

Kollektivtransport & mobilitet til fots



Helge Hillnhütter

Sivilarkitekt, MSc. Ph.D.

Førsteamanuensis

helge.hillnhutter@ntnu.no

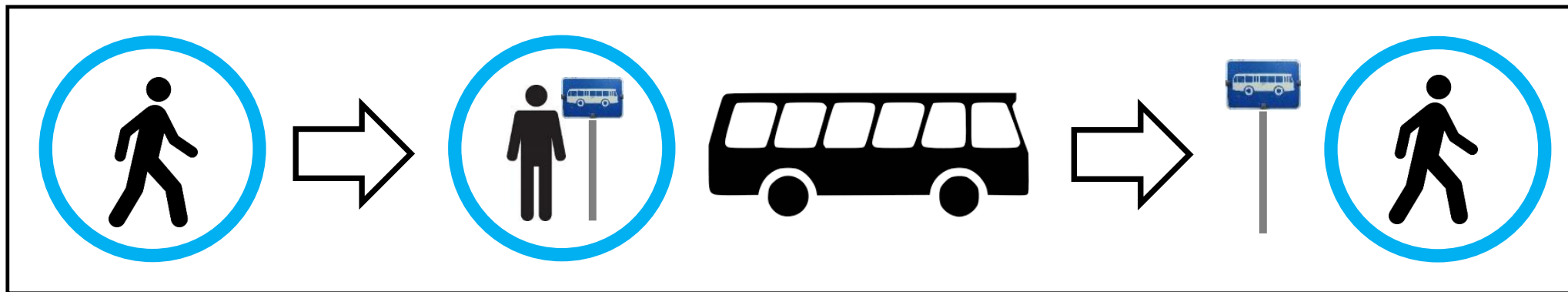
1



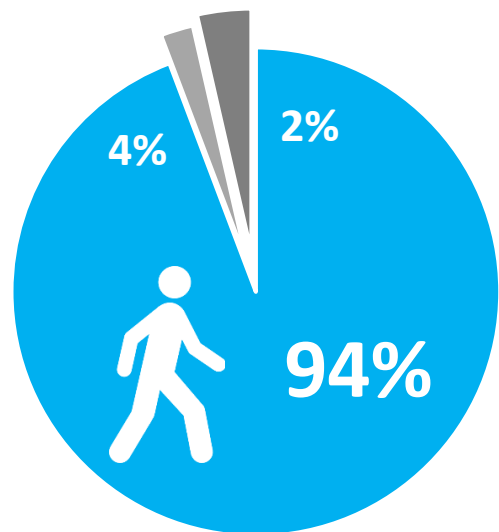
Adgang til kollektivtransport...
bare «*first and last mile*»??



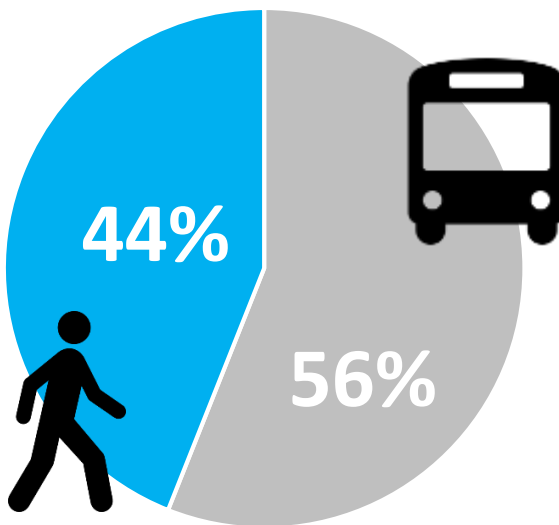
1



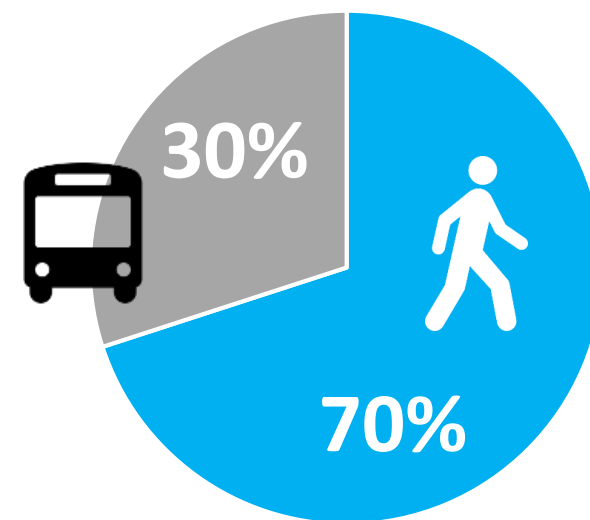
Hvordan kommer folk til holdeplassen?



Reisetid til fots og som passasjer



Hukommelse av en "kollektivreise"



