



# Bilfrie sentrum i Europa

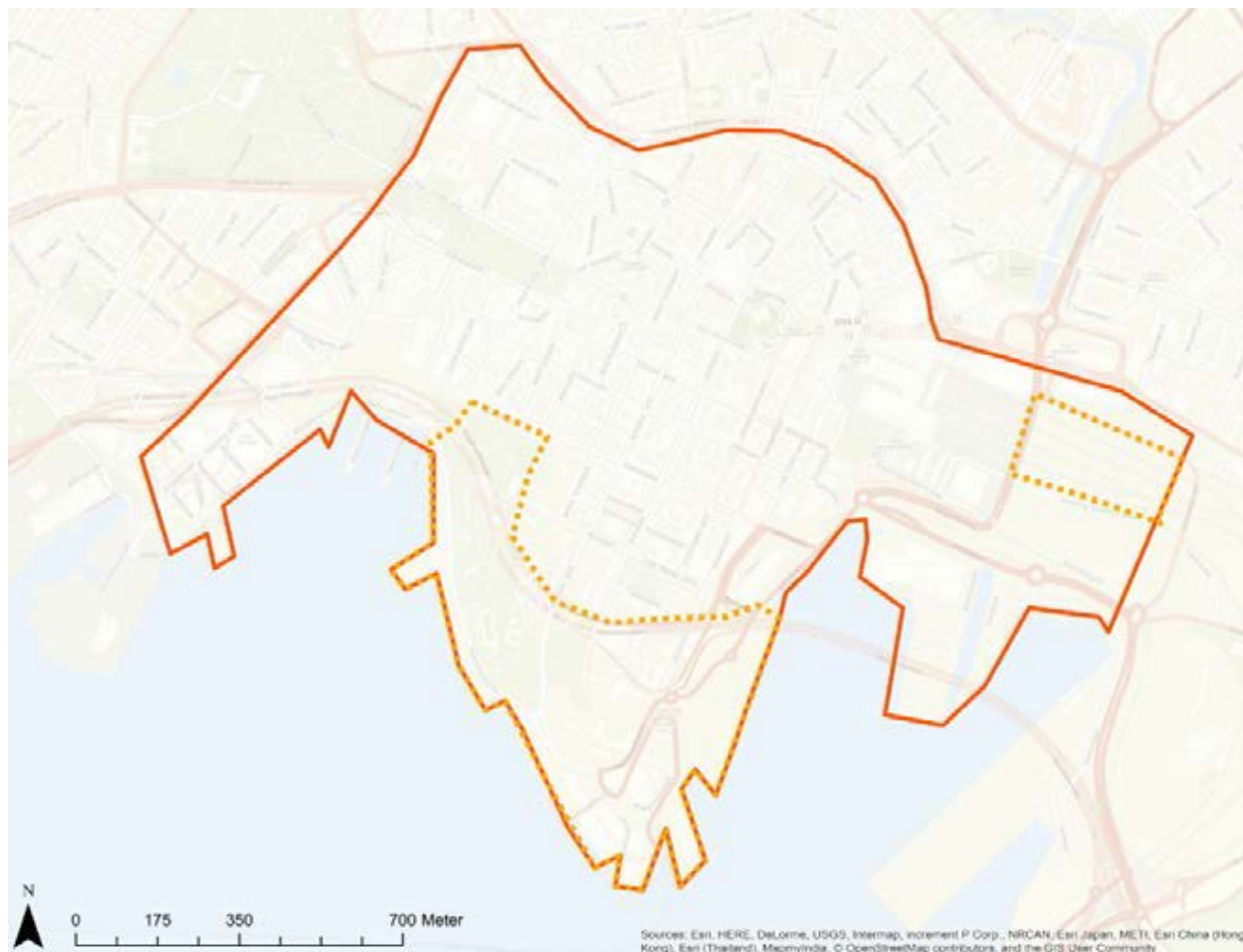
Anders Tønnesen

Forsker

Transportøkonomisk institutt

Forskning i bevegelse

# Område innenfor Ring 1, Oslo

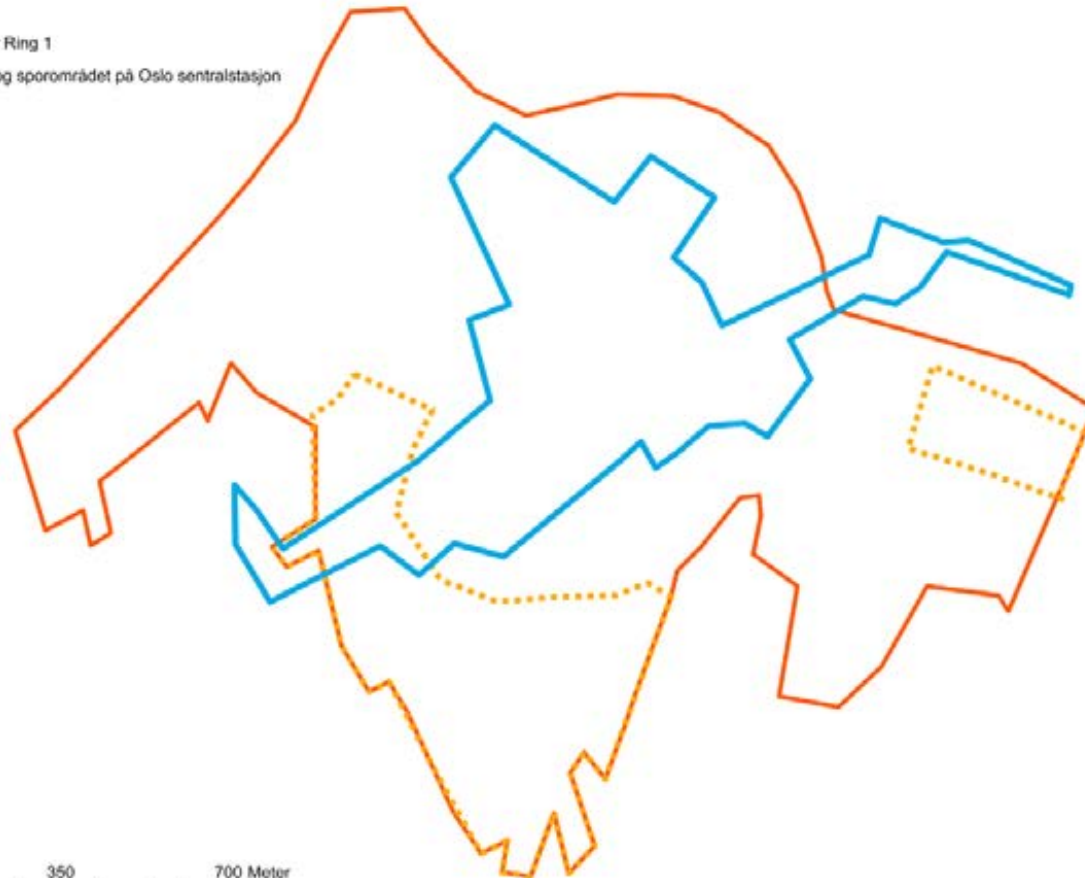


Stiplet linje markerer Vippetangen og sporområdet på Oslo sentralstasjon

# Sammenligning København – Ring 1, Oslo

## Tegnforklaring

-  København
-  Areal innenfor Ring 1
-  Vippetangen og sporområdet på Oslo sentralstasjon

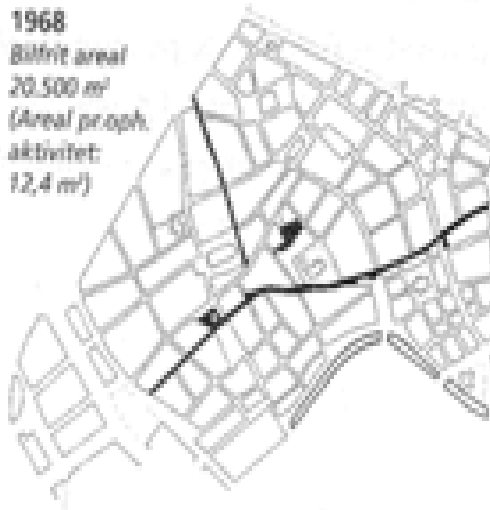


