



8. marts 2007

Til Teknik- og Miljøudvalget

## **Muligheder for at skabe bilfri områder i København**

Torben Kastrup (F) stillede et medlemsforslag omkring bilfri bydele på TMU-mødet den 13.12.2006, hvor sagen blev udsat. Vej & Park blev i den forbindelse bedt om at udarbejde et drøftelsesnotat til TMU-mødet den 21.3.2007, der belyser, hvordan og med hvilke perspektiver og konsekvenser man kan udvikle bilfrie bydele eller byrum.

Dette notat beskriver, hvordan eksisterende byrum og gader kan gøres bilfri primært illustreret ved eksempler fra udenlandske byer. Derudover omhandler notatet muligheden for at arbejde med bilfri bydele i forbindelse med nye byudviklingsområder (f.eks. Carlsberg, Nordhavn, resterende del af Ørestad mv.), specielt med fokus på placering af parkering og mulighederne for at påvirke transportmiddelvalg i nye byområder.

Allerede i dag er der flere eksempler på områder, gader og pladser i København, der er gjort bilfri. Her kan bl.a. nævnes Christiania, Strøget, Købmagergade og Blågårdsgade. Når gader lukkes af for biltrafik er det i de fleste tilfælde nødvendigt at tillade kørsel i enkelte tidsrum eller for særlige køretøjer. I planlægningen af bilfri områder er det derfor vigtigt at være opmærksom på, at det er svært helt at aflukke gader for biltrafik. I hvilket omfang der skal tillades kørsel afhænger meget af vejens karakter og omkringliggende funktioner.

Bilfri områder giver mulighed for at skabe helt nye og spændende byrum med plads til ophold, oplevelser og leg. Desuden vil vi få en mere bæredygtig by med sundere miljø, hvis indbyggere i højere grad blev gjort uafhængige af privatbilen.

### **1. Sammenfatning**

I dette notat er skitseret en række muligheder for at arbejde med bilfri bydele i København. Forvaltningen vurderer, at det er rigtigt at indarbejde tanken om bilfri- og bæredygtige bydele i de nye byudviklingsområder i kommunen. Specielt i forbindelse med den konkrete byudviklingsindsats i Nordhavn og på Carlsberg, vil der være et stort potentiale i at udvikle afgrænsede bilfri bydele. Heri ligger der en stor indsats i at indrette områderne med god kollektiv trafikbetjening og gode cykel- og fodgængerforhold for dermed at gøre folk så uafhængig af bil som muligt. Desuden vil det være oplagt at arbejde med parkering i konstruktion for at skabe nogle spændende sammenhængende bilfri byrum. I forbindelse med den kommende kommuneplan vil der blive stillet forslag om at muliggøre anvendelse af mere differentierede parkeringskrav.

**Trafik & Plan**  
Trafikplanlægning

Njalsgade 13  
2300 København S

Telefon  
3366 3500

Direkte  
3366 3524

E-mail  
marwas@tmf.kk.dk

Der ligger en stor udfordring i, at arbejde med bilfri gader og pladser i eksisterende bydele. Med en fredeliggørelse af Middelalderbyen tages fat på dette arbejde. Forvaltningen vil desuden anbefale at man i lokale trafik- og byrumsplaner, der udarbejdes i forbindelse med ”områdefornyelse”, bl.a. indtænker muligheden for at gøre gader fleksible, så gaderum kan benyttes til andet en biltrafik i bestemte perioder af dagen. Arbejdet gennem ”parkeringsstrategien”, hvor gadeparkering fjernes og henledes til parkeringskældre/siloer vil også give helt nye muligheder for en mere spændende og miljøvenlig udnyttelse af byens gaderum.

## **2. Bilfri områder i nye bydele**

I dette afsnit er beskrevet muligheder for, hvordan gøre nye byområder mere eller mindre bilfri.

En forudsætning for at kunne påvirke beboerne til at vælge en alternativ transportform til privatbilen er, at der er en effektiv kollektiv trafikbetjening og et veludbygget cykelstinet samt gode forhold for cyklister og fodgængere er.

Parkeringspolitikken for et område - herunder både krav til parkeringsdækning og placering af pladser - er en særlig vigtig faktor for at kunne skabe bilfri områder.

### **2.1 Regulering af parkeringsudbuddet**

Regulering af parkeringsudbuddet kan gennemføres på forskellige niveauer:

- Høj pris for at eje/leje en p-plads
- Stramme parkeringsnormer dvs. begrænse antal p-pladser
- Ikke mulighed for parkering af privatbil men kun p-pladser til delebiler

Det første punkt omhandler, at etablere p-pladser i kælder svarende til det gældende parkeringskrav, men at prisen på en p-plads er sat så højt så det bliver mindre attraktivt for beboere at eje/leje en p-plads. Det andet punkt beskriver muligheden for at arbejde med stramme parkeringsnormer f.eks. ved kun etablere 1 p-plads pr. 300 m<sup>2</sup> sammenlignet med kravet om 1 p-plads pr. 100 m<sup>2</sup> i den gældende kommuneplan.

