

## Udvidet resumé

# Fodgængermobilitet: Behov for et særligt blik

*Nina Moesby Bennetsen, um3r@kk.dk, specialkonsulent, Københavns Kommune*

*Anette Jerup Jørgensen, g62n@kk.dk, chefkonsulent, Københavns Kommune*

---

## International bevågenhed på aktiv mobilitet

Over hele verden fokuserer byer på byudvikling, der ikke blot forebygger og tilpasses klimaforandringer, men også skaber rammerne for et godt og sundt liv for deres indbyggere. I byforskning fremhæves potentialer ved proximity planning, hvor man med koncepter som 15-minutters-by peger på potentialerne ved at planlægge tæthed i byer, så indbyggere i storbyer har mulighed for at leve et hverdagsliv, uden nødvendigvis at skulle transportere sig mange kilometer, for at arbejde, uddanne sig, handle, gå til fritidsaktiviteter, opleve kulturelle tilbud eller møde andre mennesker.

Forskning peger desuden på mangfoldige potentialer for klima, sundhed og lighed ved at planlægge byer, så det er attraktivt at bevæge sig til fods, på cykel og med kollektiv transport. Aktive mobilitetsformer som gang og cykling bidrager til at løse mange af de udfordringer, byer står overfor såsom høje udledninger af CO<sub>2</sub>, trafiksikkerhed, folkesundhed, støj- og luftforurening samt trængsel. Derudover har både gang og cykling potentialer for at fremme lighed og et levende byliv i byer. Både i Danmark og internationalt udvikler byer visioner for at fremme gang og cykling.

## Gang: En grundlæggende mobilitetsform med potentialer for byplanlægning

Gang er en grundlæggende måde for de fleste mennesker at bevæge sig på. Det kræver for mange mennesker ikke særligt udstyr. For mange københavnere, er det at gå en væsentlig, men ofte ubemærket del af hverdagen. At gå til bussen, følge børn i skole, handle eller hente pakker, gå en tur med hunden, venner eller løbe en tur er nogle af de ture, københavnere hver dag foretager til fods.

Ifølge forskning på området har gang mange potentialer for byudvikling. Gang bidrager til et levende byliv og spontane møder mellem mennesker i byen. Den lave hastighed muliggør interaktioner i byens rum. Som mobilitetsform er gang pladseffektiv og forurener ikke. Dertil kommer de sundhedsmæssige potentialer ved, at flere af byens indbyggere bevæger sig mere i hverdagen, når de går eller cykler. At fremme gang og cykling har potentialer relateret til både klima, byliv og sundhed.

## Behov for et dobbeltblik

Københavns Kommune har på grund af mange års arbejde med at fremme cykling opnået national og international anerkendelse som cykelby. Københavns Kommune har de senere år derudover vedtaget ambitiøse mål for, hvor mange ture der skal foretages til fods. Flere og flere københavnere går, godt hjulpet på vej af byens relativt lille størrelse. Nærhed til fx stationer, arbejdspladser, offentlige tilbud og rekreative områder gør det muligt for mange københavnere at foretage mange hverdagslige gøremål og fritidsture til fods.

Vi argumenterer for, at udviklingen af en by, der er attraktiv for både gående og cyklister, fordrer, at vi som planlæggere har blik for både ligheder og forskelle mellem gang og cykling, når vi tilrettelægger tiltag, der skal fremme grøn og aktiv mobilitet.

## Gang adskiller sig fra andre mobilitetsformer

Fra DTU's transportvaneundersøgelser ved vi, at de fleste ture til fods er fritidseller ærindeture. Her adskiller gang sig fra flere andre mobilitetsformer: At gå tjener nogle gange det formål at nå en destination. Andre gange er gåturen formål i sig selv. At bevæge sig til fods indgår derudover i alle former for ture med andre transportformer. Uanset om den primære tur tages på cykel, i bil eller med kollektiv trafik, begynder og slutter turen til fods.

Forskning viser, at der er et stort potentiale i at planlægge og prioritere arealer i byer, så de tilgodeser fodgængeres behov og interesser og ved at tilrettelægge infrastruktur og bydesign, så det understøtter walkability og skaber mere liveability i byer.

## København har ambitiøse mål for gang

I Københavns Kommune har vi ambitiøse mål for gang i byen. Den gældende kommuneplan fra 2019 sætter mål for fordelingen af ture med forskellige mobilitetsformer: I 2025 skal mindst 75 % af alle ture ske til fods, på cykel eller i kollektiv transport. Ture i bil skal i 2025 maksimalt udgøre 25 % af det samlede antal ture i kommunen. Københavns Kommune har gennem mange år arbejdet målrettet for at fremme cykling ved at gøre det mere attraktivt, trygt, sikkert og komfortabelt at bevæge sig på cykel gennem byen.