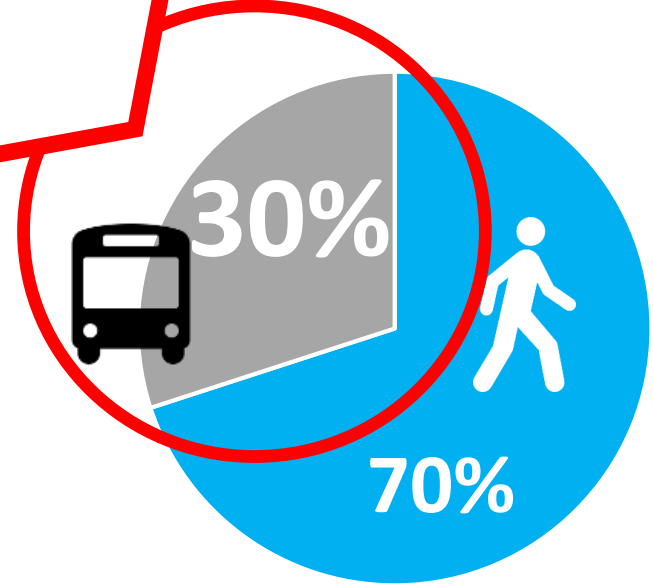
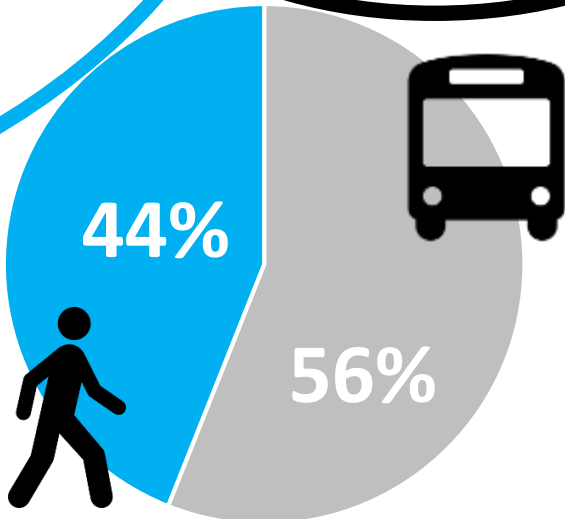
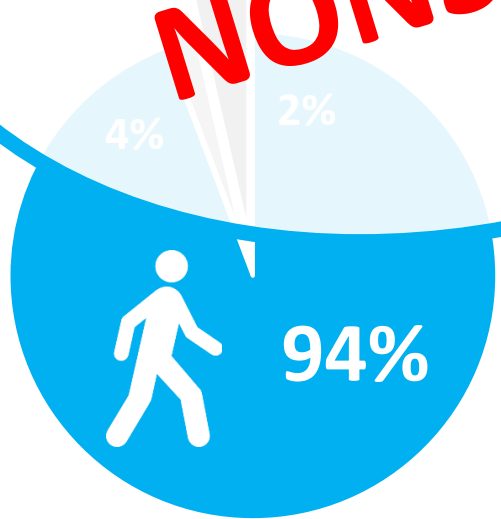
1

“First and last mile”
???

NONSENSE!

Kollektiv-
infrastruktur
investeringer

Hukommelse av en
“kollektivreise”





Mobilitet til fots – hva er det?



