



Aalborg Universitet

AALBORG UNIVERSITY  
DENMARK

## Fodgængermobilitet & Bykvalitet - Mobilitetsdesign i Aalborg midtby

Lanng, Ditte Bendix; Vestergaard, Maria; Malling, Rie; Andersen, Anne Juel; Andersen, Jeppe

*Publication date:*  
2021

*Document Version*  
Også kaldet Forlagets PDF

[Link to publication from Aalborg University](#)

*Citation for published version (APA):*

Lanng, D. B., Vestergaard, M., Malling, R., Andersen, A. J., & Andersen, J. (2021). *Fodgængermobilitet & Bykvalitet - Mobilitetsdesign i Aalborg midtby*. Institut for Arkitektur og Medieteknologi. Skriftserie: Arkitektur & Design (A&D Files) Bind 118

### General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

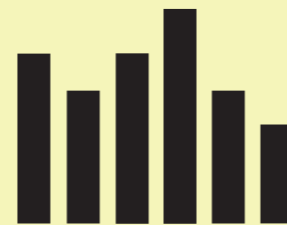
### Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at [vbn@aub.aau.dk](mailto:vbn@aub.aau.dk) providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

# Fodgængermobilitet & Bykvalitet

## Mobilitetsdesign i Aalborg

Aalborg Universitet og Aalborg Kommune  
2019-20



C-MUS PRAKSIS  
mobilities living lab

**Titel**

Fodgængermobilitet og Bykvalitet: Mobilitetsdesign i Aalborg  
2021

**Projektdeltagere**

C-MUS PRAKSIS living lab 2019-20:

- Aalborg Universitet, Center for Mobilitet og Urbane Studier:

Ditte Bendix Lanng, Søren Risdal Borg, Harshita Vishway, Apoorva Lalita Jayanti Venkata

Studerende på MSc02 Urban Design Aalborg Universitet 2019

- Aalborg Kommune:

Rie Malling, Anne Juel Andersen, Maria Quvang Harck Vestergaard, Jeppe Astrup Andersen, Line Bøg Risager

**Redaktion**

Ditte Bendix Lanng

Skriftserie Arkitektur & Design (A&D Files)

ISSN nr. 1603-6204

Volumen nr. 118

**Illustrationer**

angivet ved den enkelte illustration

**Layout**

Ditte Bendix Lanng og Anne Sofie Elgaard Sørensen



AALBORG UNIVERSITY  
DENMARK



C - MUS PRAKSIS  
mobilities living lab

# Indhold

## 1. INTRODUKTION

- Formål og indhold
- Metode og organisering
- Motivation og identifikation af udfordringer
- Integration af fodgængermobilitet og bykvalitet i Aalborg

## 2. FODGÆNGERMOBILITET & BYKVALITET PÅ DAGSORDENEN

- Introduktion til gang som mobilitetsform
- Sammenhæng med andre dagsordener
- Gang i kombination med andre mobilitetsformer
- Mobilitetsdesign, den gode by og demokratiske byrum

## 3. EKSEMPELSAMLING: KATALOG OVER DESIGNKONCEPTER

- Strategi på byniveau
- Byrumsskala
- Metoder: involvering og eksperiment

## 4. CASE: AALBORG MIDTBY

- Feltarbejde: Fodgængernetværk i Aalborg Midtby
- Tre udvalgte strækninger
- Case-strækning 1: Sauers Plads – Frederikstov
- Case-strækning 2: Vesterbro – JFK Plads
- Case-strækning 3: Vesterå – Havnefronten

## 5. KONKLUSIONER OG VIDERE ARBEJDE

# 1. INTRODUKTION

# Formål og indhold

I dette hæfte har vi samlet udvalgt viden, erfaringer og refleksioner om samspillet mellem fodgængermobilitet og bykvalitet. Disse er indsamlet og udviklet over en periode på ca. 2 år i et tværfagligt forsknings-praksissamarbejde i C-MUS PRAKSIS living lab - med deltagelse af Center for Mobilitet & Urbane Studier, Aalborg Universitet og Trafik & Veje samt Plan & Udvikling i By- og Landskabsforvaltningen, Aalborg Kommune.

