

Vejnettet og det urban-rurale landskab

Thomas Juel Clemmensen

Nordic Journal of Architectural Research
Volume 20, No 2, 2008, 9 pages
Nordic Association for Architectural Research
Thomas Juel Clemmensen
Department of Landscape & Urbanism, Aarhus School of Architecture, Denmark

TOPIC: LANDSKAB OG LANDSKABSARKITEKTUR

Abstract:

The western culture of planning has a tradition of considering infrastructure predominantly from technical, technocratic or historical perspectives that removes the focus away from infrastructure's role in the mediating between culture and nature and in the production of the "city" (see Graham & Marvin). This is particularly the case when it comes to the road network, which planning tends to live a life of its own. Hence new road connections are still primarily viewed as missing links of a hierarchical network with origins that go back to the sixties, and are being planned with the aim at solving specific traffic problems or improving the general transport economy (Smets, p. 124).

This article will however focus on the influence of modern road systems on the form and structure of the city through a description of how these systems respectively transform the relationship between space and form and space and time. With this description it becomes clear that the development of modern road systems, which can be linked to the realisation of the functional divided city, has created a modern city which form and structure compromises the

simple dichotomies city-country and centre-periphery of the traditional conception of the city. In this perspective the modern city appears more like an urban-rural landscape where urban and rural elements constitutes a complex patchwork.

The character of this urban-rural landscape challenges the division among the traditional disciplines of urban and landscape planning, while at the same time pointing at the road network's potential as a common platform for planning. A potential that only can be exploited if a more comprehensive conception of the influence of road network in the urban-rural landscape is established.

Keywords:

Infrastructure, urban development, automobility, landscape planning

Indledning

Den vestlige planlægningskultur har tradition for at betragte infrastrukturen ud fra overvejende tekniske, teknokratiske eller historiske perspektiver, hvilket fjerner fokus fra infrastrukturens rolle i formidlingen mellem kultur og natur og i produktionen af "by" (se Graham & Marvin). Dette gælder i særdeleshed for vejnettet, hvis planlægning har en tendens til at leve sit eget liv. Således betragtes nye vejforbindelser fortsat primært som manglende led i et hierarkisk vejsystem, hvis oprindelse stammer tilbage fra 1960'erne, og planlægges ud fra ønsket om at forhindre specifikke trafikproblemer eller forbedre den generelle transportøkonomi (Smets, p. 124).

Denne artikel sætter imidlertid fokus på de moderne vejsystemers indflydelse på byens form og struktur gennem en beskrivelse af disse systemers henholdsvis transformere relationen mellem rum og form og rum og tid. Med denne beskrivelse bliver det klart, at udviklingen af de moderne vejsystemer, der kan sættes i relation til realiseringen af den funktionsopdelte by, har skabt en moderne by, hvis form og struktur kompromitterer den traditionelle byforståelses simple dikotomier byland og center-periferi. I dette perspektiv fremstår den moderne by snare som et urban-ruralt landskab, hvor urbane og rurale elementer udgør et komplekst patchwork.

Karakteren af dette urban-rurale landskab udfordre adskillelsen mellem de traditionelle discipliner by- og landskabsplanlægning og peger samtidig på vejnettets potentiale som en fælles planlægningsmæssig platform. Et potentiale der kun kan udnyttes hvis der etableres en mere helhedsorienteret opfattelse omkring vejnettets betydning i det urban-rurale landskab.

En idé om form i en by karakteriseret af rum

Albert Pope gennemgår i bogen *Ladders* (1999) en omfattende analyse og beskrivelse af den amerikanske byudvikling fra starten af det 19. århundrede til slutningen af det 20. århundrede, der tager afsæt i relationen mellem byens rum og form. I den forbindelse problematisere Pope forestillingen om den moderne by som et identificerbart objekt eller enhed, en forestilling hvor den byggede form fremhæves i forhold til det ubyggede rum. Ifølge Pope er den moderne by imidlertid ikke karakteriseres af

bygget form, men derimod af de enorme rum hvorover bygget form kun har ringe eller slet ingen kontrol. Rum bestående af store parkeringspladser, udfasede industriområder, offentlige parker, erhvervs- og industriområder, motorveje, restarealer, indkøbscentre, parceludstyknings m.v., som tilsammen giver den moderne by sin unikke karakter (Pope, pp. 3-4).

Med udgangspunkt i denne karakteristik af den moderne by påpeger Pope, hvordan den fortsatte fokusering på bygget form betyder at den aktuelle byudviklings karakteristiske rum i realiteten forbliver konceptuelt usynlige og under-teoretiseret. Indledningsvist skriver Pope:

The contemporary city, the city that is, at this moment under construction, is invisible. (...) While the contemporary city remains everywhere and always seen, it is fully transparent to the urban conceptions under which we continue to operate. (Ibid. p. 2)

Ifølge Pope er det derfor nødvendigt at revidere forståelsen af forholdet mellem rum og form, hvis den moderne by skal bringes ind i den byplanlægningsmæssige diskurs. I den forbindelse foreslår Pope at indføre en distinktion mellem to typer af form; bygget form som egentlig konstruktion der knytter sig til den konventionelle dialektik mellem byernes byggede masse og åbne rum, og organisatorisk form som knytter sig til byernes opbygning og struktur.

