



Bilfri byområder

Inspirationskatalog
til dialog

Indhold

00 Baggrund

01 Lokalplanprocessen

02 Administrationsgrundlag

03 Dialog og inspiration



Mobilitet og sammenhæng til omgivelserne



Byliv, attraktivitet og funktioner



Parkering og deleservices



Adfærd, branding og tiltrækningskraft



Samarbejde og partnerskaber

Udarbejdet af:



Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Njalsgade 13
2300 København

Med rådgivningsbistand fra:

urban
creators

Sundkaj 125, 2. th.
2150 Nordhavn
www.urbancreators.dk
CVR nr.: 369537379

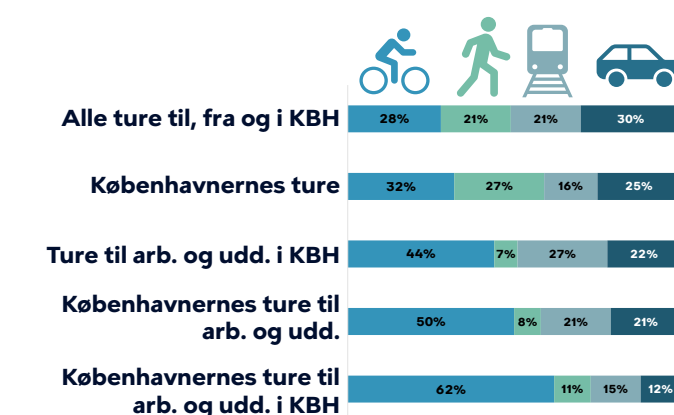
00 Baggrund

Hvorfor bilfri byområder i København?

Københavns Kommunes vision om at udvikle helt- eller delvist bilfri byområder tager udgangspunkt i et stort politisk fokus på at reducere biltrafikken, opprioritere de bæredygtige transportformer (cykel, gang og kollektiv transport), sænke CO₂-udledningen og skabe flere og grønnere byrum. Omstillingen af transporten er et hovedfokusområde i udviklingen af helt og delvist bilfri byområder, som Kommuneplan 2019 giver mulighed for.

Transportmålsætninger og bilejerskab

Kommunen har som [målsætning på transportområdet](#), at antallet af bilture i 2025 maksimalt udgør 25% af alle ture, der foretages i København og at cykel, gang og kollektiv transport hver især som minimum udgør 25%. I 2020 udgjorde bilerne 30% af turene. De skal derfor reduceres med minimum 5% for at nå målet. Cykelandelen udgjorde 28% af alle ture i 2020, mens de kollektive ture og gang hver udgjorde 21%. Se seneste Cykelredegørelse [her](#).



Cykelredegørelsen 2020: Fordeling af ture 2019

Med de kommende helt eller delvist bilfri byområder vil der ske en større overflytning til bæredygtige transportformer. I de helt eller delvist bilfri områder vil antallet af parkeringspladser være begrænsede. Det vil påvirke bilejerskabet. Siden 2010 er københavneres bilejerskab steget med 7,5% pr. 1000 indbyggere, og sær-

ligt i de nye kvarterer i København ses et højere bilejerskab end i den eksisterende, tætte by og brokvartererne. Denne tendens vil ændre sig med udviklingen af flere helt eller delvist bilfri byområder og også medvirke til, at bilen bruges i mindre grad.

Overflytningen til de mere bæredygtige transportformer vil også betyde, at der fra de helt eller delvist bilfri byområder vil være et større antal trafikanter på cykel og med kollektiv transport, end vi ser i den øvrige by. Derfor vil der i disse områder være et særligt fokus på at skabe gode forhold for disse trafikantgrupper, hvor infrastrukturen er tilrettelagt på deres præmisser med direkte stiforbindelser til cykelstinet i byen og den kollektive transport, gode parkeringsforhold for cykler mv.

Grønne gade- og byrum for cykler og gående

Færre biler giver også større mulighed for at skabe nye, grønnere og mere aktive by- og gaderum. Biltrafik i det helt eller delvist bilfri byområde kan ikke undgås - der vil være behov for et minimum af parkering, fx handicapparkering. Desuden skal der være plads til varelevering og renovation. Men trafikken vil være begrænset, og det giver mulighed for at indrette gaderumme primært for gående og cyklende.

En kortlægning af vejarealet i København fra 2016 viser, at kørebaner udgør 54% af det samlede vejareal generelt i byen, mens cykelstier udgør 7%, bilparkering 12% og 1% af arealet er cykelparkering. I de helt eller delvist bilfri områder vil fordelingen af arealet være anderledes og det areal, der andre steder er forbeholdt biltrafik, kan omdannes til grønne boligkvarterer med mulighed for ophold og fællesskab.

Med [*Administrationsgrundlag for bilfri byudviklingsområder*](#) har Københavns Borgerrepræsentation politisk vedtaget, at når kommunen beslutter at lave lokalplanlægning for alle udpegede byudviklingsområder i Kommuneplan 2019, så skal kommunen samtidig tage stilling til, om områderne kan planlægges som helt eller delvist bilfri. Politikerne har givet Teknik- og Miljøforvaltningen grundlag til at udpege de områder som helt eller delvist bilfri, hvis de lever op til kriterierne i administrationsgrundlaget. Der er en klar politisk forventning om, at København i fremtiden har flere større helt eller delvist bilfri områder.

Der er ikke én model 'bilfri bydel', som passer til alle byudviklingsområder. Derfor skal der tages udgangspunkt i områdets særlige forhold ved lokalplanlægning for hvert enkelt nyt byudviklingsområde, som har potentiale til at blive udviklet helt eller delvist bilfrit.

Dette inspirationskatalog skal vejlede og inspirere udviklingen af velfungerende helt- eller delvist bilfri byområder. Kataloget er udarbejdet som et dialogværktøj, der anvendes i starten af lokalplanlægningsprocessen til facilitering af dialogen mellem kommune og bygherre/developer/investor. I kataloget præsenteres principper og eksempler på, hvordan vi gennem lokalplanlægning i praksis kan udvikle helt- eller delvist bilfri byområder i København.

Inspirationskataloget er et supplement til *Administrationsgrundlag for bilfri byudviklingsområder* og udfolder flere aspekter af arbejdet med helt eller delvist bilfri byområder. Formålet med kataloget er at:

- Styrke og kvalificere dialogen i lokalplanprocessen
- Afklare og beskrive, hvordan det enkelte, nye byområde kan udvikles helt eller delvist bilfrit
- Inspirere til nytænkning i løsninger for at realisere kommunens politiske vision om at skabe nye byområder, hvor de primære transportformer er cykel, gang og kollektiv transport.

Indhold og læsevejledning

Inspirationskataloget indledes med et afsnit om lokalplanprocessen og en kort beskrivelse af, hvilke planlægningsmæssige muligheder der er for at regulere helt eller delvis bilfri byområder. Herefter er der en kort gennemgang af *Administrationsgrundlag for bilfri byudviklingsområder*, som fastlægger kriterier og rammebetingelser for planlægning af helt eller delvist bilfri byområder.

I sidste del af kataloget beskrives relevante dialogemner, som kan danne grundlag for drøftelsen med developer, investor eller bygherre struktureret efter følgende temaer:

- Mobilitet og sammenhæng til omgivelserne
- Byliv, attraktivitet og funktioner
- Parkering og deleservices
- Adfærd, branding og tiltrækningskraft
- Samarbejde og partnerskaber

Under hvert tema præsenteres kommunens planlægningsprincipper og en række overordnede spørgsmål, det er vigtige at gå i dialog om, når der arbejdes med helt eller delvist bilfri byområder.

Til at understøtte dialogen vises en række relevante best practice-eksempler på bilfri byområder, der belyser forskellige måder at arbejde med bilfrihed på, samt giver inspiration til, hvordan kriterier og principper i administrationsgrundlaget konkret kan udføres.

Målet med dialogen er tidligt at sætte fokus på mulige potentialer og kvalitetsparametre for udviklingen, bidrage til ambitiøse og nytænkende løsninger og håndtere eventuelle barrierer.

Foto: Urban Creators



Foto: Ursula Bach, Københavns Kommune

01 Lokalplanprocessen

Mulighederne for at udvikle helt eller delvist bilfrie byområder omfatter kun de udpegede byudviklingsområder i Kommuneplan 2019. I forbindelse med lokalplanprocessen skal der tages stilling til:

- Om byudviklingsområdet kan leve op til kriterierne i *Administrationsgrundlag for bilfri byudviklingsområder*? Teknik og Miljøforvaltningen foretager vurderingen og tager i den forbindelse stilling til, hvilke mobilitetstiltag, der er relevante for byudviklingsområdet ift. potentialet for at leve op til kriterierne i administrationsgrundlaget.
- Hvordan byudviklingsområdet indrettes helt eller delvist bilfrit. Dette foregår i dialog mellem bygherre og Teknik- og Miljøforvaltningen.

Proces

Mulighederne for at udvikle et byområde helt eller delvist bilfrit præsenteres for bygherre så tid-

ligt som muligt i lokalplanprocessen. Det tilstræbes, at der allerede ved Teknik- og Miljøudvalgets behandling af startredegørelsen er en afklaring ift. parkeringsnormen og andre mobilitetstiltag, der skal til for at understøtte et helt eller delvist bilfrit byområde.

Allerede i lokalplanens afklaringsfase skal dialogen om udvikling af helt eller delvist bilfri byområder finde sted. Afklaringsfasen følger møderækken med følgende temaer som vist på figuren herunder. I forbindelse med lokalplanen for byudviklingsområder lægges op til at afholde et særskilt temamøde omkring etablering af et helt eller delvist bilfrit område. Under de øvrige møder vil temaet om hel eller delvis bilfrihed også blive behandlet, dog i mindre omfang.

I nedenstående figur og afsnit gennemgås, hvordan temaet om helt eller delvist bilfri byområder indgår på de enkelte møder:



Afklaringsfasen er første del af lokalplanprocessen. Når der er mulighed for at udvikle byudviklingsområdet helt eller delvist bilfrit, lægges der op til at der afholdes et temamøde herom.

Rammerne

Lokalplanens projektleder og trafikplanlægger har forud for mødet foretaget en indledende screening af lokalplanområdets geografiske placering ift. de kriterier, der er fastsat i administrationsgrundlaget. Herudfra foretages en overordnet vurdering af, hvordan lokalplanens område kan opfylde kriterierne og i den forbindelse en vurdering af, hvilke mobilitetstiltag, herunder reduktion af antallet af parkeringspladser, der kan understøtte et helt eller delvist bilfrit byområde.

