



Bilag 2

Administrationsgrundlag for bilfri byudviklingsområder

31. august 2020

Sagsnummer
2020-0150285

Dokumentnummer
2020-0150285-4

1	INDLEDNING	2
1.1	FORMÅLET MED ADMINISTRATIONSGRUNDLAGET	2
1.2	HVAD KARAKTERISERER ET BILFRI OG DELVIST BILFRI BYUDVIKLINGSOMRÅDE?	2
1.2.1	<i>God mobilitet og tilgængelighed for alle</i>	3
1.3	DE UDPEGEDE BYUDVIKLINGSOMRÅDER I KOMMUNEPLAN 2019.....	4
2	MULIGHEDEN FOR AT UDVIKLE HELT ELLER DELVIST BILFRI BYUDVIKLINGSOMRÅDER	5
2.1	KRITERIER.....	5
2.2	RAMMEBETINGELSER	6
2.2.1	<i>Beliggenhed og sammenhængen til den omkringliggende by</i>	6
2.2.2	<i>Byudviklingens størrelse og funktionsblanding</i>	6
3	PLANLÆGNINGSPRINCIPPER	7
3.1	NYE BYUDVIKLINGSOMRÅDER	7
3.1.1	<i>Bilparkering</i>	7
3.1.2	<i>Cykelparkering</i>	9
3.1.3	<i>Kollektiv transport</i>	10
3.1.4	<i>Vej- og stinet</i>	10
3.1.5	<i>Varelevering</i>	11
3.1.6	<i>Deleservices</i>	11
3.2	IGANGVÆRENDE BYUDVIKLINGSOMRÅDER.....	12

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

1 INDLEDNING

1.1 FORMÅLET MED ADMINISTRATIONSGRUNDLAGET

Dette administrationsgrundlag beskriver kriterier og principper for udviklingen af helt og delvist bilfri byudviklingsområder og skal indgå i Teknik- og Miljøforvaltningens lokalplanarbejde.

I Kommuneplan 2019's vision "Verdensby med ansvar" står der, at "*det introduceres, at byudviklingsområder **kan** (Teknik- og Miljøforvaltningens fremhævning) etableres som helt eller delvis bilfri, og vi indfører desuden funktionsopdelte parkeringsnormer ved nybyggeri*".

I en redegørelsestekst under retningslinjerne i Kommuneplan 2019 står der, at "*I bestræbelserne på at skabe en CO₂-neutral og mindre bilafhængig by **skal** (Teknik- og Miljøforvaltningens fremhævning) alle byudviklingsområder, der er udpeget i retningslinjer for byudvikling, etableres som helt eller delvis bilfri*".

Der er dermed en uoverensstemmelse i Kommuneplan 2019 imellem, hvorvidt de udpegede byudviklingsområder *kan* eller *skal* etableres som helt eller delvist bilfri.

Teknik- og Miljøforvaltningen opfatter formuleringerne i Kommuneplan 2019 om etablering af bilfri byudviklingsområder således, at der fremover *skal* foretages en vurdering af alle udpegede byudviklingsområder i Kommuneplan 2019 i forhold til, om disse områder *kan* gøres helt eller delvist bilfri.

Kommuneplanens retningslinjer om helt eller delvis bilfri byudviklingsområder skal ses i sammenhæng med særlig bemærkning 0 i kommuneplanens rammer. Rammerne giver mulighed for, at parkeringsdækningen efter en konkret vurdering kan reduceres, så der i lokalplanen kan fastsættes en lavere parkeringsnorm for alle funktioner.

I den videre proces igangsættes og opbygges en vejledningsindsats, finansieret med Budget 2020, rettet mod bygherrer og developere med fokus på at udvikle bilfri byudviklingsområder. Teknik- og Miljøforvaltningen vil sammen med developere, grundejere mfl. udvikle principper for finansiering, partnerskaber og adfærdsmæssige tiltag, der kan få flere til vælge et hverdagsliv uden at eje og benytte bil. Dette vil indgå i et inspirationskatalog, hvor der desuden vil være eksempler på, hvordan kriterier og principper i administrationsgrundlaget konkret kan udmøntes.

