

# Bilfri midtby

## i Ærøskøbing og Odense

Begrænsning af biltrafikken skaber et byrum, der er mere attraktivt at færdes i som blød trafikant – til fordel for menneskets fysiske og mentale sundhed. Artiklen stiller skarpt på bilfri bymidter gennem eksempler fra Ærøskøbing og Odense. I disse byer skabes der med forskellige udgangspunkter og greb attraktive bymidter og færdselsarealer for bløde trafikanter. Artiklen belyser også, hvordan byens indretning kan evalueres ud fra Healthy Streets-konceptet.



**AF KIRSTEN JOHANSEN**  
Teknik- og miljødirektør  
Ærø Kommune  
kjo@aerokommune.dk



**AF TROELS ANDERSEN**  
Trafikplanlægger  
Odense Kommune  
ta@odense.dk



**AF BO FOGSGAARD**  
Teknisk salgsrepræsentant  
Came Danmark A/S  
bo@came-danmark.dk



**AF AMALIE PETERSEN**  
Trafikplanlægger, WSP  
Amalieskytt.petersen@wsp.com



**AF KIM ANDERSEN**  
Trafikplanlægger, WSP  
Kim.Andersen@wsp.com



**AF KAREN MARIE LEI**  
Markedschef, WSP  
Karen.lei@wsp.com

### Bæredygtig mobilitet og sund infrastruktur

I arbejdet med at fremme bæredygtig mobilitet og skabe en attraktiv by, der indbyder til aktiv transport, er det vigtigt også at tage det menneskelige aspekt i betragtning i planlægningen af trafikale korridorer. Byrum og færdselsarealer bør indrettes, så det ud over høj trafikikkerhed også er komfortabelt, trygt og rart at færdes, hvilket fremmer mængden af fysisk aktivitet og skaber grundlag for, at mennesker kan møde hinanden. Indretningen af det urbane miljø med tilstrækkelig gadebelysning, skyggemuligheder, siddefaciliteter, grønne områder og muligheder for ophold og rekreative aktiviteter fremmer attraktiviteten af et område og gør det behageligt at færdes i. Derfor er det i høj grad relevant at indtænke mental og fysisk sundhed i mobilitetsplanlægningen.

En måde at opnå en forbedring af byens rum med henblik på det menneskelige perspektiv er den bilfri midtby. Ved at begrænse biltrafikken i en midtby kan der skabes et attraktivt og fredeligt miljø i midtbyen.

Fordelene ved bilfri midtbyer er blandt andet øget trafikikkerhed og tryghed for bløde trafikanter, nye muligheder for handelsliv og en forbedring af byrummet som helhed. I udlandet er bilfrie midtbyer udbredt i mange byer i blandt andet Holland, Tyskland, Belgien og Italien. I Danmark har en række byer allerede gjort sig erfaringer med bilfrie midtbyer – herunder Horsens, Vejle, Esbjerg, Silkeborg og Aarhus.

#### DE 10 INDIKATORER I HEALTHY STREETS:

- Alle føler sig velkomne
- Nemt at krydse vejen
- Mulighed for skygge og ly for sol eller regn
- Plads til pauser og hvile
- Lavt støjniveau
- Attraktivt at gå og cykle
- Alle føler sig sikre
- Der er ting at se på og noget at lave
- Alle føler sig afslappede
- Ren luft

Kilde: [www.healthystreets.com](http://www.healthystreets.com)



Figur 1: De 10 indikatorer i Healthy Streets. Kilde: [www.healthystreets.com](http://www.healthystreets.com)

Ærøskøbing og Odense er yderligere eksempler på byer af forskellig størrelse, hvor der tænkes i bilfri midtby. I den ene ende af skalaen har Odense besluttet en byomdannelse og valgt at omprioritere mellem privatbilismen og den kollektive trafik. Det er sket med etableringen af Odense Letbane og nedbygning fra firesporet indfaldsvej til et byrum bestående af letbane, supercykelstier, gangområder og pladsdannelser.

I den anden ende af skalaen har en mindre by som Ærøskøbing præget af kulturhistoriske bygninger og begrænset plads valgt en sæsonbaseret omdisponering af de begrænsede arealer til fordel for bløde trafikanter. Den teknologiske udvikling har gjort det lettilgængeligt for vejmyndigheder at gøre brug

Figur 2: Thomas B. Thriges Gade. Foto: Troels Andersen.

af intelligent trafikregulering som fjernstyrede hæve/sænke-pullerter. Fleksibel betjening og fjernstyring med telefonadgang og udleverede brikker for blandt andet beboere og butiksejere gør det muligt at begrænse biltrafikken selektivt og automatiseret.