Temamøde om bilfri byområder

På temamødet udfoldes inspirationskatalogets temaer. Forud for mødet udvælger Københavns Kommune og bygherre hver nogle temaer, som er aktuelle at drøfte.

Stedet

Lokalplanens område og kontekst er grundlag for drøftelsen, som omhandler de mere konkrete, infrastrukturelle løsninger med primære adgangsveje og forbindelser for at opnå et vellykket helt eller delvist bilfrit område.

Projektet

Bebyggelsesplanen vil være i fokus, hvor drøftelsen vil omhandle de nære løsninger ift. placering af bebyggelsens forskellige anvendelser, kvaliteten af byrum/gaderum, hvordan der konkret kan etableres attraktive cykel- og gangforbindelser til byens net og til den kollektive transport, skabelse af attraktiv cykelparkering mv.



Afklaringsfasen er første del af lokalplanprocessen. Når der er mulighed for at udvikle byudviklingsområdet helt eller delvist bilfrit, lægges der op til at der afholdes et temamøde herom.

- Lokalplanen kan ikke bestemme, om parkeringspladserne skal forbeholdes el- eller delebiler. Det kan dog stadig være relevant at arbejde med placering af disse.
- For parkering i konstruktion stilles der i byggesagsbehandlingen krav om, at pladserne forberedes til el, men ikke til at ladeinfrastruktur etableres.
- I forbindelse med byggesagsbehandlingen kan der stilles krav om etablering af pladser til handicapparkering.

3. Cykelparkering

- Lokalplanen kan stille krav til etablering af et antal cykelparkeringspladser, samt fordeling mellem almindelige og pladskrævende cykler.
- Lokalplanen regulerer, at en andel af cykelparkeringen skal være overdækket og en andel af cykelparkering skal være på terræn.
- Placering og hældning af udendørs adgange/ramper til cykelparkering i konstruktion kan reguleres i lokalplanen.
- Indendørs adgange/ramper til cykelparkering i konstruktion kan ikke reguleres i lokalplanen.
- Lokalplanen kan ikke bestemme typen af cykelstativ.

4. Funktioner, bebyggelse og indretning af byrum

- Lokalplanen kan fastlægge placering af funktioner og byggefelter for den bebyggelse, der planlægges for.
- Lokalplanen kan stille krav til de overordnede rammer for indretningen af byrum, herunder programmering og materialevalg, beplantning og kantzoner langs bebyggelsen.
- Friarealet for de enkelte funktioner reguleres i lokalplanen.
- Placering af opholdsarealer er vigtig for disponeringen af funktioner, men kan ikke reguleres direkte i lokalplanen.
- Bevægelsesmønstre gennem byrummene er afgørende for indretningen, men kan ikke reguleres direkte i lokalplanen.
- Indretning af byrum med udgangspunkt i egenartsanalysen ift. sammenhæng og udbud af aktiviteter ift. byudviklingsområdets omgivelser kan reguleres i lokalplanen.
- I hvilket omfang et byrum skal være offentligt tilgængeligt, kan ikke reguleres direkte i lokalplanen, men er grundlæggende for arbejdet med fx programmering og placering af byrum og kantzoner.

5. Stiforbindelser

- Lokalplanen kan fastlægge stiforbindelser gennem området for cykler og gående med krav til belægning, belysning og bredde.

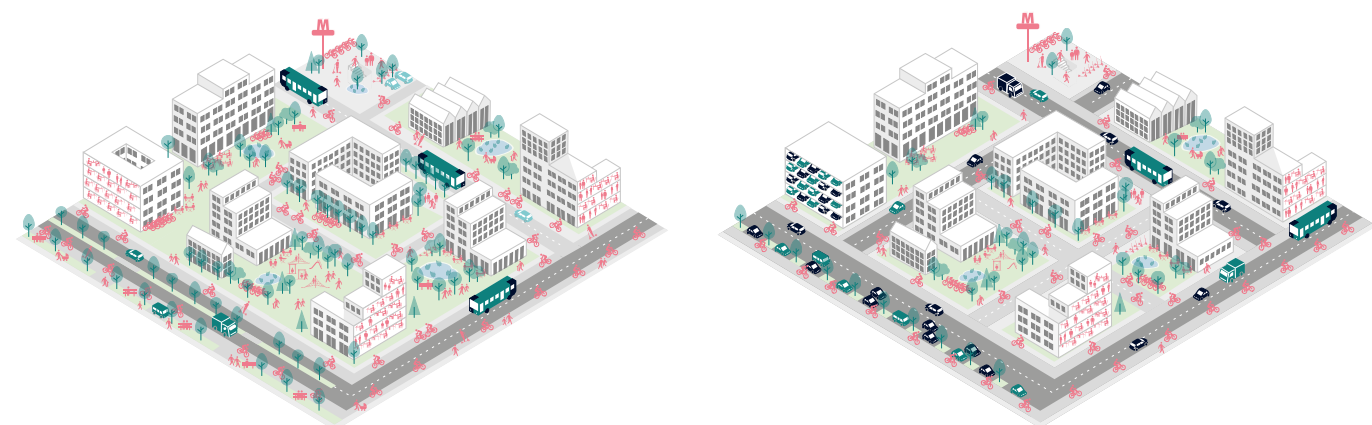
Foto: Københavns Kommune



02 Administrationsgrundlag

Hvad er et helt eller delvist bilfrit byområde?

I administrationsgrundlaget forudsættes det, at der er to typer af bilfri områder:



Helt bilfrit byudviklingsområde

Her er bilparkeringen reduceret til et minimum, hvor der i lokalplanen kun stilles krav om etablering af handicapparkering og korttidsparkering til afsætning, renovation, varelevering, service og taxi. Trafikken vil foregå på de bløde trafikanter præmisser, dvs. at fodgængere, cyklister og brugere af den kollektive trafik har forstærket. Der vil dog stadig være mulighed for, at køretøjer med et ærinde kan komme ind i området, såsom renovationskørsel, varelevering, service- og taxikørsel samt brand- og redningskørsel. Gadebilledet vil dermed være præget af et minimalt antal biler, hvor kun den mest nødvendige biltrafik er til stede.

Delvist bilfrit byudviklingsområde

Her fastsættes et reduceret parkeringskrav ift. standardkravet i kommuneplanen. Der vil være mulighed for begrænset bilparkering udover handicapparkering og korttidsparkering til afsætning, renovation, varelevering, service og taxi. Vej- og stinettet i byudviklingsområdet indrettes, så det mindsker biltrafikken, og trafikken er på de bløde trafikanter præmisser, fx med helt bilfri zoner eller gader. Der vil være mulighed for, at køretøjer med et ærinde kan komme ind i området, såsom renovationskørsel, varelevering, service- og taxikørsel samt brand- og redningskørsel. Gadebilledet vil hermed være præget af et nedsat antal biler, og mængden af biltrafik vil være begrænset.

God mobilitet og tilgængelighed for alle

Det helt eller delvist bilfri byudviklingsområde skal understøtte et hverdagsliv uden behov for at eje eller benytte bil. I området er der attraktive gang- og cykelforbindelser og god opkobling til den kollektive transport, så der kan opnås adgang til den omkringliggende by og resten af regionen. Dette sikres bl.a. ved, at gang- og cykelforbindelserne er opkoblet til det overordnede stinet, og at størstedelen af lokalplanområdet ligger inden for 1000 m cirkelslag fra en tog- eller metrostation. Der skabes hermed gode alternativer til at transportere sig med privatbilen, så den enkeltes mobilitet ikke begrænses af, om området er helt eller delvist bilfrit. Samtidigt sikres der tilgængelighed for alle ved etablering af handicapparkering og afsætning, samt gode gangforbindelser til den kollektive transport.

Det helt eller delvist bilfri byudviklingsområde skal indrettes, så det er attraktivt at bo, arbejde og færdes i for områdets beboere og besøgende. Fx kan den reducerede mængde biltrafik give mere plads til byrum, ophold og grønne områder mv. Det giver plads til, at mange af dagligdagens gøremål, såsom indkøb, skole, daginstitutioner, grønne områder mv. kan ligge inden for cykel- og gangafstand.

De udpegede helt eller delvis bilfri byområder i Kommuneplan 2019

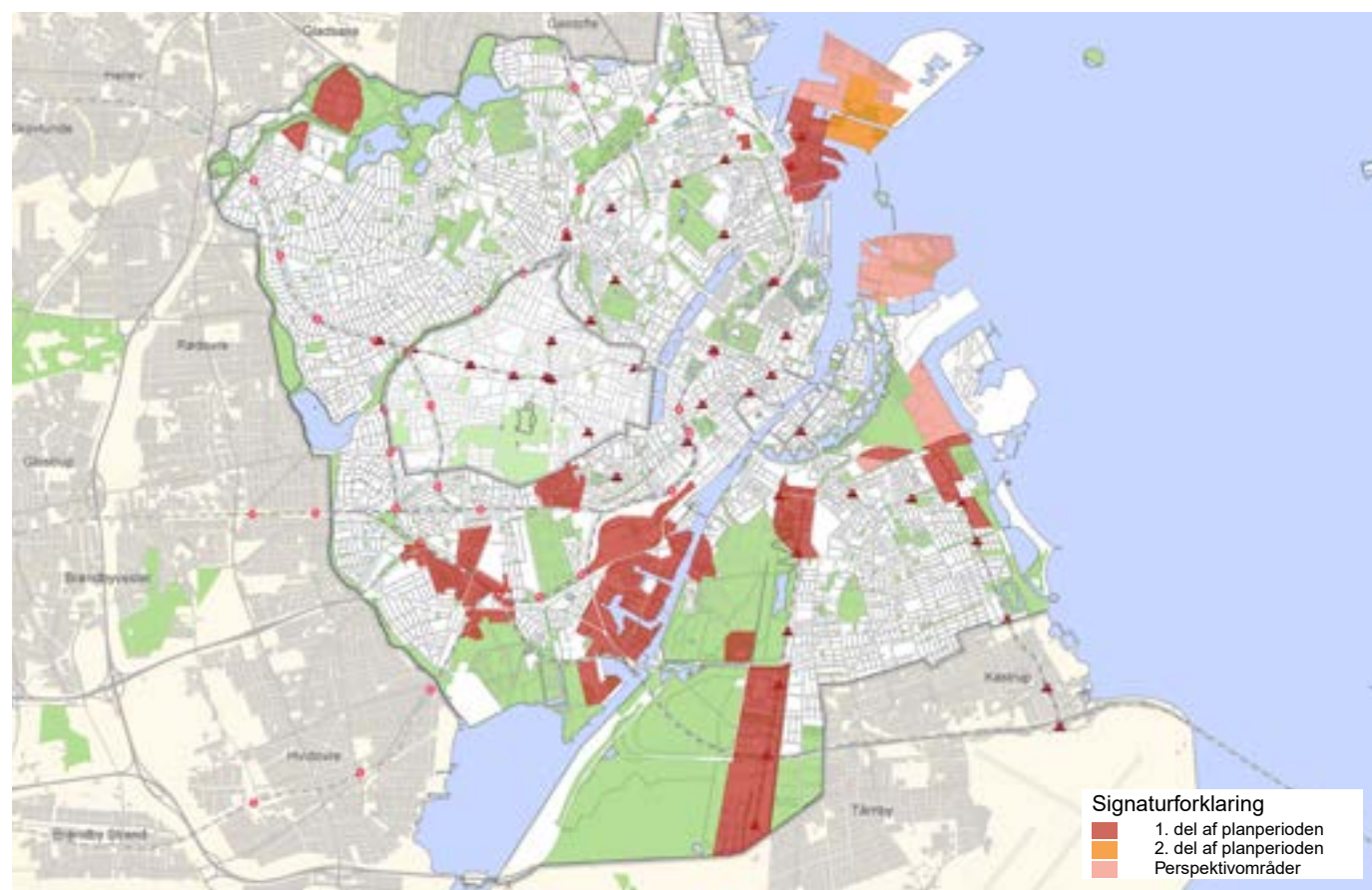
Københavns Kommune har udpeget de byudviklingsområder, som er aktuelle i forhold til planlægning af helt eller delvist bilfri byområder. Disse byudviklingsområder er opdelt i henholdsvis igangværende og nye byudviklingsområder. De igangværende byudviklingsområder er steder, som allerede er helt eller delvist lokalplanlagt, og det er svært at udvikle de resterende arealer som helt bilfri, fordi der allerede er en række bindinger i denne planlægning. I de nye byudviklingsområder, hvor området endnu ikke er lokalplanlagt, er der mulighed for at udvikle området helt eller delvist bilfrit, hvis kriterierne er opfyldt.