Samarbejdets formål har været en tværgående undersøgelse af planlægning og design for fodgængermobilitet set i sammenhæng med aspirationer til og overvejelser om høj bykvalitet.

I byens trafikrum mødes nogle af nutidens store udfordringer for byernes udvikling og for bæredygtige urbane livstile: sundhed – herunder fysisk aktivitet og luftkvalitet, klima - herunder bæredygtig mobilitet, forurening og trængsel, og byliv – herunder mangfoldige vedkommende og trygge byrum.

Det er vores opfattelse, at der er behov for gode værktøjer til at omdanne, planlægge og anlægge trafikens rum, fx fortove, vejarealer, parkeringspladser, tunneller, passager, så kvaliteten af fremtidens tætte byer sikres og løftes, samtidig med at mere mobilitet bliver mere bæredygtig og mere fysisk aktiv.

Vi har arbejdet med at samle strategisk, praktisk og teoretisk viden om, hvad prioritering og planlægning for fodgængermobilitet kan betyde for vores by og mobilitet.

Denne vidensbank rummer bl.a. begreber, kritiske diskussioner og tværgående agendaer, der er relevante at forstå og sætte i spil, når vi planlægger og designer for fodgængermobilitet. I kapitel 2 har vi opsummeret viden og refleksioner om dette.

Vidensbanken rummer også eksempler fra andre byer og lande på designkoncepter på både by- og byrumsskala samt metoder, der kan anvendes, når der planlægges og designes for gang. Kapitel 3 er en eksempelsamling, der fungerer som et katalog over udvalgte designkoncepter.

Desuden har vi arbejdet med en konkret case, Aalborg Midtby, hvor vi har undersøgt udvalgte strækninger via feltarbejde og design-eksperimenter. I dette arbejde har vi haft særligt fokus på steders og forbindelsers specifikke forhold og på byens oplevede kvalitet fra fodgængernes perspektiv. I kapitel 4 beskriver og analyserer vi casen.

Den indsamlede viden og erfaringer kan i et direkte anvendelsesorienteret formål for Aalborg Kommune bruges i arbejdet med at udvikle en fodgængerpolitik samt i omdannelsesprojekter i byen. Dette er adresseret i kapitel 5, hvor vi konkluderer og peger frem mod dette videre arbejde.

## Note: Covid-19

Undervejs i projektperioden blev verden og Danmark meget påvirket af Covid-19 pandemien. Pandemien har medført en klar forøgelse af fodgængeraktivitet. Det har tilsyneladende været en slags 'nødløsning' for muligheden for at bevæge sig, komme ud og få luft og være sammen med andre, men også som erstatning for fx brug af kollektiv trafik. Det ser også ud til, at det har åbnet manges øjne for kvaliteterne ved at gå - korte og lange ture - både der, hvor man bor, og ude i naturen. Denne styrkede interesse for at gå vil muligvis fortsætte på den anden side af pandemien, og dermed bidrage til at fodgængermobilitet i vores byer er så aktuelt som nogensinde.



Fodgængertunnelen under Aalborg Banegård. Foto: Søren Risdal Borg.

# Metode og organisering

## Organisering: Et C-MUS PRAKSIS-samarbejde

Projektet er et videnssamarbejde mellem Aalborg Universitet (AAU) og Aalborg Kommune (AK). Det er organiseret gennem C-MUS PRAKSIS, der er et living lab på AAU, som har til formål at bringe forskning og praksis tæt sammen i et arbejde med at skabe gode, forskningsbaserede by- og mobilitetsløsninger i danske – regionale og lokale - sammenhænge.

I C-MUS PRAKSIS mødes forskere fra C-MUS (Center for Mobilitet & Urbane Studier, AAU) med danske by- og mobilitetsaktører, udveksler og skaber viden, fagnetværk og konkrete projekter sammen. Styregruppen består for nuværende af repræsentanter fra AAU, Aalborg Kommune, Aarhus Kommune, Flextrafik Danmark samt Nordjyllands Trafikselskab.