I sin analyse og beskrivelse af den amerikanske byudvikling skelner Pope imellem to fundamentale organisatoriske former som kan sættes i relation til opbygningen og organisering

Fig. 1:
Kortet viser udbygningen af vejnettet i perioden 1944-2008 for et område ved Herning og Ikast. Her ses tydeligt det moderne vejsystems hierarkiske opbygning og karakteristiske antennestruktur. Kun en beskednen del af vejnettets udbygning er foretaget som en egentlig udbygning af byernes oprindelige gitterstruktur.



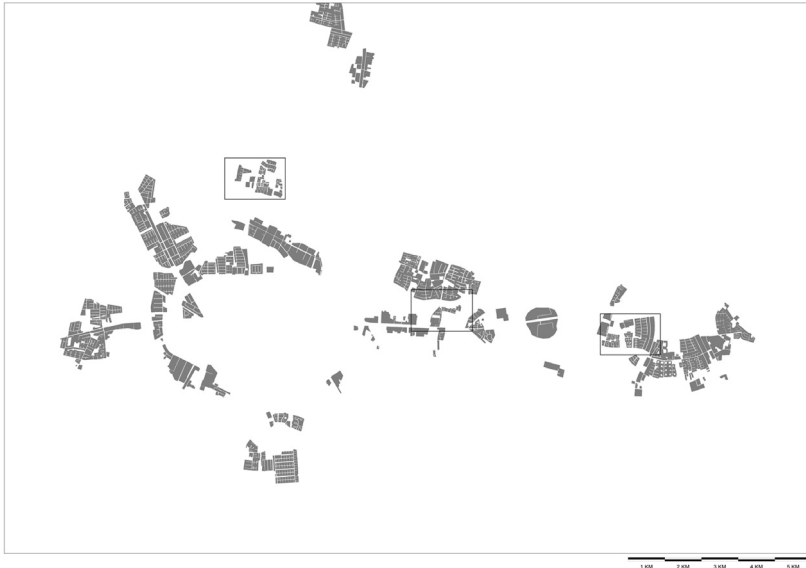


Fig. 2:
Kortet viser hvordan 'byen', der er organiseret omkring det moderne vejsystem ved Herning og Ikast, har karakter af en række selvstændige 'fragmenter' eller 'enklaver' med ubebyggede arealer omkring sig.

ringen af henholdsvis den traditionelle og den moderne by. Til den traditionelle by knytter sig "gitteret", en betegnelse der refererer til nettet af ortogonale veje, som kendetegner flertallet af byområderne fra tiden før anden verdenskrig. Til den moderne by knytter sig "antennen", en betegnelse der refererer til den dominerende figur i de moderne vejsystemers hierarkiske opbygning, der tydeligt lader sig aflæse i flertallet af byområderne fra tiden efter anden verdenskrig.¹

Fig. 3:
Kortet viser hvordan de historiske 'bykerner' indgår i et samlede felt af 'enklaver' ved Herning og Ikast. I dette felt af 'enklaver' bliver nærhed i stigende grad til et spørgsmål om tilgængelighed frem for tæthed. Motorvejen får på denne måde en stor betydning for hvad der kan opfattes som centralt eller perifert og by eller land.

På denne måde introducerer Pope en idé om form, som både gør det muligt at afvise forestillingen om den moderne by som et identificerbar objekt eller enhed og samtidig inkludere den aktuelle byudviklings karakteristiske rum i måden hvorpå byen opfattes og tænkes. Hvor den moderne by fremstår formløs og diffus når der fokuseres på bygget form, fremstår



den anderledes klar i sin form, når der fokuseres på organisatorisk form.

Med udgangspunkt i denne markante overgang, hvor antennen overtager gitteret som den primære organisatoriske grundform, fremstår den moderne by snarere som en række selvstændige enklaver frem for en egentlig udbygning eller ekspansion af den traditionelle by. Ifølge Pope er det derfor nødvendigt at separere den moderne by fra sit konceptuelle tilhørsforhold til den traditionelle by; den moderne by skal snarere betragtes som en ny og selvstændig type byudvikling frem for en videreudvikling af den traditionelle by og dens konventioner (ibid. p. 3).

Betragtet som bygget form fremstår den traditionelle by relativ tæt og lukket, hvorimod den moderne by til sammenligning fremstår spredt og åben. Denne relation mellem åbenhed og lukkethed er imidlertid vendt om når byen betragtes som organisatorisk form. I den forbindelse fremstår den traditionelle by som en åben form, der i princippet frit kan udbygges i alle retninger, hvorimod den moderne by fremstår som en række lukkede former, der ikke umiddelbart kan udbygges men kun multipliceres. I takt med at den bymæssige vækst primært organiseres omkring antennerne, opstår en situation hvor udbygningen af den oprindelige gitterstruktur ikke længere er mulig. Hermed får de traditionelle byområder på lige fod med enklaverne karakter af lukkede eller afsluttede former.

Udbygningen af de moderne vejsystemer har på denne måde skabt grundlaget for en udvikling, hvor byernes ekspansion primært sker gennem etableringen af selvstændige enklaver med ubebyggede arealer imellem. En udvikling, der efterhånden som antallet af enklaver vokser, gør det stadig mere vanskeligt og omsonst at fastholde den traditionelle forestilling om et betydningsmæssigt hierarki mellem center og periferi eller stad og forstad. Samtidig kompromitteres også den traditionelle forestilling om en klar adskillelse mellem by og land, der i stigende grad afløses af grænse- dragningerne mellem enklavernes indre og ydre.