# Kjennetegn større byer

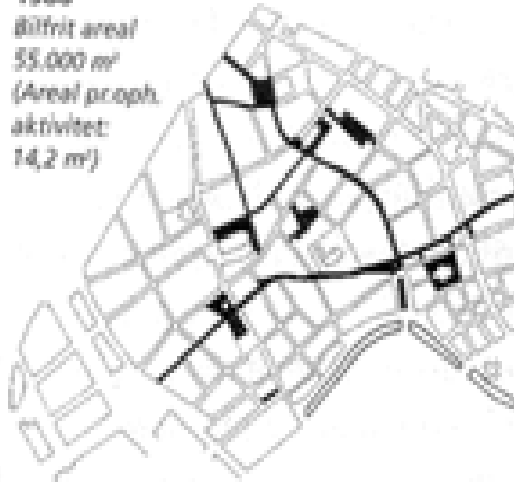
- Flere jobbet med utvikling av bilfrie områder i lang tid
- Store satsinger på sykkelinfrastruktur
- Preges i større grad av tradisjonell kvartalsstruktur enn de mellomstore byene
  - Zürich er kanskje byen som i størst grad fraviker fra kvartalsstrukturen

# København – gradvis utvidelse

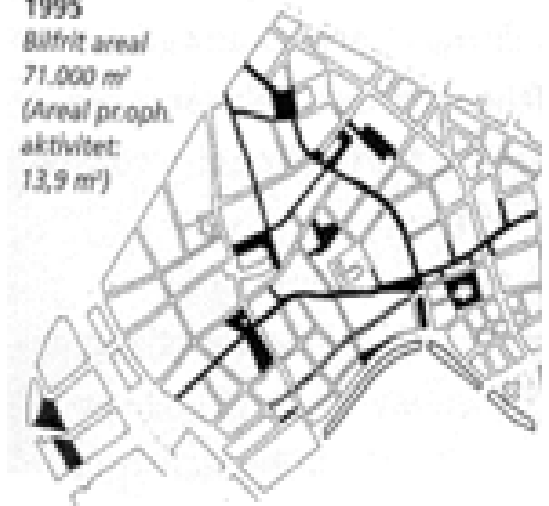
**1968**  
Bilfrit areal  
20.500 m<sup>2</sup>  
(Areal pr.oph.  
aktivitet:  
12,4 m<sup>2</sup>)