## Metode: living lab Aalborg

Samarbejdet har bestået af en række fælles faglige aktiviteter og møder. Se liste t.h.

Tilsammen har disse dannet en løbende og integreret vidensudvikling og refleksion over den faglige praksis omkring samspillet mellem fodgænger mobilitet og bykvalitet.

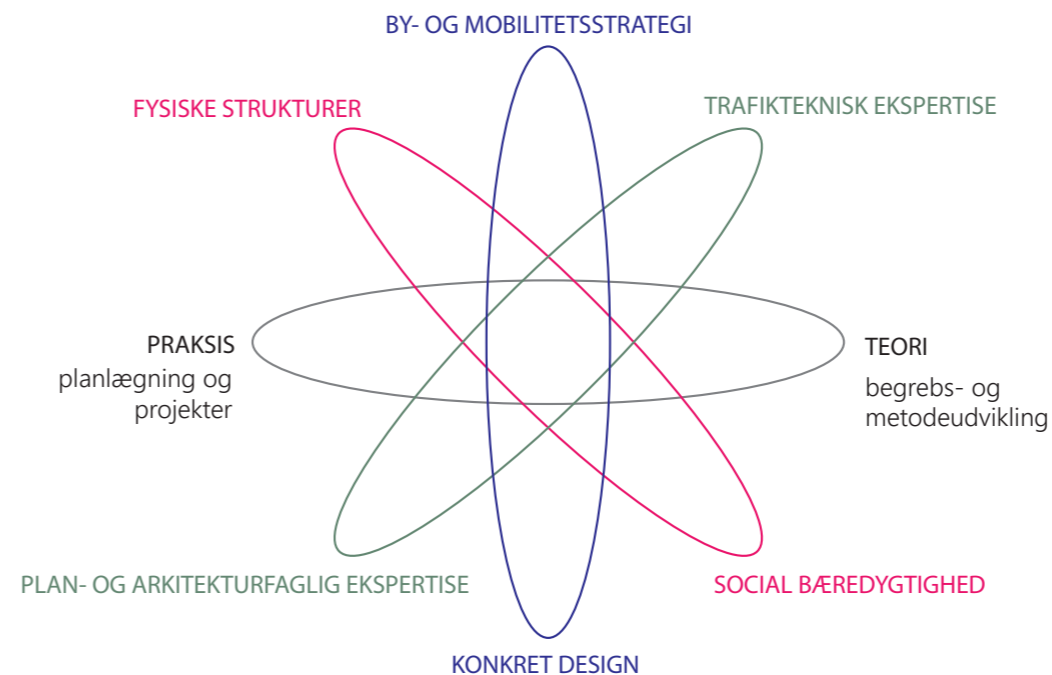
Med Aalborg by som geografisk case og med Aalborg Kommunes By- og Landskabsforvaltnings arbejdspraksis som omdrejningspunkt har vi således i en iterativ proces identificeret, diskuteret og eksperimenteret med den konceptuelle forståelsesramme, de strategiske og planfaglige sammenhænge og konkrete byrum, menneskers situationelle oplevelser og potentielle designs for fodgænger mobilitet.

Med aktivt samarbejdende deltagelse af både afdelingen for Trafik & Veje og afdelingen for Plan & Udvikling i Aalborg Kommune, har arbejdet været tværfagligt med den ambition at samle og integrere viden, der oftest knytter sig til enten en trafik-faglig ekspertise eller en planlægnings- og arkitekturfaglig ekspertise. Læs mere om dette integrerede perspektiv på by og mobilitet i afsnittet 'Mobilitetsdesign, den gode by og demokratiske byrum' i kapitel 2.

Opsummeringen i dette hæfte er dermed en del af en fælles, tværgående vidensproduktion, refleksion og kapacitetsopbygning.

