

NOTAT

10. november 2015

Bilfri bydel i København***Baggrund***

Der er to grunde til at det vil være interessant at etablere en bilfri bydel i København:

- Københavns kommune har en ambition om at være CO₂ neutral i 2025, og projektet kunne være en showcase i forhold til denne ambition
- Det lokale Bydelsråd er optaget af en udvikling i området, hvor befolkningen bliver mindre afhængig af private biler.

Reelt set kan man ikke forbyde beboere nogen steder at købe en bil, så projektet skal arbejde på at finde de rammebetingelser, der betyder at det bliver attraktivt for beboere i området ikke at have egen bil, fordi der etableres attraktive mobilitetsløsninger i området. Endvidere kan areal som bilerne normalt ville optage i området anvendes til noget som beboerne finder attraktivt, fx leg ophold, køkkenhaver mv.

Derfor skal man arbejde på at skabe et samlet koncept, der skaber en attraktiv bydel med færre biler.

Der er mange byer der arbejder på at reducere beboernes afhængighed af bil, og det vil uden tvivl være attraktivt i international sammenhæng hvis man i Amager Øst projektet kan skitsere, hvilke rammebetingelser der vil fremme en bilfri livsstil. Det vil derfor være interessant at se hvor langt man kan komme med de fysiske rammebetingelser i et konkret område.

Og hvis det lykkes at etablere en bilfri bydel vil det være meget vigtigt at følge op og se hvordan bydelens beboeres transportvaner udvikler sig over tid.

Formål

Formålet med projektet er at identificere hvilke rammebetingelser, der kan lede til en bydel med langt lavere bilejerskab end i tilsvarende bydele. Rammebetingelser kan være

- at etablere mobilitetstiltag, der ikke er baseret på at eje sin egen bil, men i stedet at vælge andre transportmidler og at dele biler
- at etablere restriktioner for biltrafik gennem parkeringsmuligheder

- at udnytte de arealer der ikke skal anvendes til parkering til andre aktiviteter
- at beskrive og kvantificere fordele og ulemper for alle relevante aktører: beboerne i området, beboere i naboområder, bygherrer, kommunen, trafikskaber, mv.

Projektet

Projektet har 4 dele:

1) Internationale erfaringer

Der findes erfaringer fra andre lande som har forsøgt at planlægge byer og byområder hvor bilejerskab og biltrafik er minimeret. Der er bl.a. eksempler fra Norge og fra de engelske New Towns – og sikkert flere eksempler, som skal identificeres og beskrives i projektet. Man skal i indsamling af viden være opmærksom på, at beboersammensætningen er meget afgørende for bilejerskabet. Man skal derfor være opmærksom på om de rammebetingelser, der andre steder har ført til lavt bilejerskab måske ikke kan overføres direkte, hvis de er implementeret i et område hvor indkomster er lave eller alderssammensætningen peger på et lavt bilejerskab. Denne del af projektet vil føre til en kort beskrivelse af udvalgte internationale erfaringer og en sammenfatning om hvilke virkemidler og rammebetingelser, der vurderes at være effektive.

2) Dansk lovgivning

Vi gennemgår de muligheder, der er i dansk lovgivning for at skabe incitamenter til en bilfri livsstil. Gennemgangen omfatter forskellige mobilitetsinitiativer, som favorable vilkår for dele biler – forskellige versioner, delecycler (fx ladcykler), bedre kollektiv transport, parkeringsnormer. Vi ser desuden på muligheder for at anvende det areal, der ellers skulle være til parkering. Kunne man bygge mere på grundene og/ eller skabe større friarealer? Der kan være andre rammevilkår, der kan anvendes, og som må udvikles og beskrives i projektet.

3) Aktørers fordele og ulemper

Vi sammenfatter de fundne mulige virkemidler og rammebetingelser for at skabe en bydel med færre biler. De beskrives og vurderes i forhold til effekt og omkostninger. Desuden beskrives hvilke fordele og ulemper, som de forskellige rammebetingelser og eventuelle pakker af dem har for forskellige aktører. Det vil være vigtigt at få beskrevet hvilke både positive og negative effekter de forskellige virkemidler til have på forskellige relevante aktører. Det kan være forskellige grupper af beboere, erhvervsliv, kommune, bygherrer. Oversigten giver et hurtigt overblik over muligheder og barrierer ved at skabe en bydel med færre biler.

4) Dialog med Københavns kommune om klimaperspektiver

Concito har gode forbindelser til chefer i både klimasekretariatet og i teknik og miljøforvaltningen i Københavns kommune. Vi vil stå for en dialog med dem om at se en bilfri bydel i København som en relevant showcase for København som CO₂ neutral Hovedstad. Denne dialog kan også give input til hvilke rammebetingelser, der vil være relevante for Københavns kommune at arbejde med og i øvrigt bane vejen for projektets vej gennem kommunen

Rapportering

Der skrives en kort rapport om resultaterne og der afholdes et møde med relevante parter, hvor resultaterne præsenteres.

Teamet bag

Projektet gennemføres af Concitos sekretariat. Projektleder er Susanne Krakwack, som har lang erfaring med at arbejde med klima og transport. Desuden deltager Helene Albinus Søgård, som har lang erfaring fra Concito klimaambassade og som har en kandidatgrad i Susatinability fra Upsala universitet.

Tidsplan og budget

Projektet kan gennemføres på to måneder og afrapporteres og afsluttes i 2015. Det vurderes at hver af de tre analyser kan gennemføres for 15.000 kr. eks. moms., Dialog med kommunens klima- og transportchefer vil i tid og forberedelse beløbe sig til 5.000 kr. Det samlede budget for opgaven er derfor 50.000 kr. ex moms.

Videre arbejde

Det anbefales at man også som del af forberedelsen til at udvikle den 'bilfri bydel' tester hvor stor interessen er for at flytte til en bilfri bydel. Det kan man gøre ved at invitere til et seminar i regi af Bydelsrådet, hvor ideerne præsenteres og man i en dialog både får suppleret konceptet med gode ideer og får testet af om det er attraktivt for et bredt udvalg af beboere at flytte til en sådan bydel. Denne del af opgaven ligger ikke indenfor opgaven budgetmæssigt, men Concito kan godt stå for et sådant arrangement.