De moderne vejsystemers indflydelse på byens form og struktur gennem påvirkningen af relationen mellem rum og tid kan eksemplificeres med tre kort fra en kortlægning af vejnettets påvirkning af tilgængeligheden til arbejdspladser i området omkring motorvejen mellem

Randers og Horsens. Første kort er en illustration af tilgængeligheden til områdets motorvejssystem – den geografiske distance til motorvejssystemets udvekslingspunkter med det øvrige vejnet som produkt af de tilladte hastigheden på vejnettet (se fig. 4). Andet kort illustrerer hvordan tilgængeligheden til motorvejssystemet forholder sig til tilgængeligheden til arbejdspladser i området, opgjort som antallet af arbejdspladser der kan nås fra et givent område inden for 30 minutters køretid i bil. Disse oplysninger stammer fra forskningsprojektet Byen, Vejen og Landskabet.² På kortet ses det tydeligt, hvordan områderne med den højeste tilgængelighed til arbejdspladser primært knytter sig til de områder, der har mindre en 10 minutters køretid til et af motorvejssystemets udvekslingspunkter (se fig. 5). Tredje kort er en illustration af tilgængeligheden til arbejdspladser set i relation til områdets byzoner. Af kortet fremgår det, at byzonerne ikke nødvendigvis ligger i de områder, der har den højeste tilgængelighed til arbejdspladser (se fig. 6).

(Auto)mobilitet:

Fra tæthed til tilgængelighed

Den metode til organiseringen af byen, som de moderne vejsystemer bygger på, er af Victor Gruen blevet beskrevet med begrebet "enforced mobility" (Wall 2005, p. 232). Med dette begreb påpeger Gruen, hvordan der med den funktionelle uddifferentiering af det overordnede vejsystem samtidig blev indført en form for tvungen (auto)mobilitet imellem de fortrinsvist monofunktionelle enklaver. For at kunne opretholde en meningsfuld sammenhæng mellem bosteder, arbejdssteder, indkøbsmuligheder, offentlige funktioner og diverse fritidstilbud er (auto)mobiliteten således blevet en nødvendighed i feltet af enklaver. Imidlertid er der med (auto)mobiliteten også opstået en høj grad af individuel frihed og fleksibilitet i forhold til at sammensætte ønskede lokaliteter i feltet af enklaver. Omkring (auto)mobilitetens rolle som henholdsvis mulighed og nødvendighed har John Urry skrevet følgende:

Automobility is a source of freedom, the 'freedom of the road'. Its flexibility enables the car-driver to travel at any time in any direction along the complex road systems of western societies that link together most houses, workplaces and leisure sites (...). Cars extend where people can go to and hence what they are literally able to do. Much 'social life' could not be undertaken with-

out the flexibilities of the car and its 24-hour availability. (...) But this flexibility is necessitated by automobility. The 'structure of auto space' forces people to orchestrate in complex and heterogeneous ways their mobilities and socialities across very significant distances. The urban environment has 'unbundled' territorialities of home, work, business and leisure that historically were closely integrated (...). Automobility is thus a system that coerces people into an intense flexibility. It forces people to juggle fragments of time so as to deal with the temporal and spatial constraints it itself generates. (Urry, p. 28)

Urry beskriver hermed, hvordan der med den tvungne (auto)mobilitet også blev etableret grundlaget for en individuel frihed og fleksibilitet, der samtidig forudsætter (auto)mobilitet for at kunne opretholdes. Med andre ord skaber (auto)mobiliteten ønsket om en fleksibilitet, som kun bilen indtil videre har kunnet indfri og som til sammenligning får andre transportformer til at fremstå som infleksible. I kraft af denne særegne kombination af fleksibilitet og tvang har (auto)mobiliteten opnået en usædvanlig evne til at transformere relationen mellem rum og tid og igangsætte nye former for pendling, familieliv, fællesskab, fritid m.v. (ibid. pp. 27-29).

En af de første arkitekter og byplanlæggere til at forstå (auto)mobilitetens evne til at transformere relationen mellem rum og tid var Frank Lloyd Wright, der allerede på et tidligt stadie i (auto)mobilitetens udvikling havde observeret, hvordan bilen ville sætte nye præmisser for byernes form og struktur. I bogen *Then Democracy Builds (1945)* skriver Wright således:

(...) not only have space values entirely changed to time values, forming a new standard of measurement, but a new sense of spacing based upon automobility is here. (Wright 1945, pp. 44-45)

Ifølge Wright ville (auto)mobiliteten skabe en situation hvor traditionelle begreber om fysisk afstand og nærhed skulle anskues i et nyt tidsmæssigt perspektiv baseret på bilens hastighed. Nye præmisser for byernes form og struktur, som Wright benyttede i udviklingen af modellen for *Broadacre City*, som beskrev hans vision for et moderne demokratisk bylandskab. Denne særlige opmærksomhed på (auto)mobilitetens og dens præmisser for byudviklingen, har foranlediget flere byteoretikere til at påpege, hvordan *Broadacre City* som model har