2



Gåing er mobilitet ute



Sansene kan ikke slås av

Gåing er en
sensorisk opplevelse
med alle sanseorganer

2

Sensorisk opplevelse av omgivelsene i byen



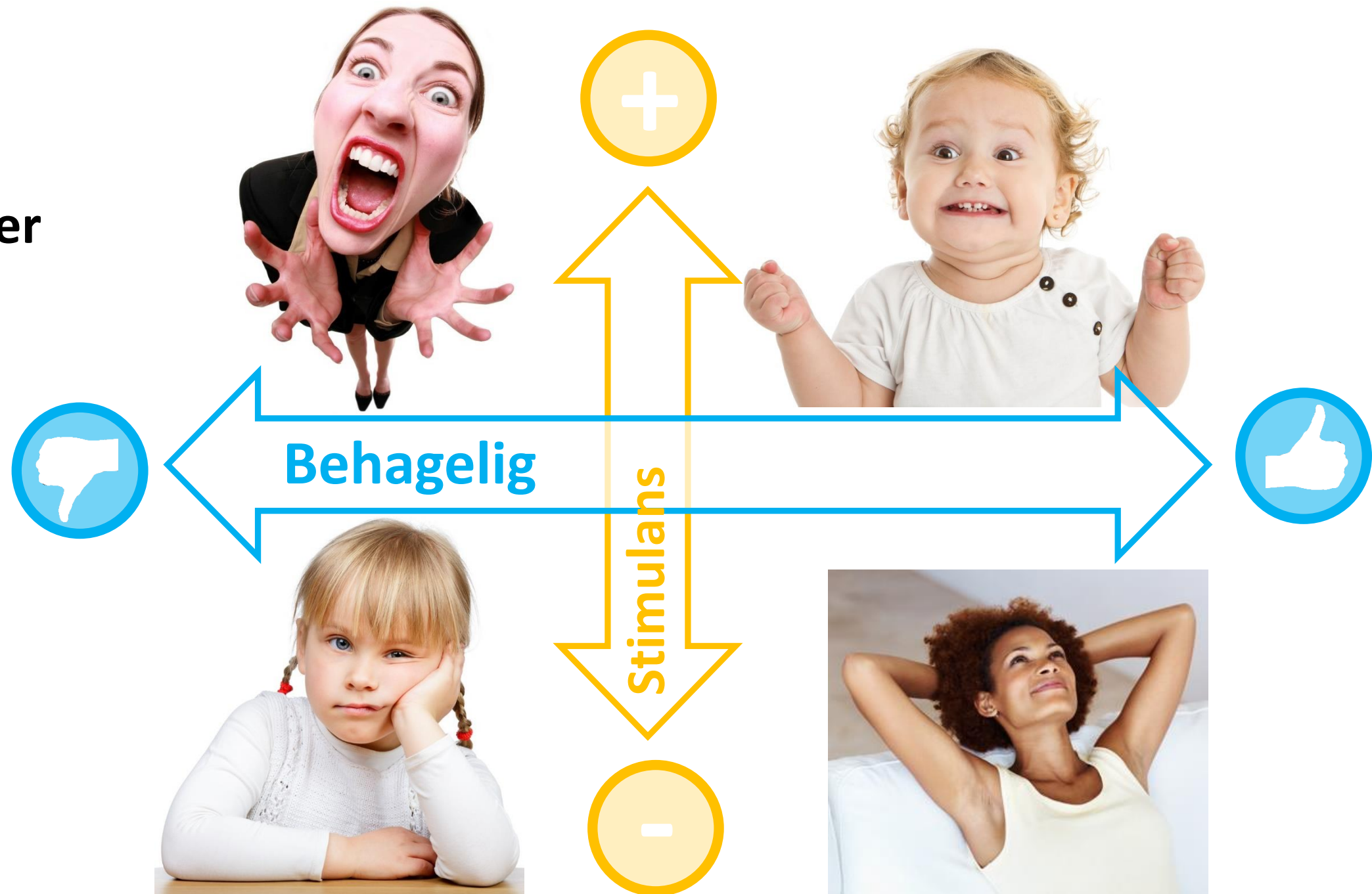
1. Emosjoner

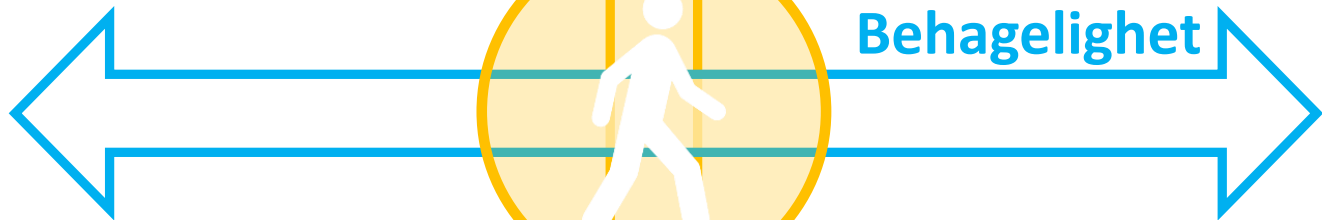
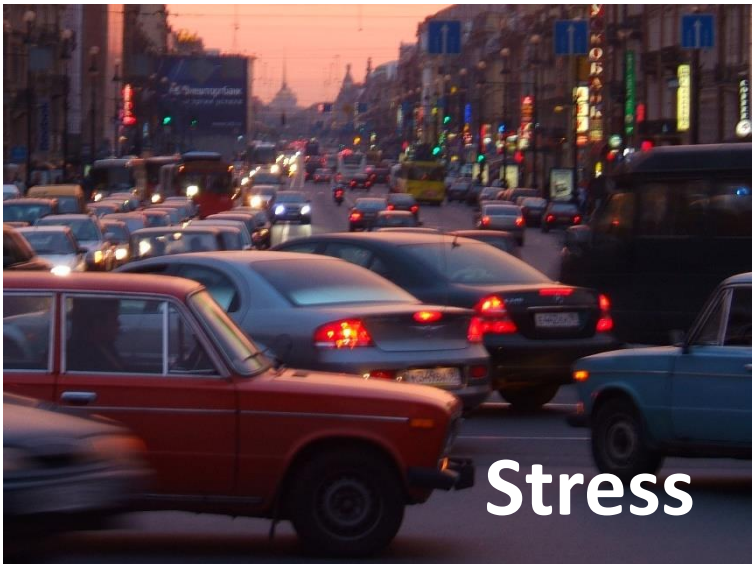


2. Opplevelse av tid

3

Emosjoner





3 Forgjengerens tidsopplevelse



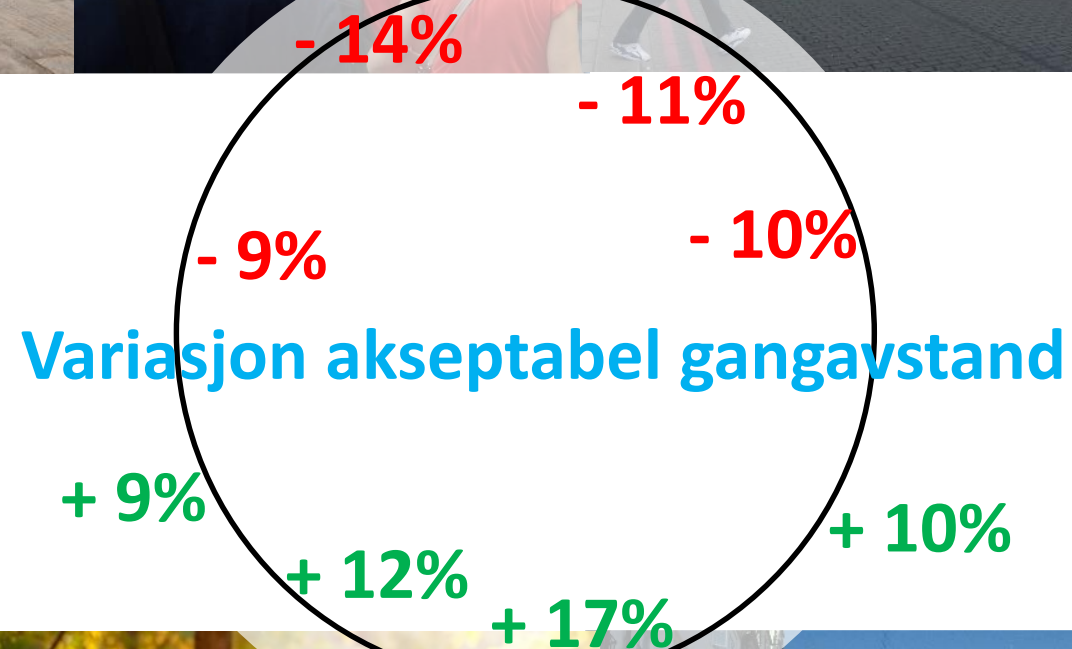
Vi opplever ikke tid som konstant

3



Variasjon
distanseopplevelse 30%

Ingen «myk faktor»!





