store og ofte gentagne bilfri dage være kompliceret og dyrt at gennemføre og have en lang tidshorisont. Det er en generel konklusion, at modellerne kan opdeles i nogle, som kun er mulige på længere sigt og nogle der er mulig på kort sigt.

Længere sigt

Det store område med meget hyppige gentagelser giver den største effekt, hvilket ikke er overraskende, da det minder om kommunens forslag om trængselsafgifter. Trængselsafgiftsprojektet er netop udviklet for at påvirke bilisterne til så vidt muligt at vælge andre transportformer, samtidig med at det giver mulighed for investeringer i den kollektive trafik, cykelforhold osv. Der er imidlertid så mange komplikationer af bl.a. juridisk karakter i at gennemføre denne model for bilfri dage, at det kun kan være en løsning på længere sigt. Og her anbefales trængselsafgifter som den rigtige model. Denne model vil kunne indfri formålet omkring ændring af transportvaner.

Et alternativ hertil kan være en permanent afspærring af Middelalderbyen eller et lignende mindre centralt område. Dette er dog ikke en løsning som indgår i Strategi for udvikling af Middelalderbyen, hvorfor den bilfri løsning skal justeres så den stemmer overens med målene i strategien.

Kort sigt

På kort sigt vil det være mest hensigtsmæssigt, at gennemføre noget, som relativt enkelt kan godkendes af politiet, som ikke kræver lovændring, og som er relativt billigt.

Det er forholdsvis enkelt og billigt at spærre enkeltvejstrækninger af, men denne model er dog længst væk fra at indfri formålet om vaneændringer, miljøgevinster mv. Hvis denne model i stedet indgår i en større sammenhæng, hvor der tages udgangspunkt i kommunal

og/eller lokal planlægning, og kombineres med kampagner, så ligner det de tidligere afholdte Miljøtrafikuger, som forvaltningen har gode erfaringer med.

Skal der holdes fast i bilfri dage, så vurderes den bedste løsning umiddelbart at være, at lade et forsøg med bilfri dag gå på tur imellem bydelene. En model kunne være at lade et centralt område i en bydel regelmæssigt afspærre fx fredag-lørdag hver uge, hver 14. dag eller måned, og så lade det gentage sig i et halvt år, hvorefter det ”flytter” til en ny bydel. Et sådan initiativ vil være en god måde at skabe fokus på og debat om transportvaner i den konkrete bydel, og nogle borgere vil måske endda ændre deres vaner. Denne model er dog meget ressourcekrævende både i planlægnings- og udførelsesfasen. Og det er endvidere usikkert, hvorvidt politiet vil godkende en sådan model.

Forvaltningen anbefaler, at der ikke arbejdes videre med bilfri dage, da effekterne ikke står mål med de ressourcer, der skal bruges på det. Til gengæld har forvaltningen gode erfaringer med lokale trafikforsøg i bydelene. Forankringen i bydelene giver store fordele i forhold til den lokale forankring, og i forhold til at de gennemførte trafikforsøg udnyttes til at afprøve og konkretisere eksisterende og nye trafikplanmæssige overvejelser i København.

Forvaltningen anbefaler derfor, at der indsamles erfaringer fra de tidligere trafikforsøg herunder Nørrebrogade, og at der på baggrund af disse erfaringer fremlægges et bud på, om og hvordan sådanne trafikforsøg kan gennemføres.

4. Beskrivelse af muligheder, problemstillinger og konsekvenser af bilfri dage - på tværs af modeller.

I det følgende beskrives muligheder og problemstillinger i forhold til nedenstående parametre på tværs af modellerne:

- Overordnet formål
- Fysisk løsning og håndhævelse
- Forventede effekter
- Lovgivning mv.
- Økonomi og tid
- Undtagelser mm.

De enkelte modeller beskrives bagest i Appendiks A

Overordnet formål

I henhold til medlemsforslaget er det langsigtede mål at ”*fremtiden bl.a. byder på gratis offentlig transport, tre gange så mange bybusser, bompeng, carpooling, flere og bredere cykelstier, færre*

parkeringspladser, bilfri brogader og letbaner.”

Bilfri søndag er af forvaltningen forstået som et umiddelbart realiserbart projekt på vejen mod fremtiden, mens kommunen venter på at få lovgrundlag og finansiering på plads til at kunne realisere flere af ovennævnte tiltag.

I medlemsforslaget hedder det endvidere:

”Bilfri Søndag er en enkel måde at reducere antallet af kørte kilometer i byen. Derudover giver det københavnere og de udenbys besøgende muligheder for at eksperimentere med andre transportformer. Og måske vænner vi os så meget til det, at det bliver nemmere også at droppe bilen i hverdagen.”

Det vil sige, at det langsigtede formål er at mindske klima- og forureningsproblemer. Det kortsigtede mål er at starte påvirkningen af bilisternes adfærd og skabe debat om københavnernes transportvaner.

De forskellige modeller for afholdelse af bilfri dage har forskellige effekter, og dermed bidrager de forskelligt til indfrielse af målet.

De tidligere afholdte bilfri dage (2002, 2004 og 2005) og trafikforsøg (2000-2009) har i høj grad haft som mål at afprøve ideer og derigennem ændre bymiljø og udnyttelsen af byens rum, se konsekvenserne heraf og skabe debat om transportvaner mv., og mere sekundært rent faktisk at ændre folks transportvaner til glæde for klima og miljø. Alle de gange, hvor der tidligere har været afholdt bilfri dage, har den geografiske afgrænsning været et område i Indre By, dog med forskelligt tidsrum og udstrækning, for at se effekten heraf. Erfaringerne har været anvendt i udarbejdelsen af ”Strategi for udvikling af Middelalderbyen”.

Der blev afholdt trafikforsøg i alle Miljøtrafikugerne, som regel med udgangspunkt i lokal planlægning. Afprøvning af skolevejssikringer og lignende har i mange tilfælde ført til, at kommunen efterfølgende har etableret projektet permanent. Udviklingen af Nørrebrogade er som bekendt også startet som et trafikforsøg.

Erfaringen er, at desto oftere, regelmæssig og længerevarende begivenheden er, desto større bliver effekten på trafikanterne. Hvis det kun sker sjældent, vil det have en mere eventmæssig karakter. Det samme kan siges om størrelsen på det bilfri område. Desto mindre og mere decentralt området er, desto mere vil effekten have lokal karakter. Omvendt vil et centralt og stort område påvirke en stor målgruppe.