**1986**  
Bilfrit areal  
55.000 m<sup>2</sup>  
(Areal pr.oph.  
aktivitet:  
14,2 m<sup>2</sup>)



**1995**  
Bilfrit areal  
71.000 m<sup>2</sup>  
(Areal pr.oph.  
aktivitet:  
13,9 m<sup>2</sup>)



# Brussel – ny bruk av byrom

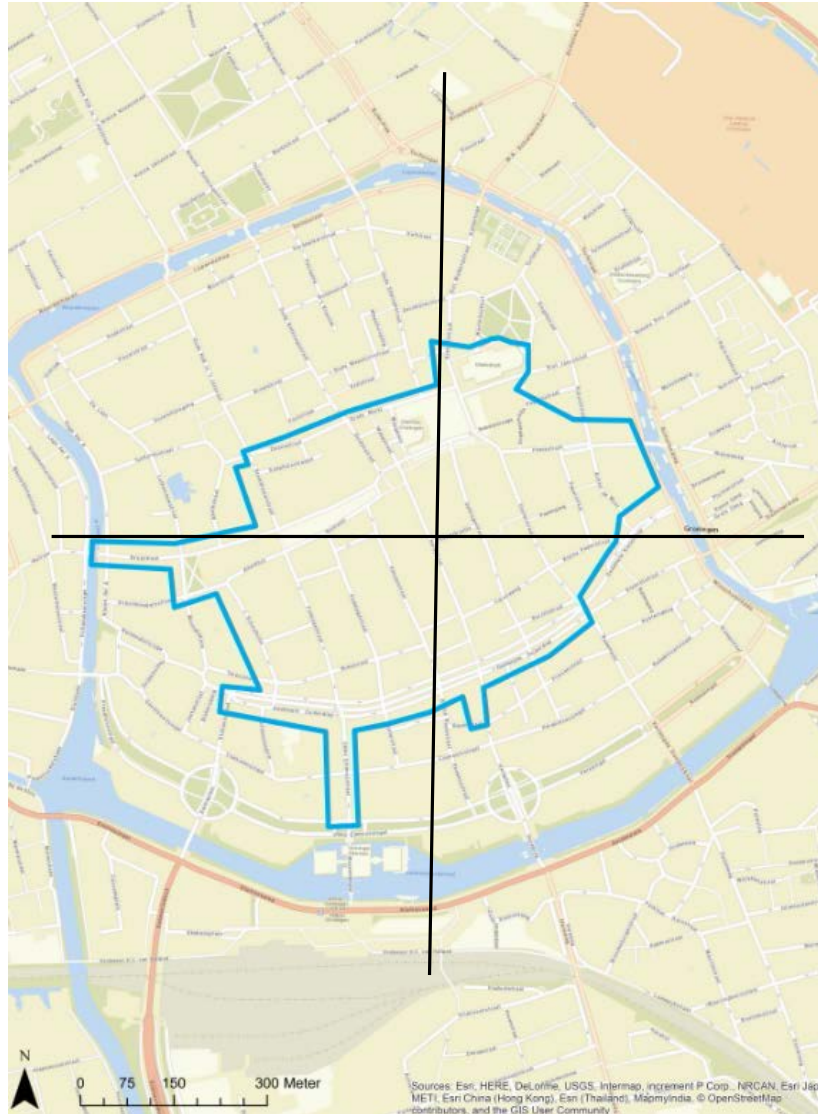


Kilde: HR Prosjekt AS 2016

# Kjennetegn mellomstore byer

- Innføring nært knyttet til miljø- og trafikkbelastning i trange sentrumsgater
- Stor fleksibilitet for sykkel i og rundt det bilfrie området
- Kan ha store andeler syklende (særlig) og gående, men gjerne lavere kollektivandeler sammenlignet med de større byene