Hvordan kan man så belyse de sundhedsmæssige effekter af at begrænse biltrafikken i en bymidte? Én måde, man kan arbejde med mental og fysisk sundhed i mobilitetsprojekter, er ved brug af værktøjet Healthy Streets, hvor et projekt vurderes eller evalueres ud fra trafikale og menneskelige parametre. Healthy Streets er en tilgang til planlægning og evaluering, som kan være medvirkende til at sætte fokus på sundhed i byer, så byen forbedrer den enkeltes trivsel og velvære frem for at begrænse eller forværre. Tilgangen er centreret omkring det menneskelige aspekt af fysisk planlægning og har til formål at forbedre folkesundheden i forbindelse med planlægning og design af byens rum. Princippet læner sig op ad Gehls 12 kvalitetskriterier for byrum, men har et mere trafikalt fokus på mennesker i en trafikal kontekst. Et projektforslag tildeles point ud fra en række input, og der tildeles en pointscore. Dette kan bruges til at sammenligne forskellige løsninger, eller modellen kan bruges bagudrettet til at identificere, hvad der kan forbedres. »

Konceptet er udviklet i 2014 af Lucy Saunders, som kombinerer viden inden for folkesundhed og by- og trafikplanlægning, og har fundet anvendelse flere steder globalt blandt andet i England og Australien.

### Bilfri midtby i Odense

Et af de vigtigste trafikale projekter i Odense i de senere år er omdannelsen af Thomas B. Thriges Gade til et byrum uden biltrafik med letbanen som ryggrad. Projektet har været en del af en større omdannelse af området, hvor der er etableret nye boliger, pladser, parker, erhverv og kulturinstitutioner som musikhuset ODEON og det nye H.C. Andersens Hus. Samlet set har omdannelsesprojektet givet området et stort løft og resulteret i et attraktivt og trygt byrum i fodgængerskala, hvor de bæredygtige transportformer spiller en hovedrolle.

Den trafikale del af projektet består af en omdannelse af Thomas B. Thriges Gade, som tidligere var en meget trafikeret fire-sporet vej med en trafikmængde på omkring 30.000 biler per dag. Vejen fungerede tidligere som en hovedfærdselsåre gennem Odense og skabte derfor også en barriereeffekt for bløde trafikanter i midtbyen.

I 2014 blev Thomas B. Thriges Gade lukket for gennemkørende biltrafik. Siden da er der blevet etableret kulturinstitutioner, boliger og erhverv i området – herunder restauranter og caféer, som bidrager til et attraktivt byrum, der indbyder til ophold. Omdannelsen af området indebærer et samlet areal på 51.000 kvadratmeter.

Letbanen bidrager til gadens funktion som facilitator af bæredygtig transport. Gaden er tilpasset fodgængere og cyklister og gør det nemt og bekvemt at færdes i området uden bil. Parallelt med letbanen forløber en supercykelsti, hvor der er taget højde for krydsende fodgængere på de skærende gågader med hævede arealer.

Omdannelsen af Thomas B. Thriges Gade har især haft en stor positiv betydning for fodgængere i området, der nu



Figur 3: Omdannelsen af Thomas B. Thriges Gade vurderet ud fra de 10 indikatorer i Healthy Streets.

kan færdes trygt og komfortabelt på langs og på tværs af området. Fodgængerne kan krydse vejen på de punkter, hvor der er krydsningsbehov, så fodgængerne har med projektet fået mere fremkommelighed samt sikrere og mere trygge ruter. Dertil har omdannelsen af byrummet omkring vejen forbedret mulighederne for at tage ophold og have noget at se og gøre i byrummet – dette i form af de nye pladser, parker, opholdsområder, siddepladser og nye caféer og restauranter i området.

Resultatet af projektet i forhold til transportmiddelvalg har været, at bilerne nu bliver ledt uden om bymidten, så der bliver mindre biltrafik i byen. Bilisterne har samtidig fået et stort underjordisk parkeringsanlæg med 1.000 parkeringspladser, hvilket skal få flere til at tilvælge den aktive og den kollektive trafik.

En umiddelbar screening af omdannelsesprojektet i Odense midtby viser en forbedring på stort set alle parametre i

Healthy Streets-konceptet. Kombinationen af lukningen af Thomas B. Thriges Gade for biler samt åbningen af letbanen skaber en synergieffekt, der øger kvaliteten af byrummet og gør det komfortabelt og sundt at færdes der.

WSP har indgået i projektet om design af Odense Letbane, som er tæt forbundet med omdannelsen af Thomas B. Thriges Gade. Kombinationen af letbane- og byudviklingsprojektet giver en værdifuld synergieffekt og fremmer grøn mobilitet i Odense.