Link

[Administrationsgrundlag for bilfri byudviklingsområder](#)

Kriterier

Der er en række kriterier, som skal være opfyldt for at kunne udvikle et område helt eller delvist bilfrit i lokalplanlægningen. Stationsnærhed er det vigtigste kriterie og når dette er opfyldt, skal de øvrige kriterier inddrages i arbejdet. De øvrige kriterier kan således ikke alene afgøre, om et område kan karakteriseres som helt eller delvist bilfrit, og ligeledes kan stationsnærhed ikke alene afgøre det.



Oversigtskort over byudviklingsområder og perspektivområder i Kommuneplan 2019

Kriterier for at udvikle et helt bilfrit byområde:

- For at kunne reducere parkeringsnormen til et minimum skal mindst 1/3 af lokalplanområdet ligge i det såkaldte stationsnære kerneområde dvs. med max 600 m i cirkelslag til en station.
- Området skal have en god opkobling og attraktive forbindelser til det overordnede cykel- og fodgængerstinet og til stationen. Hvis dette ikke er tilfældet i forvejen, skal det etableres.
- Der skal være restriktioner på p-pladser i de omkringliggende byområder for at sikre, at parkeringen ikke blot flyttes til disse.
- Området skal have attraktive forbindelser til den nærmeste station. Hvis dette ikke findes i forvejen, skal det etableres.

Kriterier for at udvikle et delvist bilfrit byområde:

- For at kunne reducere parkeringsnormen skal mindst 1/3 af lokalplanområdet ligge stationsnært, dvs. indenfor 1000 m i cirkelslag.
- Området skal have en god opkobling og attraktive forbindelser til det overordnede cykel- og fodgængerstinet og til stationen. Hvis dette ikke findes i dag, skal det etableres.
- Der skal være restriktioner på p-pladser i de omkringliggende byområder for at sikre, at parkeringen ikke blot flyttes til disse.
- Området skal have attraktive forbindelser til den nærmeste station. Hvis dette ikke findes i forvejen, skal det etableres.



Rammebetingelser

Udover kriterierne er der desuden nogle rammebetingelser, som er afgørende for, hvordan områdes kan planlægges helt- eller delvist bilfrit.

Beliggenhed og sammenhængen til den omkringliggende by

Byudviklingens placering i forhold til det nære vejnet og den omkringliggende by er vigtig. Ligger byområdet i relation til den eksisterende by, skal kommunen arbejde med at tilgodese planlægning af parkeringsrestriktioner i disse områder, så biler fra byudviklingsområdet ikke belaster parkeringen i den eksisterende by. Desuden skal der sikres sammenhæng og en god opkobling omgivelserne og til byens eksisterende trafikale infrastruktur (vej- og stinet, kollektiv transport mv.).

Byudviklingens størrelse og funktionsblanding

Byudviklingsområdets størrelse har indflydelse på, hvordan der kan arbejdes med bilfrihed. Det har således betydning, om det er et mindre fortætningsprojekt, eller en helt ny bydel. Desuden har funktionsblandingen betydning, dvs. om nybyggeriet kun består af boliger eller erhverv, eller om det er et blandet byområde med mange funktioner. Placering af funktioner, som genererer et større antal parkeringspladser og bilkørsel, kan med fordel placeres så biltrafikken mindskes i området. Erhverv som genererer biltrafik vil kunne reducere muligheden for at etablere området helt bilfrit.

Parkeringsnorm

Kravet til antallet af parkeringspladser er fastsat gennem bilparkeringsnormen i Kommuneplan 2019. Med særlig bemærkning 0 i rammerne for bilparkering i kommuneplanen blev det muligt, at parkeringsdækningen kan reduceres ud fra en konkret vurdering i de udpegede byudviklingsområder. Jf. *Administrationsgrundlag for parkeringsnormer for bilparkering i Kommuneplan 2019* baseres denne vurdering bl.a. på stationsnærhed, parkeringsrestriktioner i de omkringliggende områder samt god infrastruktur for fodgængere, cyklister og brugere af den kollektive transport.

Når bilparkeringsnormen er fastsat, skal der i lokalplanlægningen arbejdes med, hvor parkeringspladserne bedst placeres og i hvilken type anlæg for at understøtte en helt eller delvist bilfri by. Dette sker ud fra en række principper beskrevet i det følgende afsnit.

Principper for reducere af bilparkeringspladser

For alle anvendelser med parkeringsnormer i Kommuneplan 2019 gælder nedenstående:

- Hvis 1/3 af lokalplanområdet ligger i det såkaldte stationsnære område, dvs. indenfor 1000 m cirkelslag til en station, kan parkeringsdækningen højst reduceres med 50 %.
- Hvis 1/3 af lokalplanområdet ligger i det såkaldte stationsnære kerneområde, dvs. indenfor 600 m cirkelslag til en station, kan parkeringsdækningen reduceres ned til et minimum, dvs. hvor den tilstrækkelige mængde handicapparkering og afsætning er sikret.

For anvendelser, hvor parkeringsdækningen skal vurderes ud fra en konkret vurdering (eksempelvis offentlige og almene formål, hoteller mv), bør det indgå i vurderingen om området etableres helt eller delvist bilfrit.

Placering af bilparkering

Bilparkering i et nyt byudviklingsområde kan placeres centralt, perifert eller spredt. Placeringen af bilparkeringen har stor betydning for, i hvor høj grad området opleves som bilfrit. Placeringen af parkering afhænger desuden af størrelsen af byudviklingsområdet og områdets sammenhæng med den omkringliggende by.

I *Administrationsgrundlag for bilfri byudviklingsområder* er der en række fysiske og strategiske planlægningsprincipper for helt eller delvist bilfri byområder. Disse principper præsenteres under de enkelte temaer i det følgende afsnit.

Foto: Urban Creators



03 Dialog og inspiration

Introduktion

Dette afsnit skal fungere som dialogmateriale til samarbejdet om helt eller delvist bilfri byområder.

Under hvert af de fem temaer er fremhævet nogle overordnede spørgsmål, som er kommunens oplæg til den indledende dialog med developer, grundejer, byggherre og investor som en del af lokalplanlægningen for et nyt byudviklingsprojekt. Desuden præsenteres kommunens planlægningsprincipper, der skal fungere som retningslinjer for udviklingen af løsninger indenfor det pågældende tema. De konkrete løsninger afhænger naturligvis af stedets specifikke identitet og kontekst. Som inspiration til udmøntning af planlægningsprincipperne afrundes hvert tema med en præsentation af nogle relevante, konkrete cases.

Casene kan ikke overføres en-til-en, så for hver case er det derfor fremhævet, hvad der er det særlige opmærksomhedspunkt.

DE 5 TEMAER:



Mobilitet og sammenhæng til omgivelserne



Byliv, attraktivitet og funktioner



Parkering og deleservices



Adfærd, branding og tiltrækningskraft



Samarbejde og partnerskaber



Mobilitet og sammenhæng til omgivelserne

God mobilitet og sammenhæng til omgivelserne er et vigtigt dialogpunkt for at skabe et attraktivt helt eller delvist bilfrit byområde. Det handler bl.a. om, hvordan vej- og stinettet indrettes, koblingen til kollektiv transport og håndtering af nødvendig bilkørsel som varetransport, renovation og redning.

Dialogspørgsmål

- Hvordan indrettes det helt eller delvist bilfrie byområde, så de fremtidige brugere oplever, at der er god mobilitet med lettilgængelige boliger, arbejdspladser og øvrige byfunktioner?
- Hvordan sikres sammenhæng til den omkringliggende by, så området virker inviterende for naboerne?
- Hvilken cykelinfrastruktur vil være nødvendig, og hvordan kobler byudviklingsområdet sig bedst til det eksisterende netværk?
- Hvordan kan der arbejdes med at sikre god og direkte adgang til den kollektive transport, herunder attraktive løsninger for cyklister og fodgængere?
- Hvordan sikres adgang for brand-, rednings- og ambulancekørsel, varelevering, af- og pålæsning, taxi og renovation? Hvordan kan der bl.a. arbejdes med løsninger for varelevering, der indpasses på en sikker måde, så området opleves som bilfrit? Og hvordan kan der konkret arbejdes med smarte løsninger, så renovationskørsel mindskes?