Fysisk løsning og håndhævelse

Tidsrum

Tidspunkt og udstrækning af bilfri dage kan variere som følger, og har forskellig effekt og målgruppe:

A. Weekend/hverdag

- én eller flere dage i weekend rammer mest fritidstrafikken, og vil sandsynligvis have lille effekt på den daglige trafik. Hvis det drejer sig om et område med handel, så har lørdag større effekt end søndag.
- én eller flere dage i hverdagene, rammer hverdagstrafikken og pendlerne. Flere dage har større effekt end én dag.

B. Sjældent/ofte

- sjældne bilfri dage har eventmæssig karakter, og vil primært virke debatskabende. Effekten afhænger af den geografiske afgrænsning, se nedenfor.
- ofte/regelmæssige bilfri dage vil påvirke trafikanterne mere permanent.

Geografisk afgrænsning

De forskellige modeller omfatter fire forskellige geografiske afgrænsninger:

- Lille, centralt område i København - fx i Middelalderbyen eller inden for Søerne. Denne afgrænsning har den fordel, at der er en vis eksisterende accept af, at trafikken i området bør minimeres. Og så er det afprøvet flere gange.
- Stort område i København - fx i hele kommunen eller inden for Ring 2.
 - a. Kommunegrænsen er umiddelbart en let forståelig grænse. For en bilist er kommunegrænsen imidlertid mindre logisk, fordi bilisten forholder sig til vejnettet og eventuelle alternative ruter. Derfor kan der opstå afviklingsmæssige og trafiksikkerhedsmæssige problemer ved grænsen, hvor nogle bilister vil vælge at vende om, fordi der ikke er en alternativ rute. Endelig vil kommunegrænsezonen kunne give mere trafik i omegnskommunerne rundt om zonen.
 - b. Ring 2 er også en letforståelig grænse, fordi der i forvejen er en fysisk barriere i form af ringbanen, og fordi der er en reel alternativ rute rundt om zonen i form af bl.a. Ring 2.
 - c. Frederiksberg Kommune skal i begge tilfælde inddrages.
- Delområde uden for det centrale København - fx hel eller dele af bydel. Denne model rammer en mere lokal målgruppe, og det kan fungere som trafikforsøg med udgangspunkt i lokale trafikplaner eller lignende.
- Enkelte vejstrækninger - fx en central vejstrækning eller flere mindre veje. Kan ske flere steder i byen eller kun på fx én

central strækning. Minder i høj grad om forskellige trafikforsøg eller lukning i forbindelse med større arrangementer, som forvaltningen i forvejen gennemfører.

- Afholdes bilfri dage sjældent, er det muligt at variere geografi fra gang til gang. Afholdes det ofte og mere rutinemæssigt er det ikke muligt at variere geografisk fra gang til gang. Det skyldes, at det tager meget tid at planlægge hver enkelt afspærring, kontrol, aktiviteter, tilsyn osv., og politiets indsats vil være stor hver eneste gang, hvilket ikke er realistisk.

Afmærkning af forbudszonens afgrænsning

En zone hvor biltrafikken forbydes adgang, kræver en klar og tydelig skiltning eller fysisk afspærring.

Hvis der er tale om sjældne gentagelser af den/de bilfri dage, benyttes der midlertidig skiltning eller afspærring, dvs. ”vejarbejdsskilte” og betonklodser eller lignende. Hvis der er tale om hyppig og fast afholdelse af bilfri dage, bør det overvejes at etablere mere permanent skiltning eller fast periodevis afspærring fx i form af steler eller lignende.

Håndhævelse

Hvis zonen skiltes, så er der ingen fysisk barriere, der forhindrer bilisten i at køre i zonen. Derfor vil en skiltet zone kræve en stor kontrolindsats af politiet. Jo større område og jo oftere der afholdes bilfri dage, desto mindre sandsynligt er det at politiet har ressourcer til denne kontrolindsats. Og det gælder uanset om der er tale om en vignetordning, forbud i henhold til nummerplader (fx ulige numre den ene uge og lige numre den næste) eller et generelt forbud.

En fysisk afspærret zone vil i sig selv have en effekt, og skal i mindre grad suppleres af politikontrol.

Attraktive alternativer

Hvis der skal opnås succes med bilfri dage, hvad enten det er én eller flere dage, en weekend eller hverdage, ofte eller sjældent, så er det nødvendigt, at alternativerne til bilen - dvs. kollektiv trafik og cyklen - kan overtage de trafikanter, som stadig ønsker at komme frem til deres mål.

Mindst kompliceret vil det være i en weekendsituation, hvor det vil være muligt at opgradere den kollektive trafik til hverdagskøreplan.

Mere kompliceret er det, hvis der er tale om en hverdagssituation, fordi der så fx må sættes ekstra busser ind, busser som måske ikke er til rådighed. Der vil altså blive et kapacitetsproblem i både busser, tog og metro, og det er ikke økonomisk realistisk, at der fx kan indkøbes nye

busser for en sjældent tilbagevendende begivenheds skyld. Denne problematik vil forstærkes yderligere, hvis der er tale om et stort område, idet behovet for kollektiv trafik vil være større. Bliver der til gengæld tale om en mere regelmæssigt tilbagevendende begivenhed, kan der kompenseres ved indkøb af ekstra busser, som så er til rådighed for netop denne begivenhed.

Forventede effekter

På biltrafikken og dermed klima og miljø

Jo oftere bilfri dage afholdes, desto større vurderes effekten at være på københavnernes og besøgendes transportadfærd. Der skal gentagelser til, før det bliver en vane at lade bilen stå, med derpå følgende effekt på miljø og klima. Dvs. at enkeltstående bilfrie dage, der dermed primært vil have event-karakter, primært vil være debat- og opmærksomhedsskabende. Det vil kun have en mærkbar effekt på partikel- og støjforurening og CO₂-udledning den eller de pågældende dage - og kun marginalt efterfølgende og på længere sigt.

Hvis bilfri dage kun afholdes sjældent, bliver effekten i højere grad, at der skabes debat om vores transportvaner, end at københavnernes faktisk ændrer vaner.

