

Sammendrag

Bilfrie sentrumsløsninger i tre nordiske byer

TØI rapport 1552/2017

Forfattere: Oddrun Helen Hagen, Anders Tønnesen og Karin Fossheim

Oslo 2017 42 sider

Bilfritt sentrum er høyt oppe på den politiske agendaen i mange norske byer og i en rekke europeiske land. Nye virkemiddel tas i bruk og i mange tilfeller planlegges det betydelige økninger i byenes bilfrie sentrumsareal. Det er behov for kunnskap om løsninger for bilfritt sentrum; deres utforming, politiske bakgrunn og erfaringer med tiltaket. I dette prosjektet, sammenlignes løsninger for bilfritt areal i de tre nordiske hovedstedene Helsinki, Stockholm og København. I beskrivelse og analyse er det særlig fokus på løsninger for vareleveranse og persontransport i sentrumsområdene. De bilfrie områdene har ulike størrelse og trafikkregulering. Det er tillatt for varelevering innenfor gitte tidspunkt i alle de tre bilfrie områdene. I Helsinki er deler av vareleveringen flyttet under bakken. I både København og Stockholm er det leveringspunkter for omlastning som avlaster det bilfrie området. Alle byene planlegger ytterligere løsninger der fotgjengere prioriteres.

Bakgrunn og oppdrag

Denne rapporten beskriver bilfrie løsninger i tre nordiske hovedsteder; Helsinki, København og Stockholm. De bilfrie områdene er kartlagt og det er innhentet data om hvilke erfaringer man har med ordningene, samt hvilke planer man har for utvidelser. Det er særlig fokusert på hvordan de bilfrie områdene reguleres i forhold til sentrumsbesøkende og varelevering. Datainnsamlingen er gjort gjennom litteratursøk og intervjuer med personer med kunnskap om by- og transportplanlegging og varelevering i de tre byene. Som en del av datainnsamlingen er det også gjennomført et studiebesøk til Helsinki.

Rapporten er utarbeidet med midler fra Statens vegvesen (SVV) og Nordisk vägforum (NVF), og bygger på TØI-rapporten «Europeiske byer med bilfrie sentrum» skrevet av Tønnesen, Meyer, Skartland og Sundfør (publisert i 2016)¹.

Innføring av bilfrie områder reiser en rekke spørsmål, både knyttet til hvordan et slikt tiltak skal gjennomføres i praksis og hvilke konsekvenser det vil få. Vurderingene av hvordan bilfrie områder i de tre byene er regulert og hvordan dette fungerer i praksis gir et kunnskapsgrunnlag som kan benyttes av beslutningstakere i byer hvor bilfritt sentrum vurderes etablert eller utvidet.

Under vil noen særtrekk og valg fra de tre nordiske hovedstedenes strategier for de bilfrie områdene framheves.

¹ Utarbeidet på oppdrag for Sekretariatet for Levende Oslo (Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Oslo kommune).

Underjordiske løsninger i Helsinki

Helsinki har jobbet med fotgjengerprioriteringer i 30 år. Det bilfrie området i sentrum er lite, ca. 0,1 km², og består av tre gågater og en gate med brede fortau og kjørebane for trikk. Det finnes i tillegg gågater og andre fotgjengerprioriterte områder i sentrum, men disse danner ikke en sammenhengende helhet. I det bilfrie området er det tillatt med varelevering og taxi, men det arbeides aktivt for å få vekk kjøretøy fra sentrumsområdet. Det er etablert store parkeringsarealer og arealer for varelevering i et stort underjordisk anlegg under bysentrum. Det er publikumsheiser til parkeringsanleggene fra flere steder i sentrum. Flere sentre og bygårder har vareheiser med direkte tilgang til servicetunnelen som går under det bilfrie området og resten av sentrum. Dette muliggjør at varelevering kan skje uten konflikt med aktiviteter på gateplan. Det er imidlertid store kostnader knyttet til å koble seg til et slikt anlegg og derfor er ikke alle kvartaler i sentrum tilkoblet. Dette gjør at varelevering på gateplan fortsatt opprettholdes. I Helsinki arbeides det med flere prioriteringer for gående, blant annet med planer om flere gågater og bredere fortau i sentrum. En egen plan for fotgjengere er under utarbeidelse.

Trange gater og innovative løsninger i Stockholm

I Stockholm har Gamla Stan vært bilfritt lenge, og sammen med gågaten Drottninggatan utgjør disse to områdene et sammenhengende bilfritt område på 0,3 km². I det bilfrie området er varelevering tillatt innenfor gitte tidspunkt, men spesielt i Gamla Stan er slik levering utfordrende på grunn av trange gater og smug, trapper og smale innganger. I samarbeid med private aktører jobber kommunen med nye løsninger for varelevering. Blant annet er det etablert eget leveringspunkt utenfor Gamla Stan, der varer kan lastes over til mindre og mer miljøvennlige kjøretøy som kan levere varer til området. I Stockholm er det også et prosjekt der to spesialbygde lastebiler har fått unntak for kjørerestriksjonene i indre by, og leverer varer sen kveld, natt eller tidlig morgen. I Stockholm arbeides det videre med prioriteringer for gående. Det er nylig etablert nye gågater og andre fotgjengertiltak i gater utenfor det bilfrie området. De siste årene har man også innført sommergågater, gater som får midlertidig status som fotgjengerområder i mai/juni til august.