En ulempe ved disse to måder at gennemføre en regulering af parkeringsudbuddet er, at det kan føre til en belastning af parkeringsarealer i tilstødende områder, hvis disse altså ikke er underlagt en restriktion.

En endnu mere restriktiv parkeringspolitik ville være, at der i et nyt byområde slet ikke tillades parkering af private biler. Her kunne sættes et antal delebiler til rådighed for beboerne. Allerede ved indgåelse af en leje-/ejerkontrakt skal beboerne gøres opmærksom på, at der ikke vil være p-

pladser til rådighed. Handicappede ville naturligvis kunne få tilladelse til at parkere en privatbil. Side 3 af 9

Forvaltningen vurderer, at man kan overveje at arbejde med en regulering af parkeringsudbuddet som beskrevet ovenfor i forbindelse med planlægningen af Nordhavn og Carlsberg

**Eksempel - Wien:** Her findes et boligområde (Floridsdorf) på 250 boliger som er gjort bilfrit ved, at der ikke er etableret p-plader til at almindelige privatbiler. Området har en god kollektiv trafikbetjening og gode cykel- og gangforbindelser. Allerede ved indgåelse af leje-/ejerkontrakten bliver beboere gjort opmærksomme på, at der ikke er p-pladser tilgængelige, samt at der ikke kan gives tilladelse til at parkere i tilstødende områder. Der er stillet delebiler til rådighed og beboerne fik tilbudt et års gratis medlemskab af delebilordningen. Projektet er effektivt idet kun 8% af husstandene ejer en bil. Bilejerskabet blandt beboerne er faldet dramatisk sammenlignet med før de flyttede til området. Før havde 1 ud af 10 husstande bil nu har 1 ud af 28 husstande bil



*Opholds- og legeområde i Floridsorf*

**Eksempel - Freiburg (Tyskland).** I dette boligområde (Vauban), der ligger 10 min. cykling fra Freiburg har man med succes gjort en stor indsats for at beboere kan leve uden bil. Der er flere incitamentter til ikke at eje en bil - Der findes kun parkering i kælder i naboområdet som er væsentlig dyre at leje/eje, pendlere får gratis kort til sporvognen, og der er et veludbygget stinet for cyklister og fodgængere. Bilejerskabet er her 150 pr. 1000 indbyggere sammenlignet med 430 pr.1000 indbyggere i Freiburg.

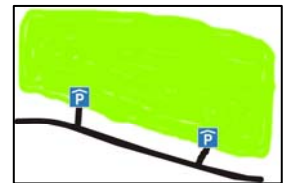


*De bilfri områder i Vauban har givet god mulighed for at skabe spændende rekreative arealer.*

## 2.2 Placering af parkeringsfaciliteter

Bilfri områder forudsætter ikke nødvendigvis en restriktiv parkeringspolitik. Det er muligt at arbejde med et princip om, at der etableres nok p-pladser, men at disse placeres strategisk, så der opnås større bilfri områder. Der skal naturligvis tages hensyn til, at gangafstanden mellem p-plads og bolig/erhverv ikke bliver for stor.

Forvaltningen vurderer, at man i forbindelse med planlægningen af Nordhavn og Carlsberg skal arbejde bevidst med en strategisk placering af parkeringsmuligheder, for at skabe så lidt biltrafik som muligt.



**Eksempel - Malmø.** Västra Hamnen i Malmø er en havnenær bydel, som indeholder et økologisk boligområde med ca. 1000 boliger, der stod klar i 2001 til den europæiske boligmesse Bo01. Området er stort set bilfrit og parkering sker i et underjordisk netværk af parkeringskældre. Der er plads til liv og aktivitet i de børnevenlige gader.



*Strandpromenaden med masser af siddepladser på trækonstruktionen til højre i billedet.*

### 3. Bilfri områder i eksisterende bydele

Muligheden for at arbejde med bilfri områder i eksisterende bydele skal ses i forhold til placering af parkering, men også i forhold til at lede trafik ad andre veje og dermed opnå en fredeliggørelse af udvalgte gader.

Der ses derfor på følgende muligheder:

- hele områder gøres bilfri
- enkelte gader gøres bilfri evt. tidsbegrænset
- pladser gøres bilfri
- gader eller pladser trafikdæmpes (shared space)

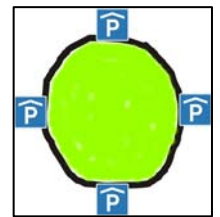
#### 3.1 Hele områder gøres bilfri

Der er flere modeller for placering af parkering i forbindelse med at gøre eksisterende bydele bilfri. Den ene model bygger på at opdele bydelen i en række områder, hvor det er muligt at parkere, men hvor kørsel mellem områderne ikke er mulig. Herved opnås der bilfri områder i bydelens centrale dele. Denne model er benyttet i Groningen i Holland og forvaltningen overvejer om dette er en mulig model for Middelalderbyen i København.