Jo større det bilfri område er, jo flere vil blive påvirket af begivenheden - vel at mærke hvis kørselsforbuddet håndhæves. Hvis det bilfri område er i en af bydelene, vil effekten være af mere lokal karakter.

Endelig kan en effekt være, at noget af trafikken, der normalt ville have kørt de dage, hvor der nu i stedet er bilfrit, i stedet foregår i dagene før eller efter - dvs. der flyttes trafik fra søndag til fx lørdag eller fredag, hvis det er en søndag, der holdes bilfri. Det kan være flyttebiler og lignende. Dette problem må antages at være størst, hvis bilfri dage afholdes fast og ofte - fx hver uge. Ligeledes vil noget biltrafik søge andre steder hen, dvs. biltrafikken flytter sig til andre veje og områder.

Bymiljø

Effekten på bymiljøet varierer også med den geografiske afgrænsning og udstrækning over tid/gentagelser. Jo oftere der indføres bilfri dage, jo mere "normalsituation" bliver der tale om - dvs. udnyttelsen af byens rum kan udfolde sig anderledes på en mere permanent måde. Hvis det kun afholdes engang imellem bliver der tale om en slags "byfest", hvor aktiviteter og kampagner udfolder sig i en eller nogle få dage, hvorefter forholdene bliver som før.

Når forvaltningen tidligere har afholdt bilfri dage, har de nye byrum været brugt til aktiviteter, som enten havde fokus på, hvad man kan bruge byrummene til uden biler, eller havde fokus på at skabe debat om vores transportvaner. Dvs. der var liv i området. Desto større et

område, der er tale om, desto sværere vil det blive at ”fylde området op” med aktiviteter. Til gengæld vil langt flere have mulighed for at få en fornemmelse af, hvor meget larm og støj bilerne giver os til daglig, og hvordan det vil mærkes, hvis vi alle sammen bruger bilen mindre.

Lovgivning mv.

Lovhjemmel

De tidligere afholdte bilfri dage er sket med hjemmel i Færdselslovens §92d med begrundelsen trafikforsøg. Denne paragraf vurderes ikke at kunne anvendes, i givet fald der bliver tale om faste bilfri dage.

Forvaltningen vurderer dog, at dette måske ville være muligt, hvis bilfri dage ”gik på tur” imellem bydelene, og der ikke var tale om det samme trafikale forsøg.

Derimod vurderes det, at hhv. Færdselslovens §92, stk.1, nr. 3 og Vejlovens §10, stk.2 kan anvendes som hjemmel til afholdelse af bilfri dage, såfremt Københavns Kommune har indhentet tilladelse fra politiet:

Færdselsloven: Omhandler vejbestyrelsens (kommunens) mulighed for at forbyde visse færdselsarter (herunder etablering af gågader)

Vejloven: Vejbestyrelsen for offentlig vej har ret til hel eller delvis afspærring af vej, hvis formålet er at gennemføre kommunal planlægning af fx miljø-, byplan- eller trafikplanmæssig karakter.

Sidstnævnte er dog en udtalelse fra 1973 af Folketingets Ombudsmand, og det kan ikke udelukkes, at paragraffen vil fortolkes anderledes i dag. Desuden skal det bemærkes, at Vejloven ikke dækker private fællesveje. Derudover er det usikkert, om lovteksten kan tolkes derhen, at der skal være tale om permanente ændringer og ikke tilbagevendende begivenheder.

Politiet kan kun modsætte sig bilfri dage i henhold til Færdselslovens §92 og Vejlovens §10, hvis der er særlige færdselsmæssige grunde eller politimæssige hensyn, der taler imod lukningen. På den anden side er håndhævelsen af de indførte restriktioner - og dermed forsøgets succes - afhængig af politiets aktive medvirken.

I de tidligere afholdte bilfri dage har politiet leveret en stor indsats i kontrollen af adgangen til det bilfri område. Politiet ser dog hovedsageligt de bilfri dage som et forsøg (jævnfør hjemmel i Færdselsloven), der skal medvirke til at afprøve konkrete løsninger. De tre gange der blev afholdt bilfri dage, var det således afgørende for politiets godkendelse, at der blev afprøvet tre forskellige modeller. Politiet må derfor forventes at være skeptiske overfor gentagne bilfri

områder med samme udstrækning og formål.

Forvaltningens erfaringer fra tidligere Miljøtrafikuger og bilfri dage er endvidere, at politiet er kritiske over for tiltag der betyder, at de større og mest trafikerede veje bliver berørt. Dvs. at desto større området er, desto sværere forventes det at være at få politiets samtykke.

Regler i forbindelse med skiltning og afspærring

De eneste tavler der i dag dækker separate og afgrænsede tidsrum, bruges hovedsageligt i forbindelse med parkeringsrestriktioner.

En zone der afmærkes med en skiltning, vil svare til det der i dag findes for f.eks. 40 km/t zoner.

Der findes i dag ikke en skiltning, som juridisk egner sig til et kørselsforbud, der er tidsbegrænset til kun at omfatte søndagen. De to overordnede skiltningsmuligheder, der foreligger, er enten at afmærke et område som gågade med E49 tavler eller anvende zonetavlen E69. I begge tilfælde skal der dog søges om dispensation fra Vejdirektoratet til at opsætte undertavler der omfatter en tidsbegrænsning, da disse undertavler ikke må anvendes i dag.

Anvendelse af E49 gågade giver kun mulighed for at begrænse kørslen til ærindekørsel, varekørsel, beboerkørsel osv. Der skal søges tilladelse til at opsætte en tavle der tidsbegrænser gågadezonen til søndagen eller et begrænset tidsrum om søndagen. Evt. med beboerkørsel undtaget hvis forbuddet skal være mindre restriktivt.

Ved anvendelse af E69 zonetavlen skal der søges dispensation til at opsætte alt andet end hastighedszoner. Ifølge afmærkningsbekendtgørelsen skal sådan en zone have en udstrækning på maksimalt 1500 meter ved gennemkørsel af zonen. Anvendte skilte til afmærkning af zonen kunne være C 22,1, ”Motorkøretøj, stor knallert, traktor og motorredskab forbudt” med en undertavle der angiver tidsrummet for forbudszone.

Økonomi og tid

Forvaltningens erfaringer fra de tidligere bilfri dage er, at sådanne tiltag er ressourcekrævende at planlægge og udføre.