# Tilrettelegging bil og sykkel



Groningen – forenklet illustrasjon





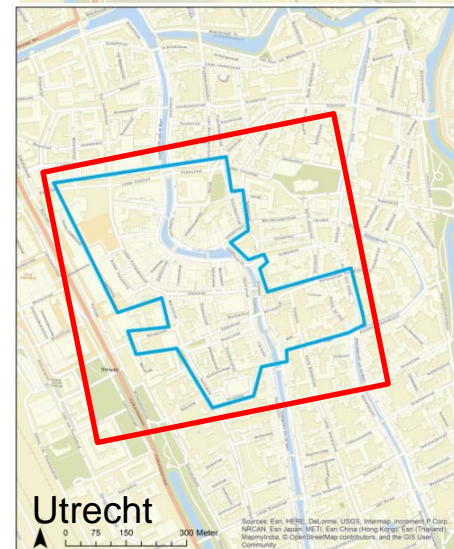
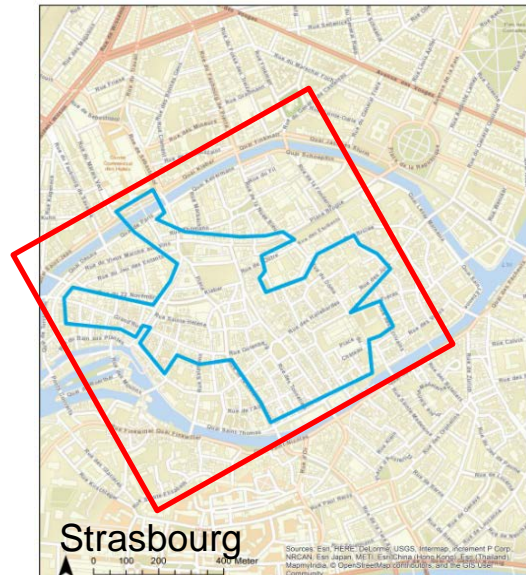
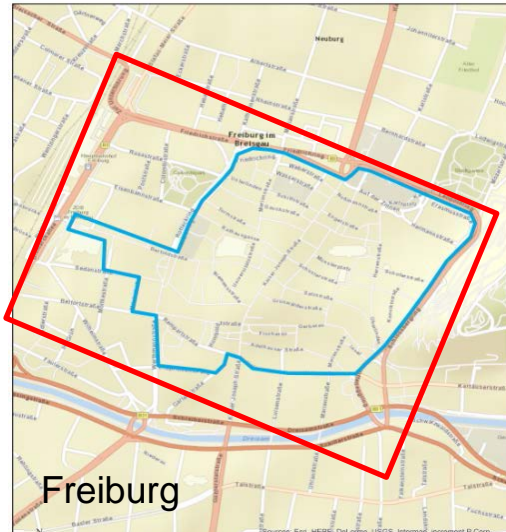


# Mellomstore byer med 'kompaktform'

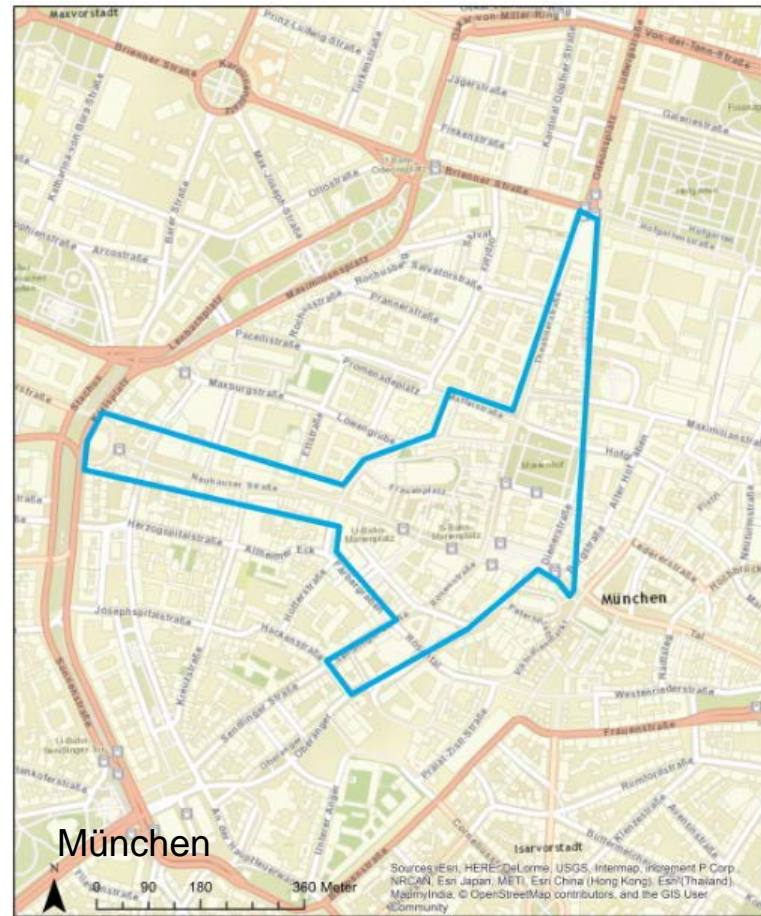
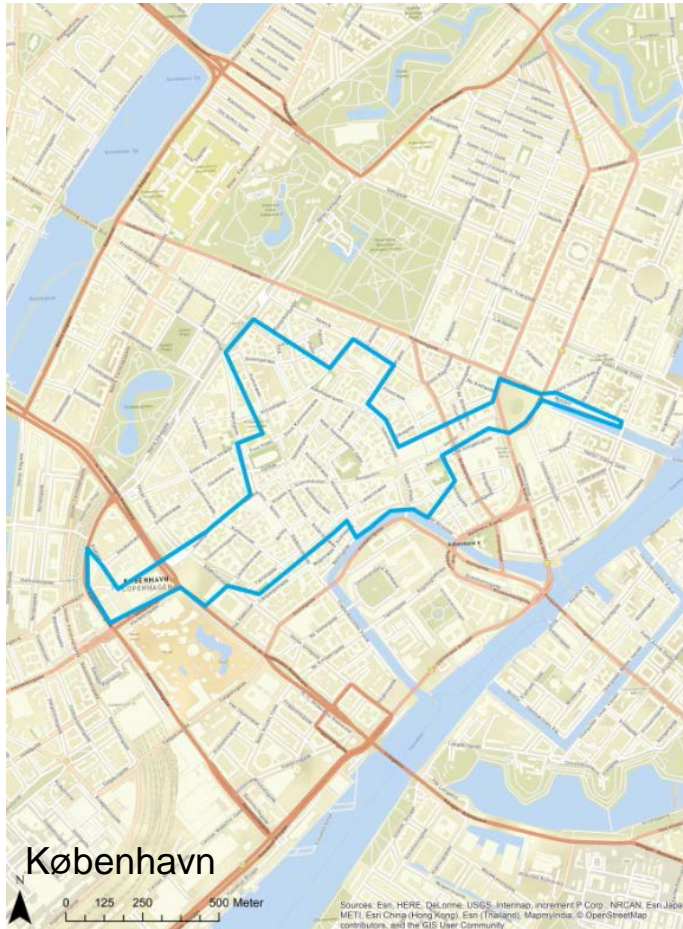