## Aktiviteter

- 1 Fælles deltagelse ved den internationale konference Walk21 i Rotterdam 8.-11. oktober 2019
- 2 Studier af eksempler: best practice bydesign for integration af fodgænger mobilitet og bykvalitet
- 3 Dybt case studie i Aalborg Midtby: Tre oplevelsesruter - feltarbejde, desktopanalyser, samt designscenarier
- 4 Litteraturstudier, gang - konflikter og synergier; den gode by og demokratiske byrum
- 5 Møderække i samarbejdsgruppen, ca. hver 2. måned
- 6 Sammenfattende tværgående analyse, opsamling i principper for integration af fodgænger mobilitet og bykvalitet
- 7 Formidling og præsentation: artikel i fagtidsskriftet Trafik & Veje, 2019, oplæg ved Trafikdage o.a. konferencer, samt digital udgivelse (dette hæfte), 2021



Til venstre:  
Samarbejdet omhandler en tværfaglig, tværgående og integreret vidensproduktion om fodgænger mobilitet og bykvalitet.

# Motivation og identifikation af udfordringer

## Samspil mellem fodgængermobilitet og bykvalitet

Samarbejdet er motiveret af en række aktuelle forhold og udfordringer af både generel karakter og knyttet til hhv. Aalborg Kommunes og C-MUS' aktuelle arbejde. Her har vi sammenfattet disse i fire overordnede motivationer. Indholdet i rapporten diskuterer disse spørgsmål.

### Bæredygtig mobilitet

Der er brug for grønne og sunde mobilitetssystemer i byerne. Det afspejles i mange danske og udenlandske byer, hvor man fx udarbejder SUMP: Sustainable Urban Mobility Plans. Der satses ikke længere primært på bilen, men i højere grad på fintmaskede, brugervenlige løsninger sammensat af flere mobilitetsmuligheder, der har til formål at styrke den bæredygtige mobilitet.

Gang er en aktiv og bæredygtig mobilitetsform, der ikke forurener eller støjer. Men gang har hidtil ikke fået samme strategiske opmærksomhed i Danmark som fx cyklisme, der ansues som et vigtigt element i bæredygtige mobilitetssystemer. Derfor spørger vi her:

*Hvad kan være fodgængermobilitetens rolle, dens potentialer og udfordringer, for mere bæredygtig mobilitet i vores byer?*

### Aalborg: planlægning og visioner for fodgængermobilitet

I Aalborg sigter en række aktuelle planlægningsinitiativer og investeringer på at kombinere bykvalitet, sundhed og bæredygtighed i en by i rivende udvikling.

Der arbejdes med mere aktive mobilitetsformer, herunder fodgængermobilitet, som et af de vigtige midler til at realisere visionerne.

Planlægningen sigter eksempelvis på at styrke de fysiske forhold og de oplevede forbindelser for fodgængere i og gennem Aalborg Midtby og i bydelene uden for midtbyen, herunder til og fra parkeringsanlæg i midtbyens kant og de BRT-stationer, der er på vej.

*Hvad er de konkrete, specifikke forhold for fodgængermobilitet i Aalborg? Og hvilke tilgange og tiltag er relevante at igangsætte i byen, som er i rivende udvikling og hvor den igangværende planlægning rummer både langsigtede strategiske udviklingstræk omkring by og mobilitet og talrige udviklings- og omdannelsesprojekter?*

### Mobilitetsdesign

Forskningsfagligt har projektet arbejdet med en rammesætning, som kaldes 'mobilitetsdesign'.

Mobilitetsdesign er et tværfagligt forsknings- og praksisfelt, som søger at bidrage til en god og bæredygtig fremtid gennem vidensproduktion for analyse og design af mobilitet, forbindelser, rum og steder.

Med mobilitetsdesign identificerer og undersøger vi relevante, kritiske spørgsmål i vores hverdagsmobilitet og infrastrukturer, set i lyset af fx deres socio-kulturelle, miljømæssige, etisk-æstetiske og tekniske sammenhænge.

*På hvilke måder kan vi arbejde med samsillet mellem fodgængermobilitet og bykvalitet, hvis vi søger at tage højde for både byens og trafikens forhold og behov, for menneskers forskellighed og for steders specificitet?*

### Den Gode By

Hvis fodgængermobilitet skal spille en større rolle i det komplekse samspil i vores byer, og der skal planlægges og designes for gang, er det nødvendigt at arbejde indgående med samsillet mellem fodgængermobilitet og bykvalitet.