Med Kommuneplan 2019 blev der for første gang vedtaget et selvstændigt mål for gang som mobilitetsform. Det er besluttet, at gang skal vurderes og prioriteres på lige fod med andre mobilitetsformer, og at antallet af københavnernes daglige ture til fods skal øges med 20 % målt i forhold til 2017.

Med udgangspunkt i kommuneplanens målsætninger arbejder vi for at gøre det nemmere, mere attraktivt, trygt og sikkert at bevæge sig rundt i byen til fods uanset alder og funktionsniveau. Konkrete projekter som at fremme børns aktive mobilitet til og fra skole med etablering af tryghedszoner (tidsbestemte indkørselsforbud for biler i tidsrummet 7.30- 8.30) og at skabe bedre fremkommelighed for borgere og besøgende med gangbesvær, skal bidrage til, at flere københavnere finder det sikkert, trygt og attraktivt at gå.

## Flere ture til fods i København

Vi ser, at flere københavnere går flere og længere ture end tidligere. Der har siden 2013 været en støt stigning i andelen af ture foretaget til fods i København, og i 2021 udgjorde gang hele 35 % af alle ture i kommunen (se figur 1). Det skal i den forbindelse bemærkes, at årene 2020 og 2021 var særlige år på grund af covid-19-relaterede restriktioner og ændrede bevægelsesmønstre. I 2022 udgjorde gang 30% af alle ture.

## Befolkningsvækst – forventning om flere til fods

Københavns indbyggertal er steget de seneste tre årtier, og befolkningsvæksten forventes at fortsætte de i København, og frem mod 2032 forventes byens indbyggertal at runde 700.000. Med flere københavnere de kommende år forventer vi, at der i faktiske tal vil komme flere fodgængere og cyklister, der skal færdes på de dertil indrettede færdselsarealer i byen.

## Fodgængerarealer i København

Med en forventet stigning i antal fodgængere og cyklister de kommende år følger en forventning om et øget pres på arealerne i byens rum, hvor københavnere skal gå og cykle. I København udgør fortove 25 % af arealet mellem byens huse, mens torve og pladser udgør 11 %. Til sammenligning udgør cykelstier 6 % og cykelparkering 1 % af arealet, mens vejbaner udgør 46 % og bilparkering 8 % af byens areal.

## Fodgængerarealer med mange funktioner

Modsat vejbane og cykelsti rummer fortove mange forskellige funktioner. Fortovet er byens gangareal, men også det areal hvor vi blandt andet placerer affaldsspande, cykelstativer, ladestandere, opholdsmøbler, skilte, fodhvilere, postkasser, brandhaner, parkerede cykler, reklamestandere, brandhaner, og hvor udeservering finder sted. Det er således ikke areal reserveret til fodgængere.

Forskning i fodgænger mobilitet viser, at det kan opleves som vanskeligt at benytte fortovsarealer til gangareal, når der fx er placeret forskellige former for byrumsudstyr på fortovet, er vejarbejde eller andre typer af forhindringer, der påvirker oplevelsen negativt. Ikke mindst for mennesker med funktionsnedsættelse og voksne med barnevogne eller i følge med børn eller grupper, der bevæger sig rundt i byen sammen til fods.

Når vi planlægger byens trafikarealer, er det således vigtigt, at vi ikke blot tilstræber at gøre det muligt at gå, men også at gøre det sikkert, attraktivt og komfortabelt at bevæge sig rundt i byen til fods. Det er i den forbindelse også et stort potentiale i at have blik for ligheder og forskelle mellem gang og cykling.

## Gang og cykling: Dynamiske og multisensoriske mobilitetsformer

Det at cykle og gå er kropsliggjorte og dynamiske måder at bevæge sig på i byrummet, der giver mulighed for spontane møder og ophold. Det kræver ikke nogen formel uddannelse at bevæge sig til fods og på cykel, og det er mobilitetsformer, der benyttes af alle køn og aldersgrupper. Medmindre sanserne er skærmet af mobiltelefonens lys og lyd, så er begge mobilitetsformer multisensoriske. Fodgængere og cyklister har gode muligheder for at have øjenkontakt med andre på deres vej samt høre, dufte og mærke deres omgivelser. Fx at sanse fortove og stiers ujævnheder, andre menneskers samtaler og tilråb, mekaniske lyde fra bilers motorer og lyssignalers bippende lyde, fuglesang og vind i træerne.