Steg for steg har København blitt størst

Med sine 0,6 km² har København det største sammenhengende bilfrie området av de tre byene vi har sammenlignet. Dette har skjedd gjennom en trinnvis utvidelse siden 60-tallet. Strøget og omkringliggende gater er regulert som gågatesoner, men der det mange steder er tillatt for bilkjøring (ofte kun i én retning). I noen gater er det også skiltet og tilrettelagt for syklistene. Innenfor det bilfrie området finnes det oppmerkete plasser for parkering. Varelevering er tidsbegrenset, men forekommer også utenfor tillatte tidspunkt. Kommunen har sammen med private aktører igangsatt en vareleveringsordning som etter noen oppstartsår nå er et selvgående kommersielt firma. Ordningen innebærer at forretninger og bedrifter får sine varer levert til et senter utenfor indre by, der varene samles og pakkes om før de leveres samlet til mottakeren til et avtalt tidspunkt.

Tilpasninger og kompromisser i bilfrie områder

De bilfrie områdene er av forskjellig størrelse. Selv om det gjenstår en del arbeid før avgrensningen og utformingen av Oslos kommende bilfrie område er endelig avklart, ligger

det an til at området blir vesentlig mye større enn hva som er tilfelle i de tre hovedstedene beskrevet i denne rapporten.

Ingen av de tre byenes sentrumsområdene er helt bilfrie. Det er forskjellige unntak, blant annet for vareleveranser, for tjenestebiler og for beboere eller personer med funksjonshemming. Et viktig spørsmål tilknyttet bilfrie områder er i hvilken grad det åpnes for bilkjøring eller kollektivtrafikk i enkeltgater. Her ser vi ulike løsninger i de tre byene. I deler av det bilfrie området i Stockholm (nord for Gamla Stan) er det i mange tverrgående gater tillatt for bilkjøring. Denne reguleringen har mange likhetstrekk med løsningen valgt for nedre del av Karl Johansgate i Oslo. I flere av gågatene i det bilfrie området i København er motorisert ferdsel tillatt på fotgjengernes premisser. I Helsinki er en av gatene i det bilfrie området også en kollektivgate.

De tre byene har ulike strategier for etablering av bilfritt sentrumsområde. København kjennetegnes av en gradvis utvidelse av gågater fra 60-tallet, der utgangspunktet var handlegaten Strøget, etterfulgt av innlemmelsen av nye gater og torg i en trinnvis prosess. I Stockholm har det lenge vært sterke begrensninger på bilbruk i Gamla Stan, men stadig nye områder prioriteres for fotgjengere. I Helsinki er det pågående diskusjon og planarbeid om fotgjengerprioriteringer i sentrum, inkludert utvidelse av nåværende gågateområde og andre tiltak for fotgjengere. Ingen av de tre byene har gjort som Oslo planlegger å gjøre; å utvide det bilfrie området betydelig innenfor en kort tidsperiode.

Alle de tre byene arbeider strategisk med prioriteringer av fotgjengere og byliv, og vurderer de myke trafikantene som en viktig bidragsyter til et aktivt byliv i sentrumsområdene. Konfliktsituasjoner kan imidlertid også oppstå mellom myke trafikanter. Intervjuene og dokumentstudiene har vist at utfordringer knyttet til å blande syklende og gående er en kjent tematikk i byene. Gode bilfrie områder synes dermed å innebære en viss separering mellom gående og syklende. Videre viser undersøkelsen at bilfrie sentrumsområder ikke er ensbetydende med at sentrale deler av byen er utilgjengelig for biler. I de tre byene er det gateparkering utenfor og p-hus rundt det bilfrie området. Helsinki skiller seg ut, ved at mye av denne infrastrukturen er lagt under bakkeplan. I København er det parkeringsplasser også innenfor det bilfrie området. Felles for alle byene er at parkering må skje på oppmerkete plasser, og at den er avgiftsbelagt. Selv om man har ulike tiltak for å begrense bilbruk til de indre byområdene i alle de tre byene, så er ikke bilbruk en umulighet. Det er for eksempel ikke noe punkt i de tre byenes bilfrie areal som har mer enn 250 meter (luftlinje) til nærmeste bilvei. Alle de tre byene arbeider imidlertid med å bedre kollektivtilgjengeligheten til sentrum, blant annet gjennom nylige og pågående utvidelser av metrosystemene i Helsinki og København, samt nye trikkelinjer i både Helsinki og Stockholm.

Restriksjoner på bilbruk kan frembringe løsninger som bidrar til mindre biltrafikk og bedre bymiljø i sentrum, samtidig som næringslivets behov ivaretas. Fjerning av ordinær biltrafikk kan gjøre at varelevering kan skje mer effektivt. Varelevering forsøkes også utført effektivt og skånsomt, gjennom bruk av konsolideringssenter utenfor det bilfrie sentrumsområdet eller ved at varelevering skjer på tidspunkt da det er få kjørende og gående. Leveranser på kveld, natt og tidlig morgen kan imidlertid gi en støyutfordring for de som bor i området. Dette viser at det er mange forskjellige behov som skal balanseres i reguleringen av bilfrie områder.