Fotgjengerens
oppfatning av

1. tid

2. distanse

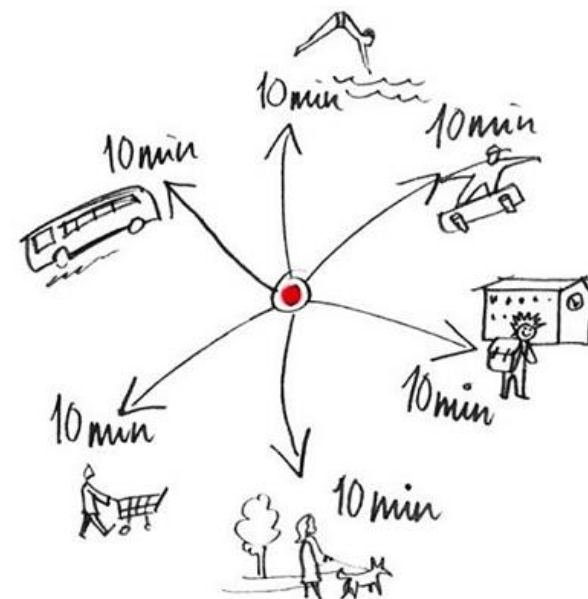
3. hastighet

**Karakter av den
urbane omgivelsen
påvirker gåing...**

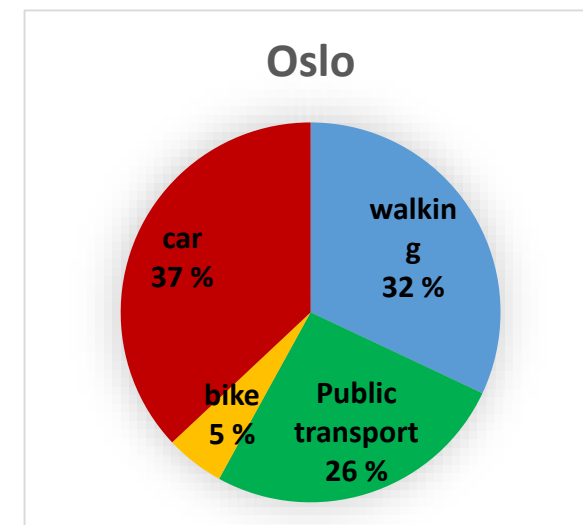
målbart!



**Hva man
når til fots**



**Om man
velger å gå**



Reduksjon bilkjøring ...



Gode forhold for fotgjengere...

potensialet for kollektivtransport
... hvordan utløser potensialet?

Viktig:

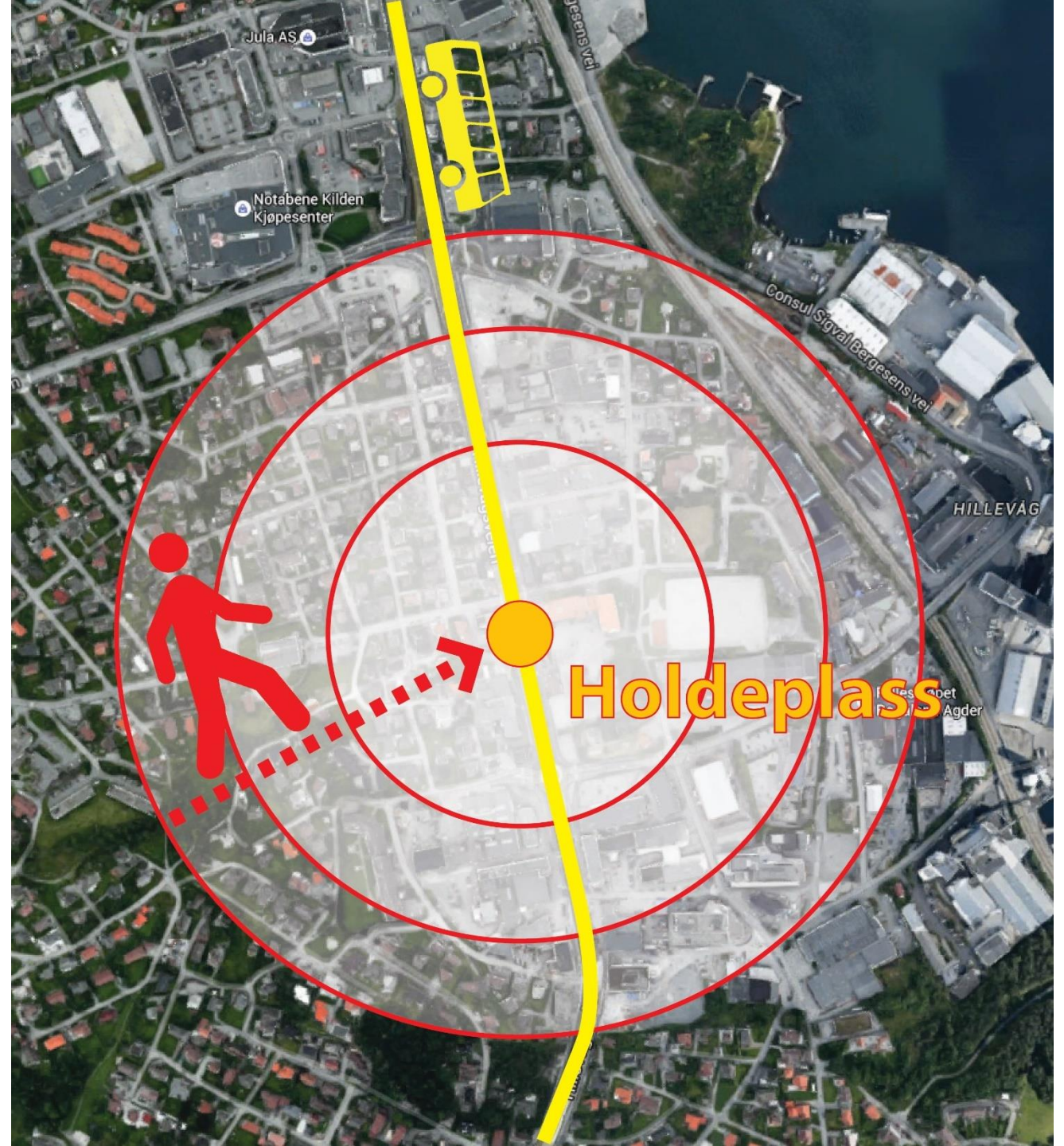
Gangdistanse til holdeplassen

...viktig faktor for

kundegrunnlaget

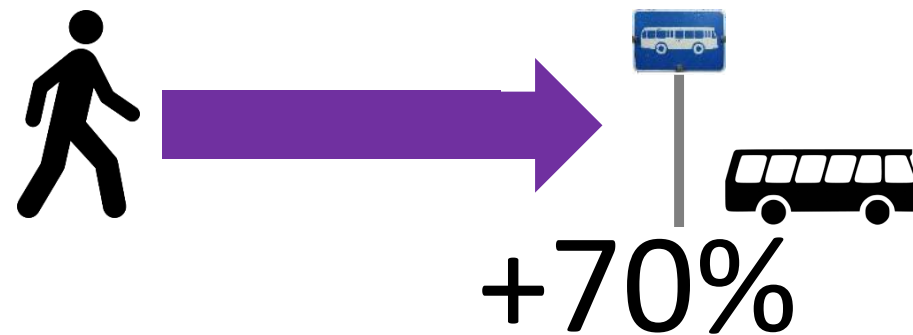
til kollektivinfrastruktur

Mange faktorer påvirker
hvor langt folk går.



4

Faktor for gangavstand: Fysisk byrom



4

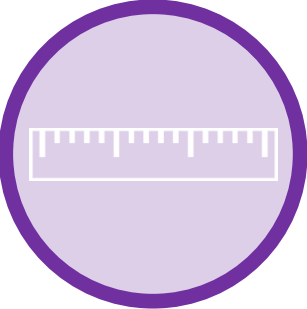
influenzområde
x3

Hvordan får til at
fotgjengere
aksepterer **70%**
lengre gangavstand
til holdeplass?





Gode emosjoner og korte opplevde distanser

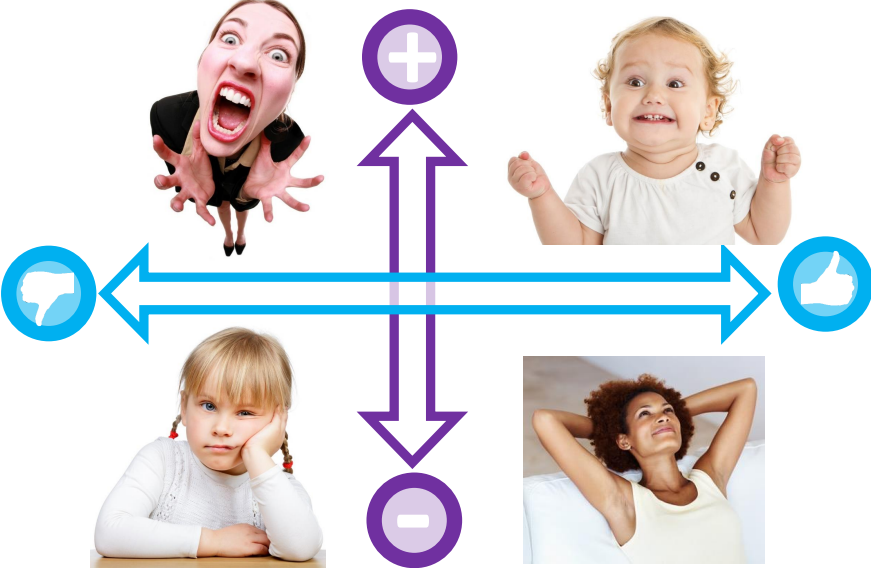


avstand

Subjektiv
opplevelse



tid



Gode emosjoner

Variasjon i akseptabel
gangavstand:

30%



Muligheter til gåturer med flere formål

Akseptable gangdistanser
øker mellom
15 og 25% !





Ventetider ved kryssing av vei

1x kryssing i lyskryss
Trafikkert vei (> 1500 biler per timen)

Ventetid:

10 – 15% av en 300 m gåtur



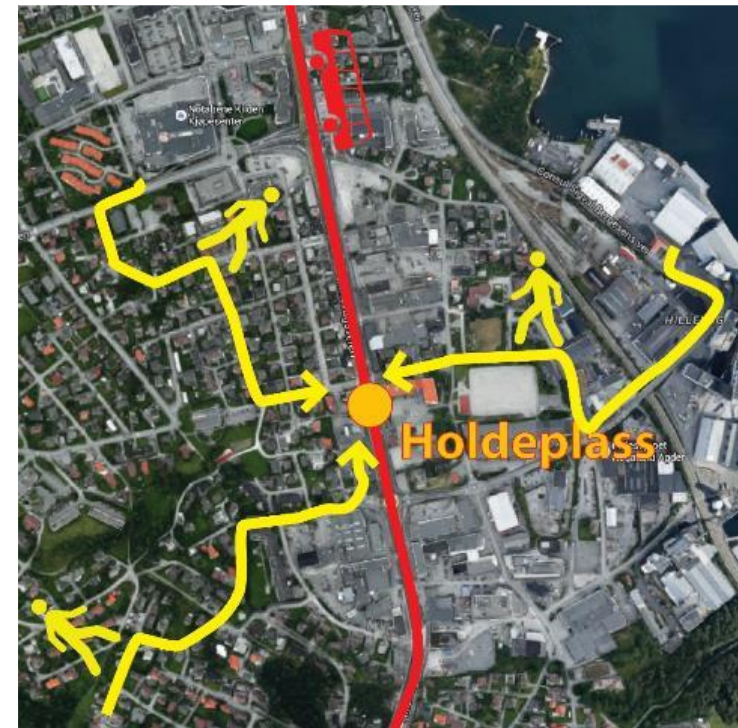


Omveier

Gangvei nettverk
10% til 20%

Utforming og
plassering av
overganger

20 % til 25 %!