1.2 HVAD KARAKTERISERER ET BILFRIT OG DELVIST BILFRIT BYUDVIKLINGSOMRÅDE?

I 'Redegørelse for parkering' under retningslinjer for Kommuneplan 2019 står der: "*Ved et helt eller delvist bilfrit byområde forstås et område med ingen eller færre parkeringspladser. Parkering kan*

samles i et anlæg, dog altid med begrænset antal pladser til afsætning og handicapparkering på terræn. Det skal være understøttet af kollektiv trafikbetjening, fællesfaciliteter, cykelinfrastruktur og indretning af nem tilgængelig delebilsparkering m.v. Der vil således forsat skulle være fornøden vejadgang til området m.v. af hensyn til brandredning og -slukning, ambulancekørsel, varelevering, korttidsparkering, taxier og renovation m.v. Det er således ikke tale om et fuldstændigt bilfrit område, men et område med mindre biltrafik og lavere parkeringsnorm."

I Kommuneplan 2019 introduceres to typer af bilfri byudviklingsområder, henholdsvis et helt og et delvist bilfrit byudviklingsområde. I dette administrationsgrundlag arbejdes der derfor med disse to typer. I det følgende beskrives, hvad der karakteriserer de to typer af bilfri byudviklingsområder.

Helt bilfrit byudviklingsområde: her er bilparkeringen reduceret til et minimum, hvor der kun stilles krav om etablering af handicapparkering og korttidsparkering til afsætning, renovation, varelevering, service og taxi. Trafikken vil foregå på de bløde trafikanters præmisser, dvs. at fodgængere, cyklister og brugere af den kollektive trafik har første ret. 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 hermed være præget af et minimalt antal biler, hvor kun den nødvendige biltrafik er til stede.

Delvist bilfrit byudviklingsområde: her reduceres parkeringskravet, så 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 trafikanters præmisser, for eksempel 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.

1.2.1 God mobilitet og tilgængelighed for alle

Det helt eller delvist bilfrit byudviklingsområde er desuden karakteriseret ved at understøtte et hverdagsliv uden behov for at eje og benytte bil. Her er der attraktive gang- og cykelforbindelser samt god opkobling til den kollektive transport, således at der kan opnås adgang til den omkringliggende by og resten af regionen. Dette sikres blandt andet ved at gang- og cykelforbindelserne er opkoblet til det overordnede stinettet og, at størstedelen af lokalplanområdet ligger inden for 1000 meter cirkelslag fra en station. Der opstår hermed et alternativ til privatbilen, og den enkeltes mobilitet er hermed ikke begrænset af, at området er helt eller delvist bilfrit. Samtidigt sikres der tilgængelighed

for alle ved etablering af gode gangforbindelser til den kollektive transport samt handicapparkering og afsætning.

Det helt eller delvist bilfri byudviklingsområde er også karakteriseret ved at være attraktivt. Den reducerede mængde biltrafik kan blandt andet give en oplevelse af mindre trafikstøj, større tryghed og frigive plads til ophold. Desuden er området karakteriseret ved, at dagligdagens gøremål, såsom indkøb, skole, daginstitutioner, grønne områder mv., ligger inden for cykel- og gangafstand.

Eksempel

- ✓ I udviklingen af Nordhavn, blev der arbejdet med konceptet "5 min. byen", som går ud på, at alle dagligdagsfunktioner kan nås indenfor 5 minutter til fods.

1.3 DE UDPEGEDE BYUDVIKLINGSOMRÅDER I KOMMUNEPLAN 2019

I dette administrationsgrundlag er de udpegede byudviklingsområder i kommuneplanen opdelt i henholdsvis 'igangværende-' og 'nye byudviklingsområder'.

'Igangværende byudviklingsområder' er de steder, som er lokalplanlagt eller hvor omkringliggende kvarterer eller matrikler er lokalplanlagt (tabel 1). 'Nye byudviklingsområder' er de steder, hvor området endnu ikke er lokalplanlagt (tabel 2).