### Bilfri midtby i Ærøskøbing

Ærø Kommune arbejder i 2022 med trafikale løsninger i Ærøskøbing, som med hæve/sænke-pullerter begrænser bilerne i den historiske, tætte bymidte om sommeren. Da Ærøskøbing er en by med mange turister i sommermånederne, er det oplagt, at denne variation og fleksibilitet hen over året indtænkes i mobilitetstiltagene.

Fra sommeren 2022 bliver der indført bilfri midtby i sommermånederne. I perioden 25. juni til 31. august bliver midtbyen lukket for biltrafik hver dag i dag- og aften timerne. Projektet indgår som en del af kommunens trafikplan for byen, hvor et af målene er at reducere biltrafikken i midtbyen. Projektet understøtter desuden kommunens vision om, at Ærøskøbing skal være en levende by, hvor man tilpaser byens funktioner efter sæsonerne.

Lukningen udføres med etablering af hæve/sænke-pullerter. Dette giver en fleksibel løsning, hvor pullerterne kan hæves og sænkes i perioder, hvor det giver mening, samt sænkes af trafikanter med adgangstilladelse i de perioder, hvor pullerten fast er hævet. Det er planlagt, at pullerterne som udgangspunkt skal være hævet hele sommeren, når der er mange turister, hvor det ville give stor værdi for bylivet at indføre bilfri midtby-konceptet. Om vinteren vil pullerterne fast være sænket. De bilister, der får adgangstilladelse og dermed manuelt kan sænke pullerterne i de perioder, hvor pullerterne fast er hævet, vil være beboere og butiksejere i Ærøskøbing midtby, samt redningskøretøjer, socialsystemet og handicappede.

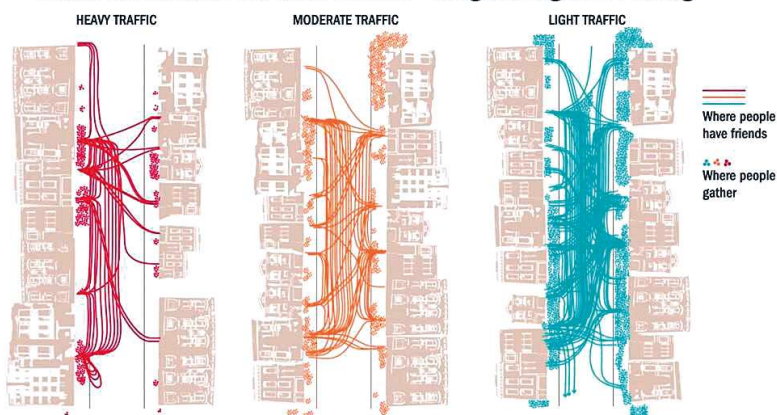
Forud for den første sommer med indførsel af konceptet blev projektet præsenteret for borgerne, som fik mulighed for at spørge ind til projektet samt give værdifulde inputs, som blev benyttet i den videre proces med planlægningen af projektet.

Hvis man betragter projektet ud fra Healthy Streets-tilgangen, kan man sige, at projektet bidrager til, at byområdet og færdselsarealerne tilgodeser det menneskelige perspektiv. Lukningen for biler i midtbyen vil blandt andet resultere i mindre vejstøj, bedre luftkvalitet samt bedre muligheder for at krydse vejen, hvor der er behov. Dertil vil beboere og bløde trafikanter i midtbyen føle sig mere afslappede og trygge, hvilket i sig selv er fremmede for fysisk aktivitet. En mindre trafikbelastet og mere levende bymidte vil også fordele, at mennesker mødes og socialiserer, hvilket kan bidrage til at modvirke den



Figur 4: Pullertløsning i Ærøskøbing. Kilde: Came Danmark A/S.

### Social Interactions on Three Streets - Neighboring and Visiting



Figur 5: Sammenhængen mellem sociale interaktioner og trafikmængder på en vej. Kilde: Grafik pba. Donald Appleyard.

stigende grad af ensomhed. Vi ved fx fra forskning, at mindre trafik på en vej fremmer sociale interaktioner mellem vejens beboere - både på langs og på tværs af vejen. Disse effekter af projektet bidrager samlet set til, at midtbyen er attraktiv at færdes i og tager hensyn til menneskets fysiske såvel som mentale sundhed.

### Afrunding

Projekterne i Ærøskøbing og Odense er to eksempler på, hvordan begrænsning

af biltrafik i bymidter kan bidrage til øget kvalitet af byrummet, og at dette kan opnås på vidt forskellige måder. Med konceptet Healthy Streets kan kvaliteten af byrum og færdselsarealer evalueres ud fra, om området tager hensyn til menneskets mentale og fysiske sundhed og giver plads til fysisk udfoldelse og mødesteder. Som artiklen her har belyst, bidrager begge projekter til, at det er mere attraktivt og sundere at færdes i byerne som blød trafikant. ●