4

1

2

3

4

Sammenfatning:

**Faktorer som påvirker
akseptable gådistanser:**

1. Muligheter for reiser med flere formål
2. Gode emosjoner og kort opplevde distanser
3. Krysning av en trafikkert vei
4. Omveier



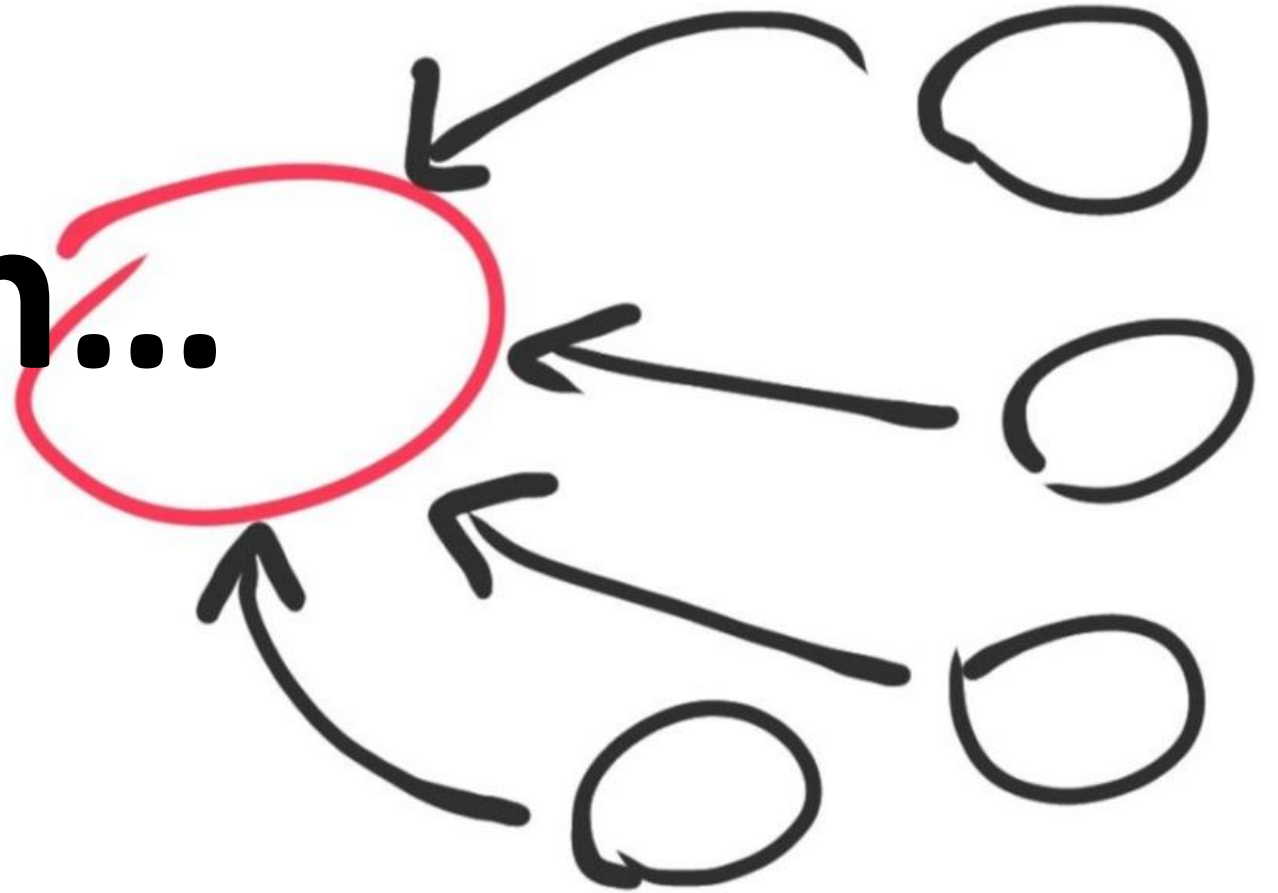
**God og effektiv adgang til
holdeplasser**

1. Øker kundegrunnlaget kraftig!

2. ...er ikke «hokus pokus»!

Kollektivtransport og mobilitet til fots

Konklusjon...