Igangværende byudviklingsområder	Planperiode ^[1]
Ørestad: Ørestad Nord, Ørestad City, Ørestad Syd inkl. metroklargøringscenteret samt Bella Kvarter og Faste Batteri	1. del
De tidligere havnearealer i Nordhavn: Århusgade-området, Trælastholmen, Sundmolen, Svanemølleholmen (holm 8) og Levantkaj Vest	1. del
De tidligere industri- og havnearealer i Sydhavn: Sluseholmen, Tegllholmen og Enghave Brygge	1. del
Erhvervsarealer ved Bådehavnsgade og Borgmester Christiansens Gade: Sydhavnsgade	1. del
De tidligere banearaler omkring Dybbølsbro Station	1. del
Carlsberg	1. del
De tidligere erhvervs- og industriarealer i Valby: Grønttorvet, Torveporten, Følager, Poppelstykket, Carl Jacobsens Vej, Kulbanevej-kvarteret samt arealer i Valby Idrætspark	1. del
De tidligere erhvervs- og industriarealer på Amager: Krimsvej, Lergravsvej, Strandlodsvej syd,	1. del
De tidligere erhvervs- og industriarealer på Amager: Sundby Gasværk, Strandlodsvej nord, Ved Amagerbanen	
De tidligere erhvervs- og industriarealer på den sydlige del af Islands Brygge (Artillerivej Syd)	1. del
Østre Gasværk	1. del

Tabel 1. Oversigt over 'igangværende byudviklingsområder'

[1] Planperioderne i Kommuneplanen angiver rækkefølgen for byudviklingen i København. 1. del af planperioden udvikles tidligst fra 2019, 2. del af planperioden udvikles tidligst fra 2025 og perspektivperioden udvikles tidligst fra 2031.

Nye byudviklingsområder	Planperiode
Godsbaneterrænet mellem Vasbygade og jernbanearealerne	1. del
Erhvervsarealer ved Bådehavngade: Bådehavngade Nordvest og Nordøst	1. del
Erhvervsarealer ved Bådehavngade: Bådehavngade Syd inkl. Stejlepladsen	1. del
Ørestad: Vejlandskvarteret	1. del
De tidligere erhvervs- og industriarealer i Valby: Strømmen samt Ny Ellebjerg Station og overdækning af baneterrænet	1. del
De tidligere erhvervs- og industriarealer på Amager: Siljangade og Vermlandsgade	1. del
Bystævneparken	1. del
Tingbjerg	1. del
Havnearealer i Nordhavn (Levantkaj Øst (holm 10) og Holm 12 samt et område omkring Tunnelfabrikken)	2. del
De tidligere erhvervs- og industriarealer i Valby: F.L. Smidth	1. del
Øvrige havnearealer i Nordhavn (holm 11, 16 og 17)	Perspektivperioden
Industriområdet mellem Vermlandsgade og Prags Boulevard på Amager.	Perspektivperioden
Kløverparken på Amager	Perspektivperioden
Refshaleøen inkl. renseanlægget Lynetten (fremtidige Lynetteholmen)	Perspektivperioden

Tabel 2. Oversigt over 'nye byudviklingsområder'

2 MULIGHEDEN FOR AT UDVIKLE HELT ELLER DELVIST BILFRIE BYUDVIKLINGSOMRÅDER

De igangværende byudviklingsområder er defineret ved at være helt eller delvist lokalplanlagt, som fx i Ørestad. I de fleste af de igangværende byudviklingsområder er infrastruktur mv. på plads. Derfor er det svært at udvikle de områder, som er tilbage i de igangværende byudviklingsområder, som bilfrie. Muligheden for at reducere parkeringsnormen er derfor begrænset, og hermed også muligheden for at udvikle et helt bilfrit byområde jf. Administrationsgrundlag for parkering.

I de nye byudviklingsområder er muligheden for at udvikle området helt eller delvist bilfrit større, hvis de ovenstående kriterier er opfyldt.

For at et område kan udvikles helt eller delvist bilfrit er der en række kriterier, der skal være opfyldt. Derudover er der nogle rammebetingelser, som er afgørende for, hvordan man kan arbejde med at gøre området bilfrit. Dette er beskrevet i de efterfølgende afsnit.

2.1 KRITERIER

Kriterierne er opdelt i kriterier for stationsnærhed og øvrige kriterier. De kriterier, som omhandler stationsnærhed, afgør om et byudviklingsområde kan udvikles helt eller delvist bilfrit. Når dette er afgjort, skal de øvrige kriterier inddrages i arbejdet med at udvikle et byudviklingsområde helt eller delvist bilfrit. 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.

Kriterierne, der skal være opfyldt, er beskrevet nedenfor.