## Fleksible lavhastigheds mobilitetsformer

Fodgængere og cyklister er meget fleksible og kan lynhurtigt tilpasse sig, hvis interaktionen med andre trafikanter eller fortove, veje eller stiers forløb fordrer det. Den forholdsvis lave hastighed skaber et potentiale for at afstemme sociale forventninger og forpligtelser via øjenkontakt, kropssprog og ytringer. Spontane interaktioner finder sted mellem personer, der passerer hinanden på fortove og cykelsti. Samtidig kan en cyklist hurtigt transformere sig til en fodgænger ved at stige af cyklen og trække på fortovet. Nogle kalder ligefrem cyklisten for en hjulgående fodgænger. På samme måde kan en fodgænger transformere sig til en passager i den kollektive transport blot ved at træde væk fra fortovet og ind i bussen.

## Forskelle mellem fodgængere og cyklister

Selvom der er ligheder, er der også væsensforskelle mellem de to mobilitetsformer. Det er værd at have for øje, når vi gerne vil planlægge en by for mennesker og natur. Selvom både gang og cykling betegnes som lavhastigheds mobilitet, så er der stor forskel på de hastigheder, henholdsvis fodgængere og cyklister

bevæger sig med. Hastighederne i cykeltrafikken er de senere år tilmed blevet mere divers. Cyklister bevæger sig på alt fra børnecykler, (el-)ladcykler, tunge bycykler, elcykler, speed-pedelecs, liggencykler, fixibikes mm. Spændet fra den hurtigste cykel til langsomste fodgænger er blevet større. Fodgængere findes i alle aldre, nogle bevæger sig rundt i trafikken med fysisk eller kognitiv funktionsnedsættelse, og andre går i grupper. Variationen her er større end i cykeltrafikken.

## Fodgængermobilitet er mere varieret

Nyere mobilitetsforskning sætter fokus på betydningen af forskellige fysiske genstande, også kaldet materialiteter, for oplevelserne af at bevæge sig som fodgænger i byen. Det fordrer mere af infrastrukturen til fodgængere, hvis det skal være attraktivt at færdes – også med fx barnevogn, kørestol eller rollator. Fodgængere kan også have kufferter, store tasker eller indkøbsposer på slæb, som kan give behov for hvil på vejen. De forskellige materialiteter, som fodgængerne benytter, stiller krav til udformningen af byens rum, hvis forholdene skal være attraktive for alle de mennesker, der går i byen.

## Behov for tilstrækkeligt areal til gang

Samtidig er der behov for tilstrækkeligt areal til at tilgodese de varierende fodgængerpraksisser. Fodgængere færdes nogle gange alene. Nogle gange i midlertidige flokke, der opstår i trafikken og skal passere hinanden, andre gange i større eller mindre grupper af mennesker, de går tur sammen med. Byens gangarealer skal kunne rumme og understøtte mange forskellige behov og gøre det nemt at færdes med eller uden materialiteter. Plads er en mangelvare, i hvert fald i en københavnsk kontekst.

## Trang plads – øget konfliktpotentialer

Forskellene på gang og cykling er særligt vigtige at have for øje, når vi planlægger byrum og strækninger, der skal fremme begge mobilitetsformer, eller hvor de to trafikanttyper mødes. Konfliktpotentialer mellem fodgængere og andre mobilitetsformer øges, hvis fodgængerarealerne ikke på tilstrækkelig vis kan tilgodese det stigende antal fodgængere og varetage de varierede behov og interesser, der er for forskellige former for fodgængermobilitet.

Allerede i dag ser vi udfordringer med fodgængere, der bevæger sig ud på veje og cykelstier med risiko for at blive påkørt af bilister og cyklister. Et særligt opmærksomhedspunkt for potentielle konflikter er steder i byen, hvor færdselsarealer er indrettet som shared spaces, hvor fodgængere og cyklister skal deles om trang plads, eller hvor de mødes fx ved brolandinger og pladser.

## En fremtidig by - attraktiv for fodgængere og cyklister

Gang og cykling fylder i debatten om fremtidens mobilitet, i mange danske byer - også i København. Der er i disse år fokus på at fremme aktive og grønne mobilitetsformer i byer på grund af de mange potentialer for sundhed, klima, lighed og byliv. I København arbejder vi for at øge andelen af ture foretaget til fods og på cykel. Vi arbejder strategisk med at fremme fodgængermobilitet og har stort fokus på tilgængelighed i byudviklingsprojekter og anlægsprojekter i det hele taget.

Det er vigtigt at have et dobbeltblik på gang og cykling, når vi gennem planlægning ønsker at fremme de to mobilitetsformer, fordi de adskiller sig fra hinanden på væsentlige punkter som hastighed, formål og materialiteter. Mange københavnere går og cykler hver dag, og kapaciteten er udfordret på mange fortove og cykelstier i København, og med blik for både ligheder og forskelle mellem gang og cykling har vi bedre forudsætninger for at skabe en by, der er attraktiv for både fodgængere og cyklister.

*Teksten i dette udvidede resumé er tidligere blevet bragt som artikel i Trafik og Veje, februar 2023 under titlen: Der er fremtid i fodgængermobilitet.*