Jo oftere bilfri dage skal afholdes, jo dyrere bliver de samlede årlige udgifter. Mere permanente tiltag som fx flytbare steler er dyrere i etableringsomkostning end midlertidig afspærring. Til gengæld kan de bruges hver gang, der afholdes bilfri dage, såfremt det er det samme område hver gang. Der skal dog indregnes driftsomkostninger på fast gadeinventar.

Der skal afsættes mange mandetimer til planlægning og gennemførelse af bilfri dage. Dels fordi der er et stort koordineringsarbejde, dels fordi mange interessenter skal inddrages, der skal gennemføres et stort informationsarbejde, og der må påregnes meget tid til dialog med mennesker, som føler sig generet både før, under og efter de pågældende dage.

I 2005 afholdtes bilfri dage i Middelalderbyen (3 dage):

Fysiske foranstaltninger mm:	ca. 650.000 kr.
Aktiviteter	ca. 400.000 kr.
Personale	ca. 1,5 mandeår

Dertil kommer politiets store kontrolarbejde og et stort tilsynsarbejde fra kommunens side.

Undtagelser

Hvem gælder forbuddet og hvem påvirkes?

Uanset hvilken model der bliver tale om, vil der komme diskussioner om, hvem der kan/ikke kan undtages og hvorfor. Nogle undtagelser giver sig selv - udrykningskøretøjer, handicappede mm. Andre grupper er lidt vanskeligere, fx beboere, virksomheder, særlige arrangementer mm.

Jo flere undtagelser der gives, jo mindre bliver effekten, og jo sværere bliver det at håndhæve forbudszonen. Og jo større zonen er, jo større vil behovet være for undtagelse. Under alle omstændigheder vil det blive nødvendigt at lave klare regler for, hvem der kan undtages forbuddet. Erfaringer fra bilfri dage i Middelalderbyen kan bruges som inspiration.

APPENDIKS A

12 modeller		Tidsafgrænsning		
		A. Sjælden	B. Regelmæssig	C. Ofte og fast
Geografi sk afgr æns ning	1. Lille, centralt område	Model 1A	Model 1B	Model 1C
	2. Stort område	Model 2A	Model 2B	Model 2C
	3. Delområde	Model 3A	Model 3B	Model 3C
	4. Enkeltstrækninger	Model 4A	Model 4B	Model 4C

Model 1A. Lille, centralt område - sjælden gentagelse

Overordnet formål

Det er en event. Formålet vil primært være at skabe opmærksomhed og debat om vores transportvaner, ikke permanent vaneændring. Bred målgruppe bestående af både københavnere og besøgende.

Samlet vurdering: 😊

Fysisk løsning og håndhævelse

Hvis weekend - flere gæster, hvis hverdag - påvirkning af pendlere. Den geografiske afgrænsning kan være Middelalderbyen, eller området inden for Voldgaderne og Ring 2, eller området mellem Søerne og Christianshavns vold. Det er umiddelbart let forståeligt, hvorfor det centrale København afspærres.

Forbudszonen kan enten skiltes eller markeres ved hjælp af midlertidige fysiske barrierer. Det vil kræve høj grad af politikontrol, hvis området skiltes. Indsats for forbedring af kollektiv trafik kræves - mest hvis hverdag, mindst hvis weekend.

Samlet vurdering: 😊

Forventede effekter

Trafikken i og omkring området reduceres den/de få dage om året, hvor der afholdes bilfri dage i det centrale København. Men ikke effekt på bilisternes adfærd generelt, dvs. på længere sigt ingen effekt på trængsel, støj, luftforurening og CO2-udslip.

Til gengæld har eventen en stor effekt de pågældende dage. Og i det centrale København er der god basis for at kunne afholde debatskabende aktiviteter, som vil nå en stor målgruppe.

Samlet vurdering: 😞

Lovgivning mv.

Kommunen vurderes at have hjemmel til denne type bilfri dage i såvel Færdselslovens § 92 og Vejlovens § 10, men det er i begge tilfælde afgørende, at politiet godkender det. Umiddelbart vurderes det, at politiet vil modsætte sig denne model, fordi vi har afholdt bilfri dage i dette område, og effekten er kendt. Det skal sandsynligvis have en mere permanent karakter, før politiet vil tilslutte sig bilfri dag i det centrale København.

Samlet vurdering: 😞

Økonomi og tid

Modellen vil sandsynligvis ligne de tidligere afholdte bilfri dage, som havde følgende budget:

Afspærring af området mm: ca. 500.000, hvis én dag

Aktiviteter: ca. 300.000, hvis én dag

Personale: 1-1,5 mandeår

Hertil kommer politikontrol, tilsyn og ekstra kollektiv trafik.

Samlet vurdering: 😊

Undtagelser

Erfaringer fra tidligere bilfri dage kan bruges til at beskrive, hvem der skal undtages forbuddet.

Samlet vurdering: 😊

Model 2A. Stort område - sjældnen gentagelse

Overordnet formål

Det er en event. Formålet er primært at skabe opmærksomhed og debat om vores transportvaner, ikke permanent vaneændring. Bred målgruppe bestående af både københavnere og besøgende.

Samlet vurdering: 😊

Fysisk løsning og håndhævelse

Hvis weekend - flere gæster, hvis hverdag - påvirkning af pendlere. Den geografiske afgrænsning kunne være enten kommunegrænsen eller inden for Ring 2. I begge tilfælde ligger Frederiksberg Kommune inde i forbudszonen, hvilket giver en ekstra interesse at håndtere

Forbudszonen kan enten skiltes eller markeres ved hjælp af midlertidige fysiske barrierer. Det vil kræve en meget høj grad af politikontrol, både hvis området skiltes eller afspærres. Og ligeledes vil det kræve en stor øgning af kollektiv trafik.

Samlet vurdering: 😞

Forventede effekter

Trafikken i og omkring området reduceres den/de få dage om året, hvor der afholdes bilfri dage, hvis der vel at mærke gennemføres omfattende politikontrol. Og mange vil blive berørt, fordi området er så stort. Men ikke effekt på bilisternes adfærd efter den/de bilfri dage. Til gengæld har eventen en stor effekt de pågældende dage. Og i og med at det er et stort område med centrum i det centrale København, er der god basis for at kunne afholde debatskabende aktiviteter. Da området er meget stort, vil der ikke være aktiviteter i hele området.

Samlet vurdering: 😞

Lovgivning mv.