Kriterier for stationsnærhed

- ✓ **Helt bilfrit:** 2/3 af lokalplanområdet skal ligge i det såkaldte stationsnære kerneområde, dvs. indenfor 600 meter cirkelslag til en station.
- ✓ **Delvist bilfrit:** 2/3 af lokalplanområdet skal ligge i det såkaldte stationsnære område, dvs. indenfor 1000 meter cirkelslag.
- ✓ **Ej bilfrit:** Hvis over 1/3 af lokalplanområdet ligger uden for det såkaldte stationsnære område, dvs. uden for de 1000 meter cirkelslag, kan der ikke arbejdes videre med at gøre området helt eller delvist bilfrit.
- ✓ Stationsnærhed kan kun måles fra stationer, som er politisk vedtaget inden området lokalplanlægges.

Øvrige kriterier for at etablere et helt bilfrit eller delvist bilfrit byområde

- ✓ Opkobling og forbindelserne til/fra området skal være attraktive. Hvis dette ikke findes i forvejen, skal det etableres
- ✓ .
- ✓ Området skal have attraktive forbindelser til den nærmeste station. Hvis dette ikke findes i forvejen, skal det etableres.
- ✓ Der skal være restriktioner på parkeringspladser i de omkringliggende byområder for at sikre, at bilparkeringen ikke blot flyttes der til.

2.2 RAMMEBETINGELSER

Rammebetingelserne for byudviklingsområdet er afgørende for hvordan og i hvilket omfang, der kan arbejdes med bilfrihed i området.

2.2.1 Beliggenhed og sammenhængen til den omkringliggende by

Byudviklingsområdets beliggenhed i forhold til det omkringliggende vejnet og den omkringliggende by er vigtig. Det er særlig vigtigt at sikre, at byudviklingsområdet ikke flytter bilparkering til de omkringliggende områder. Desuden skal der sikres sammenhæng og en god opkobling til funktioner i nærområdet og til byens eksisterende infrastruktur (vej, sti, kollektiv transport mv.).

2.2.2 Byudviklingens størrelse og funktionsblanding

Byudviklingsområdets størrelse, dvs., er det et mindre fortætningsprojekt, et bykvarter eller en helt ny bydel, har indflydelse på, hvordan der kan arbejdes med bilfrihed. Desuden har funktionsblandingen betydning, dvs., består nybyggeriet kun af bolig eller erhverv, eller er det 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 således kunne reducere muligheden for bilfrihed.

3 PLANLÆGNINGSPRINCIPPER

De forrige afsnit har introduceret, at der kan arbejdes med forskellige grader af bilfri byudviklingsområder. For det helt bilfri byudviklingsområde etableres kun handicapparkeringspladser, korttidsparkering og afsætning. Derfor er der ikke beskrevet principper for placering af bilparkering for det helt bilfri byudviklingsområde. De øvrige principper beskrevet nedenfor, omhandlende vej- og stinet, cykelparkering, varelevering, kollektiv transport og deleservices, gælder både for det helt bilfri og det delvist bilfri byudviklingsområde.

Planlægningsprincipperne vil i det følgende blive gennemgået først for 'nye byudviklingsområder' og derefter for 'igangværende byudviklingsområder'.

3.1 NYE BYUDVIKLINGSOMRÅDER

Nedenfor er planlægningsprincipper for nye byudviklingsområder beskrevet, dvs., de steder, hvor området endnu ikke er lokalplanlagt, og hvor det derfor er muligt at udvikle et samlet koncept for en bilfri by.

3.1.1 Bilparkering

Bilparkeringsnorm

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

De parkeringsnormer, som fremgår af Kommuneplan 2019, svarer til, at knap 10 % af de ansatte¹ får mulighed for at parkere, og med de mest restriktive normer i Kommuneplan 2019 skal fire boliger deles om én parkeringsplads.²

¹ Bestemt ud fra parkeringsnorm for erhverv i Kommuneplan 2019 samt en forudsætning om, at der er 20 m² pr. ansat.

² Bestemt ud fra en gennemsnitlig minimumboligstørrelse, jf. Kommuneplan 2019. Gælder ikke kollegie- og ungdomsboliger, plejeboliger, bofællesskaber samt boliger og botilbud, der skal tilgodesee behov som følge af nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne eller særlige problemer.