*Hvad er det for andre forhold end arbejdet for bæredygtig mobilitet, som gang er en del af? Hvilke forestillinger og mål om bykvalitet samt fremskridt og forbedring af byen kan planlægning og design af fodgængermobilitet sættes i relation til?*

Kan gang fx bidrage til at styrke byens rum som demokratiske byrum med fri og lige adgang?

Den 'gode by' er naturligvis ikke en statisk eller ensidig størrelse, men vil altid være afhængig af sit sted, sin kontekst og sin tid. Det er nødvendigt at gøre sig klart at de øjne, der ser, og de fødder, der går, er afgørende for, hvordan byen opfattes og opleves, og det er nødvendigt at spørge, hvem byen er god for.



# Integration af fodgængermobilitet og bykvalitet i byen

## Aalborg Kommunes planer og projekter

Aalborg er en by i hastig udvikling. En række planlægningsinitiativer og byudviklingsprojekter er rettet mod mål og visioner for fremtidens Aalborg, der kombinerer bykvalitet og bæredygtig mobilitet. Mere aktiv mobilitet, heriblandt fodgængermobilitet, er indarbejdet som et af midlerne til at realisere målene.

Aktuelt er 'Mobilitet 2040' (mobilitetsstrategi) samt 'Liv i Centrum' midtbystrategi 2025 vedtaget. Af store projekter, der går på tværs af disse to strategier, skal nævnes Plusbusprojektet, som vil være med til at forandre centrale strækninger og byrum i midtbyen og vækstaksen.

**"Mobilitet 2040"** er Aalborg Kommunes nye mobilitetshandlingsplan. På tværs af mobilitetsformer sætter planen visionen for fremtidens mobilitet samt oplister en række mål frem mod hhv. 2025 og 2040. Herudover udstikker planen for kommunens forskellige geografier en række målsætninger for mobiliteten. Endelig indeholder planen et handlingskatalog med igangværende og forslag til kommende handlinger, der skal bidrage til målopfyldelsen.

**Midtbystrategi 2025, "Liv i Centrum"**, rummer vision og strategi for udviklingen af Aalborg Midtby. Samtidig danner den også grundlaget for at kunne prioritere de konkrete indsatser og projekter, der kan bidrage til at gennemføre visionen, hvor der bl.a. er fokus på at skabe attraktive byrum, et godt fodgængernetværk og flow rundt i byen.

For Aalborgs bydele gennemføres byudviklingsplaner efter en model, der med brug af grundig borgerinddragelse og stedsanalyse får gennemarbejdet problemstillinger, potentialer, identitet og planlægningsmuligheder. Der afsluttes med et revideret kommuneplangrundlag og en handlingsplan og som oftest også en række anlægsprojekter, afhængigt af den tilgængelige økonomi.

**Aalborg Plusbus** er Aalborgs første BRT-løsning, dvs. en højklasset kollektiv forbindelse, der forbinder store dele af vækstaksen, fra Væddeløbsbanen i Vestbyen til Universitetshospitalet i Aalborg Øst. Plusbussen fungerer som rygrad for byudvikling, og der investeres som en del af anlægsprojektet i 10 byrum som stationsforpladser langs ruten med henblik på, at de kan fungere som attraktive bymæssige knudepunkter, der bl.a. leder fodgængere til og fra plusbusstationerne.

En forundersøgelse for en supplerende nord-syd linje, Plusbus2, er gennemført i 2019-20. Der er bevilget midler på budgettet i de kommende år til at gennemføre yderligere undersøgelser og planlægning forud for en forventet gennemførelse af projektet og dermed skabelse af et egentligt højklasset system, der integreres tæt med det resterende bybusnet.

