

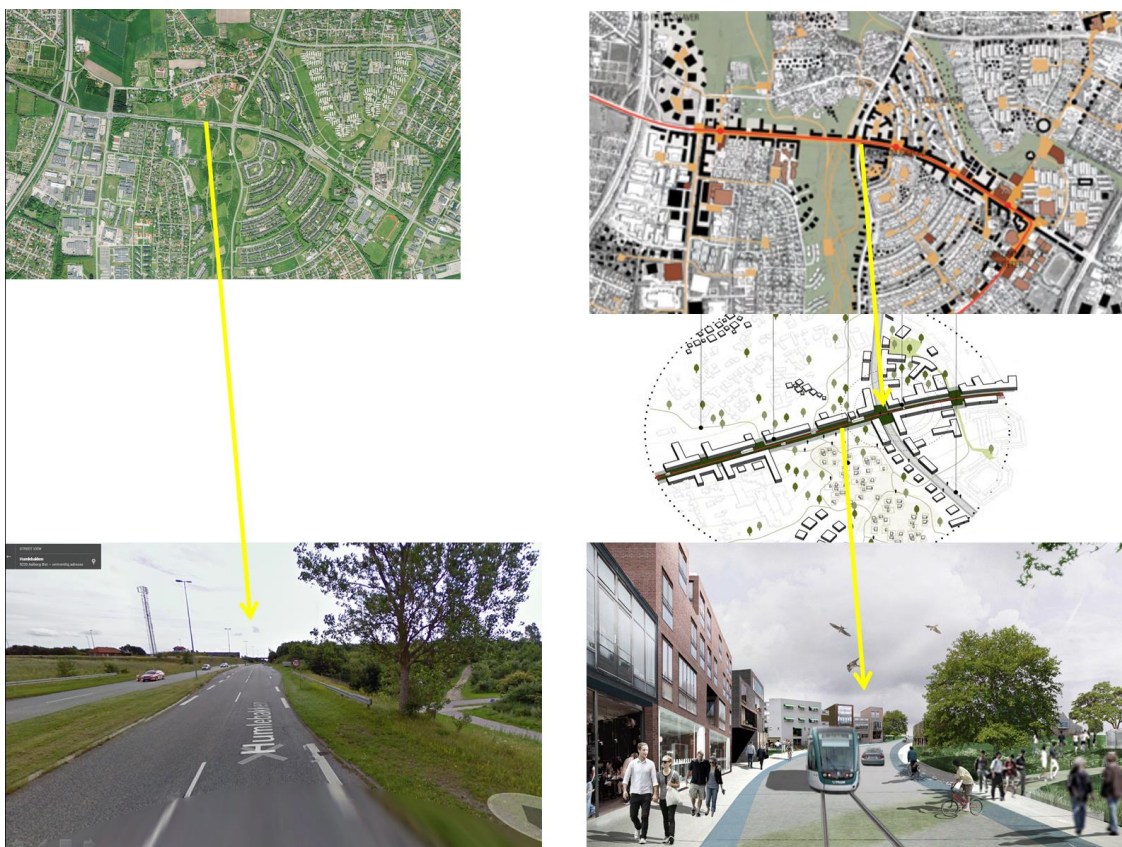


Workshop om principper for fremtidens vej- og stinetsplanlægning

Baggrund og formål

Veje og stier i danske byer er opbygget efter forskellige planlægningsprincipper. Områder udbygget før 60'erne er typisk udbygget så trafikveje og hovedstiforbindelser forløber i samme trace i form af veje med cykelstier. Typisk i form af radialer, der stråler ud fra centrum og måske med ringforbindelser mellem radialerne. I 60'erne blev de svenske SCAFT principper formuleret på Chalmers <http://sv.wikipedia.org/wiki/SCAFT?oldid=24447677> og i 68 oversat til dansk. Disse principper byggede på ønsket om en høj trafikikkerhed og havde en total separation mellem de svage og stærke trafikanter og var helt i tråd med tidens tanker om den funktionsopdelte by. Principperne fik stor betydning for de store boligbyggerier, der i slutningen af 60'erne og i 70'erne skød op i danske byers periferi – her blev veje og stier anlagt som separate net. Der blev også gjort forsøg på at tilpasse SCAFT principperne til eksisterende byområder, men uden held. I stedet startede tankerne om trafiksanering, hvor de mindre veje i eksisterende byområdet blev ombygget med hastighedsdæmpende foranstaltninger, så bilernes hastighed blev holdt nede. De større veje blev typisk ”nedbygget” med indskrænket kørebane og cykelsti langs vejen – Vi var nu i starten af 2. energi-krise. Også her var trafikikkerhed et