



Af trafik- og mobilitetsplanlægger Sara Sonne & teamleder Troels Vorre Olsen, Via Trafik Rådgivning A/S

## Er Superfortovet vores nye planlægningsredskab?

# Fodgængernes rolle i fremtidens mobilitetsbyer

Ny forskning viser, at vi er villige til at gå op til 70 procent længere til den kollektive trafik, hvis vores rute er attraktiv. Det giver nye muligheder i arbejdet med at sikre visionen om bære- og levedygtige byer. Et drømmescenarie i en tid, hvor klima og grønnere mobilitet er i fokus. Alligevel er bilen fortsat et af de transportmidler, som fylder mest i vores by- og trafikplanlægning.

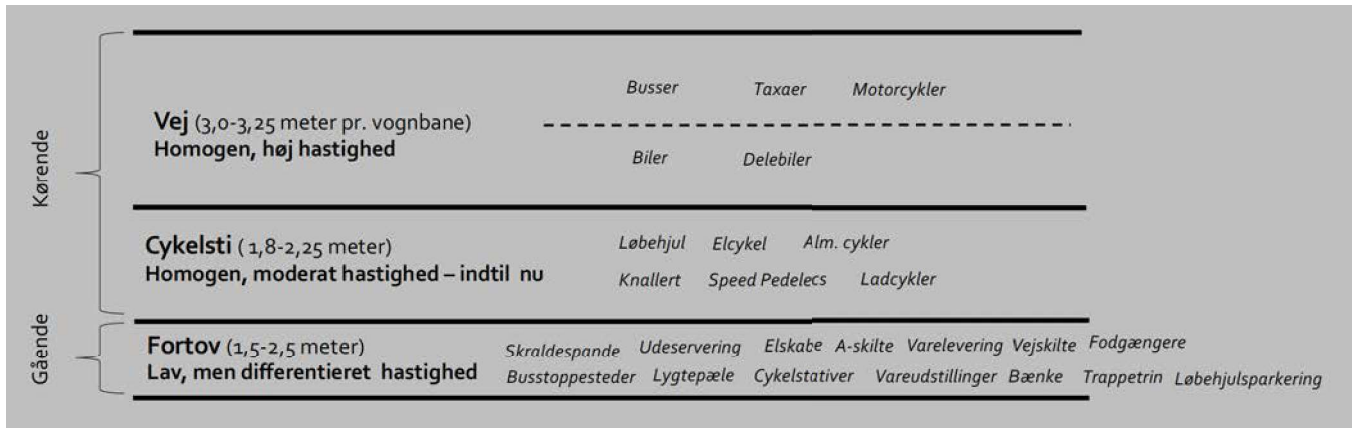
Hvis vi skal i mål med vores visioner, skal vi i højere grad indtænke fodgængerne i vores planlægning og stoppe med at indrette fremtidens byer efter en transportform, som vi samtidig prøver at begrænse. Implementering af begrebet Superfortovet, større fokus på tværfagligheden og den menneskelige skala i udviklingsprojekter kan være vejen frem.

Mange politikere og kommuner har i disse år fokus på grøn mobilitet og erklærer sig villige til at handle på det. Alligevel ser vi stadigvæk, at bilen ofte er den primære spiller i vores by- og

trafikplanlægning. Siden 1960'erne har der været stort fokus på bilismen i byplanlægningen. Der er brugt mange ressourcer på at skaffe plads til den hastigt voksende biltrafik samtidigt med, at modernismens planlægningsideologi direkte har nedprioriteret færdslen til fods og byrummets rolle som mødested for byens borgere.

Resultatet af dette er, at bilerne i dag har ca. ni gange så meget plads i byerne som andre transportmidler<sup>1</sup>. En stor del af vejenes tværfiler reserveres til biler, og de mange parkerede biler fylder i byens rum, når de holder

stille i store dele af døgnet 24 timer. Faktisk planlægger vi, på trods af de grønne ambitioner, stadigvæk for bilerne. Når nye veje skal planlægges, udgør vejens betjening det primære parameter. Nogle af de spørgsmål, vi oftest starter med at stille os selv, er: skal vejen busbetjenes? Og, hvor stor en trafikmængde forventes der? Herefter beslutter vi, hvorvidt der skal være cykelstier, og afslutningsvis får fodgængere det areal, som er "til overs". Ofte svarende til de vejledende minimumsbredder på 1,5 meter – i nogle tilfælde helt ned til 1,0 meter,



En stor del af vejenes tværprofiler reserveres stadig til bilisme, selvom der nationalt arbejdes for mere bæredygtig mobilitet. Faktisk fastsættes vejene ud fra busbetjening og vurdering af forventet trafikmængde. Dernæst fastsættes areal til cykelstier, mens restarealet reserveres til fodgængere. Samtidig udnyttes det sparsomme fortovsareal til flere og flere funktioner, mens cykelstier heller ikke revurderes til trods for, at der i disse år er mere differentierede hastigheder på dem.

hvis gangarealet er en del af en delt sti. Man kan spørge sig selv, om det er bymiljøer, man selv ville finde attraktive som fodgænger?