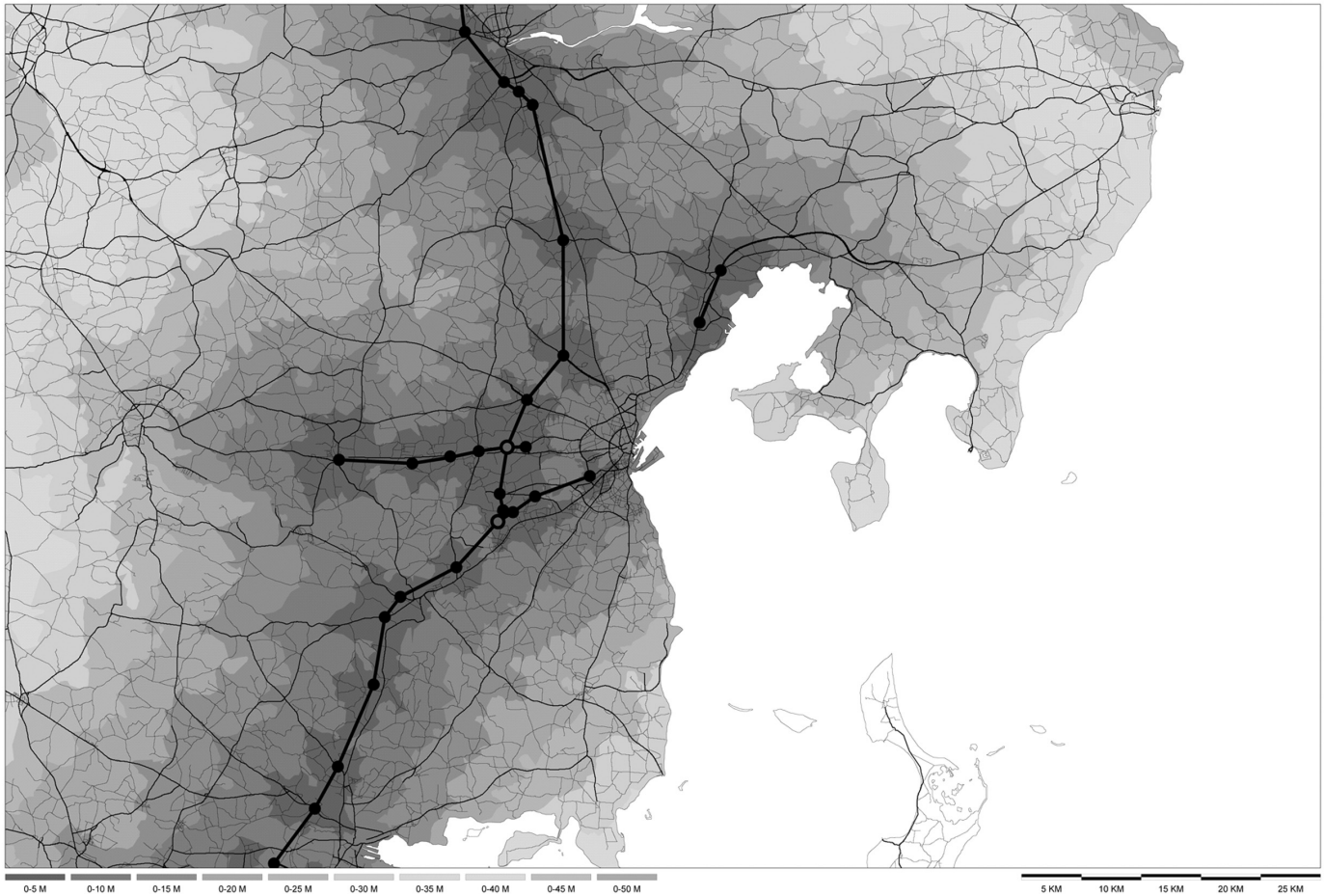


Fig. 4:
Kortet viser tilgængeligheden til motorvejssystemet i et område omkring strækningen mellem Randers og Horsens. Med intervaller på 5 minutter er aftegnet distancen til motorvejssystemets udvekslingspunkter med det øvrige vejnet som produkt af de tilfaldte hastigheden på vejnettet.

foregrebet væsentlige træk ved den moderne by. Robert Fishman har beskrevet, hvordan *Broadacre City* bedre en nogen anden designmodel, beskriver hvordan flertallet af amerikanere lever i dag. I den forbindelse hæfter Fishman sig ved, hvordan *Broadacre City* skulle opbygges omkring et gittersystem af motorveje, der i princippet strakte sig uendeligt i alle retninger. Der skulle ikke være nogle egentlige centre ud over familiernes individuelle hjem. På denne måde ville husholdningerne frit kunne sammensætte deres egne byer ud fra de destinationer, som blev tilgængeliggjort af motorvejssystemet med hastigheder på 100 km/t (Fishman 1994, p. 46).