Principper for reducere af bilparkeringspladser

For alle funktioner med parkeringsnormer i Kommuneplan 2019 gælder nedenstående:

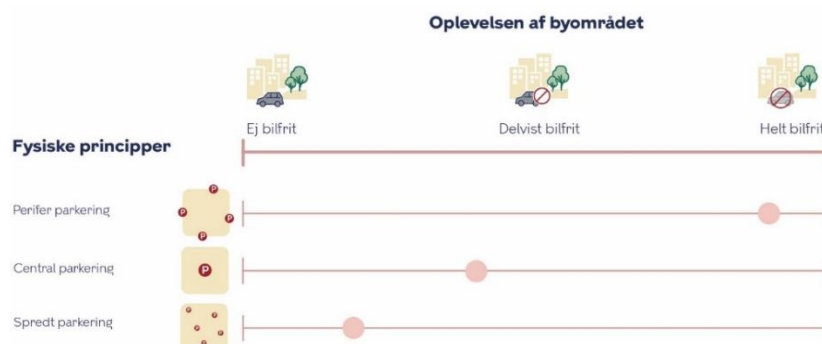
- ✓ Hvis 2/3 af lokalplanområdet ligger i det såkaldte stationsnære område, dvs. indenfor 1000 meter cirkelslag til en station, kan parkeringsdækningen højst reduceres med 50 %.
- ✓ Hvis 2/3 af lokalplanområdet ligger i det såkaldte stationsnære kerneområde, dvs. indenfor 600 meter cirkelslag til en station, kan parkeringsdækningen reduceres ned til et minimum, dvs. hvor den tilstrækkelig mængde handicapparkering og afsætning er sikret.

For funktioner, hvor parkeringsdækningen skal vurderes ud fra en konkret vurdering, jf. Kommuneplan 2019, bør der tages højde for, om området etableres helt eller delvist bilfrit, hvor behovet kan vurderes for enkeltfunktioner.

Når bilparkeringsnormen 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. Dette sker ud fra en række principper beskrevet i det følgende afsnit.

Placering og type af bilparkeringsanlæg

Bilparkering i et nyt byudviklingsområde kan placeres centralt, perifert eller spredt. Placeringen af bilparkeringsanlæg har stor betydning for i hvor høj grad, området opleves som bilfrit (se figur 1). Placeringen af parkering afhænger desuden af størrelsen af byudviklingsområdet, samt områdets kontekst.



Figur 1. Sammenhængen mellem bilparkeringsplacering og type og hvor bilfrit området opleves.

Principper for placering og type af bilparkering

- ✓ Bilparkeringsanlæg bør placeres i periferien af området.
- ✓ Ved store gangafstande, for eksempel over 600 meter, bør der indtænkes mulighed for skift til cykel.
- ✓ Ved anvendelse af de anførte parkeringsnormer i Kommuneplan 2019 bør højst 10% af bilparkeringen indrettes på terræn, resten etableres i konstruktion.
- ✓ Bilparkering på terræn bør som udgangspunkt være forbeholdt korttidsparkering og handicapparkering.
- ✓ Bilparkering bør placeres i fælles anlæg.

Eksempel

- ✓ I lokalplanen for Stejlepladsen er størstedelen af bilparkeringen placeret i periferien af området.
- ✓ I lokalplanen for Århusgadekvarteret i Nordhavn er der placeret et centralt, stort parkeringshus med forskellige funktioner.

3.1.2 Cykelparkering

En velfungerende cykelparkering kan være med til at gøre det mere attraktivt at vælge cyklen frem for bilen samt bidrage til et bedre byrum, hvor problemer med cykler mindskes. Cykelparkeringen skal etableres i henhold til "Administrationsgrundlaget for cykelparkering og mindre udlejningskøretøjer".

Principper for cykelparkering

- ✓ 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 meter fra opgangsdør.
- ✓ Indretning bør være tilpasset brugernes behov, så der sikres en høj udnyttelsesgrad. Desuden bør der sikres et tilstrækkeligt manøvreareal samt faste og jævne belægninger på gang- og cykelarealerne.
- ✓ Adgang til cykelparkering i konstruktion skal være let tilgængelig for brugerne ved hjælp af ramper eller elevator. Rampehældninger ≥ 70 promille bør suppleres med elevator, når parkering til ladcykler placeres i parkeringskælder eller hævede gårdrum. Rampehældningen kan være maks. 150 promille over en afstand på 15 meter og kræver et tilkørselsareal frem mod rampen.
- ✓ Stativer i dobbelthøjde bør være lette at betjene (for eksempel med hydraulisk udveksling), og der bør medregnes manøvreareal på min. 2,5 meter.