hovedsigte med ombygningerne. En række sikkerhedsstudier siden 1986 har imidlertid påvist, at store trafikveje med cykelstier – de såkaldt multifunktionelle trafikveje - har alvorlige sikkerhedsproblemer mellem stærke og svage trafikanter. Endelig er separeringen i en række af boligområder bygget efter SCAFT-principperne i dag under pres, både fordi nutidens byplanidealer taler imod den skarpt funktionsopdelte by og argumenterer mod separeringen, fordi den giver utryghed for de svage trafikanter – ikke for trafikulykker men utryghed i form af frygt for overfald på øde stier. Man taler om at åbne 60'ernes boligområder op for gennemkørende trafik og om igen at lægge byfunktioner langs de store trafikåre og dermed vende tilbage til den traditionelle multifunktionelle trafikveje med husrækken ubrudt og i skel, med aktiviteter er vendt mod vejen, med kørebane, parkeringsspor, cykelsti og fortov.

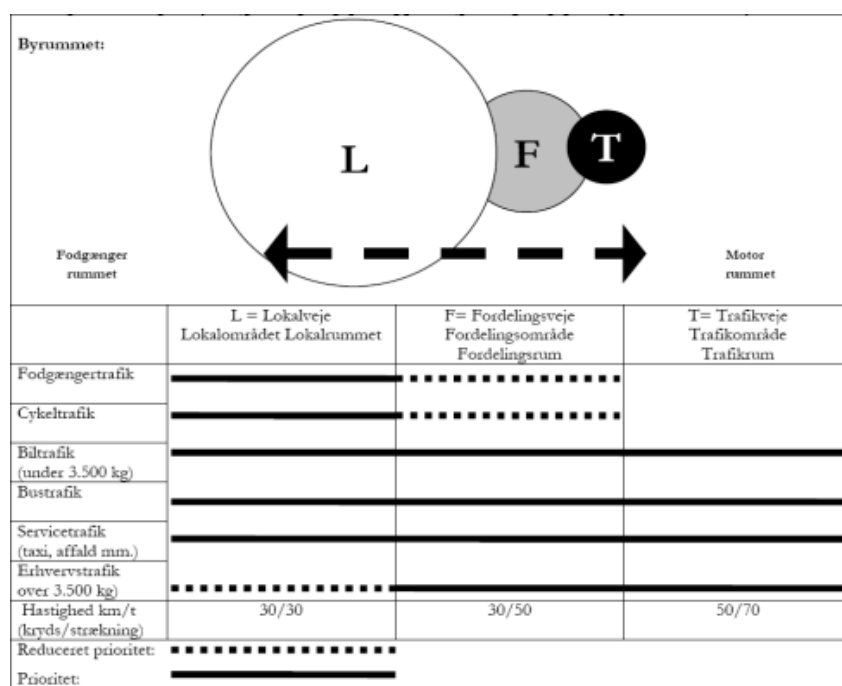
Et eksempel fra Aalborg kommunes konkurrence City in Between illustrerer disse tanker. I konkurrenceforslaget fra MVRDV BV og COBE ApS, Thing & Wainø Landskabsarkitekter ApS, Moe & Brødsgaard Rådgivende Ingeniører A/S, Boris Brorman Jensen, Hans Kristensen og Yngve Andrén Konsult AB foreslås den firsporede trafikvej Humlebakken nedbygget, og der foreslås etableret karrebebyggelse langs vejen. Se illustrationen herunder, hvor der også er vist hvordan området ser ud i dag.