Kommunen vurderes at have hjemmel til denne type bilfri dage i såvel Færdselslovens § 92 og Vejlovens § 10, men det er i begge tilfælde afgørende, at politiet godkender det. Umiddelbart vurderes det, at politiet vil modsætte sig denne model, fordi området er så stort, at forbuddet bliver vanskeligt at håndhæve, og der vil være mange undtagelser. Så der vil alligevel være meget trafik i zonen. Der kan endvidere være problemer omkring skiltningen, da reglerne for zoneskiltning siger, at zonen maksimalt må være 1,5 km i diameter.

Samlet vurdering: 😞

Økonomi og tid

Modellen vil sandsynligvis blive lidt dyrere end de tidligere afholdte bilfri dage, pga. områdets størrelse og flere interessenter:

Afspærring af området mm: ca. 500.000, hvis én dag

Aktiviteter: ca. 600.000, hvis én dag

Personale: 1,5-2 mandeår

Hertil kommer en meget stor kontrolindsats, meget tilsyn og stor øgning af kollektiv trafik.

Samlet vurdering: 😞

Undtagelser

Området er stort, og der vil skulle tages stilling til, hvor mange der skal undtages. Det er vigtigt med klare regler.

Samlet vurdering: 😞

Model 3A. Delområde - sjælden gentagelse

Overordnet formål

Det er en event. Formålet er at skabe lokal fokus på og debat om transportvaner, og målgruppen er primært den pågældende bydels beboere, erhverv og besøgende.

Samlet vurdering: 😊

Fysisk løsning og håndhævelse

Hvis weekend- flere gæster. Den geografiske afgrænsning må fastlægges konkret for den enkelte bydel, men kan med fordel omfatte bydelens centrale funktioner.

Forbudszonen kan enten skiltes eller markeres ved hjælp af midlertidige fysiske barrierer. Det vil kræve en del politikontrol, hvis området skiltes. Der må påregnes mindre omlægninger af kollektiv trafik.

Samlet vurdering: 😊

Forventede effekter

Trafikken i og omkring området reduceres den/de få dage om året, hvor der afholdes bilfri dage. Men ikke effekt på bilisternes adfærd generelt.

Der vil være god mulighed for at afholde aktiviteter, der kan skabe lokal debat om transportvaner.

Samlet vurdering: 😊

Lovgivning mv.

Kommunen vurderes at have hjemmel til denne type bilfri dage i såvel Færdselslovens § 92 og Vejlovens § 10, men det er i begge tilfælde afgørende, at politiet godkender det. Jo mere bilfri dage er begrundet i lokal planlægning, jo større vurderes sandsynligheden at være for politiets godkendelse.

Samlet vurdering: 😊

Økonomi og tid

Modellen vil sandsynligvis ligne de tidligere afholdte bilfri dage, som havde følgende budget:

Afspærring af området mm: ca. 500.000, hvis én dag

Aktiviteter: ca. 300.000, hvis én dag

Personale: 1-1,5 mandeår

Hertil kommer politikontrol, tilsyn og ekstra kollektiv trafik

Samlet vurdering: 😊

Undtagelser

Også i en bydel vil der blive diskussioner om, hvem der bør undtages forbuddet, og hvem der ikke bør, om end målgruppen er mere lokal. Klare regler er essentielle.

Samlet vurdering: 😊

Model 4A. Enkeltstrækninger - sjælden gentagelse

Overordnet formål

Det er en event. Formålet er at skabe lokal fokus på og debat om transportvaner, og målgruppen er lokal. Hvis central vejstrækning er målgruppen større

Samlet vurdering: 😞

Fysisk løsning og håndhævelse

Hvis weekend- flere gæster. Den geografiske afgrænsning må fastlægges i henhold til lokale forhold, og gerne i sammenhæng med lokal planlægning.

Forbudszonen markeres vha. midlertidige fysiske barrierer. Moderat kontrolopgave. Der kan forekomme enkelte omlægninger af busruter. Denne model svarer til, hvad der i forvejen sker i forbindelse med fx motorløb, Marathon, lokale vejfester osv.

Samlet vurdering: 😊

Forventede effekter

Trafikken på vejstrækningen reduceres den/de få dage om året, hvor der afholdes bilfri dage. Men ikke effekt på bilisternes adfærd generelt. Og andre veje omkring kan blive mere trafikerede. Jo mere central vejstrækning, jo flere påvirkes.

Der vil være god mulighed for at afholde aktiviteter, der kan skabe lokal debat om transportvaner.

Samlet vurdering: 😞

Lovgivning mv.

Kommunen vurderes at have hjemmel til denne type bilfri dage i såvel Færdselslovens § 92 og Vejlovens § 10, men det er i begge tilfælde afgørende, at politiet godkender det. Jo mere bilfri dage er begrundet i lokal planlægning, jo større vurderes sandsynligheden at være for politiets godkendelse.

Samlet vurdering: 😊

Økonomi og tid

Modellen vil være den billigste at gennemføre, få afspærringer, få aktiviteter, få undtagelser, lille politikontrol og begrænset ekstra kollektiv trafik

Samlet vurdering: 😊

Undtagelser

Også ved enkeltstrækninger vil der blive diskussioner om, hvem der bør undtages forbuddet, og hvem der ikke bør, om end målgruppen er meget lokal. Klare regler er essentielle.

Samlet vurdering: 😊

Model 1B. Lille, centralt område - regelmæssig gentagelse

Overordnet formål

Mere hyppige gentagelser og dermed med tiden mere permanent vaneændring. Også debatskabende og målgruppen er bred, bestående af både københavnere og besøgende.

Samlet vurdering: 😊

Fysisk løsning og håndhævelse

Pendlertrafik og hverdagstrafik påvirkes mest hvis hverdag. Den geografiske afgrænsning kan være Middelalderbyen, eller området inden for Voldgaderne og Ring 2, eller området mellem Søerne og Christianshavns vold. Mest realistisk, at den geografiske afgrænsning er den samme hver gang. Det er umiddelbart let forståeligt, hvorfor det centrale København afspærres.

Forbudszonen markeres ved hjælp af fysiske barrierer, der kun er i funktion den eller de pågældende dage. Det vil kræve høj grad af politikontrol, hvis området skiltes - ikke realistisk ved regelmæssige bilfri dage. Permanent indsats for forbedring af kollektiv trafik er en fordel - mest hvis hverdag, mindst hvis weekend.