Planlægningsprincipper

Kollektiv transport

Stationsnærhed er et afgørende parameter for graden af bilfrihed i et område. Derfor bør der være fokus på at udvikle gode knudepunkter med gode skiftemuligheder.

Principper:

- Hvis en station er en del af området, bør der udvikles et godt knudepunkt med nemme skift, som sikrer gode forbindelser for cyklister og fodgængere fra station/stoppested til destination.

Vej- og stinet

God fremkommelighed og kort rejsetid er vigtige parametre for at gøre cykel, gang og kollektiv transport til et attraktivt alternativ til bilen. Det kan skabes fx ved tilstrækkeligt brede cykel- og gangarealer og etablering af smutveje. Opkoblingen til det eksisterende stinet, samt cykel- og gangforbindelserne, skal være trafiksikre, trygge og med fokus på at mindske alvorlige konfliktpunkter med motorkøretøjer. Den konkrete indretning og design af vej- og stinettet afhænger derudover af placering af parkeringsanlæg, byfunktioner og den kollektive trafik.

Principper:

- Byudviklingsområdet skal kobles op på det overordnede cykelnet. Større barrierer bør nedbrydes med fx stibroer, tunneller og/eller signalanlæg.
- Vej- og stinettet indrettes på de bløde trafikanter præmisser med høj bykvalitet og i samspil med andre aktiviteter, hvor der er trygge og sikre forhold samt direkte ruter for cyklister og fodgængere.
- Vejnettet bør indrettes til hastighedsklasse lav og meget lav.
- Cykel- og gangarealerne skal som minimum etableres i en bredde på 2,5 m, og på strækninger med større trafikmængder skal bredden øges. Belægninger skal være faste og jævne og leve op til standarder for tilgængelighed for alle.
- Vej- og stinettet skal leve op til kommunens krav og regler om adgangsforhold til renovation, servicekørsel, handicap-parkering samt håndtering af brand og redning.

Varelevering

Levering af varer til fx boliger, butikker og til andre erhvervsvirksomheder skal fortsat være muligt i de helt eller delvist bilfrie byudviklingsområder.

Principper:

- Oprettelse af læssezoner.
- Vægtbegrænsning (pga. belægning) og længdebegrænsning.
- Oprettelse af pakkedokke ved indgange til området og centrale pakketerminaler fx ved kollektive knudepunkter.
- Støjsvag varelevering (som også kan foregå i nattetimerne).
- Tidsbegrænsning for af- og pålæsning.



Case: Hammarby Sjöstad – Stockholm

Sverige



Foto: Gehl



Foto: Gehl



Foto: Gehl

Delvist bilfrit område med højklaset kollektiv transport fra start

Eksempel på:

- *et attraktivt område, der blev planlagt med kollektiv transport med et højt serviceniveau fra start*
- *et attraktivt stinet, deleservices (delebiler, cykler mv.) og god sammenhæng til den omkringliggende by*
- *velfungerende cykelstinet og delebilsordninger*

Hammarby Sjöstad var i 1990'erne et forurenede havneområde med nedadgående industriel aktivitet. Igennem 00'erne og frem til 2013 blev det udviklet som et moderne bolig- og erhvervsområde. I dag er der 28.000 indbyggere og 10.000 arbejdspladser på den attraktive beliggenhed øst for Södermalm i Stockholm.

Bydelen er fra starten planlagt med en bevidst transportpolitik med fokus på kollektiv transport i form af bl.a. en letbane (Tvärbanan) af høj kvalitet, et godt cykelstinet og delebilsordninger. I dag foregår 80% af alle rejser enten til fods, på cykel eller med kollektiv transport.

Endvidere tilbydes en gratis, færgetransport over søen med mange afgang, hvor cykler kan medtages. Parkering finder sted i parkeringskældre spredt ud i området, på gaden og i et parkeringshus. Al parkering er betalingsparkering med samme takstniveau som i Stockholms centrum.

Området har som delvis bilfri bydel ikke påvirket erhvervslejemarkedet negativt; tværtimod vælger mange store virksomheder at lokalisere sig her pga. områdets grønne og bæredygtige profil. [Link til case](#)



Case: GWL Terrein- Amsterdam

Holland



Foto: Alain Routiller, Flickr



Foto: Alain Routiller, Flickr

Grønne rekreative områder tæt på boligerne og delebilsordninger i den delvist bilfri by

Eksempel på:

- *prioritering af grønne, rekreative kvaliteter og attraktive cykel- og gangforbindelser*
- *området opleves bilfrit, da parkering er placeret centralt*

GWL Terrein er et delvist bilfrit boligområde i Amsterdams Westerpark-kvarter 3 km fra centrum, som er anlagt i starten af 1990'erne ud fra sociale og miljømæssige bæredygtighedsprincipper. P-normen er reduceret til 0,2 p-plads pr. bolig, og der er ingen adgang for biler i området.

Bilfriheden er opnået bl.a. gennem vejdesign, hvor ingen veje går igennem området. Parkering langs nabovejen er desuden forbudt. Der er god adgang til kollektiv transport med en letbane til og fra centrum og der er etableret attraktive cy-



Foto: Alain Routiller, Flickr



Foto: Alain Routiller, Flickr

kelstier og brede fortove. Desuden opererer flere udbydere af delebilsordninger i området. Kombinationen af regulering, vejdesign og adgang til kollektiv transport har realiseret ønsket om bilfrihed, hvilket ses i fordelingen mellem transportformerne med 50% på cykel, 30% til fods, 14% med kollektiv transport og kun 6%, i bil. Det adskiller sig væsentligt fra resten af Amsterdam.

Ydermere er der en høj tilfredshed blandt områdets 1400 beboere, og flertallet bliver boende i mange år.

[Link til case](#)



Case: **Cirkulationsplan - Ghent**

Belgien



Separate trafikzoner og helt bilfri områder

Eksempel på:

- principper for design og organisering af det samlede vejnet i separate trafikzoner, som understøtter målet om en bilfri bymidte med prioritering af sammenhængende mobilitet for fodgængere, cyklister og kollektiv transport. Samme principper ser man bl.a. implementeret i en række hollandske byer, bl.a. i Groeningen
- kørsel i området er flere steder begrænset til ærindekørsel, som kræver særlig tilladelse

I 2017 implementerede den belgiske by Ghent den såkaldte "Cirkulationsplan". Planen fjernede unødvendig, gennemgående trafik fra bymidten. Formålet var at øge livskvaliteten for beboere og turister og at forbedre fremkommeligheden for cykler, busser, letbane og biler med et ærinde i bymidten. Cirkulationsplanen opdeler byen i seks sektorer samt én stor, bilfri bymidte. Hvis

man i bil skal bevæge sig fra én sektor til en anden, skal man benytte ringvejen.

I adskillige områder er bilkørsel desuden begrænset til ærindekørsel, som kræver en tilladelse enten som beboer eller i forbindelse med fx varelevering, der dog er yderligere begrænset af et tilladt tidsrum, i de fleste tilfælde mellem kl. 18-11. Tilladelserne er digitale og tjekkes automatisk af et kamerabaseret nummerpladeaf læsnings-system, hvorfor der kun er adgang til områderne med begrænset trafik ved særlige indgange. Kører man ind i området uden den korrekte tilladelse, resulterer det i en mindre bødestraf.

Andre tiltag er fx tidsbegrænsning af, eller totalt forbud mod motorkøretøjer på udvalgte veje, lavemissionszoner i bymidten, parker-og-rejs-anlæg i udkanten af byen m.m.

[Link til case](#)



Foto: Wouter van der Maden, Pixabay



Case: **Thomas B. Thriges Gade - Odense**

Danmark



Rendering: Odense Kommune & Entasis



Foto: Arkitekt Knud Aarup Kappel



Foto: Arkitekt Knud Aarup Kappel

Delvis bilfri byfortætning i eksisterende bymidte

Eksempel på:

- markant byfortætning i en eksisterende bymidte med central parkering under bebyggelse, hvilket skaber et delvist bilfrit område, som binder bymidten sammen med bæredygtig og grøn mobilitet.

Odense bymidte gennemgår i disse år en historisk forvandling. Thomas B. Thriges Gade, en tidligere 4-sporet vej, er omdannet til en bæredygtig rygrad i en ny delvis bilfri bydel med boliger, erhverv og kulturinstitutioner. Området omfatter en samlet ny byfortætning på ca. 53.000 etagemeter i direkte sammenhæng med ny letbaneforbindelse og attraktive cykel- og gangforbindelser. Under området er der etableret et sammenhængende parkeringsanlæg med 1000 pladser, som bidrager til at skabe byliv i området.

Formålet med projektet er overordnet set, at Odense bykerne igen skal være en sammenhængende bymidte, hvor den uønskede gennemkørende trafik i fremtiden bliver ledt udenom bymidten, og byen vil i langt højere grad blive holdt fri for biler.

[Link til case](#)



Case: København

Danmark

Attraktive stiforbindelser i byudviklingsområder

Eksempler på attraktive stiforbindelser, som skaber sammenhæng mellem bydele, øger områdets stationsnærhed og medvirker til god mobilitet for cyklister og fodgængere.



Foto: Ursula Bach, Københavns Kommune

Bryggebroen

Bryggebroen åbnede i 2006 og var den første bro over Københavns havn i 50 år. Den forbinde Islands Brygge med Enghave Brygge – heraf navnet. Broen blev planlagt syv år tidligere i 1999 ifm. lokalplan nr. 303 "Islands Brygge Syd" og er siden blevet en del af det grønne cykelrutenet, som binder byen sammen i et rekreativt cykelrutenet. Forbindelsen over havnen skabte en genvej til Amager for gående og cyklende fra Vesterbro-siden og omvendt. Men selvom den er en del af det rekreative stinet, er der mange pendlere, som bruger forbindelsen hver dag, særligt efter at broen er blevet forbundet med Dybbølsbro via Cykelslangen. I dag krydser 19.000 cyklister broen dagligt.