På tilsvarende vis har Gabriel Dupuy beskrevet, hvordan Wrights forståelse af transportnetværkets betydning i *Broadacre City*, fuldstændig har foregrebet hvad alle mennesker siden slutningen af det tyvende århundrede syntes at tage for givet (Dupuy 2000, p. 27). I den forbindelse tager Dupuy udgangspunkt i en moderne netværksopfattelse, som sætter den individuelle bruger i centrum; brugeren som konfigurerer og re-konfigurerer netværket i overensstemmelse med egne valg om at sætte brugbare og

ønskværdige forbindelser sammen mellem andre brugere og rum. Ud fra denne netværksopfattelse knytter brugeren sig til særlige aspekter ved netværket, der kan karakteriseres ud fra tre principielle kriterier; et topologisk, der dækker søgen efter direkte forbindelser uden mellemlid og ønsket om allestedsnærværelse, et kinetisk, der dækker interessen for umiddelbarhed, stabile hastigheder og hurtige forbindelser uden tidstab og forstyrrelser, samt et adaptivt, der handler om netværkets evne til at tilpasse sig behovet for nye forbindelser (ibid. p 5). Ifølge Dupuy tilgodeså modellen for *Broadacre City* med dens allestedsnærværende forbindelser, sikring af vitale flows og mulighed for permanent regulering disse vigtige kriterier, og foregreb hermed den betydning som transportnetværkene siden har opnået i udviklingen af den moderne by. Wright var imidlertid også opmærksom på, hvordan disse nye præmisser for byudviklingen ville udfordre de traditionelle forestillinger om byen. I bogen *The Disappearing City (1932)* skriver Wright således:

(...) the future city will be everywhere and nowhere, and it will be a city so greatly different from the ancient city or any city today that we will pro-

bably fail to recognize its coming as a city at all.
(Wright 1932, citeret i Wall 1994, p. 9)

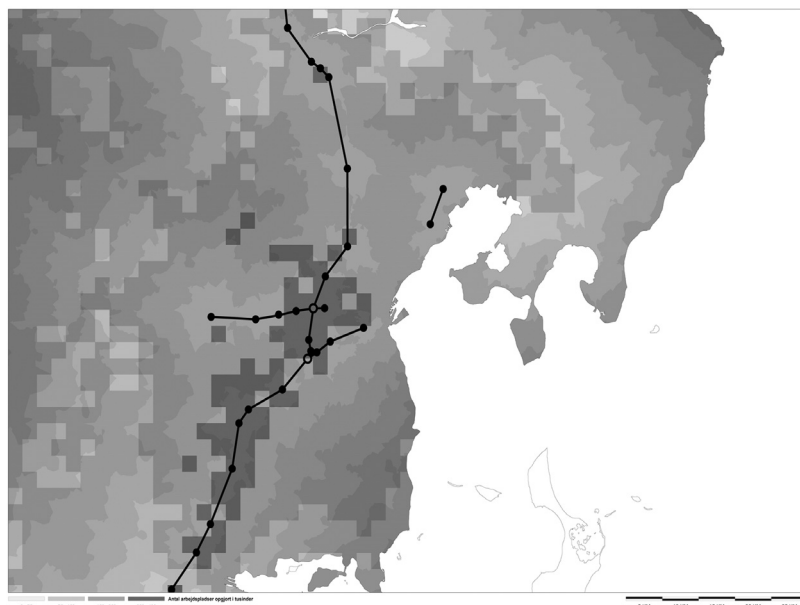
Wrights model for *Broadacre City* blev heller ikke genkendt eller anerkendt for hvad den var - en absolut urban vision, hvor byen kun spredt sig fordi den samtidig konsolideres gennem dens transportnetværk. På grund af det totale fravær af bebyggelsesmæssig tæthed og koncentration i *Broadacre City*, er Wright ofte blevet betragtet som tilhænger af en form for antiurbanisme (Dupuy 2000, p. 28).

Den rumlige koncentration af mennesker, bygninger og aktiviteter udgør et af de traditionelle kendetegn ved byen. Fordi koncentration etablerer en grad af nærhed, der er fordelagtig i forhold til sociale interaktioner, er tæthed almindeligvis blevet kendt som et visuelt bevis på bymæssighed - des mere tæt des mere bymæssig. Et fald i tæthed tolkes derfor almindeligvis som en svækkelse af graden af bymæssighed og som et tegn på byens opløsning (Zhuo, p. 9).

Denne forståelse af bymæssighed tager imidlertid ikke hensyn til, hvordan mobiliteten påvirker potentialet for sociale interaktioner. Højere transporthastigheder kan betyde en udvidelse af den enkeltes aktionsområde inden for et givent tidsbudget og derigennem øge antallet af potentielle udvekslinger. I dette perspektiv bliver distance og hastighed to komplementære mål for graden af nærhed - en mindskelse af den fysiske distance eller en forøgelse af transporthastigheden udgør to forskellige metoder eller instrumenter til at opnå den samme grad af nærhed. I kombinationen afgør distance og hastighed graden af tilgængelighed og udgør et alternativ til konceptet om bebyggelsesmæssig tæthed - des mere tilgængelig des mere bymæssig.

I et samfund præget af en voksende mobilitet, bliver det i stigende grad relevant at betragte bymæssighed som et spørgsmål om tilgængelighed frem for tæthed. Et fald i tæthed betyder nødvendigvis ikke et fald i antallet af potentielle sociale interaktioner, hvis der samtidig kompenseres i kraft af højere transporthastigheder. En høj mobilitet kan på denne måde fastholde potentialet for sociale interaktioner selv om mennesker, bygninger og aktiviteter er spredt over et større territorium (ibid. p. 10).