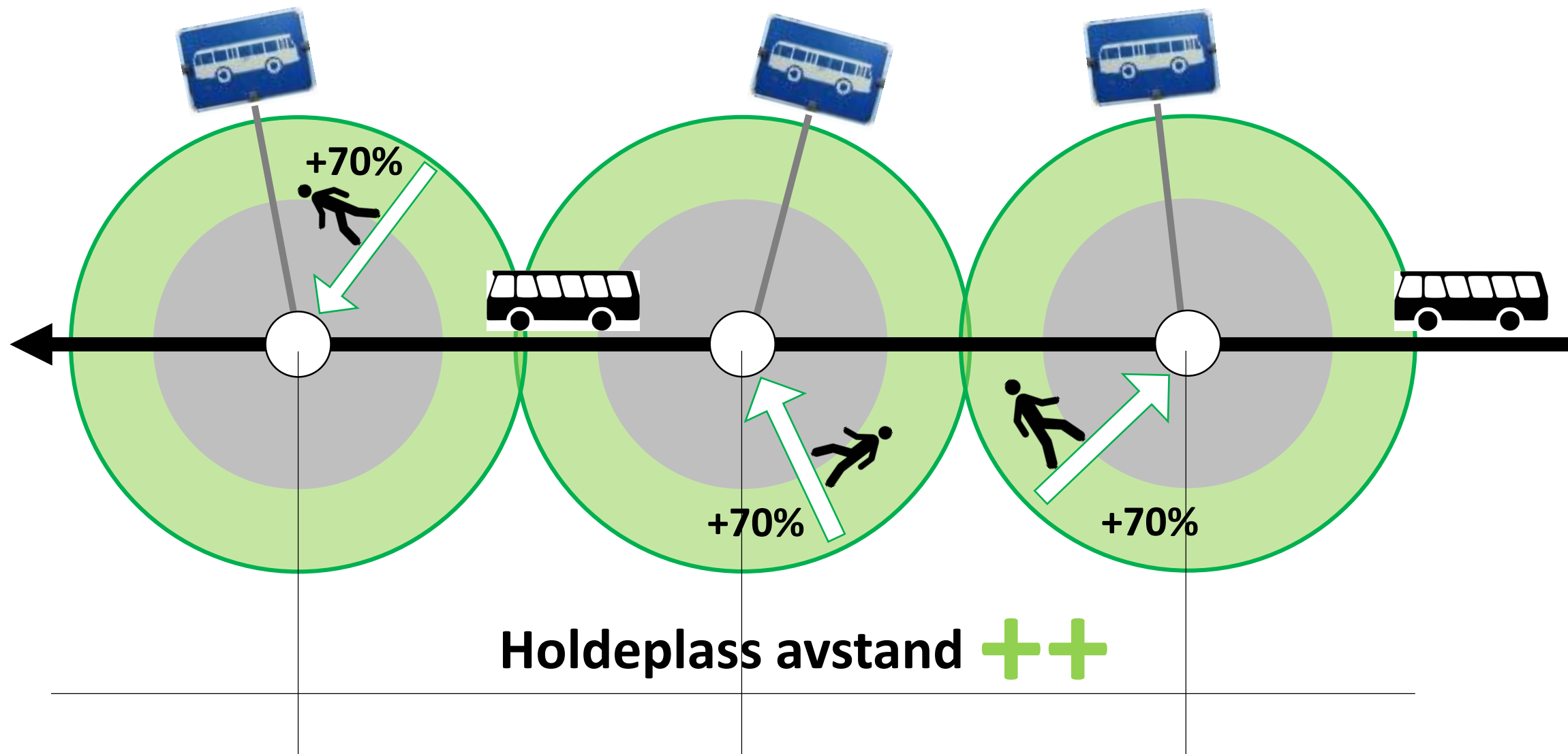
Konklusjon 1



Mere utbytte fra investeringer i kollektivtransport!

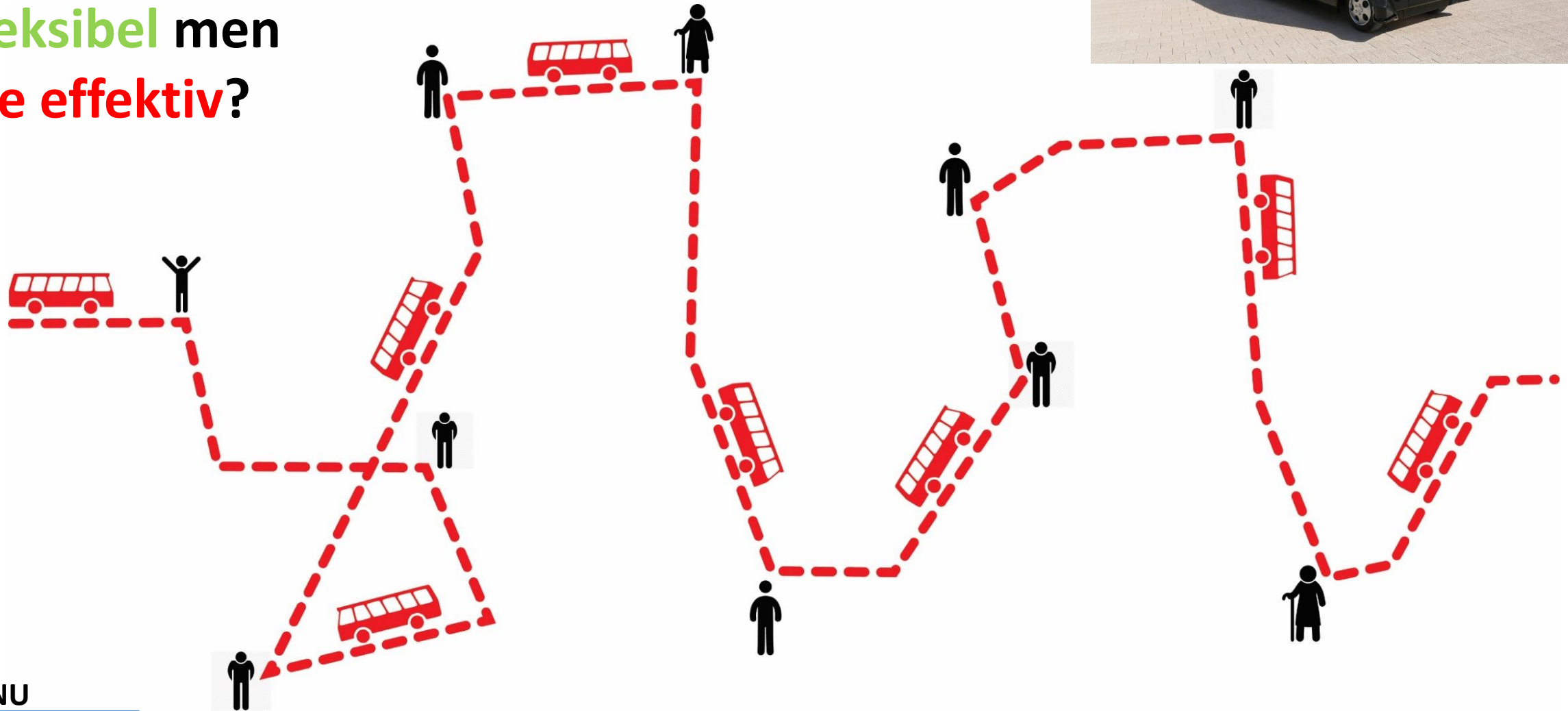
Konklusjon 2

Færre holdeplasser – raskere busser!