Andre væsentlige projekter at nævne er Østeråprojektet og Stigsborg Fjordbro. Østeråprojektet går ud på at åbne Østerå gennem byen fra Gabriel ind over Godsbanearialet, gennem Karolinelund og via den nyåbnede kanal

ved Musikkens Plads til Limfjorden. Projektet kombinerer klimatilpasning og miljø med rekreation og byudvikling, og ruten planlægges som en attraktive bevægelsesrute så at sige vinkelret på havnefronten. Stigsborg Fjordbro forlænger ruten til Stigsborg og forbinder således Stigsborg og Nørresundby med Aalborg Midtby. På den måde skabes endnu en attraktiv fjordkrydsende cykel- og gangforbindelse, som vil medvirke til at gøre store byområder langt mere tilgængelige.

Aalborg fortættes og udvikles og mobilitetstilbuddene ændres, og læser man på tværs af de ovennævnte kommunale planer og projekter er det tydeligt, at der i proces såvel som resultat stilles store krav til en god integration af rumlig, urban kvalitet og mobilitet. De tre planer og projekter arbejder alle med integrerede mål for og tværfaglig tilgang til mobilitet og bykvalitet, med forskellige udgangspunkter og konkrete handlingsområder i sigte. Tilsammen understreger disse behovet for og opmærksomheden på at samtænke aspekter og hensyn, når der arbejdes frem mod "den gode by" med et særligt fokus på samspillet mellem bykvalitet og mobilitet.

I de gule felter til højre introduceres Mobilitet 2040, Midtbyplan 2025, samt Plusbus-projektet. Dernæst opridses kortfattet, hvordan de hver især arbejder med et samspil mellem fodgængermobilitet og bykvalitet, med fokus på tætbyens funktioner, bevægelser, ruter og rum.

### Aalborg Kommunes motivationer for at få folk til at gå

Projektet har søgt at indkredse, hvad der ligger bag Aalborg Kommunes fokus på fodgængermobilitet. Tre temaer synes særligt vigtige, på tværs af planer og projekter: sundhed, miljø og byliv.

Byens infrastruktur, byrum, struktur, arkitektur, og rekreative områder kan bidrage til at skabe en god by ved at muliggøre, for at borgerne kan leve sunde, aktive liv. I fokus her er de måder, som vi bevæger os på i vores hverdagsliv. Hvilke muligheder tilbyder byen for at vores mobilitet kan være fysisk aktiv frem for stillesiddende? Inviterer byens infrastruktur, rum, struktur og arkitektur til at vi tager bilen til arbejde, eller inviterer de til at vi kan og har lyst til at bevæge os aktivt som en del af vores daglige færdsel?

Den gode, sunde by har også et andet sigte end borgernes sundhed i sig selv. Byer og moderne urbane livsstile er generelt en stor belastning for planeten, og også her er mobilitet et væsentligt aspekt. Transportbehovet i byerne er stort, trængslen er stigende, det er energikrævende, for en stor del anvendes fossile brændstoffer, og det skaber en betydelig del af vores CO2-udledning og forurening. Resultatet er, at mobiliteten, som den udføres mange steder i dag, har et betydeligt negativt fodaftryk på planetens balance. Det er derfor vigtigt at bestræbe sig på, at byen skal tilbyde mere bæredygtige mobilitetsformer.

I byens rum og infrastruktur, hvor vi bevæger os fra sted til sted, kan vi også samles, og vi kan mødes. I disse år er der en større tendens til, at vi bosætter os i kvarterer med dem, der ligner os selv. Dermed bliver det

endnu mere vigtigt, at vi arbejder aktivt med at styrke de offentlige byrum og infrastrukturer som steder, hvor vi kan mødes og sameksistere og styrke forståelsen for andres livsvilkår, kulturer og udtryksformer. Fodgængermobilitet er en form for byliv; med lav fart kan man mødes, se andre og selv blive set, og opleve byen. Byens offentlige rum skal rumme en diversitet af anvendelser. Mange steder er der udeservering, men i indretningen af byrum lægges også vægt på at reservere plads til kulturelle udfoldelser samt ikke mindst plads til ukommercielle mødesteder og opholdspladser, så det at mødes og hænge ud i byen ikke behøver at koste noget. Dette tankesæt er realiseret på havnefronten og en række andre byrum, senest Budolfi Plads.

