

Byen, Vejen og Landskabet

Vejdirektoratet, Ålborg Universitet og Kgl. Veterinær Landbohøjskole har fået tildelt forskningsmidler (2.2 mio. kr.) af Fonden Real Dania, til forskningsprojektet "Byen, Vejen og Landskabet". Formålet med forskningsprojektet er, på baggrund af pendleranalyser, landskabs- og byanalyser, at udforme en rumlig strategi og vision for fremtidens planlægning af det danske motorvejsnet og dets møde med landskabet og byen. Der er ikke tidligere gennemført nationale analyser af motorvejsbyggeriets konsekvenser for f.eks. by og landskabet langs med og i et samspil med vejene. Veje af denne type kan forventes at tiltrække byfunktioner og have afgørende betydning for de nye byområders og eksisterende landskabers karakter, hvilket allerede kan konstateres ved at iagttage udviklingen langs motorvejene i dag. De muligheder som vejene giver, bidrager med ny dynamik til udviklingen i befolkningens bevægelsesmønstre.

Udbygningen af det danske motorvejsnet har haft afgørende betydning for de danske byer og samfund som helhed. Virksomheder og fabrikker kappes om at bygge på grundene ved siden af motorvejene – og hvis de får lov til det, vil Århus og København ende med at vokse sammen. Det viser første del af registreringerne af udviklingen langs de danske motorveje. Projektet Byen, Vejen og Landskabet viser med tal fra Danmarks Statistik, hvordan Danmark over en 20-årig periode har udviklet sig til at bestå af to større pendlerområder med tyngdepunkter i København/Østsjælland og Århus/Østjylland. Flere og flere virksomheder vælger at bygge langs motorvejene, fordi det giver en maksimal daglig eksponering til de forbipasserende bilister og samtidig letter adgangen for kunder og leverandører. Det er den tendens, der skaber bånd-byer langs motorvejsnettet.

Forskningsprojektets mål er at analysere og perspektivere den by- og landskabsudvikling, der er opstået i forbindelse med milliardinvesteringerne i motorvejsbyggeri i Danmark siden 60'erne, samt formulere fremtidsvisioner for udvikling og rumlige forløb omkring motorvejsnettet. Hypotesen er at realiseringen af motorvejsnettet, den øgede hastighed og fremkommelig, har haft afgørende betydning for byudviklingen, transportmønstrene i Danmark og for den måde danskerne i dag oplever afstande, byområder og landskaber på. Motorvejsnettet er samtidigt et moderne bygningsanlæg i landskabet, der som de hvidkalkede romanske kirker eller hærvejen gennem Jylland, vil sætte sig varige spor i by- og landområder og forandre landet for altid.

Forskningsprojektet afvikles i tre forskellige faser hvor der fokuseres på byudviklingen langs motorvejen, landskabet, de rumlige/oplevelsesmæssige sammenhænge mellem vej og landskab, og til sidst visioner for fremtidige motorvejsstrækningers samspil med byudvikling og landskab i motorvejskorridoren.

1. fase: En kortlægning, dvs. en overordnet rumlig kvantitativ analyse af pendlingsmønstre og lokalisering af bebyggelser langs det danske motorvejsnet.
2. fase: En rumlig funktionel analyse af hele forløbet samt karakteristiske delstrækninger af motorvejsnet, der viser byudviklingen, vejens arkitektur og relationen til landskabet
3. fase: En perspektivering, dvs. en præsentation af strategier for hvorledes det potentielle motorvejsnet rummer, kan omformes med udgangspunkt i fremadrettede rumlige by- og landskabsstrategier.

Kortlægning af pendlingsmønstre og byudviklingstendenser

I fase 1 kortlægges en række demografiske variable samt byudviklingen og pendling langs motorvejene. Der fokuseres på i hvilken grad vejene præger byudviklingen og tiltrækker virksomheder og arbejdspladser, med en ny type af bydannelse som resultat. Videre fokuseres på i hvilken grad motorvejene ser ud til at "strække" og re-orientere pendlingen med udgangspunkt i de muligheder som de nye veje giver. Detaljerede analyser af "pendlerflows" – vist som kort over væksten i pendling, giver et indtryk af i hvilken grad den igangværende udvikling indebærer et brud med det eksisterende bymønster eller om det "bare" er et udtryk for stigende pendling og pendlingsafstande. En række resultater er allerede publiceret f.eks. er der tale om en "doughnut effekt" eller i hvert fald en erosion af de centrale bydeles dominans. Effekten er dog lokal,

fordi de store bycentre i forvejen er meget store pendlingsdestinationer. Tendenser i retning af egentlige pendler korridorer er ved at dominere de store byområder i kraft af udviklingen i "pendlerflows". Det ses især omkring Odense/Århus og Storkøbenhavn.