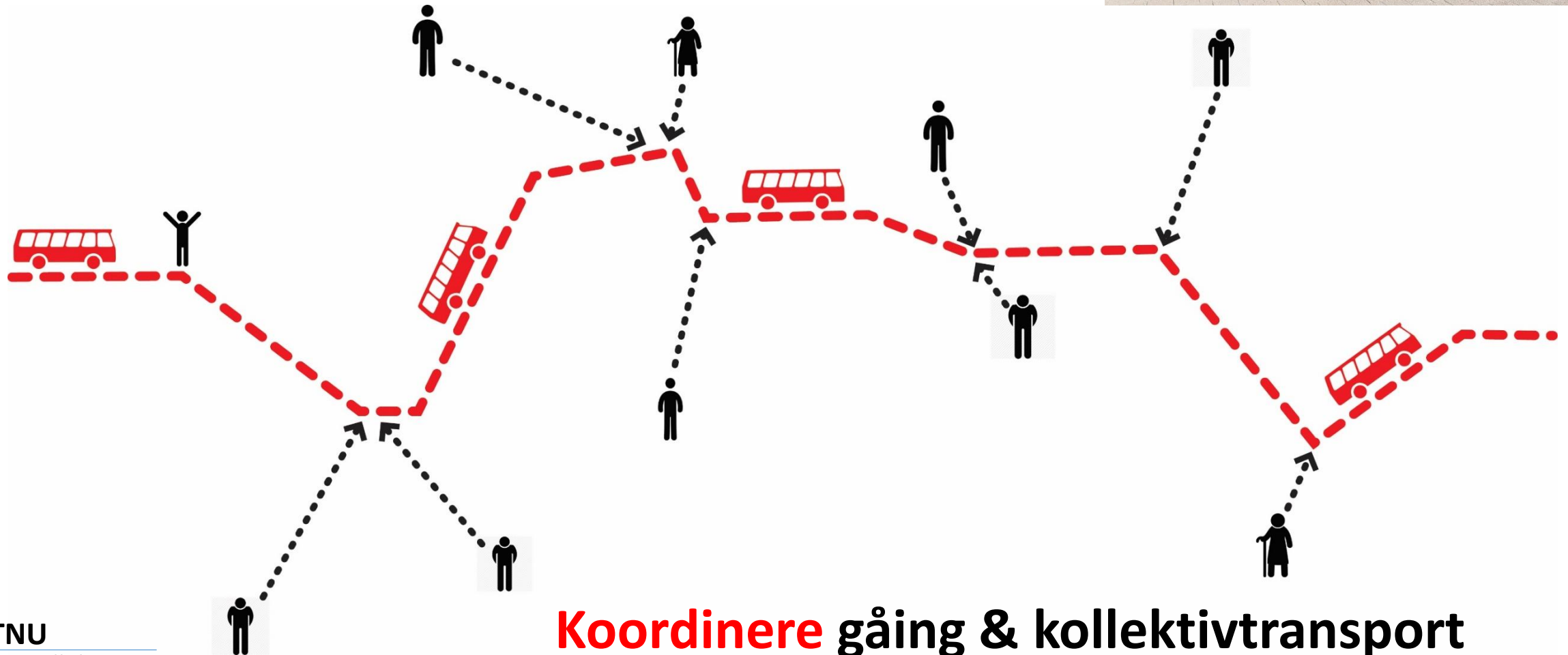


Konklusjon 3

Fleksibel men
lite effektiv?

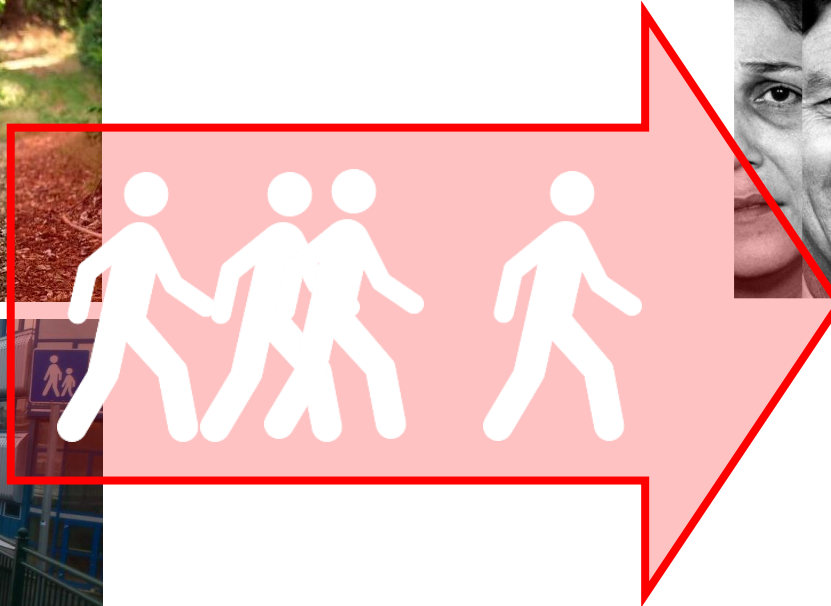


Konklusjon 3



Koordinere gåing & kollektivtransport

Konklusjon 4



Vi kan *forstå* og *måle* effekter

Vi kan legge til rette for god adgang til holdeplasser

Konklusjon 4



Gåing

Utendørs mobilitet



Kollektivtransport

Utendørs mobilitet



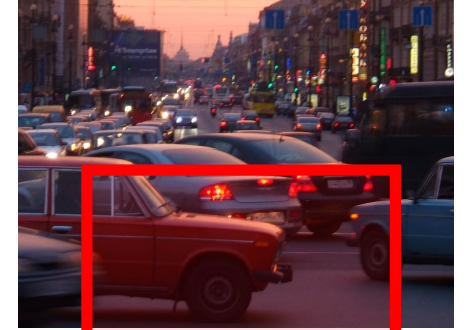
Sykling

Utendørs mobilitet



Bil

Karakter av byrom kritisk
for reduksjon av bilbruk





<https://www.facebook.com/groups/walkthecity/>

Linked



Helge Hillnh tter



NTNU

Helge Hillnh tter

Helge Hillnh tter

Sivilarkitekt, MSc. Ph.D.

F rstamanuensis

helge.hillnhutter@ntnu.no