

Bedre forhold for fodgængere vil styrke den kollektive transport

Formål:

Formålet med denne special session var at udbrede kendskabet til det centrale samspil mellem kollektiv transport og fodgængere herunder at et effektivt kollektivt transportsystem hænger sammen med en god fodgængerinfrastruktur. Dette skete dels med udgangspunkt i nyeste forskning på området, dels hvordan henholdsvis kollektive trafikelskaber og kommuner kan samarbejde om at sikre bedre adgang for fodgængere til den kollektive transport med inspiration til den efterfølgende diskussion.

Baggrund:

Forskning viser, at ca. 90% af passagererne går til stoppestedet eller stationen, samt at de bruger næsten halvdelen af deres samlede rejsetid til fods (Hillnhütter, 2016). Det placerer gang som den væsentligste adgang til og fra den kollektive transport. Og øger behovet for at sikre god adgang for fodgængere til busstoppesteder og stationer. Vi ved også, at vores omgivelser i høj grad påvirker os som mennesker. Forskningen viser således, at vi er villige til at gå op mod 70% længere til stoppestedet, hvis det er rart, nemt og trygt at gå (Hillnhütter, 2016). Rent teoretisk vil dette tredoble oplandet til den kollektive transport, og derfor er det vigtigt at sikre gode adgangsforhold samt et attraktivt og fodgængervenligt bymiljø omkring stoppestedet, hvis der skal sikres en høj brug af den kollektive transport. Hvis vi kan sikre, at flere går længere har det desuden gevinster for både sundhed, miljø og byliv.

Movia har med nye analysemetoder sat fokus på at inddrage fodgængere i planlægningen både i byerne og på landet. I et samarbejde har Københavns Kommune og Movia arbejdet med at sikre god tilgængelighed for fodgængere til den nye linje 1A. Det har indtil videre ført til udpegning af mulige fysiske tiltag i form af nye genveje, forbedrede krydsningsforhold, udvikling af byrum og styrkede adgangsforhold mellem bus og metro. Alt sammen noget der kan komme byens borgere til gavn og styrke ikke bare forholdene for fodgængere, men også gøre den kollektive transport mere attraktivt.

Københavns Kommune arbejder netop nu på at indarbejde et specifikt mål for samspillet mellem fodgængere og kollektiv transport i den kommende kommuneplan. Et udkast til Københavns Kommuneplan 2019 kom i offentlig høring i august – dette blev kort drøftet på sessionen.

Oplæg:

Alle præsentationer er vedlagt.

Helge Hillnhütter, Associate Professor, Department of Architecture and Planning, Norwegian University of Science and Technology (NTNU): Oplæg om forskning inden for samspillet mellem gang og kollektiv transport, fodgængerens adfærd når de bevæger sig til/fra den kollektive transport samt om potentialet for at styrke den kollektive transport ved understøttelse af gode forhold for fodgængere og hvordan dette potentiale kan indfries.

Marie Vang Nielsen, Rådgiver, Trafikelskabet Movia: Oplæg om Movias arbejde med at sikre bedre adgang for fodgængere til den kollektive transport herunder de nye analysemetoder der er taget i brug samt hvordan Movia og kommunerne i fællesskab arbejder med at understøtte den kollektive transport gennem gode adgangsforhold for fodgængere

Helene Albinus Søgaard, Projektleder, Mobilitet, Københavns Kommune: Oplæg om samspillet mellem fodgængere og kollektiv transport i udkastet til Københavns Kommuneplan 2019 herunder hvordan de kommende planlægningsmæssige greb i kommuneplanens hovedstruktur og retningslinjer kan understøtte samspillet mellem den kollektive transport og fodgængere

Der var desværre afbud fra Helene Albinus Søgaard. Præsentationen er dog vedlagt.

Opsamling fra diskussionen:

Diskussionen tog udgangspunkt i tre hovedtemaer henholdsvis potentialer, økonomi og aktører. Nedenfor er hovedpointerne fra diskussionen oplistet.

Potentialer: Hvilke muligheder og potentialer ser I som de væsentligste? Og er det væsentligt for jer og jeres organisation at arbejde videre med?

- Potentiale i at gå fra cirkelslag til analyse baseret på grid
- Mulighed for større passagerpotentialer: revurdere hvad ses som opland på baggrund af afstand, tidsafstand, tidsoplevelse. Oplevelsen af fodgængertrafikrute er relevant.
- God mobilitet = oplevelse + effektivitet
- Mobilitet er mere end bus og tog! Få fortalt historien om at en fodgænger er mere end "bare" end fodgænger → man er mobilist
- OBS på ventetiden ved stoppestedet: tryghed, indbydende, læ
- Potentiale for at samle aktiviteter og faciliteter i byen i knudepunkter
- Stoppesteder tæt på hinanden kan sammenlægges (dog vigtigt, at det ikke bliver en spareøvelse)
- Se på bustrafik som samlet "maskine" – holistisk tankegang
- Tryghedsskabende
- Arkitektur, attraktive byrum og oplevelse tænkes ind i moderne byplanlægning
- Sundhedsaspekt
- Øget vidensniveau generelt, og særligt hos politikere + brede viden ud i forvaltningerne
- Indtænke i klimaprojekter
- Stort potentiale for at arbejde videre med temaet i industriområder f.eks. BRT i Lautrupgård (erhvervsområde i Ballerup Kommune), letbane i Ejby Industripark, DTU
- Bilorienterede forstadsområder: Vigtigt at sikre fodgængerforbindelser til stoppesteder. Potentiale for at arbejde med fortætning
- Tætbyen: gadeprofiler, intensive og ekstensive forløb

Aktører: Hvem har ansvaret for at løfte opgaven? Hvilke aktører er relevante at have med på banen ud over kommune og trafikselskab, hvis samspillet mellem kollektiv transport og fodgængere skal forbedres? (Og evt. hvilke aktører internt i kommunen bør aktiveres?)

- Det er ofte kommunerne der ejer arealerne tæt på stoppestederne
- Samarbejde internt i kommunen skal forbedres. Særlig udfordring ift. at sikre samarbejde mellem Plan og Vej & Trafik
- Se på opgaven på tværs af forvaltninger
- Behov for proaktive trafikselskaber

- Fællesskab mellem trafikselskaber, kommuner, regioner og staten
- Lokale aktører eksempelvis butiksindehavere, vejlaug, grundejere, boligforeninger, fritidsforeninger, beboere
- Developere, ejendomsejere er vigtige for at sikre merværdi
- Private aktører
- Bygherrer
- Ved udstykning er det vigtigt at etablere forbindelserne tidligt i forløbet

Økonomi: Hvem skal betale og hvem får glæde af løsningerne? Hvad kan man gøre når ressourcerne er knappe?

- Som udgangspunkt skal kommunerne finansiere som ejer af busstop + veje/stier
- Aktivere ejendomsejere og butiksindehavere
- Skrappere krav til bygherrer om anlæg af stier
- Få projekterne sat bedre ind i rækkefølgeplaner
- Behov for statslig pulje som driver