

Sammendrag:

Europeiske byer med bilfrie sentrum

TØI rapport 1476/2016

Forfattere: Anders Tønnesen, Sunniva Frislid Meyer, Eva-Gurine Skartland, Hanne Beate Sundfør
Oslo 2016 79 sider

I rapporten beskrives bilfrie sentrum i 15 europeiske byer. Videre gis det en vurdering av hvilke tre byer som har størst kompetanseoverføringsverdi for Oslo. De tre anbefalte byene er, i rangert rekkefølge, Brussel, København og München. Øvrige byer beskrevet i rapporten er; Stockholm, Zürich, Göteborg, Freiburg, Groningen, Nürnberg, Strasbourg, Utrecht, Gent, Dublin, Glasgow og Helsinki.

Denne rapporten beskriver bilfrie sentrum i 15 europeiske byer og gir en vurdering av hvilke tre byer vi mener har størst kompetanseoverføringsverdi for bilfritt Oslo. Utvalget av byer, beskrivelsen av byene og vurderingene av hvilke byer som er mest relevante for Oslo er basert på et sett med forhåndsdefinerte kriterier.

Rapporten er utarbeidet på oppdrag fra Sekretariatet for Levende Oslo (Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Oslo kommune). Levende Oslo-samarbeidet har behov for eksempler på bilfrie sentrum i europeiske byer med kompetanseoverføringsverdi for Oslo. Rapporten kan også være nyttig for andre norske byer som diskuterer bilfrie sentrumsområder.

Byene som er beskrevet i rapporten er valgt fordi de har eller planlegger sammenhengende bilfrie arealer i sentrum¹ og fordi de på ulikt vis er relevante i diskusjonene om bilfritt Oslo sentrum. Venezia er for eksempel ikke med, til tross byens store sammenhengende bilfritt område. Dette knyttes til at byen er for ulik Oslo til at den vurderes som relevant i denne sammenhengen.

Følgende dannet rammen for utvelgelse av byer:

- **Bystørrelse:** For å fremme sammenligning med Oslo har vi lagt vekt på at byene skulle være av en viss størrelse. Alle byene bortsett fra to er derfor Eurocity-byer (europeisk storbynettverk). Størrelsesavgrensningen går også den andre veien; ingen av byene i rapporten er blant Europas aller største.
- **Foregangsbyer:** Noen byer med svært annerledes gatestruktur og størrelse enn Oslo er tatt med i rapporten. Disse mellomstore byene, gjerne med gatenett fra middelalderen, er tatt fordi de er kjent som europeiske foregangsbyer for bilfri sentrumsutvikling.
- **Geografisk spredning:** Vi har lagt vekt på å beskrive bilfrie sentrum i ulike europeiske land. I rapporten har vi med 15 byer fra til sammen 10 land.
- **Gjennomførte og planlagte tiltak:** I rapporten er det både byer som har innført en rekke tiltak for bilfritt sentrum og byer med planer om dette. Hovedvekten er i rapporten lagt på byer i den første kategorien.

¹ Unntaket er Göteborg hvor det bilfrie sentrumsområdet er lite.

Totalt ble 32 europeiske byer vurdert for beskrivelse i rapporten.

I rapporten deles byene i tre grupper:

- Større europeiske byer
- Mellomstore europeiske byer
- Europeiske byer med planer om bilfritt sentrum

Hver bybeskrivelse omfatter:

- Byens størrelse og regionale rolle
- Hovedstrukturene i transportsystemet
- Byplan og byliv
- Karakteristika ved det bilfrie arealet
- Begrunnelse for politisk vedtak
- Oppsummering og vurdering av kompetanseoverføringsverdi for Oslo
- Kart som viser form og utstrekning av det bilfrie arealet
- Kart som viser omriss av bilfritt areal og Oslo sentrum Ring 1

Hva som inngår som bilfritt areal i byene, og hvordan disse områdene er regulert varierer. En viktig del av oppdraget er å beskrive hvordan det gjøres i de forskjellige byene. I beskrivelsene av karakteristika ved det bilfrie arealet i byene, har vi søkt å dekke følgende punkter:

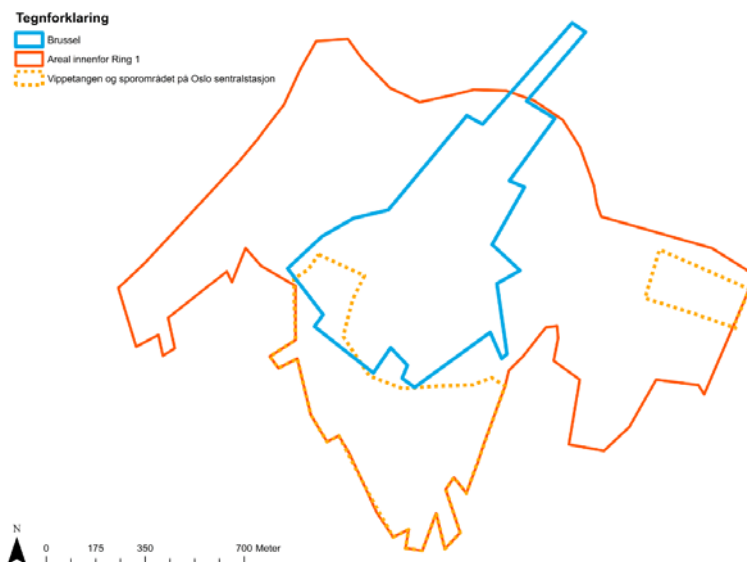
- Antall km² (planlagt) bilfritt areal
- Form på (planlagt) bilfritt areal, herunder om det er sammenhengende eller består av flere mindre adskilte områder
- Overordnet beskrivelse av tilrettelegging for gange, sykkel og kollektivtrafikk i det bilfrie området
- Utviklingen av det bilfrie området (om arealet har økt eller minnet over tid)
- Utforming av gatenett i sentrum, særlig hvorvidt det (planlagte) bilfrie området er preget av et trangt eller åpent gatenett
- Hvilket parkeringstilbud som finnes på utsiden av det (planlagte) bilfrie arealet
- Hvordan det bilfrie arealet er regulert

Beskrivelsene av hvordan det (planlagte) bilfrie området er regulert inkluderer forklaring av hvordan adkomst til området begrenses gjennom fysiske og regulative virkemidler. Det gis videre beskrivelse av hvilke unntak som eksisterer (planlegges), som for eksempel fritak for bevegelsehemmede, taxi og utrykningskjøretøy eller tillatelse for vareleveranse på visse tidspunkt. I dette ligger det at det ikke er snakk om totalt bilfrie områder, men heller et sett med gater hvor sterke bilrestriksjoner er innført (i noen gater mer enn andre).

Beskrivelsen av byene er basert på litteraturstudier. Vi har innhentet informasjon fra en rekke kilder: Vitenskapelige artikler, bøker og statistikk, mv., samt søk i åpne internettkilder, som for eksempel den enkelte bys nettsider. Vi har oppgitt referanser for kildene vi bruker, enten i referanselisten eller som lenker i fotnoter i teksten. Vi har også tegnet opp og beregnet størrelse på de bilfrie arealene i byene ved hjelp av GIS (geografiske informasjonssystem). Vi har måttet bruke en viss grad av skjønn i avgrensning av arealene.

Siste kapittel oppsummerer og diskuterer funnene og det gjøres en vurdering av hvilke tre byer som i størst grad har kompetanseoverføringsverdi for Oslo. Vi har kommet frem til at dette er (i prioritert rekkefølge): Brussel, København og München.