NB: Her vises ikke riktig størrelsesforhold for sammenligning av de bilfrie områdene

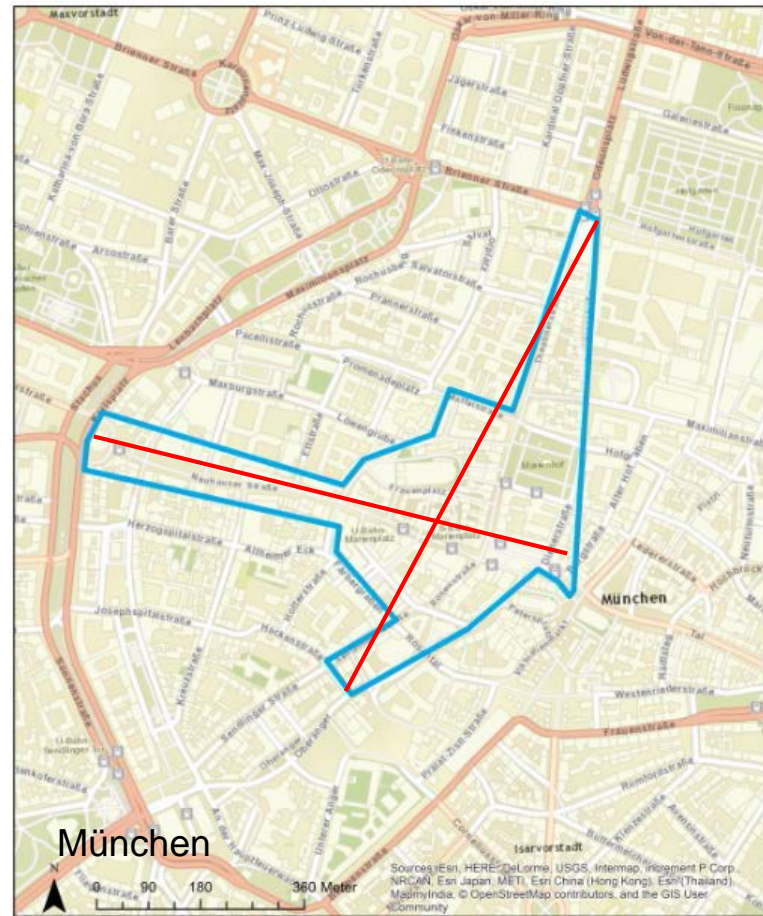
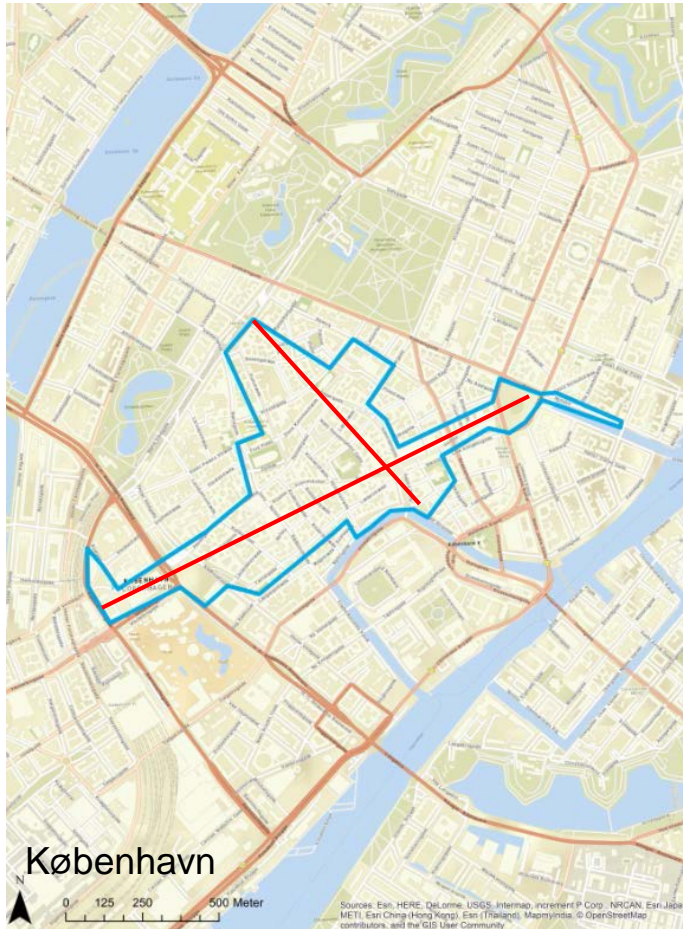
# Mellomstore byer med 'kompaktform'



