

KTF Transmission: Vejen banes til en bilfri by

Af: Mikael Hansen

Arkitekt Robert Martin satte nuancer på begrebet "bilfri by", introducerede baglæns planlægning, "backcasting" og beskrev interessante trafikprojekter i KTF-Transmission webinar den 21. januar 2021.

Bilfri byer er temaet for tre webinarer arrangeret af Kollektiv Trafik Forum og Dansk Byplan Laboratorium i konceptet KTF-Transmission. Arkitekt Robert Martin fra JAJA Architects præsenterede i det første webinar i serien nogle refleksioner over begrebet "bilfri by" og nogle praktiske forslag til at gøre byrummet mere menneskevenligt.

Hvad menes med "bilfri by"?

Begrebet "bilfri by" har en ofte en slagordsagtig karakter. Robert Martin forsøgte indledningsvis at gøre begrebet mere operationelt:

- "Bilfri by" kommer tit til at handle om at forbyde bilkørsel, og det handler tit om privat bilkørsel. Men der er mange andre biler i byen end private biler. Det er mere operationelt at tale om at være fri for biler i byen eller i dele af byen, så det kommer til at handle om anvendelsen af byens rum – en bedre og mere menneskevenlig udnyttelse.

Han opfordrede til gengæld til at tage denne definition helt alvorligt og arbejde med en ny form for planlægning af byrummet, som tager alle teknologiske virkemidler i brug.

H.C. Andersens Boulevard som eksempel

Robert Martin viste som eksempel H.C. Andersens Boulevard i København, hvor tværsnittet består af 13 baner, hvoraf syv er forbeholdt bilkørsel, to til bilparkering, to til cykelstier og to til fortove. En skitse til en bilfri udgave viste fire kørebaner, én i hver retning til letbane/BRT og én i hver retning til servicetrafik – grønne taxier/flextrafik, ambulancer m.v. Cykelstierne kunne udvides til dobbelt bredde og fortove langs husene blev fastholdt. Så var der stadig 3 baner til overs. I Robert Martins model var de placeret som et grønt bælte midten af vejen.

Efterfølgende kommentarer påpegede, at H.C. Andersens Boulevard for 100 år siden havde en midterrabat med vejtræer, så netop denne "vilde idé" var måske ikke så vild endda.

Robert Martin understregede, at eksemplet havde til formål at afsøge nye muligheder for planlægning af byrummet – at frigøre tanken og forestillingsevnen.

Backcasting – baglæns planlægning

Han beskrev også idéen om backcasting – en baglæns planlægningsmetode – skitsering af en række trin baglæns fra visionen til udgangspunktet, den nuværende situation. Hermed sikrede man sig, at handlinger her og nu faktisk havde retning mod målet – visionen.

Usynlig/synligt stoppested

Her gav han et eksempel, som let kunne relateres til H.C. Andersens Boulevard-eksemplet: Hvordan skaffer man plads til bredere cykelstier – et ganske presserende emne i København?

Forslaget var her at ændre busstoppesteder, så de kun er synlige, når der er brug for dem, altså når bussen holder der. En traditionel buslomme tager meget plads – en plads som kan udnyttes bedre. Forslaget var at markere buslommen og kantstenen med LED-lys, som automatisk tændes, når bussen nærmer sig og slukkes igen, når den er kørt. Det giver plads til at gøre cykelstien dobbelt så bred, det giver også plads til en et midlertidigt venteareal for buspassagerer ud mod kantstenen, mens cyklisterne kan passere bag om ventearealet på den bredere cykelsti. Ventearealet er på samme måde som buslommen afmærket med LED-lys.

Webinaret havde 110 deltagere og kan genses på <https://www.crowdcast.io/kollektivtrafikforum>.