Figur 1 Fra Aalborg kommunes konkurrence City in Between. I konkurrenceforslaget fra MVRDV BV og COBE ApS, Thing & Wainø Landskabsarkitekter ApS, Moe & Brødsgaard Rådgivende Ingeniører A/S, Boris Brorman Jensen, Hans Kristensen og Yngve Andrén Konsult AB foreslås den firsporede trafikvej Humlebakken nedbygget, og der foreslås etableret karrebebyggelse langs vejen

Er det fremtidens byveje, eller er der andre mere hensigtsmæssige måder?

Henrik Harder beskæftigede sig med problemstillingen i sin Phd afhandling og foreslog disse principper:



Hvilke styrker og svagheder har disse principper? og hvordan får vi principperne implementeret i virkeligheden? – herunder sikret en lav hastighed på bilerne? Skal vejene indrettes fysisk så den lave hastighed sikres? Skal vi indføre massiv automatisk hastighedskontrol? Skal vi indrette bilerne, så de ikke kan køre hurtigere end gældende hastighedsgrænse? Eller løser det hele måske sig selv, fordi bilerne bliver så intelligente, at de automatisk stopper, før de kører ind i en svag trafikant? Og hvordan hænger de forskellige ideer til principper for vej- og stinetsplanlægning sammen med de ønsker, vi i øvrigt har til byens liv?

På workshoppene vil der være tre oplæg til gruppediskussioner:

- Professor Ole B Jensen, Institut for Arkitektur og medieteknologi, AAU vil fortælle om "Fremtidens "forstad"- mellem netværksby og enklaver". Oplægget tager udgangspunkt i en artikel skrevet som baggrundmateriale for Aalborg Kommunes arkitektkonkurrence "City in between", udskrevet i samarbejde med Realdania. Artiklen tager udgangspunkt i et nyt byteoretisk blik på byen; nemlig mobilitetsvendingen. Der arbejdes ud fra en relationel og mobilitetsorienteret stedsforståelse, hvor hele byens funktionsfelt inddrages (bolig, produktion, rekreation mm.) men ses ud fra en mobilitets- og netværksbyoptik. Selve by- og forstadsbegrebet diskuteres med henblik på en præcisering.
- Lektor Henrik Harder, Institut for Arkitektur og medieteknologi, AAU vil fortælle om historien bag Aalborg Øst (en typisk "SCAFT boligområde" skabt i 60'erne og kendt fra de fleste større danske byer). Med udgangspunkt i en kort gennemgang af de nationale og internationale historiske referencer der bruges diskuteres hvorfor det i dag er så svært at diskutere de mobilitetsudfordringer vi står overfor.
- Lektor Harry Lahrman, Trafikforskningsgruppen, AAU vil diskutere de trafikikkerheds- og tryghedsmæssige udfordringer ved at opgive separeringsprincipperne og men vil give et bud på nye måder at udforme vejene på kombineret til moderne ITS, der tilsammen vil kunne skabe et både sikkert og trygt net af transportkorridorer for både svage og stærke trafikanter samtidig med at korridorerne kan understøtte et attraktivt byliv

Accept fra foredragsholder haves.

Debatemner på workshoppene

På baggrund af oplæggene vil der blive en kort introduktion hvor deltagerne vil blive bedt om i et gruppearbejde at diskutere tankerne om at opgive separeringen af trafikantgrupperne med udgangspunkt planerne for Aalborg Øst.

Tidsmæssig længde af workshop

1,5 time

Forslagsstiller

Harry Lahrman