Samlet vurdering: 😐

Forventede effekter

Stor effekt hver gang. Jo flere gange det er afholdt, jo flere vil lade bilen stå de pågældende dage. Men der er stadig for lang tid imellem til at vaneændringerne for alvor kan forventes at slå igennem de andre dage.

I det centrale København er der god basis for at kunne afholde debatskabende aktiviteter, som vil nå en stor målgruppe.

Samlet vurdering: 😐

Lovgivning mv.

Kommunen vurderes at have hjemmel til denne type bilfri dage i såvel Færdselslovens § 92 og Vejlovens § 10, men det er i begge tilfælde afgørende, at politiet godkender det. Det skal sandsynligvis have en mere permanent karakter, før politiet vil tilslutte sig bilfri dag i det centrale København. Det er usikkert om politiet vil betragte denne model som permanent ordning, når gentagelserne stadig er med en måneds mellemrum.

Samlet vurdering: 😐

Økonomi og tid

Denne model er meget dyrere at etablere første gang end de bilfri dage, som gentages sjældent. Det skyldes, at der vil være behov for permanente foranstaltninger, som er dyre i anlæg, og som også har driftsomkostninger. Og der skal bruges flere midler på de alternative transportformer.

Samlet vurdering: 😞

Undtagelser

Erfaringer fra tidligere bilfri dage kan bruges til at beskrive, hvem der skal undtages forbuddet. Antallet vil nok være større ved regelmæssig gentagelse af bilfri dage.

Samlet vurdering: 😞

Model 2B. Stort område - regelmæssig gentagelse

Overordnet formål

Mere hyppige gentagelser og dermed med tiden mere permanent vaneændring. Også debatskabende og målgruppen er meget bred, bestående af både københavnere og besøgende.

Samlet vurdering: 😊

Fysisk løsning og håndhævelse

Pendlertrafik og hverdagstrafik påvirkes mest hvis hverdag. Den geografiske afgrænsning kunne være enten kommunegrænsen eller inden for Ring 2. I begge tilfælde ligger Frederiksberg Kommune inde i forbudszonen, og skal inddrages i såvel godkendelses-, planlægnings- og udførelsesfase.

Forbudszonen markeres ved hjælp af fysiske barrierer, der kun er i funktion den eller de pågældende dage. Fordi zonen er så stor, vil det kræve en høj grad af politikontrol - nok ikke realistisk. Afspærringen bør suppleres med hastighedsdæmpende foranstaltninger inde i området. Permanent indsats for forbedring af kollektiv trafik er en fordel - mest hvis hverdag, mindst hvis weekend.

Samlet vurdering: 😞

Forventede effekter

Stor effekt hver gang. Jo flere gange det er afholdt, jo flere vil lade bilen stå de pågældende dage. Men der er stadig for lang tid imellem til at vaneændringerne for alvor slår igennem de andre dage. I så stort et område er der god basis for at kunne afholde debatskabende aktiviteter, som vil nå en stor målgruppe.

Samlet vurdering: 😞

Lovgivning mv.

Kommunen vurderes at have hjemmel til denne type bilfri dage i såvel Færdselslovens § 92 og Vejlovens § 10, men det er i begge tilfælde afgørende, at politiet godkender det. Umiddelbart vurderes det, at politiet vil modsætte sig denne model, fordi området er så stort, at forbuddet bliver vanskeligt at håndhæve, og der vil være mange undtagelser. Så der vil alligevel være meget trafik i zonen. Der kan endvidere være problemer omkring skiltningen, da reglerne for zoneskiltning siger, at zonen maksimalt må være 1,5 km i diameter.

Samlet vurdering: 😞

Økonomi og tid

Denne model er meget dyrere at etablere første gang end de bilfri dage, som gentages sjældent. Det skyldes, at der vil være behov for permanente foranstaltninger, som er dyre i anlæg, og som også har driftsomkostninger. Og der skal bruges flere midler på de alternative transportformer. Samtidig er området meget stort, hvilket vil forøge omkostningerne væsentligt.

Samlet vurdering: 😞

Undtagelser

Området er stort, og der vil være mange, som har behov for at blive undtaget. Det er vigtigt med klare regler.

Samlet vurdering: 😞

Model 3B. Delområde - regelmæssig gentagelse

Overordnet formål

Mere hyppige gentagelser og dermed med tiden mere permanent vaneændring, dog lokalt. Også debatskabende og målgruppen er primært den pågældende bydels beboere, erhverv og besøgende.

Samlet vurdering: 😊

Fysisk løsning og håndhævelse

Pendlertrafik og hverdagstrafik påvirkes mest hvis hverdag. Den geografiske afgrænsning må fastlægges konkret for den enkelte bydel, men kan med fordel omfatte bydelens centrale funktioner. Det vil ikke være muligt at skifte geografisk afgrænsning hver gang, når det sker så hyppigt.

Forbudszonen markeres ved hjælp af faste eller midlertidige fysiske barrierer, der kun er i funktion den eller de pågældende dage. Det vil kræve høj grad af politikontrol, hvis området skiltes - ikke realistisk ved regelmæssige bilfri dage. Permanent omlægning og forbedring af kollektiv trafik lokalt - mest hvis hverdag, mindst hvis weekend.

Samlet vurdering: 😞

Forventede effekter

Lokal effekt hver gang. Jo flere gange det er afholdt, jo flere vil lade bilen stå de pågældende dage. Påvirker dog mest lokale ture, og der er stadig for lang tid imellem til at vaneændringerne for alvor slår igennem de andre dage. God mulighed for at afholde aktiviteter, der kan skabe lokal debat om transportvaner.

Samlet vurdering: 😊

Lovgivning mv.

Kommunen vurderes at have hjemmel til denne type bilfri dage i såvel Færdselslovens § 92 og Vejlovens § 10, men det er i begge tilfælde afgørende, at politiet godkender det. Jo mere bilfri dage er begrundet i lokal planlægning, jo større vurderes sandsynligheden at være for politiets godkendelse.

Samlet vurdering: 😊

Økonomi og tid

Denne model er dyrere at etablere end de bilfri dage, som gentages sjældent. Det skyldes, at der enten etableres permanente foranstaltninger eller midlertidige hver gang. Og der skal bruges flere midler på de alternative transportformer.