Brussel ansees å være svært relevant for Oslo da de er midt i prosessen hvor utvidelse av bilfritt sentrumsområde testes ut. I to runder, først i 2012 og deretter 2015, har det bilfrie sentrumsområdet blitt utvidet. Uavhengig av hvordan disse arealenes utforming til slutt blir vil byen kunne gi innspill til Oslos arbeid med bilfritt sentrum. Ytterligere studier av Brussel vil gi innsikt i bruken av testperioder som prosessvirkemiddel. Byen gir også relevant kunnskap om omforming av store gater til bilfritt areal, herunder flytting av trafikkstrømmer og arbeid med å fylle de bilfrie gatene med nytt innhold. Selv om Oslo ikke har de store trafikkkårene gjennom sentrum vurderes slik kunnskap som nyttig. Brussel er også relevant da den som Oslo er hovedstad og har en sammenlignbar befolkning. Det bilfrie arealet i Brussel (0,5 km²) er mindre enn det som diskuteres i Oslo (1,9 km² innenfor Ring 1/1,5 km² hvis Vippetangen og sporområdet på Oslo S holdes utenfor).



Sammenligning bilfritt areal Brussel og areal innenfor Ring 1, Oslo. Blå linje = bilfritt areal Brussel, rød linje = bilfritt areal innenfor Ring 1 (stiplet linje = Vippetangen og sporområdet på Oslo sentralstasjon).

København: Som nordiske hovedsteder er mye av konteksten i København og Oslo lik. Byen vurderes også å ha stor kompetanseoverføringsverdi basert på sitt systematiske og langvarige arbeid for bilfritt sentrum. Der Brussel gir innsikt i store pågående endringer, er København et eksempel på tidlig innføring av bilfritt sentrum. København gir derfor innsikt i hvordan man arbeider med forvaltningen av bilfritt areal over tid. Det bilfrie arealet i København (0,6 km²) er mindre enn det som diskuteres i Oslo (1,9 km² innenfor Ring 1²). Likevel er det bilfrie området i København blant de største beskrevet i denne rapporten. Den høye sykkelandelen i

²1,5 km² hvis Vippetangen og sporområdet på Oslo S holdes utenfor.

København (26% sammenlignet med 5% i Oslo) og hvordan de har jobbet med tilrettelegging for dette gir viktig læring. København eksemplifiserer en gradvis målrettet innføring og tilrettelegging for gående og syklende også i områdene utenfor de bilfrie gatene.



Sammenligning bilfritt areal København og areal innenfor Ring 1, Oslo. Blå linje = bilfritt areal København, rød linje = bilfritt areal innenfor Ring 1 (stiplet linje = Vippetangen og sporområdet på Oslo sentralstasjon).

München: På samme måte som København, gir München innsikt i arbeid med bilfritt sentrum over tid. Det bilfrie arealet i München (0,2 km²) er vesentlig mindre enn det som diskuteres i Oslo (1,9 km²), men det kjennetegnes av lignende gatebredde som det vi til dels finner i Oslo sentrum. München er også interessant på grunn av det omfattende sykkelveinettet og den relativt høye sykkelandelen (14%).



Sammenligning bilfritt areal München og areal innenfor Ring 1, Oslo. Blå linje = bilfritt areal München, rød linje = bilfritt areal innenfor Ring 1 (stiplet linje = Vippestangen og sporområdet på Oslo sentralstasjon).

I de kartlagte byene er det er forskjellige årsaker som ligger til grunn for etableringen av bilfritt sentrum. Områdene håndheves også på forskjellig måte. Ikke i noen av byene er bilfritt sentrum ensbetydende med totalt fravær av biler. Det er forskjellige unntak, blant annet for vareleveranse og tjenestebiler. Det er også 'grader av bilfritt' innenfor sentrumsområdene. Noen gater kan være tilrettelagt for trikk, buss og taxi, mens andre kan være rene gågater hvor unntak for motorisert ferdsel gis i svært få tilfeller. Det er også bilfrie sentrum som har enkeltgater tillatt for biltrafikk og steder hvor parkeringsanlegg er etablert under det. Et kjennetegn for mange av byene er imidlertid at bilfritt sentrum inngår i en overordnet strategi hvor gateareal omprioriteres til gående, syklende og kollektivreisende.