**Eksempel - Holland.** I Groningen i Holland er der skabt et bycentrum der stort set svarer til Middelalderbyen i København, som er forbeholdt cyklister og fodgængere. Princippet er, at byen er opdelt i 4 sektorer. Biler kan godt køre ind i hver sektor, men kan ikke køre mellem de enkelte sektorer. Alle pladser i centrum er herved gjort bilfri. Planen er blevet fulgt op af gode cykel-parkeringsforhold og en meget restriktiv parkeringspolitik for biltrafikken med en skrap håndhævelse.

En anden mulighed for at gøre hele områder bilfri er at etablere parkeringsmuligheder evt. i form af p-huse/kældre/siloer i områdets rand og nedlægge parkering indenfor området (men tillade handicapparkering). Dette vil give mulighed for at holde et større område bilfrit. Afhængig af områdets størrelse kan det betyde, at der skal tilbydes alternative transportformer indenfor området (cykeltaxa, bus etc.). Hvis der ikke etableres parkeringsmuligheder vil det give et øget pres på parkeringen i randområderne til den bilfri bydel.



**Eksempel: Christiania - København.** Christiania er en bilfri bydel hvor privat kørsel ikke er tilladt. Blandt de ca. 1000 beboere har ca. 130 bil. Til sammenligning er bilejerskabet generelt i København ca. 280 biler pr. 1000 indbyggere. Christiania er et eksempel på en bilfri bydel, hvor parkering sker i randområderne.

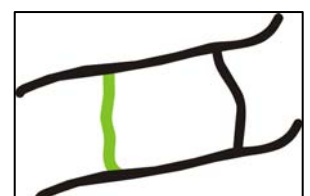


*Friarealer på Christiania*

### 3.2 Enkelte gader gøres bilfri

Der er flere niveauer hvormed man kan tænke en gade bilfri.

- Gaden lukkes helt for biltrafik
- Parkering fjernes, men ærindekørsel tillades
- Tidsbrænset lukning af gaden for biltrafik.



En tidsbegrænset lukning af en gade kan f.eks. være relevant på steder, hvor man ønsker at benytte vejareal til noget andet f.eks. i dagstimerne. Det kan også være relevant at lukke en gade for biltrafik f.eks. i de tidsrum, hvor børn færdes til/fra skole eller i butikkers åbningstider på strøg-gader. Hermed arbejder man med et princip om fleksible gader, hvis funktion kan variere over døgnet.

Ønskes en gade afspærret i et bestemt tidsrum eller for bestemte køretøjer kan man anvende såkaldte dynamiske steler. Stelen gør det umuligt at køre ind i gaden, men ved hjælp af et adgangskort kan personer få tilladelse til at køre i gaden, og stelen sænker sig automatisk ned i jorden. Busslusen på Holmen i København er netop forsynet med en sådan dynamisk stele.

**Eksempel - Madrid.** I den centrale del af Madrid benytter man dynamiske steler til at holde gader lukkede i en tidsperiode, men tillade f.eks. varekørsel.



*Dynamisk stele i Madrid*

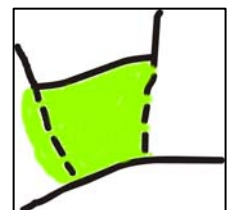
Forvaltningen vurderer at der ligger et spændende potentiale i at arbejde med fleksible gader, som f.eks. reguleres vha. dynamiske steler i vejen.

**Eksempel - Blågårdsgade - København**

Blågårdsgade er et eksempel på en gade, der er gjort stort set bilfri og hvor cyklister og fodgængere tager hensyn til hinanden.

### 3.3 Bilfri pladser

At gøre pladser der i dag er præget af biltrafik bilfri vil give mulighed for at skabe nogle helt nye spændende byrum. Hvis der tidligere har været gennemkørende trafik over pladsen er det vigtigt at vurdere om alternative ruter, kan klare denne ekstra trafik, når pladsen lukkes.



**Eksempel - Italien.** Piazza del Campo i Siena er en stor åben bilfri plads hvor ligger et utal af restauranter. Desuden er rådhuset Palazzo Pubblico placeret her.



*Piazza del Campo i Siena*

**Eksempel - København.** Der er flere eksempler på pladser der er gjort mere eller mindre bilfri. Gråbrødre Torv i København er et eksempel på en plads der er stort set bilfri



*Gråbrødre Torv*

### 3.4 Trafikdæmpede gader og pladser (shared space)

Hvis man ikke ønsker at gøre gader eller pladser helt bilfri er der flere muligheder for at arbejde med en trafikdæmpning således, at biltrafikken ikke bliver dominerende. Både i Danmark og på internationalt plan arbejder med begrebet "shared space". Tanken bag "shared space" er at indrette det offentlige rum således, at trafik, ophold og andre af rummets funktioner er i indbyrdes balance. Heri ligger der et ønske om, at alle trafikanttyper skal dele vejarealet og færdes under hensyntagen til hinanden. Trafikken skal reguleres ved øjenkontakt og vink i stedet for skilte og signaler.



**Eksempel - Holland.** I Oosterwolde i Holland har man arbejdet med shared space og udformet pladser, hvor fodgængere cykler og biler færdes på samme areal og tager hensyn til hinanden.



*Plads udformet som "shared space"*