De moderne vejsystemers indflydelse på byens form og struktur gennem påvirkningen af relationen mellem rum og tid kan eksemplificeres med tre kort fra en kortlægning af vejnettets



påvirkning af tilgængeligheden til arbejdspladser i området omkring motorvejen mellem Randers og Horsens. Første kort er en illustration af tilgængeligheden til områdets motorvejssystem - den geografiske distance til motorvejssystemets udvekslingspunkter med det øvrige vejnet som produkt af de tilladte hastigheden på vejnettet (se fig. 4). Andet kort illustrerer hvordan tilgængeligheden til motorvejssystemet forholder sig til tilgængeligheden til arbejdspladser i området, opgjort som antallet af arbejdspladser der kan nås fra et givent område inden for 30 minutters køretid i bil. Disse oplysninger stammer fra forskningsprojektet *Byen, Vejen og Landskabet*.² På kortet ses det tydeligt, hvordan områderne med den højeste tilgængelighed til arbejdspladser primært knytter sig til de områder, der har mindre en 10 minutters køretid til et af motorvejssystemets udvekslingspunkter (se fig. 5). Tredje kort er en illustration af tilgængeligheden til arbejdspladser set i relation til områdets byzoner. Af kortet fremgår det, at byzonerne ikke nødvendigvis ligger i de områder, der har den højeste tilgængelighed til arbejdspladser (se fig. 6).

Til trods for at tilgængeligheden til arbejdspladser naturligvis ikke i sig selv er en fyldestgørende indikator for graden af bymæssighed, illustrerer disse kort at udviklingen af et moderne vejsystem med særlige veje for høje transporthastigheder, påvirker tilgængeligheden i et omfang, der betyder at konceptet om bebyggelsesmæssig tæthed som mål for antallet af potentielle sociale interaktioner og dermed graden af bymæssighed bør tages op til overvejelse. I et tilgængelighedsperspektiv

Fig. 5:
Kortet viser hvordan tilgængeligheden til motorvejssystemet forholder sig til tilgængeligheden til arbejdspladser i området omkring strækningen mellem Randers og Horsens. Tilgængeligheden til arbejdspladser er opgjort som antallet af arbejdspladser, der kan nås fra et givent område inden for 30 minutters køretid i bil. Disse oplysninger stammer fra forskningsprojektet *Byen, Vejen og Landskabet*. På kortet ses det tydeligt, hvordan områderne med den højeste tilgængelighed til arbejdspladser primært knytter sig til de områder, der har mindre en 10 minutters køretid til et af motorvejssystemets udvekslingspunkter.