Samlet vurdering: 😞

Undtagelser

Også i en bydel vil der blive diskussioner om, hvem der bør undtages forbuddet, og hvem der ikke bør, om end målgruppen er mere lokal. Antallet vil nok være større ved regelmæssig gentagelse af bilfri dage. Klare regler er essentielle.

Samlet vurdering: 😊

Model 4B. Enkeltstrækninger - regelmæssig gentagelse

Overordnet formål

Selvom mere hyppige gentagelser vil der være tale om en event, som primært vil være med til at skabe lokal opmærksomhed og debat om transportvaner. Målgruppen er lokal - hvis central vejstrækning en lidt større målgruppe.

Samlet vurdering: 😐

Fysisk løsning og håndhævelse

Hvis weekend - flere gæster. Den geografiske afgrænsning må fastlægges i henhold til lokale forhold, og gerne i sammenhæng med lokal planlægning.

Hvis det er samme vejstrækning, afspærres den vha. af faste fysiske barrierer, som kan fjernes de øvrige dage. Hvis vejstrækningen varierer fra gang til gang, markeres forbudszonen vha. midlertidige fysiske barrierer. Moderat kontrolopgave. Der kan forekomme enkelte omlægninger af busruter.

Samlet vurdering: 😊

Forventede effekter

Trafikken på vejstrækningen reduceres hver gang, men det er tvivlsomt om det vil få en effekt på bilisternes adfærd generelt, da de fleste nok blot vil vælge at køre andre veje. Jo mere central vejstrækning, jo flere påvirkes.

Der vil være god mulighed for at afholde aktiviteter, der kan skabe lokal debat om transportvaner.

Samlet vurdering: 😐

Lovgivning mv.

Kommunen vurderes at have hjemmel til denne type bilfri dage i såvel Færdselslovens § 92 og Vejlovens § 10, men det er i begge tilfælde afgørende, at politiet godkender det. Jo mere bilfri dage er begrundet i lokal planlægning, jo større vurderes sandsynligheden at være for politiets godkendelse.

Samlet vurdering: 😊

Økonomi og tid

Denne model er lidt dyrere at etablere end model 4A. Det skyldes, at der enten etableres permanente foranstaltninger eller midlertidige hver gang.

Samlet vurdering: 😐

Undtagelser

Også ved enkeltstrækninger vil der blive diskussioner om, hvem der bør undtages forbuddet, og hvem der ikke bør, om end målgruppen er meget lokal. Klare regler er essentielle.

Samlet vurdering: 😊

Model 1C. Lille, centralt område - ofte og fast begivenhed

Overordnet formål

Hyppige gentagelser og dermed hurtigt en mere permanent vaneændring. Også debatskabende og målgruppen er bred, bestående af både københavnere og besøgende.

Samlet vurdering: 😊

Fysisk løsning og håndhævelse

Pendlertrafik og hverdagstrafik påvirkes mest hvis hverdag. Den geografiske afgrænsning kan være Middelalderbyen, eller området inden for Voldgaderne og Ring 2, eller området mellem Søerne og Christianshavns vold. Mest realistisk, at den geografiske afgrænsning er den samme hver gang. Det er umiddelbart let forståeligt, hvorfor det centrale København afspærres.

Forbudszonen markeres ved hjælp af fysiske barrierer, der kun er i funktion den eller de pågældende dage. Det vil kræve høj grad af politikontrol, hvis området skiltes - ikke realistisk ved regelmæssige bilfri dage. Permanent indsats for forbedring af kollektiv trafik er nødvendig - størst indsats hvis hverdag, mindst hvis weekend.

Samlet vurdering: 😐

Forventede effekter

Stor effekt hver gang og med de hyppige gentagelser vil nogle sandsynligvis begynde at ændre vaner, måske endda uden for de dage hvor de bilfri dage afholdes. Der kan muligvis blive en negativ effekt i form af mere trafik og parkerede biler uden for zonen.

I det centrale København er der god basis for at kunne afholde debatskabende aktiviteter, som vil nå en stor målgruppe. Men når det er så ofte, vil der ikke være aktiviteter hver gang.

Samlet vurdering: 😊

Lovgivning mv.

Kommunen vurderes at have hjemmel til denne type bilfri dage i såvel Færdselslovens § 92 og Vejlovens § 10, men det er i begge tilfælde afgørende, at politiet godkender det. Det skal sandsynligvis have en mere permanent karakter, før politiet vil tilslutte sig bilfri dag i det centrale København, hvilket må være tæt på med en fast ugentlig begivenhed.

Samlet vurdering: 😊

Økonomi og tid

Denne model er meget dyrere at etablere første gang end de bilfri dage, som gentages sjældent. Det skyldes, at der vil være behov for permanente foranstaltninger, som er dyre i anlæg, og som også har driftsomkostninger. Og der skal bruges flere midler på de alternative transportformer, og alle tiltag vil have permanent karakter.

Samlet vurdering: 😞

Undtagelser

Erfaringer fra tidligere bilfri dage kan bruges til at beskrive, hvem der skal undtages forbuddet. Antallet vil være større ved regelmæssig gentagelse af bilfri dage, og klare regler er vigtige.

Samlet vurdering: 😞

Model 2C. Stort område - ofte og fast begivenhed

Overordnet formål

Hyppige gentagelser og dermed hurtigt en mere permanent vaneændring. Også debatskabende og målgruppen er meget bred, bestående af både københavnere og besøgende.

Samlet vurdering: 😊

Fysisk løsning og håndhævelse

Pendlertrafik og hverdags trafik påvirkes mest hvis hverdag. Den geografiske afgrænsning kunne være enten kommunegrænsen eller inden for Ring 2. I begge tilfælde ligger Frederiksberg Kommune inde i forbudszonen, hvilket giver en ekstra interesse at håndtere.

Forbudszonen markeres ved hjælp af fysiske barrierer, der kun er i funktion den eller de pågældende dage. Fordi zonen er så stor, vil det kræve en høj grad af politikontrol - nok ikke realistisk. Afspærringen bør suppleres med hastighedsdæmpende foranstaltninger inde i området. Permanent indsats for forbedring af kollektiv trafik er nødvendig - mest hvis hverdag, mindst hvis weekend.