### Mikromobilitet og flere funktioner deles om "restarealet"

Samtidigt med, at fodgængere har væsentligt mindre plads, skal de i takt med den teknologiske udvikling også dele pladsen med flere funktioner. Fortovet benyttes f.eks. til opbevaring af el-løbehjulsparkering, lygtepæle, større skraldespande og lignende. Det medfører i praksis, at den enkelte fodgænger har mindre end 1 meter til rådighed, når vedkommende færdes i byen, hvilket eksempelvis gør det svært for to personer at gå og tale sammen, eller at passere en fodgænger med en barnevogn.

Foreløbige tal fra akutmodtagelsen i København viser, at ca. 15-20 af i alt ca. 100 tilskadekomne personer i "el-løbehjulsulykker", er kommet til skade ved at falde over et el-løbehjul eller af at blive påkørt af et el-løbehjul<sup>2</sup>. El-løbehjulene parkeres på fortovsarealer og kan gøre det svært for personer med nedsatte gang- eller synsfunktioner at færdes sikkert i trafikken. Generelt medfører de mange funktioner på fortovsarealerne en risiko for øget utryghed blandt fodgængere. Dette faktum bidrager blandt andet til at gøre el-løbehjulene udskaeldt i medierne. Kunne vi undgå faldulykker, hvis el-løbehjul f.eks. fik tildelt noget af det areal, som er reserveret til bilparkering, eller hvis en større del af vejens

tværprofil på visse strækninger blev reserveret til fodgængere?

### Attraktive ruter øger gangdistancen

Ny forskning fra Norge viser, at byens design er afgørende for, hvor langt vi vil gå til kollektiv transport<sup>3</sup>. Hvis byerne indrettes, så dimensionerne passer til de menneskelige sansorganer, kan vi gøre gang mere attraktivt. Undersøgelser viser, at fodgængere vil gå op til 70 procent længere, hvis ruten er attraktiv. Det kan blandt andet ske ved at indrette byens gangarealer efter en menneskelig skala, hvor der er brudt med de monotone oplevelser f.eks. ved hjælp af beplantning, materialevvalg og lignende. Kan det lykkedes os at få flere til at gå længere, er der samtidigt potentiale for at øge oplandet til de enkelte stationer og busstoppsteder rundt omkring i byen. Det kan potentielt set styrke den kollektive trafik og mobiliteten i byerne.

Forskningen fra Norge viser desuden, at attraktive fodgængeroplevelser f.eks. kan skabes gennem indtryk fra de nære omgivelser undervejs, f.eks. træer, græs, blomster, butiksfacader og opholdsarealer, som alle er med til at generere positive følelser hos fodgængerens. I kontrast til dette er monotone, større bygningsmasser uden grønne elementer, som ofte er for uniformt til at være stimulerende i menneskelig skala.

### Et nyt begreb: Superfortovet

I dag planlægger vi Superbilveje (motorveje), Superbusveje (bus rapid

**"Ny forskning fra Norge viser at fodgængere vil gå op til**

**70%** 

**længere, hvis ruten er attraktiv."**

transit) og Supercykelstier. Et nyt begreb som Superfortov kan bidrage til at give helt bestemte associationer, og derigennem medvirke til at løfte særlige og udvalgte strækninger fra et standardfortov til et superfortov. Et fortov med plads til alle.

Når man siger Superfortov, har man således prioriteret sikkerhed, fremkommelighed, tilgængelighed samt oplevelser højt på en strækning for at tilgodese mobiliteten og fodgængerens. Det er altså fodgængerens svar på Supercykelstien – noget, der forbinder byen på nye måder. Superfortovet kan f.eks. indtænkes i den overordnede planlægning, eller i specifikke projekter, eksempelvis hvis en station skal renoveres, eller hvis der skal placeres nye funktioner i byen.

Med Superfortovet kan vi planlægge med fokus på fodgængerstrømme og droppe de "gamle standarder" for bytrafikplanlægningen. Det vil kræve mere tværfaglighed og samarbejde på tværs af instanser, men kan være et brugbart værktøj til at bryde med de eksisterende planlægningsparadigmer. Måske fodgængerens er den oversete brik, der får det store puslespil om fremtidens mobilitet til at gå op i en højere enhed.