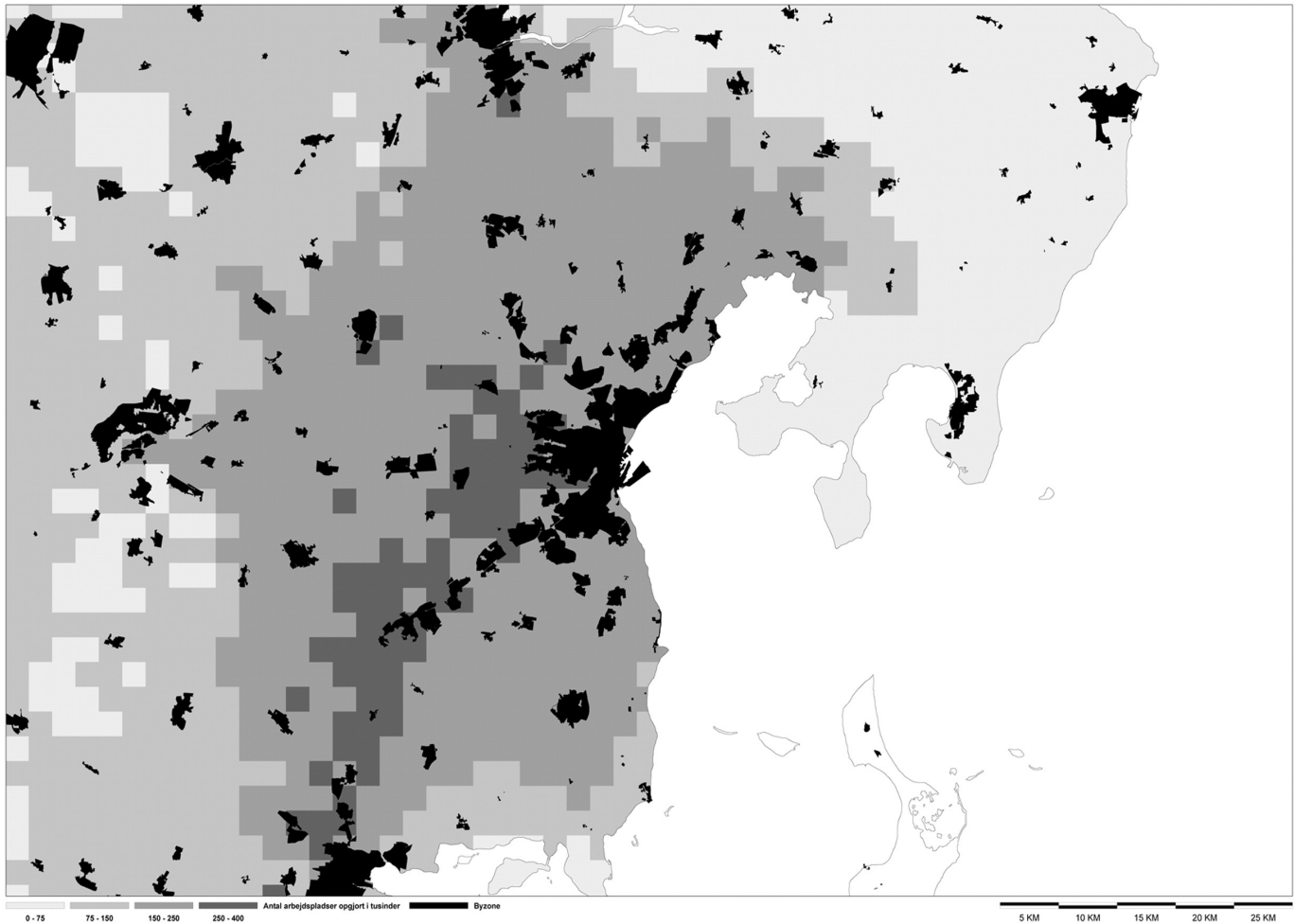


Fig. 6:
Kortet viser tilgængeligheden til arbejdspladser set i relation til byzoner i området omkring motorvejsstrækningen mellem Randers og Horsens. byzoner. Af kortet fremgår det, at byzonerne ikke nødvendigvis ligger i de områder, der har den højeste tilgængelighed til arbejdspladser.

lader de høje transporthastigheder til at skabe en form for centralitet, der ikke nødvendigvis forudsætter en høj bebyggelsesmæssig tæthed. Områder der traditionelt betragtes som perifere og mindre bymæssige på grund af deres lave tæthed, kan i dette perspektiv have en central placering og omvendt. Hvis tilgængelighed accepteres som mål for antallet af potentielle sociale interaktioner og dermed graden af bymæssighed, betyder dette samtidig at en lang række områder, der traditionelt betragtes som noget andet end by, nødvendigvis må inddrages i forestillingen om byen. Som Pope beskrev, må de enorme områder hvorover bygget form kun har ringe eller slet ingen kontrol inddrages, hvis den moderne by skal bringes ind i den byplanlægningsmæssige diskurs. Konkret kunne det betyde, at områder der traditionelt betragtes som landsbrugsområde i stedet betragtes som beboelsesområder med en meget lav tæthed. Den (auto)mobilitet som udbygningen af de moderne vejssystemer både forudsatte og muliggjorde, har på denne måde opløst forudsætningerne for en klar distinktion mellem by og land.

Vejplanlægningen og det urban-rurale landskab

Den ovenstående gennemgang af de moderne vejsystemers betydning for byens form og struktur anskueliggør, hvordan udbygningen af disse systemer kan sættes i forbindelse med udviklingen af en form for by, der ikke længere kan forklares ud de simple dikotomier by-land eller center-periferi. Denne form for by eller urban-rurale landskab har af Thomas Sieverts fået betegnelsen *Zwischenstadt* – en konstrueret betegnelse der understreger manglen på et passende begreb. På denne måde kan betegnelsen *Zwischenstadt* ses som en tematisering af de mange udeladelser eller blinde pletter, der igennem mange år har karakteriseret såvel den byteoretiske som den byplanmæssige diskurs (Sieverts et al 2005, p. 27). Ligesom Pope har forsøgt med fokuseringen på byens organisatorisk form, forsøger Sieverts med betegnelsen *Zwischenstadt* at inddrage de nye former for urbanisering, der rækker udover den traditionelle byforståelse. De vil begge synliggøre de fænomener, der for størstedelens vedkommende har været transparente i forhold

den dominerende planlægningsdiskurs baseret på traditionelle forestillinger om byen.

Til trods for at Sieverts og Pope i deres betragtninger henholdsvis tager udgangspunkt i en centraleuropæisk og nordamerikansk kontekst, når de frem til flere samstemmende pointer omkring karakteren af den moderne by. Eksempelvis påpeger de begge, hvordan der ikke længere eksisterer et ensidigt afhængighedsforhold mellem den historiske by og den moderne by – hvormed skelnen mellem urban og sub-urban bliver misvisende. Der er derimod tale om en indbyrdes ligeværdig relation, hvor forskellige former for urbanisering indgår i et heterogent og ikke-centreret felt. Samtidig beskriver de begge, hvordan dette felt præges af infrastrukturelle systemer, der isolerer sig sine omgivelserne og skaber et fragmenteret landskab.

Beskrivelsen af de moderne vejsystemers betydning for udviklingen af et urban-ruralt landskab peger på vejplanlægningens centrale position i forhold til aktivt og succesfuldt at kunne intervenere i en kontekst, hvor arkitektur, infrastruktur og landskab i høj grad optager det samme domæne. På denne måde rummer vejplanlægningen et potentiale i forhold til konceptuelt at kunne kombinere by- og landskabsplanlægningen. En kombination som ifølge Sieverts er nødvendig hvis planlægningen skal kunne bidrage til kvalificeringen af det urban-rurale landskab:

The artistic-architectural tradition of urban design in town planning must be united with the tradition of garden and landscape architecture of the baroque era and the great landscape parks of the nineteenth century, and both traditions must be combined with the traditions of forestry and agriculture which have always been oriented towards 'sustainability' and long-term thinking and acting. (Sieverts 2003, p. 121)