# Større byer med 'akseform'



# Større byer med 'akseform'

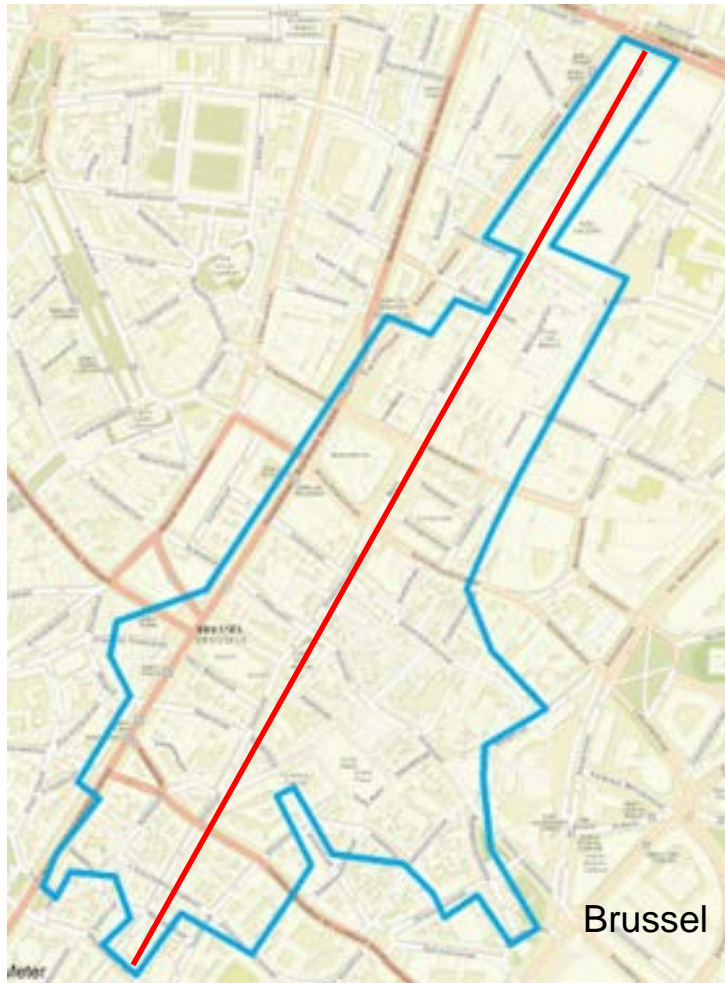


NB: Her vises ikke riktig størrelsesforhold for sammenligning av de bilfrie områdene