Eksempel

- ✓ I lokalplanen for Panum er cykelparkeringen placeret i kælder under bygningen med direkte adgang via rampe. Døren åbner automatisk, når cyklister nærmer sig.

3.1.3 Kollektiv transport

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

Principper for kollektiv transport

- ✓ Hvis en station er en del af området, bør der udvikles et godt knudepunkt, som sikrer transport til det sidste stykke fra station/stoppested til destination.

3.1.4 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. Gode gang- og cykelforbindelser er vigtige for at sikre dette og kan for eksempel sikres ved at etablere tilstrækkelig brede cykel- og gangarealer samt undgå omveje. Desuden bør der være fokus på at etablere smutveje til især stationerne. Attraktive forbindelser kan også sikres ved at kombinere stiforbindelser med andre funktioner som for eksempel klimatilpasning og attraktive udearealer. Opkoblingen til det eksisterende stinet samt gang- og cykelforbindelserne 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, funktioner og den kollektive trafik.

Principper for vej- og stinet

- ✓ Byudviklingsområdet skal kobles op på det overordnede cykelnet. Større barrierer bør nedbrydes med stibroer og tunneller.
- ✓ Vej- og stinettet bør indrettes på de bløde trafikanters præmisser, hvor der er trygge og sikre forhold samt direkte ruter for cyklister og fodgængere.
- ✓ Cykel- og gangarealerne skal etableres med en bredde på minimum 2,5 meter, og bør være med faste og jævne belægninger.
- ✓ Vejnettet bør indrettes til lav og meget lav hastighedsklasse.
- ✓ Vej- og stinettet skal leve op til kommunens krav og regler om adgangsforhold til renovation, servicekørsel, handicapparkering samt håndtering af brand og redning.

3.1.5 Varelevering

Levering af varer til for eksempel boliger, butikker og til andre erhvervsvirksomheder vil fortsat være mulig i de helt eller delvist bilfrie byudviklingsområder. I boksen nedenfor er en række principper oplistet, som kan bidrage til oplevelsen af bilfrihed i området.

Principper for varelevering

- ✓ Oprettelse af læssezoner
- ✓ Tidsvindue for af- og pålæsning mellem kl. 5-11
- ✓ Oprettelse af pakkebokse (e-handel)
- ✓ Vægtbegrænsning (pga. belægning)
- ✓ Støjsvag varelevering

3.1.6 Deleservices

Fordelene ved aktivt at indtænke deleservices – herunder ønsker til delebiler med og uden faste pladser og øvrig mikromobilitet – i de tidlige faser af udviklingen af helt eller delvist bilfrie 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. Brugere af delebiler kører generelt mindre i bil end bilejere, og erfaringsmæssigt kan én delebil med fast stamplads erstatte 5-10 privatbiler.

Der er ikke hjemmel i planloven til at fastsætte bestemmelser i en lokalplan om, at bilparkeringspladser skal anvendes til delebiler.

Principper for deleservices

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

Eksempel

- ✓ I lokalplanen for Vejlands Kvarter er 15% af bilparkeringen reserveret til delebiler gennem frivillig aftale med developeren.

3.2 IGANGVÆRENDE BYUDVIKLINGSOMRÅDER

'Igangværende byudviklingsområder' er områder, som er lokalplanlagt helt eller hvor der stadig mangler lokalplanlægning for delområder. Et eksempel er Ørestad, hvor der over årene er sket en revision af den oprindelige lokalplan ved udarbejdelse af supplerende lokalplaner.

Byudviklingsområdet skal her planlægges i sammenhæng med det allerede eksisterende område, hvilket kan begrænse muligheden for at reducere bilparkeringsnormen. Her vil Teknik- og Miljøforvaltningen arbejde med de ovenfor beskrevne principper for at bidrage til, at området eller dele af området opleves som et delvist bilfrit område.