[Link til lokalplan](#)



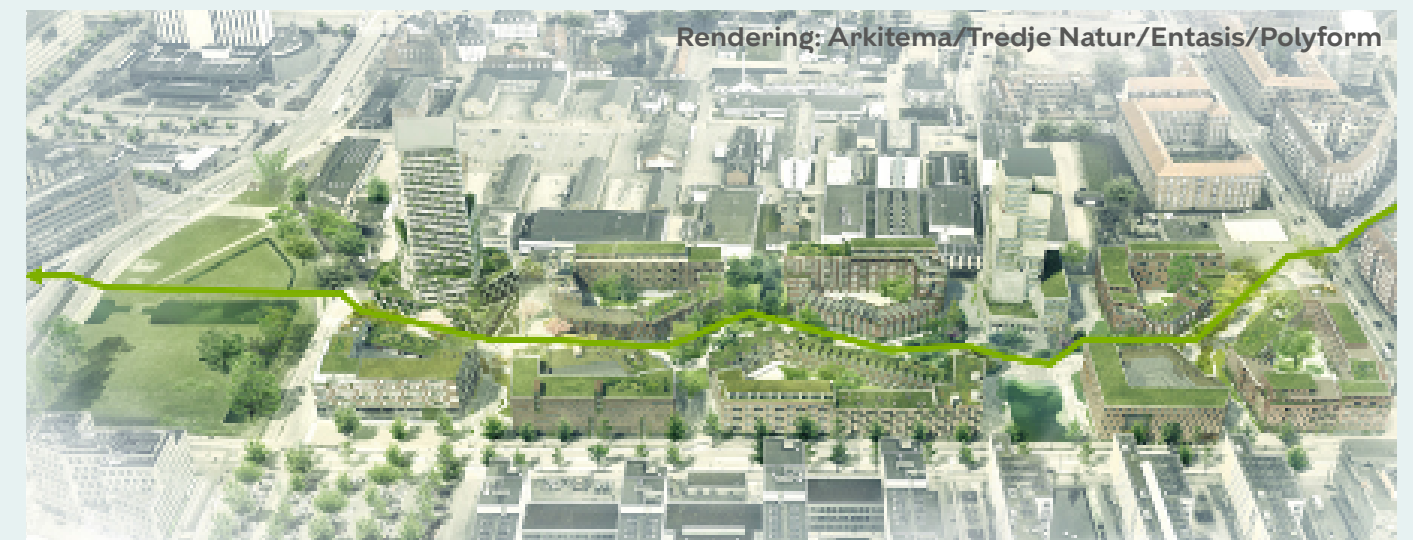
Artillerivej Syd

Lokalplan nr. 410 "Artillerivej Syd" fra 2006 er et eksempel på en lokalplan som er planlagt med et strategisk perspektiv. Her er havnepromenade og byrum forberedt til, at der kan anlægges en broforbindelse til Enghave Brygge, hvor Enghave Brygge metrostation åbner i 2024. Broen vil gøre, at området syd for Islands Brygge bliver stationsnært. I dag er der ca. 1500 m til nærmeste station. Selvom broen endnu ikke er etableret, så er det muliggjort i planlægningen og vil være med til at gøre det mere attraktivt og aktuelt at tilvælge den kollektive transport, da afstanden til stationen forkortes. Området er i dag næsten fuldt udbygget.

[Link til lokalplan](#)



Rendering: Henning Larsen Architects



Rendering: Arkitema/Tredje Natur/Entasis/Polyform

Faste Batteri

Langs lokalplanområdet for lokalplan nr. 527 "Faste Batteri III" fra 2016 var der planlagt en grøn cykelrute. I stedet for at lade cykelstien løbe langs byudviklingsområdets kant, valgte man at placere stiforbindelsen centralt i bebyggelsen, så flere besøgende vil cykle gennem området hver dag og bidrage til bylivet. Det grønne parkstrøg, som er offentligt tilgængeligt, mellem Amagerfælledvej og Fortidsmindet Faste Batteri er en del af den

grønne cykelrute 'Amagerruten' som binder København sammen i et rekreativt net, flere steder med separate stier gennem grønne områder som her, som giver brugerne en særlig oplevelse. Stien afsluttes i vest med et 3,5 m bredt stiforløb over fortidsmindet Faste Batteri.

[Link til lokalplan](#)



Byliv, attraktivitet og funktioner

Arbejdet med de kvaliteter, der gør det helt eller delvist bilfri byområde attraktivt, er en vigtig del af dialogen. Det handler om at arbejde strategisk med flowet af mennesker og med placering af byrum, forbindelser og funktioner for at understøtte bylivet.

Dialogspørgsmål

- Hvilke herlighedsværdier kan tilbydes, når der i den helt eller delvist bilfri by ikke skal være parkering i samme omfang som i omkringliggende byområder?
- Hvordan arbejdes der konkret med livet i byens rum ift. offentlige og halvoffentlige byrum?
- Hvordan kan man tiltrække og disponere attraktioner samt byfunktioner, herunder detailhandel, i det helt eller delvist bilfri byområde?
- Hvordan kan der arbejdes konkret med flowet af mennesker og placering af beplantning, byrum og programmering, så det understøtter et levende og trygt område?
- Det helt eller delvist bilfri byområde giver mulighed for at gentænke by- og gaderum ift. indretning og brug, da biltrafikken fylder mindre i gadebilledet. Hvordan kan gaderummene se ud, og hvordan harmonerer de med byområdets øvrige tilbud?

Planlægningsprincipper

- Bringe hverdagsfunktionerne tæt på brugeren og understøtte en sammenhængende by med udgangspunkt i cykel, gang og kollektiv transport.
- Placering af byfunktioner indtænkes i tilknytning til stationen (fx serviceerhverv, indkøb mv.).
- Skabe sammenhængende byrum med tydelige overgange mellem offentlige og mindre offentlige byrum.
- Systematisk brug af kantzoner som overgang mellem bebyggelse og byrum, som er tilpasset bygningens karakter og byrummets funktion. Graden af offentlighed er en væsentlig faktor.
- Byrumsprogrammering er vigtig for at skabe en by som tilgodeser fællesskabet og beboernes individuelle behov, og hvor variation tænkes ind på tværs af kultur, køn og alder i planlægningen. Både for beboere og besøgende.
- Byrummenes værdier, indretning og programmering tager afsæt i egenartsanalysen for området så byudviklingsområdet sikrer sammenhæng til omgivelserne.





Case: **Vauban - Freiburg**

Tyskland



Foto: Gehl

Attraktivt bilfrit område med lege- og opholdsgader

Eksempel på:

- planlægning ud fra et nærhedsprincip, hvor hverdagens funktioner ligger indenfor cykel- og gangafstand
- vejene er udformet som lege- og opholdsgader kun med ærindekørsel tilladt.
- området er attraktivt for børnefamilier med stor efterspørgsel på ledige boliger



Foto: Gehl

Vauban i Freiburg er et eksempel på bæredygtig, bilfri byudvikling. Bydelen ligger 3 km fra Freiburg centrum, der kan nås via cykel på 10-15 minutter eller via den letbane, som områdets cirka 5500 beboere gratis kan benytte. Letbanen går gennem bydelen og stopper tæt ved mange boliger.

Gadenettet er udformet efter princippet om "filtered permeability" ("filtreret gennemtrængelighed"), dvs. uden muligheder for korte/direkte gennemkørselsveje for biler. Samtidig stopper en sporvogn nær de fleste boliger. Desuden er området planlagt efter et nærhedsprincip, hvor alle funktioner ligger indenfor kort gang- eller cykelafstand. Dette inkluderer fx indkøbsmuligheder, børnehave, skole, kulturtilbud og grønne områder. Kombineret med et vejdesign med hastig-

hedshierarki, hvor hastigheden bestemmes af fodgængere og cyklende, og hvor der er bilfrit på alle gader bortset fra udvalgte trafikgader. Det giver attraktive og aktive byrum, hvor børn kan færdes sikkert.

Parkering foregår langs områdets udkant i tre p-huse og beboerne er forpligtet til at købe en parkeringsplads, hvis de selv ejer en bil, hvilket har betydet en mindre andel bilejere sammenlignet med andre områder. Det har igen reduceret parkeringsbehovet. Der er skabt et stærkt incitament for transport til fods, med cykel, kollektiv transport og med delebil.

[Link til case](#)



Case: **Almere**

Holland



Foto: Edna Branner, ruedesboulets.com



Foto: Ben Bender, Panoramio

Central parkering under bebyggelse i det delvist bilfri bycentrum

Eksempel på:

- udvikling af centralt og kompakt bycentrum med mange forskellige byfunktioner
- central parkering under hele byudviklingen tæt på en station

Almere er en hollandsk by etableret på en kunstig halvø. Den rummer i dag over 100.000 indbyggere.

Området er udviklet med et meget blandet bycentrum med boliger, kontorer, kultur og detailhandel samt et attraktivt strøg mod vandet. Foruden togstation betjenes Almere af ti lokale og otte regionale, højfrekvente buslinjer. Det samlede byområde bliver stadig udvidet og er planlagt til at rumme 350.000 indbyggere i år 2030.

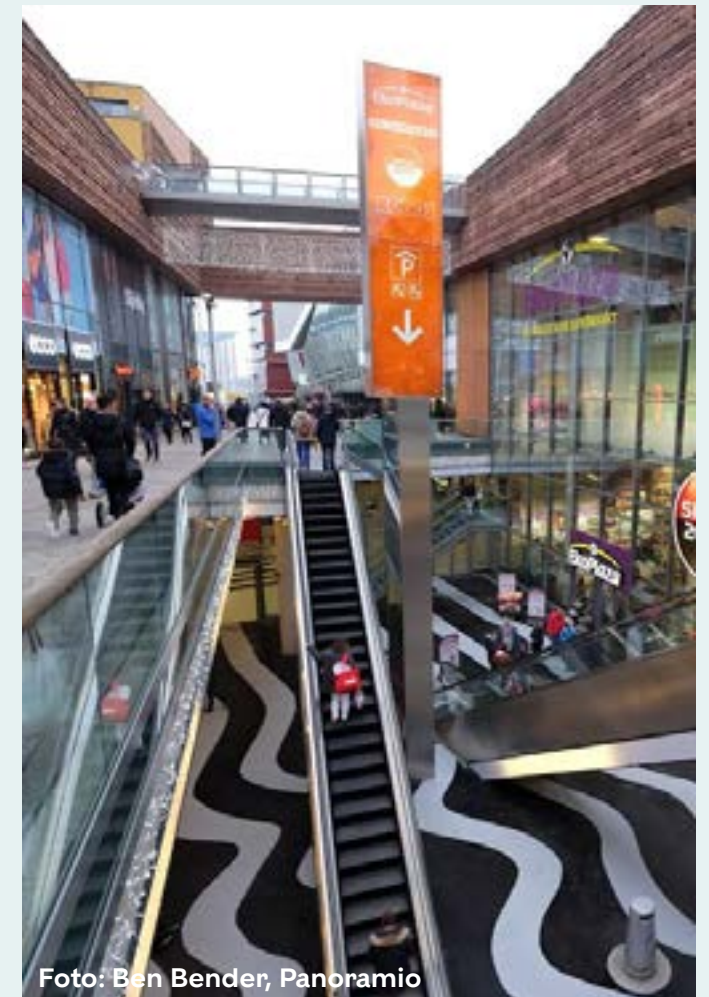


Foto: Ben Bender, Panoramio

I den centrale bydel, der mod syd afgrænses af vandet, er bebyggelsen og byrummene etableret oven på fælles parkeringsanlæg. I bebyggelserne er der lagt vægt på arkitektonisk variation. I denne bebyggelse er der etableret et fodgængervenligt, bilfrit bymiljø oven på parkeringsdækket.