Analyse af landskabet set fra Motorvejen

I fase 2 analyseres landskabet i de danske motorvejskorridorer, sammen med de rumlige forløb som vej og landskab tilsammen danner. Det beskrives hvordan landskabet og vejen tilsammen danner rum, der indtager en central rolle for mange menneskers oplevelse af by og land. Der udvikles en typologi for samspillet mellem motorvej og landskab, der kan danne baggrund for en diskussion om hvilke udviklinger og vejoplevelser, der ønskes i danske motorvejskorridorer for fremtiden. Tre delstrækninger er udvalgt for nærmere analyser - en sjællandsk en fynsk og en jysk. Strækningerne er valgt, dels ud fra kendskabet til den hidtidige udvikling men også ud fra den forskellighed i udtryk, de enkelte strækninger repræsenterer. Vejen i landskabet/byskabet er udgangspunktet. På dette grundlag fremhæves motorvejen og de aspekter vi mener, har betydning for oplevelsen af landskabet set fra motorvejen. Analysen foretages på tre niveauer.

1. Strækningsanalyser, der viser rytmen og de overordnede landskabstræk, bygværker og bydannelser, samt store grønne strukturer, der har betydning for orienteringen og landskabsoplevelsen på regional niveau.
2. Situationsanalyser, der viser rumlige kvaliteter i sammenhængen mellem motorvej og landskab i udvalgte situationer, der har betydning for orienteringen på delstrækningen.
3. Problematiseringer, der viser væsentlige problemer for oplevelsen af landskabet og byen. Der fokuseres på betydningen af beplantning og naturlig tilgroning af omgivelser, samt ny bebyggelse, som påvirker oplevelsen af landskabet set fra vejen.

Opstilling af nye visioner

I fase 3 inddrages internationale og nationale erfaringer, med visioner for hvordan mødet mellem vej, by og landskab, sker - hvor vejkorridoren betragtes i sin helhed. De forskellige typer af "møder" mellem motorvej og by/land, fra fase 2, anvendes her som en del af en helhedsvision for vejens samspil med landskabet på tre kommende danske motorvejsstrækninger. I denne fase inddrages synet på motorvejen set både fra den rejsende - men også fra det omgivne landskab / byskab. Der arbejdes med at inddrage motorvejen i tre arketyper, der dels hentyder til motorvejens fremtidige billede i landskabet, samt dens funktion som egentlig trafikåre. De tre arketyper af motorveje afbildes som princip, i plan, snit og rumlig konsekvens:

1. "Guldaldervejen" / Landskabsmotorvejen, er kendetegnet ved at den er stationær i sin uberørthed, den spiller sammen med landskabet men indeholder også landmarks. Den smyger sig ind i det naturlige terræn, men er meget sårbar over for forandringer. Det er i dette klassiske billede at størstedelen af det danske motorvejsnet er planlagt og anlagt. Bl.a. Lolland - og det sydlige Sjælland er et billede på en naturlig "Guldaldervej".
2. "Bymotorvejen" er en anden arketype, motorvejen får her nye nærhedsfunktioner til den omgivne by. Det er her vejen møder byen - folk bor langs vejen, lever med den på godt og ondt. Vejen ligger i et stramt trace omkring byen, er optaget af sin store intensitet, med mange til og fra kørselsanlæg, store belysningsanlæg - et overflod af skilte og støjskærme og øvrigt vejudstyr. Strækninger omkring de store byer Aalborg og København er eksempler herpå, især Motorring 3 viser "Bymotorvejen"s karaktertræk.
3. Den sidste arketype kaldes "Truckerstien" - der er karakteriseret ved at den er meget trafiktung, af tæt truckerkørsel. Hvis truckerstien skal fungere rent arkitektonisk, skal den være visuelt meget stærk. Vejens forhold til naboerne eller nabolandskabet, skal være ret præcis og stærk, vejen skal leve i et samspil med meterhøje kolosser af arbejdsbygninger lagerhaller, den skal trafikalt kunne håndtere mange typer køretøjer, store som små. Områder omkring Ørestad, hvor der specielle ramper er et fint eksempel herpå.

Det store spørgsmål for motorvejens rumlige arkitektoniske vision, og en strategi herfor, vil være at skabe

forhold, der kan håndtere de forskellige visioner for motorvejen; ”Guldaldervejen” – ”Truckerstien” – ”Bymotorvej” i præcise forløb, der med udgangspunkt i vejens primære trafikfunktion og dens overordnede placering tilpasses det danske kulturlandskab.

Forskningsprojektet afrapporteres via en bog, der præsenterer resultaterne af analyserne og lægger op til debat om forvaltningen af arealerne langs med motorvejene i fremtiden. Delresultater præsenteres løbende på projektets hjemmeside: www.bvl.auc.dk samt på seminarer og i arbejdsrapporter. Der afholdes også løbende seminarer og delpræsentationer af projektet, med forskellige interessentgrupper.

Projektets medarbejdere:

Ulla Egebjerg, Arkitekt Maa, Æstetisk konsulent i Vejdirektoratet

Henrik Harder Hovgesen, Lektor ph.d. HD, Arkitekt MAA, Aalborg Universitet

Thomas B. Nielsen, Adjunkt ph.d., Aalborg Universitet

Jens Balsby Nielsen, Lektor ph.d., Landskabsarkitekt mdl, Center for Skov, Landskab og Planlægning, KVL

Anne Truelsen Schultz, Forskningsassistent, Landskabsarkitekt mdl, Center for Skov, Landskab og Planlægning, KVL