Samlet vurdering: 😞

Forventede effekter

Stor effekt hver gang, og med de hyppige gentagelser og det store område vil nogle begynde at ændre vaner mere permanent. I så stort et område er der god basis for at kunne afholde debatskabende aktiviteter, som vil nå en stor målgruppe. Men med de hyppige gentagelser, vil der ikke være aktiviteter hver gang.

Samlet vurdering: 😊

Lovgivning mv.

Kommunen vurderes at have hjemmel til denne type bilfri dage i såvel Færdselslovens § 92 og Vejlovens § 10, men det er i begge tilfælde afgørende, at politiet godkender det. Umiddelbart vurderes det, at politiet vil modsætte sig denne model, fordi området er så stort, at forbuddet bliver vanskeligt at håndhæve, og der vil være mange undtagelser. Så der vil alligevel være meget trafik i zonen. Der kan endvidere være problemer omkring skiltningen, da reglerne for zoneskiltning siger, at zonen maksimalt må være 1,5 km i diameter.

Samlet vurdering: 😞

Økonomi og tid

Denne model er meget dyrere at etablere første gang end de bilfri dage, som gentages sjældent. Det skyldes, at der vil være behov for permanente foranstaltninger, som er dyre i anlæg, og som også har driftsomkostninger. Og der skal bruges mange midler på de alternative transportformer. Samtidig er området meget stort, hvilket vil forøge omkostningerne væsentligt.

Samlet vurdering: 😞

Undtagelser

Området er stort, og der vil være mange, som har behov for at blive undtaget. Det er vigtigt med klare regler.

Samlet vurdering: 😞

Model 3C. Delområde - ofte og fast begivenhed

Overordnet formål

Hyppe gentagelser og dermed hurtig permanent ændring af lokale transportvaner. Også debatskabende og målgruppen er primært den pågældende bydels beboere, erhverv og besøgende.

Samlet vurdering: 😊

Fysisk løsning og håndhævelse

Pendlertrafik og hverdagstrafik påvirkes mest hvis hverdag. Den geografiske afgrænsning må fastlægges konkret for den enkelte bydel, men kan med fordel omfatte bydelens centrale funktioner. Det vil ikke være muligt at skifte geografisk afgrænsning hver gang, når det sker så hyppigt.

Forbudszonen markeres ved hjælp af faste fysiske barrierer, der kun er i funktion den eller de pågældende dage. Det vil kræve høj grad af politikontrol, hvis området skiltes - ikke realistisk ved hyppige bilfri dage. Permanent omlægning og forbedring af kollektiv trafik lokalt - mest hvis hverdag, mindst hvis weekend.

Samlet vurdering: 😐

Forventede effekter

Lokal effekt hver gang. Jo flere gange det er afholdt, jo flere vil lade bilen stå de pågældende dage, og muligvis også dagene imellem. Påvirker dog mest lokale ture. Det kan også give mere trafik uden for zonen. God mulighed for at afholde aktiviteter, der kan skabe lokal debat om transportvaner.

Samlet vurdering: 😐

Lovgivning mv.

Kommunen vurderes at have hjemmel til denne type bilfri dage i såvel Færdselslovens § 92 og Vejlovens § 10, men det er i begge tilfælde afgørende, at politiet godkender det. Jo mere bilfri dage er begrundet i lokal planlægning, jo større vurderes sandsynligheden at være for politiets godkendelse. Til gengæld kan det være vanskeligt at få politiets godkendelse til en mere permanent afspærring som denne model indeholder.

Samlet vurdering: 😐

Økonomi og tid

Denne model er dyrere at etablere end de bilfri dage, som gentages sjældent. Det skyldes, at der etableres permanente foranstaltninger, som er dyrere at anlægge og indeholder driftudgifter. Og der skal bruges flere midler på de alternative transportformer.

Samlet vurdering: 😐

Undtagelser

Også i en bydel vil der blive diskussioner om, hvem der bør undtages forbuddet, og hvem der ikke bør, om end målgruppen er mere lokal. Antallet vil være større ved regelmæssig gentagelse af bilfri dage. Klare regler er essentielle.

Samlet vurdering: 😊

Model 4C. Enkeltstrækninger - ofte og fast begivenhed

Overordnet formål

Selv med mere hyppige gentagelser vil der være tale om en event, som primært vil være med til at skabe lokal opmærksomhed og debat om transportvaner. Målgruppen er lokal - hvis central vejstrækning en lidt større målgruppe.

Samlet vurdering: 😐

Fysisk løsning og håndhævelse

Hvis weekend - flere gæster. Den geografiske afgrænsning må fastlægges i henhold til lokale forhold, og gerne i sammenhæng med lokal planlægning.

Med så hyppige gentagelser vil det være den/de samme vejstrækninger i en længere periode. Den afspærres vha. af faste eller midlertidige fysiske barrierer, som kan fjernes de øvrige dage. Moderat kontrolopgave. Der kan forekomme enkelte omlægninger af busruter.

Samlet vurdering: 😊

Forventede effekter

Trafikken på vejstrækningen reduceres hver gang, men det er tvivlsomt om det vil få en effekt på bilisternes adfærd generelt, da de fleste nok blot vil vælge at køre andre veje. Jo mere central vejstrækning, jo flere påvirkes.

Der vil være god mulighed for at afholde aktiviteter, der kan skabe lokal debat om transportvaner. Men med så hyppige gentagelser vil der ikke være aktiviteter hver gang.

Samlet vurdering: 😐

Lovgivning mv.

Kommunen vurderes at have hjemmel til denne type bilfri dage i såvel Færdselslovens § 92 og Vejlovens § 10, men det er i begge tilfælde afgørende, at politiet godkender det. Jo mere bilfri dage er begrundet i lokal planlægning, jo større vurderes sandsynligheden at være for politiets godkendelse. Til gengæld kan det være vanskeligt at få politiets godkendelse til en mere permanent afspærring som denne model indeholder.

Samlet vurdering: 😐

Økonomi og tid

Denne model er lidt dyrere at etablere end model 4A og 4B. Det skyldes, at der enten etableres permanente foranstaltninger eller midlertidige hver gang.

Samlet vurdering: 😐

Undtagelser

Også ved enkeltstrækninger vil der blive diskussioner om, hvem der bør undtages forbuddet, og hvem der ikke bør, om end målgruppen er meget lokal. Klare regler er essentielle.

Samlet vurdering: 😊