# Større byer med 'akseform'

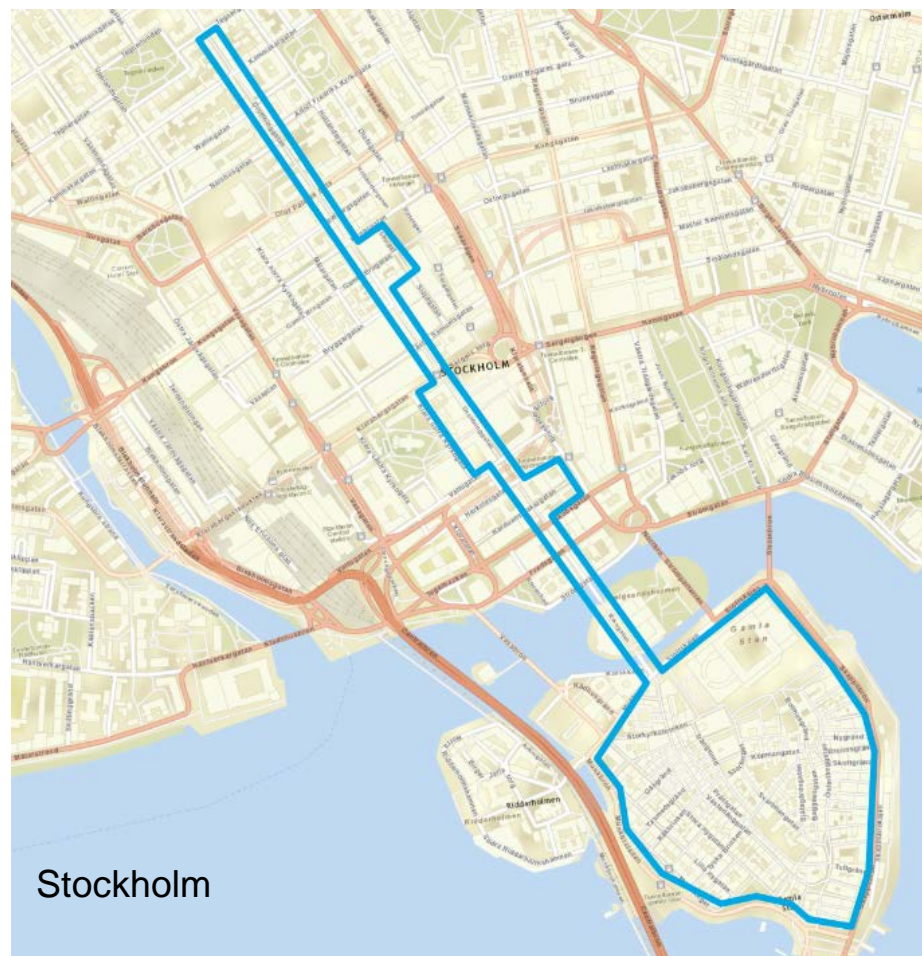
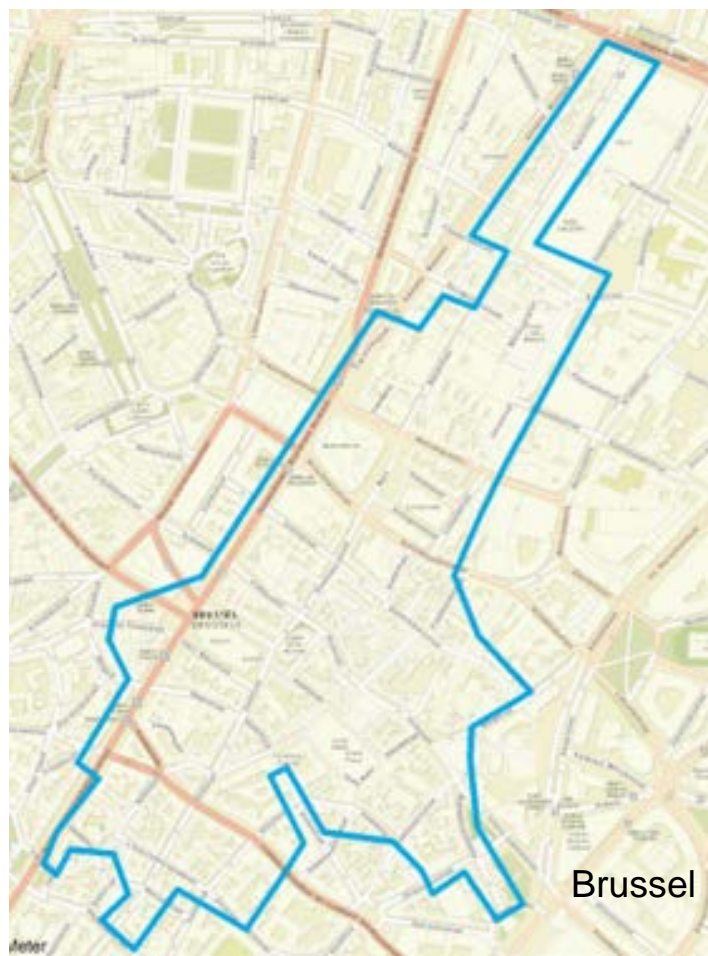