Butikker og erhverv udgør stueetagen og første sal. Herover er der boliger omkring et grønt landskab. Bydelen demonstrerer, hvordan centralt placeret parkering kan skabe et både kommercielt og funktionelt velfungerende område med et godt byliv.

[Link til case](#)



Case: **Het Funen - Amsterdam**

Holland

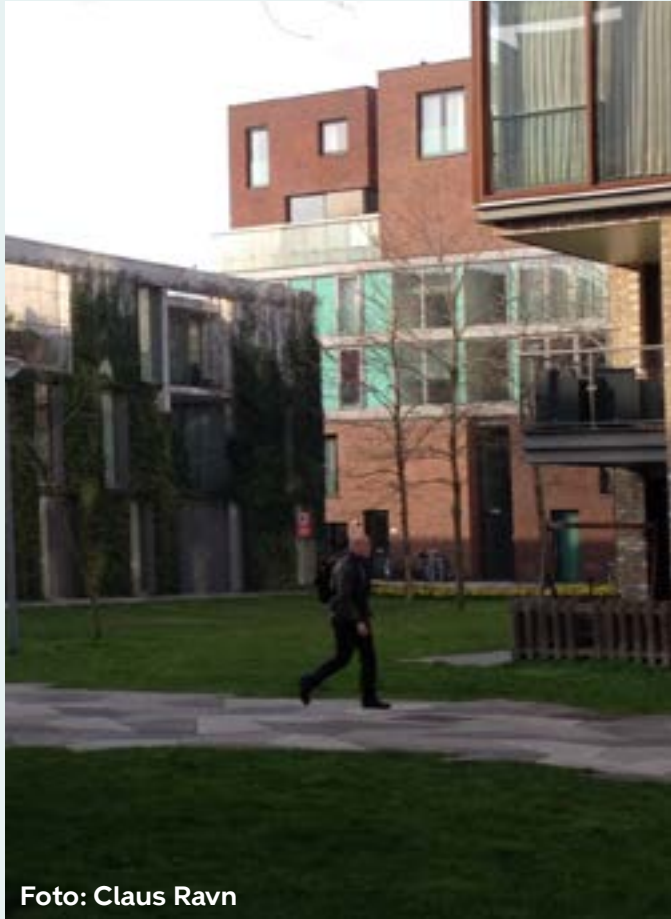


Foto: Claus Ravn



Foto: Claus Ravn



Foto: Claus Ravn

Byrum og stier skaber rekreative kvaliteter i den delvist bilfri by

Eksempel på:

- delvist bilfrit, stationsnært område, hvor byrum og stier skaber grønne og rekreative kvaliteter for bydelens brugere og borgere.

I udkanten af Amsterdams centrum ligger området Het Funen, som består af en kombination af boliger (564 boliger) og kontorer (3000 etagemeter).

Der er en p-norm på 0,7 til boligerne, og al parkering foregår under bygningerne. Dette skaber mere overfladeareal til offentlige, grønne områder samt legepladser og opholdsrum til beboerne.

Området, der er trekantet, grænser på den ene side op til en jernbane. Langs to af siderne er der lagt en højere, sammenhængende blok for at skærme for støj. I midten er byggeriet lavere og mere spredt ud over det grønne, parklignende landskab som rummer mange aktiviteter.

[Link til case](#)



Foto: Urban Creators



Parkering og deleservices

Parkering og deleservices er vigtige redskaber for at skabe helt eller delvist bilfri byområder. Deleservices i denne sammenhæng er forskellige transportmidler, som man deler beboere i mellem. Det kan eksempelvis være, dele-biler, -(lad)cykler, løbehjul mv. Dialogen handler om placering og udformning af den bilparkering, der skal etableres, så området opleves så bilfrit som muligt. Derudover drejer dialogen sig om gode cykelparkeringsløsninger og mulighed for at understøtte deleservices.

Dialogspørgsmål

- Hvordan kan der skabes attraktive boliger uden egen parkeringsplads i det helt eller delvist bilfri byområde?
- Hvordan kan det gøres attraktivt for virksomheder at etablere sig i bilfri byområder?
- Hvordan placeres og udformes den nødvendige parkering, så området opleves så bilfrit som muligt?
- Hvordan sikres infrastruktur til opladning af elbiler og elcykler?
- Hvordan kan det sikres, at parkeringsanlæg over tid kan transformeres/konverteres til andre funktioner eller forberedes til at kunne omdannes til andet formål, hvis behovet for parkering ændres i fremtiden?
- Hvordan skabes cykelparkeringsløsninger af høj kvalitet på private og offentlige arealer?
- Hvordan sikres adgang til delebiler i området?

Planlægningsprincipper

Bilparkering (kun for delvis bilfri byudvikling)

Kravet til antal parkeringspladser fastsættes gennem en konkret vurdering, jf. [Kommuneplan 2019](#). Når antallet er fastsat, skal der i lokalplanlægningen arbejdes med, hvor pladserne bedst placeres og i hvilken type anlæg for at understøtte en helt eller delvist bilfri by.

Principper:

- Bilparkeringsanlæg bør placeres i periferien af området.
- Ved store gangafstande fx over 600 m, bør der indtænkes mulighed for skift til cykel.
- Højest 10% af bilparkeringen bør indrettes på terræn, resten etableres i konstruktion.
- Bilparkering på terræn bør som udgangspunkt være forbeholdt korttids- og handicapparkering.
- Bilparkering bør placeres i fælles anlæg.

Cykelparkering

Velfungerende cykelparkering er afgørende for at sikre en god mobilitet i området, hvor det er mere attraktivt at vælge cyklen frem for bilen, og bidrager til bedre byrum, hvor problemer med uhensigtsmæssig henstilling af cykler mindskes. Cykelparkering skal etableres i henhold til [Administrationsgrundlag for bilfri byudviklingsområder](#).

Principper:

- Cykelparkering bør placeres, så den er synlig, attraktiv og intuitiv at bruge og placeres på cyklisternes rute til destinationen. Den bør udformes logisk med gode adgangsforhold. Gæsteparkering til butikker, arbejdspladser mv. placeres i umiddelbar nærhed af indgangsdøre. Ved bolig maks. 30 m fra opgangsdør.
- Indretningen bør være tilpasset brugerens behov, så der sikres en høj udnyttelsesgrad. Desuden bør der sikres et tilstrækkeligt manøvreareal samt faste, jævne belægninger på gang- og cykelarealerne.
- Adgang til cykelparkering i konstruktion skal være lettilgængelig for brugerne ved hjælp af ramper eller elevator. Ramper med en hældning på 70‰ eller mere bør suppleres med elevator, når parkering til ladcykler placeres i parkeringskælder eller hævede gårdrum. Rampehældningen kan være maks. 150‰ over en afstand på 15 m og kræver et tilkørselsareal frem mod rampen.
- Stativer i dobbelthøjde bør være lette at betjene (fx med hydraulisk udveksling), og der bør medregnes manøvreareal på minimum 2,5 m.

Deleservices

Fordelene ved aktivt at indtænke deleservices i de tidlige faser af udviklingen af helt eller delvist bilfri byudviklingsområder er mange. Det kan reducere behovet for at eje egen bil, da delebiler kan give adgang til bil ved ture, hvor cykel, gang og kollektiv transport ikke er velegnede.

Principper:

- Indtænke og skabe dialog mellem delebilsudbydere og bygherre/developere om etablering af parkeringspladser til delebiler.
- Indtænke faste pladser til deleservices indenfor mikromobilitet (løbehjul, cykler mv.).



Case: **Västra Hamnen - Malmö**

Svergie



Foto: Gehl



Foto: Gehl



Foto: Gehl

Perifer parkering og deleservices i den delvist bilfri by

Eksempel på:

- hvordan begrænset, parkering langs områdets udkant og delebiler kan skabe mere plads til byliv i den delvist bilfri bydel.

I Västra Hamnen er parkeringen placeret i områdets udkant med 60% i p-huse og 40% på terræn. Desuden er p-normen på 0,7-0,8 lavere end for tilsvarende områder. Flere af p-husene er multifunktionelle og har arkitektonisk kvalitet, så parkeringsløsningen bidrager positivt til bymiljøet som helhed. Valget om at placere parkering i områdets udkant har givet plads til at skabe attraktive og grønne byrum med god mobilitet for fodgængere og cyklister. Området er blevet populært blandt beboere såvel som besøgende, og bydelens succes har yderligere medført høje ejendomspriser. Der har siden 2012 været

en del tomme kontorlejemål generelt i Malmö og Lund, men i samme periode er det samlede erhvervsareal vokset markant i fx Västra Hamnen. Virksomheder finder Västra Hamnen attraktiv pga. nærhed til en central station, placering i Øresundsregionen samt den korte afstand til Kastrup Lufthavn og København. Desuden er nærhed til Malmö og Lund Universiteter en væsentlig faktor.

I Fullriggaren-kvarteret tilbydes beboerne fem års gratis medlemskab af en delebils- og cykelordning finansieret af developeren, som et forsøg på at nedbringe bilejerskabet. Ordningen består af i alt 12 biler, fem ladcykler og to cykeltrækvogne til de 645 lejligheder. Ét år efter indflytning var bilejerskabet 25% lavere end normen på 0,8 og et flertal af beboerne var tilfredse med p-forholdene. To år efter indflytning var 40% af beboerne medlemmer af delebilsordningen. Især ladcyklerne er populære, og der er efterspørgsel på at udvide ordningen.

[Link til case](#)



Case: **Eksempler parkeringsanlæg i periferien**

Multifunktionelt parkeringsanlæg i det delvist bilfri område

Et par gode eksempler på multifunktionelle parkeringsanlæg med fokus på arkitektonisk kvalitet, som skaber byliv i det delvist bilfri område.