Ikke alene traverserer vejnettet alle former for rumlige afgrænsninger i det urban-rurale landskab, vejnettet er også et integreret element i alle former for organisation og strukturering af rumlige sammenhænge på tværs af forskellige discipliner og professionelle domæner. Fra organiseringen af landbrugets og skovbrugets dyrkningsflader til udformningen af byernes mange serviceområder udgør de vejnettet et fælles grundlag. Vejnettet har som infrastrukturelt netværk været benyttet til organisering af byen siden de første primitive køretøjer blev udviklet og har siden industrialiseringen og udviklingen af den masseproducerede personbil været et centralt tema i den moderne byplanlægning. På denne måde eksisterer der historisk set en tæt forbindelse mellem planlægningen af byen og planlægningen af vejnettet. Umiddelbart virker det derfor naturligt at lade planlægningen af vejnettet spille en central rolle i planlægningen af byen, selv om denne kan beskrives som et urban-ruralt landskab med en mangfoldighed af elementer, der falder uden for den traditionelle byopfattelse.

Vejnettets potentiale som fælles planlægningsmæssig platform på tværs af adskillelsen mellem de traditionelle discipliner by- og landskabsplanlægning vanskeliggøres imidlertid af vejplanlægningens autonomi. Med realiseringen af den funktionsopdelte by skete samtidig en funktionel uddifferentiering af vejnettet, hvor dele af vejnettet fik status som rene trafikforbindelser. De overordnede forbindelser i det moderne vejsystem blev en opgave for trafikingeniørerne og kom til at fungere som en selvstændig enhed med dets eget rationale (Smets 2001, p. 121). På denne måde blev store dele af vejplanlægning isoleret fra by- og landskabsplanlægningen både på det fysiske og det konceptuelle plan.

Den funktionelle uddifferentiering af vejnettet resulterede også i en administrativ opsplnitning af vejnettet. I Danmark som i flertallet af de andre Europæiske lande, er vejplanlægningen således fordelt på forskellige myndigheder. Nationale og regionale myndigheder tager sig af den overordnede vejforbindelser og kommunale myndigheder tager sig af de underordnede vejforbindelser. Denne administrative opdeling betyder at vejnettet sjældent betragtes i sin helhed, som et samlet netværk der forbinder alle områder og elementer i det urban-rurale landskab.

Hvis vejnettets potentiale som planlægningsmæssig platform i kvalificeringen af det urban-rurale landskab skal udnyttes må vejplanlægningens autonomi i forhold by- og landskabsplanlægningen brydes og den administrative opsplnitning af vejnettet tages op til revurdering. Hermed påpeges behovet for en mere helhedsorienteret opfattelse omkring vejnettets betydning i det urban-rurale landskab, en opfattelse der er åben for vejnettets rolle i formidlingen mellem kultur og natur og i produktionen af "byen".

Hermed påpeges behovet for en mere helhedsorienteret opfattelse omkring vejnettets betydning i det urban-rurale landskab, en opfattelse der er åben for vejnettets rolle i formidlingen mellem kultur og natur og i produktionen af "byen".

AUTHOR



Thomas Juel Clemmensen

Architect MAA, Ph. D.

Department of Landscape & Urbanism, Aarhus School of Architecture, Denmark

thomasjuel.clemmensen@aararch.dk

NOTES

¹ Pope bruger betegnelsen "ladders", der ret oversat til dansk betyder "stiger". Jeg har valgt at oversætte med "antenner" af hensyn til det figurative i betegnelsen.

² Fælles forskningsprojekt mellem Aalborg Universitet, KVL, Center for Skov, Landskab og Planlægning og Vejdirektoratet publiceret 2005.

LITERATURE

DUPUY, GABRIEL: "A revised history of network urbanism" in: *OASE # 53, 2000, Network Urbanism*

FISHMAN, ROBERT: "Space, Time and Sprawl" in: *The Periphery, Architectural Design Vol 64 No 3/4 March-April 1994*

GRAHAM, STEPHEN OG SIMON MARVIN: *Splintering Urbanism – networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*, Routledge, London 2001

POPE, ALBERT: *Ladders*, Princeton Architectural Press, New York 1996

SIEVERTS, THOMAS: *Cities Without Cities – An interpretation of the Zwischenstadt*, Spon Press, London 2003

SIEVERTS, THOMAS ET AL: *Zwischenstadt – inzwischen stadt? Entdecken, Begreifen, Verändern*, Verlag Müller + Busmann KG, Wuppental 2005

SMETS, MARCEL: "The Contemporary Landscape of Europe's Infrastructures" in: *Lotus, no.110 2001*

URRY, JOHN: "The 'System' of Automobility" in: (Featherstone, Thrift & Urry (eds.)) *Automobilities*, SAGE Publications, London 2005

WALL, ALEX: "The Dispersed City" in: *The Periphery, Architectural Design Vol 64 No 3/4 March-April 1994*

WALL, ALEX: *Victor Gruen – From Urban Shop to New City*, Actar, Barcelona 2005

WRIGHT, FRANK LLOYD: *Then Democracy Builds*, University of Chicago Press, Chicago 1945

ZHUO, JIAN: "The speed of urban transportation as a new regulatory tool for future cities – Case studies in Shanghai and Paris", <http://latts.cnrs.fr/site/tele/rep1/JianZHUOCityFuturesFinalPaper.pdf> [06.11.05]