# Større byer med 'akseform'

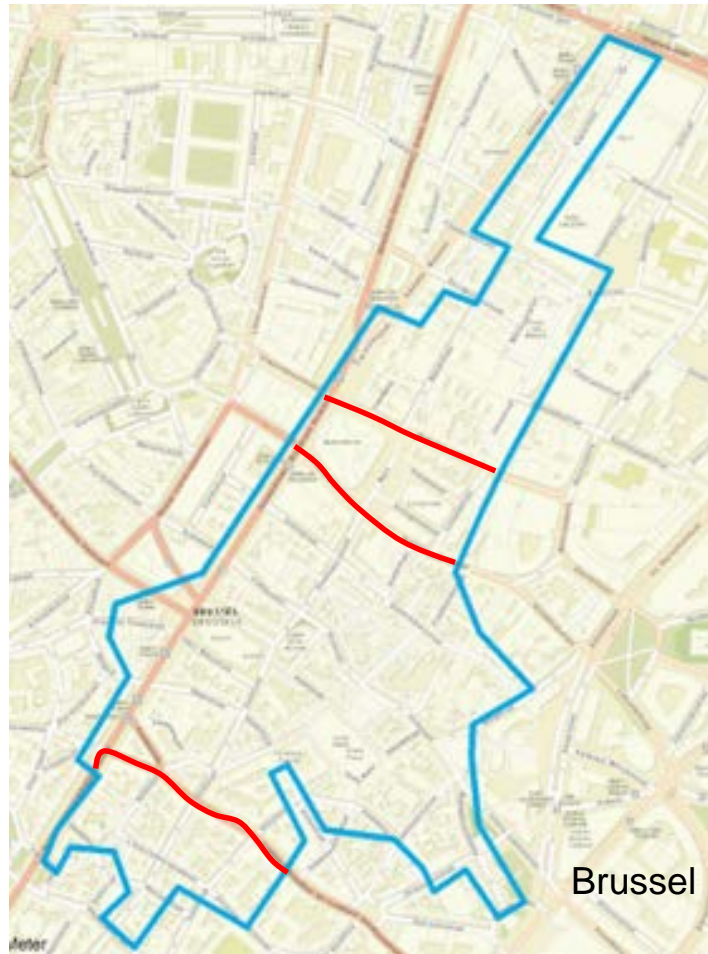




# Ferdsel for bil i tverrgående gater

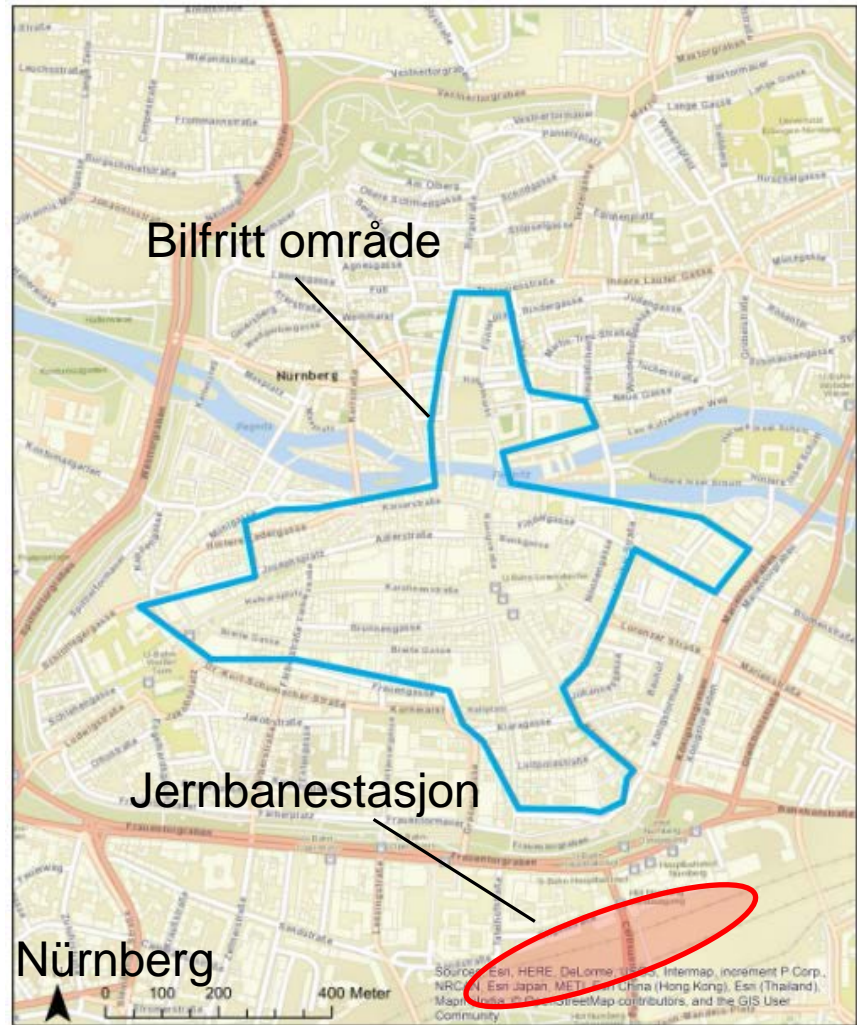


# Ferdsel for bil i tverrgående gater



# Tilkomst til viktig infrastruktur

- Det bilfrie området kan strekke seg i retning av byens jernbanestasjon, men denne ligger ikke i noen av byene innenfor



# Diverse tilpasninger i bilfrie områder

- Ikke i noen av byene er bilfritt sentrum ensbetydende med totalt fravær av biler
- Det er forskjellige unntak, blant annet for vareleveranse og tjenestebiler
- ‘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 ytterst få tilfeller
- Det er også byer som har enkeltgater tillatt for biler gjennom det bilfrie sentrumsområdet

# Avslutning

- Bilfritt sentrum inngår i overordnede strategier med omprioritering av gateareal fra bilbruk til andre transportformer
- Innføringen samordnes ofte med tilrettelegging for gående, syklende og kollektivreisende
- Fordel at tiltakene rettes inn mot hele byområdet, ikke bare den bilfrie delen av sentrum

Takk for oppmerksomheten!

ato@toi.no