Billederne stammer fra parkeringsløsninger i periferien:

- Stadsberget i Piteå, Sverige
- P-hus og Konditaget Lüders, København

Lüders p-hus

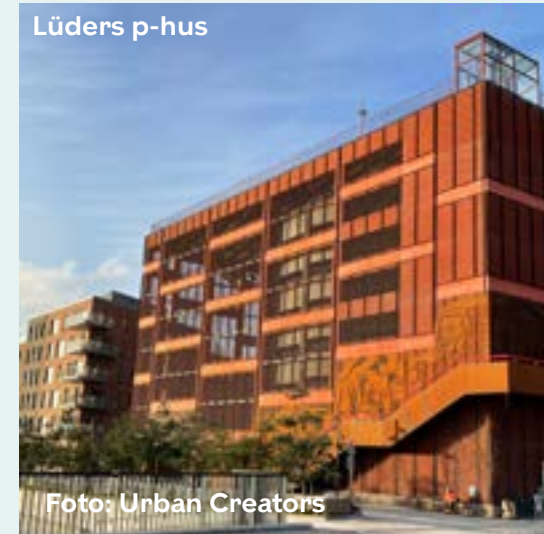


Foto: Urban Creators

Lüders p-hus

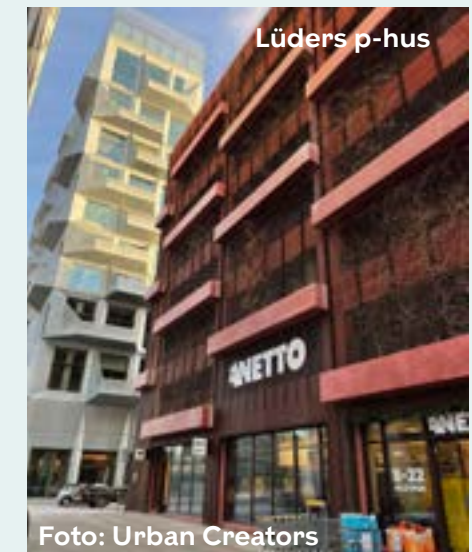


Foto: Urban Creators



Foto: Ullis, Flickr

Stadsberget

Lüders p-hus



Foto: Urban Creators



Foto: Ullis, Flickr

Stadsberget

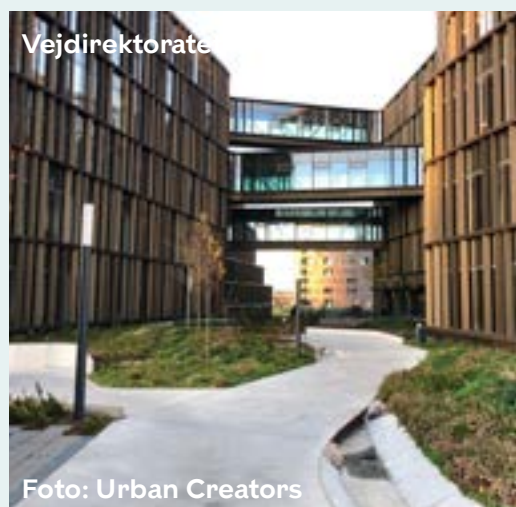


Case: **Eksempler på cykelparkering i konstruktion**

Nedenfor er vist nogle gode eksempler på en række løsninger med nem, tryk og kompakt underjordisk cykelparkering med god tilgængelighed for cyklisterne ved forskellige byfunktioner.

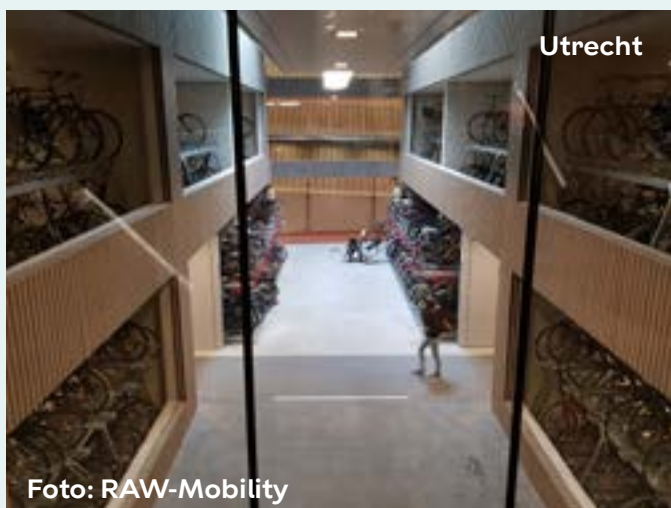
Billederne stammer fra cykelparkeringsløsninger:

- under Utrecht Station, Holland
- under Panum Institutet, København
- ved Vejdirektoratet, København



Vejdirektoratet

Foto: Urban Creators



Utrecht

Foto: RAW-Mobility



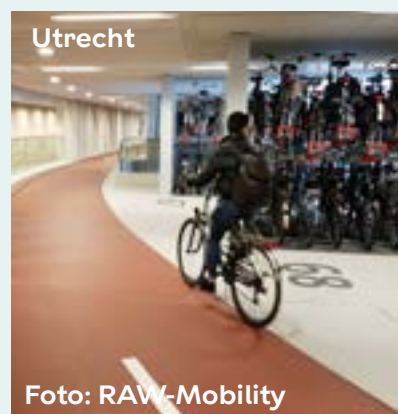
Panum Insitutet

Foto: Gehl



Vejdirektoratet

Foto: Urban Creators



Utrecht

Foto: RAW-Mobility



Panum Insitutet

Foto: Gehl



Case: **O'Boy Hotel - Malmö**

Sverige

Helt bilfrit hotel og boligbyggeri med nytænkende cykelparkerings-design

Eksempel på:

- udvikling af nyt hotel og boliger med en bilparkeringsnorm på nul og med fokus på design af gode cykelparkeringsforhold til alle slags cykler



Foto: Gehl



Foto: Gehl

Centralt i Västra Hammen er etableret nyt hotel og boliger, som er planlagt efter princippet med en parkeringsnorm for biler på nul. Bygningen og udearealerne er designet med gode parkeringsforhold og adgangsforhold for cykler. Her kan nævnes at ramper, gangarealer og elevator er designet til at håndtere alle slags cykler. Desuden tilbydes luftpumpe og værktøjer til vedligeholdelse af cykler.

Foto: Gehl



Case: **Slagterigrunden - Roskilde**

Danmark

Delebilsordning fra start i det delvist bilfri stationsnære område

Eksempel på:

- etablering af en delebilsordning som en integreret del af byudviklingen, hvor nye beboere gennem huslejen får et delebilsmedlemskab

I et nyt byudviklingsområde centralt i Roskilde – det tidligere slagteriområde bygges nye boliger, som alle er placeret stationsnært. Det nye boligområde har fokus på mangfoldighed og fællesskab og tilbyder delebiler, fællesvaskeri og små, fælles byrum til sociale aktiviteter.

Der er indgået en frivillig aftale med developer, der betyder at de fremtidige beboere gennem en grundejerforening får adgang til en delebilsordning.

[Link til case](#)



Foto: Letsgo



Foto: Ursula Bach, Københavns Kommune



Adfærd, branding og tiltrækningskraft

Det er vigtigt at have en dialog om, hvad det helt eller delvist bilfri område skal brande sig på, hvordan der sikres en høj tiltrækningskraft til området og de muligheder, der er for at arbejde med tiltag, der øger incitamentet til et hverdagsliv uden at eje bil.

Dialogspørgsmål

- Hvilke elementer kan være med til at brande området som helt eller delvist bilfrit byområde med fokus på den lokale kontekst?
- Hvilke incitamenter og øvrige mobilitetsbud/-pakker skal tiltrække borgere til at leve et hverdagsliv uden at eje bil?
- Hvad skal der til for at fastholde gunstige forhold for virksomheder i et helt eller delvist bilfrit byområde?
- Hvordan kan området brande sig på stærke fællesskaber?

Planlægningsprincipper

- Det er vigtigt, at mobilitetsløsninger bliver en del af en samlet fortælling og branding for området, der kan tiltrække nye borgere og brugere med ønsket om at leve og bo på en bæredygtig måde, som samlet set bidrager til den grønne omstilling.
- De fordele og herlighedsværdier, som området kan tilbyde netop fordi det er helt eller delvist bilfrit, skal tydeliggøres i den samlede fortælling.



Case: Det franske kvarter - Tübingen

Tyskland

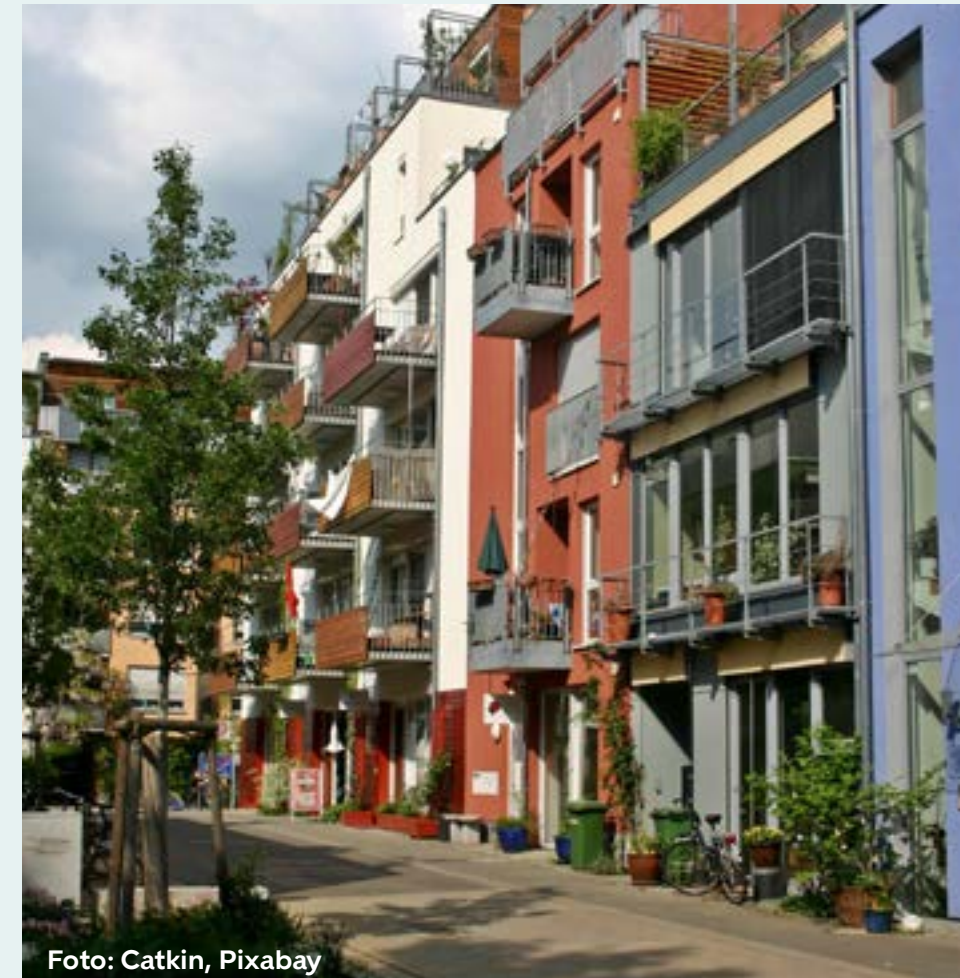


Foto: Catkin, Pixabay

Bygge- og mobilitetsfællesskaber i den delvist bilfri by

Eksempel på:

- kombinerede bygge- og mobilitetsfællesskaber, som har skabt stor tiltrækningskraft for især nye typer boformer med plads til fællesskaber og nærhed til grønne, rekreative områder uden biler

I Tübingen, 30 km syd for Stuttgart, blev en forhenværende militærbase i starten af 1990'erne omdøbt til "Det franske kvarter" og udviklet som et delvist bilfrit kvarter. Bydelen er bygget efter samme nærhedsprincip som Vauban (se ovenfor), altså en kompakt by med blandede funktioner og central placering af indkøbsmuligheder og institutioner. De korte afstande mindsker behovet for bilkørsel og kombineres med højfrekvent busbetjening samt en infrastruktur, som prioriterer fodgængere og cyklister.

I 2012 boede der 4000 beboere, og der var 1200 arbejdspladser i området indenfor bl.a. serviceerhverv, industri, kultur og detailhandel. Nogle af boligkvarterne er helt lukket for biltrafik, og andre er anlagt som lege- og opholdsgade med kun ærindekørsel tilladt. Parkering sker i tre parkeringshuse, hvor det ene anlæg er et stort, automatisk parkeringsanlæg. Placeringen af parkeringsløsningerne i udkanten af området medfører få biler i området, hvilket har frigjort centrale arealer til andre formål end parkering.

Bydelen er udviklet ved hjælp af såkaldte "byggegrupper", hvor borgerne er gået sammen om at bygge og være fælles om en række deleservices, bl.a. inden for mobilitet.

[Link til case](#)



Case: **Merwedekanaal - Utrecht**

Holland

Gode skiftemuligheder mellem forskellige transportmidler gør bilen overflødig. Stort fokus på eldrevne delebiler i den fremtidige klimavenlige by med helt bilfri områder

Eksempel på:

- fremtidens bæredygtige byudvikling, hvor der især er fokus på at skabe helt bilfri byområder, som skal være med til at styrke områdets grønne profil

Merwedekanaal er et byudviklingsområde nær centrum af Utrecht, Hollands næst hurtigst voksende by, hvor der bygges et højdensitetsboligområde med 6000-9000 boliger.

Planlægningsprincipperne tager udgangspunkt i "den sunde by" og vedrører både mobilitet, klimasikring, energiforsyning, affaldshåndtering, byrum og bygningskvalitet.

Ambitionen er et kvarter med 40-50% mindre biltrafik, helt uden biler i boligområderne, med en lav p-norm og parkering i p-huse i udkanten. Der er planlagt mobilitetsknudepunkter med; en letbaneforbindelse til bymidten, adgang til eldrevne delebiler, samt favorable forhold for fodgængere og cyklister.

Projektet er under opførelse og endnu ikke fuldt realiseret, men det er interessant, da det med en helhedsorienteret tilgang har indarbejdet bilfrihed og bæredygtighed i alle aspekter af planlægningen.

[Link til case](#)



Case: **Culdesac Tempe - Arizona**

USA



Rendering: Culdesac Press, Opticos Design



Rendering: Culdesac Press, Opticos Design



Rendering: Culdesac Press, Opticos Design

Branding af livsstil om ikke at eje bil i en fremtidig helt bilfri by

Eksempel på:

- visionær "post-car development" byudvikling, som handler om at brande området som et bilfrit byområde i sammenhæng med nye måder at bo, arbejde og leve på

Culdesac Tempe i Tempe, Arizona er det første bilfri område i det ellers så bildominerede USA. Nabolagets 636 lejelejligheder er under opførelse og forventes klar til indflytning af cirka 1000 beboere i 2021. Den første venteliste blev fyldt på få måneder allerede i begyndelsen af 2020. Området ligger ca. fire km fra det centrale Tempe, og er forbundet til bymidten via en letbane, som desuden kører helt til Phoenix Lufthavn. Der er udelukkende parkering til gæster og delebiler. I stedet prioriteres fodgængere, cyklister, en intern shuttlebus, samkørsel, delebiler og offentlig transport.

I designet og branding af området er der fokus på socialt samvær, det moderne arbejdsliv og hvad Culdesac kalder "post-car development", altså en livsstil, hvor den private bil ikke er nødvendig. Udover mobilitetsplanlægning er dette videreført til funktionerne og bygningstypologierne, hvor der er syv forskellige typer boliger og fællesfaciliteter såsom fitness, pool, hundevask, fleksible rum, samkørsels- og delepladser m.m.

Området kommer desuden til at rumme et konorfællesskab, en café, plads til småerhverv og lign. Nogle boliger er endda særligt indrettet som kombineret bolig og arbejdsplads. Omend det er et lille projekt, er det både interessant og relevant, da det viser, at et fokus på livsstil er et vigtigt parameter i tiltrækningen af beboere.

[Link til case](#)



Samarbejde og partnerskaber

Det er vigtigt at gå i dialog om, hvilke partnerskaber, samarbejder og adfærdsmæssige tiltag, der kan være nødvendige for at finansiere konkrete løsninger og understøtte et hverdagsliv uden at eje eller benytte bil. Det handler både om behovet for offentlige-private samarbejder eller partnerskaber med/ mellem kommende beboere, virksomheder og leverandører og selskaber.

Dialogspørgsmål

- Hvilke partnerskaber kan skabes mellem bydelens kommende beboere på tværs af generationer og livsvilkår i meningsfulde, aktive fællesskaber om bl.a. udviklingen af områdets mobilitet?
- Hvilke partnerskaber mellem virksomheder, uddannelser og offentlige funktioner kan støtte den bilfri by med bl.a. organisering af mobilitetsnetværk mv. inden for byudviklingsområdet/lokalplanområdet?
- Hvilke partnerskaber mellem leverandører og selskaber kan skabe rammerne for hverdagen om bl.a. mobilitet og deleservice, udvikling af bæredygtig, lokal energiforsyning samt en digital infrastruktur til smarte løsninger fra første dag?

Planlægningsprincipper

- Etablere stærke og meningsfulde partnerskaber, der kan skabe grundlag for fælles investeringer i aktiviteter, byrum, grønne områder, stiforbindelser og højklasset kollektiv transport.
- Understøtte samarbejder med virksomheder, brugere og borgere om delemobilitet.



Case: Del Mar - Pasadena

USA



Foto: Brett VA, Flickr



Foto: Brett VA, Flickr



Foto: Brett VA, Flickr

Samarbejde på tværs af aktører i et delvist bilfrit, stationsnært område

Eksempel på:

- hvordan der er arbejdet med byudvikling i det stationsnære område på tværs af forskellige aktører, så der kan skabes attraktive og oplevelsesrige forhold for fodgængere til stationsområdet og samtidig bruge stationsudviklingen som en katalysator for områdefornyelse
- at den menneskelige skala er bevaret med fokus på at skabe et bilfrit stationsområde, trods høj bebyggelsestæthed

I Pasadena, en forstad til Los Angeles (LA), finder man Del Mar Station og stationsområde placeret ved siden af Pasadenas historiske bydel. Del Mar Station er en del af "Los Angeles rapid transit rail system", hvor Pasadena og LA forbindes med "the Gold Line", som er en metro i niveau med resten af trafikken.

Del Mar Station var en del af en transitorienteret byudvikling, hvor stationen og det omkringliggende område (i alt fire hektar) blev renoveret og udbygget for at gøre det mere attraktivt både som trafikknudepunkt og som bydel. Dette resulterede i, at området i dag fremstår som et bilfrit bymiljø, hvor stationen er velintegreret og med nærhed til alle vigtige funktioner.

[Link til case](#)



Case: **Superblocks - Barcelona**

Spanien



Foto: Zvi Leve, Flickr



Foto: Zvi Leve, Flickr

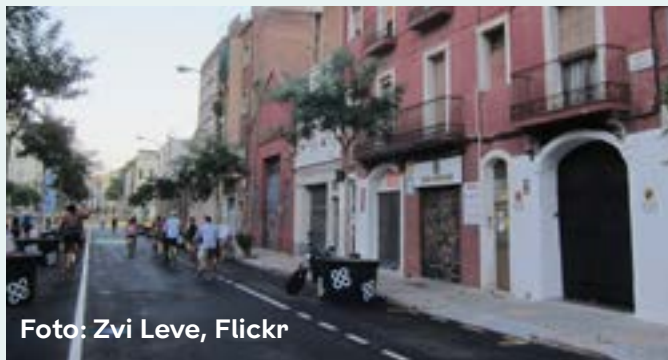


Foto: Zvi Leve, Flickr



Foto: Zvi Leve, Flickr

Samarbejde om ny trafikstruktur, der giver helt bilfri gader i eksisterende by

Eksempel på:

- hvordan der skabes bilfri områder i eksisterende, kompakt by i tæt samarbejde med byens borgere og brugere
- biltrafikken begrænses til veje omkring de større superblocks, hvilket har skabt rammer for gader kun til fodgængere og cyklister i det indre af området

Superblocks-tanken er en måde at omorganisere byrummet på, hvor man tager en række boligblokke og trafiksanerer, så bilerne må køre udenom blokkene på nogle hovedveje, mens alle gaderne inden for superblokken gøres bilfri.

Gaderummene omdannes derefter til attraktive byrum med prioritering af bløde trafikanter og aktiviteter vha. borgerinddragelsesprocesser. Formålet er at lade befolkningen 'tage gaderne tilbage', foruden de positive, sundhedsmæssige effekter af reduceret forurening, ændret mobilitet, øget aktivitet og mere beplantning indenfor blokkene.

[Link til case](#)



Foto: Ursula Bach, Københavns Kommune