Byens trafikrum er et af de steder, hvor disse udfordringer samles og bliver helt konkrete - 'stedsliggjorte' kan vi kalde det. Her findes trængslen og CO2-udledningen, og der er kamp om pladsen, både hvad angår mobilitet og andre funktioner og oplevelser; her sidder vi måske i bilen fremfor at gå og cykle, og vi har brug for gode løsninger, der muliggør og inviterer til at ændre adfærd; og her færdes vi alle sammen i ny og næ, på tværs af demografiske forskelle.

### Aalborg Kommunes arbejde med bykvalitet

Bykvalitet er et komplekst begreb, som både rummer gode muligheder for aktiv mobilitet, social bæredygtighed og styrkelse af varierede identiteter/ry – omdømme - historiefortælling.

I Aalborg Kommune defineres bykvalitet som noget, der har med både selve de fysiske rammer, den praksis der foregår og endelig den betydning stedet tillægges, bl.a. via fortællinger. Det betyder, at vi aldrig kan nøjes med at forholde os til fx fysikken, men også hvad der skal foregå på stedet herunder hvilke funktioner der kan forventes, og også hvem der skal løfte bylivet. Det er således en integreret tænkning, der arbejdes med, når bykvaliteten skal forbedres.

De forskellige byer, bydele og kvarterer rummer vidt forskellige identiteter, som er det der skal bygges videre på, når vi laver byudvikling. Begrebet bykvalitet betyder således noget forskelligt i forskellige dele af byen – det handler både om tæthed, funktionerne, historien og fortællingerne/ betydningen samt traditionerne og organiseringen i området. Et vigtigt spørgsmål at stille er: Hvem er bærere af bylivet? I alle kommunens byer og bydele er det vigtigt at styrke mulighederne for aktivt mobilitet i samspil med høj bykvalitet, men midtbyen har dog en særligt prioriteret rolle, hvorfor det giver god mening at starte her.

## Mobilitet 2040

### Bæredygtig mobilitet med mennesker i centrum

Mobilitet 2040 er en samlet plan for udviklingen af fremtidens mobilitet – en mobilitet som skal være med til at understøtte by- og erhvervsudviklingen, og det gode liv i hele Aalborg Kommune.

Visionen for planen sætter fokus på at favne fremtiden, at balancere hensyn både mellem brugen af byen, forskellige mobilitetsformer og ressourcer for fremtidige generationer samt bæredygtig mobilitet som er planens overordnede dagsorden - herunder både den sociale, miljømæssige og økonomiske bæredygtighed.

Planen opstiller 8 overordnede mål, herunder bl.a.:

- At 43% af ture i 2025 samt 50% af ture i 2040 foretages på cykel eller ved gang
- At skabe mobilitet for alle
- At opnå 10% færre støjbelastede boliger i 2025 og 50% færre støjbelastede boliger i 2040

Aalborg Kommune er både en bykommune og en landkommune med Aalborg som metropolen. Det betyder også, at mobilitetsudfordringer og -potentialerne er meget forskellige. I byerne er der kamp om kvadratmeterne og trængselsudfordringer – til gengæld er der korte afstande mellem funktionerne. På landet er der plads, til gengæld er der lange afstande og en mindre mobilitetsvariation.

I de forskellige geografier er der oplyst en række målsætninger som arbejdet med planen skal efterleve, bl.a. er der i Aalborg By en målsætning om at skabe Byliv og mobilitet i balance.

Endelig er der i planen udpeget en række handlinger der skal understøtte målsætningerne og de overordnede mål. Dette handlingskatalog er dynamisk og bliver opdateret årligt – heri er der bl.a. en handling om "Analyse og strategi for fodgængernetværk", som dette arbejde taler helt direkte ind i. Endelig er det planen at udarbejde en fodgængerpolitik.

## Midtbystrategi 2025

### 'Liv i Centrum'

Aalborg Midtby er karakteriseret ved en koncentreret historisk bykerne, med handel og restauranter, en ny moderne havnefront med nye rekreative byrum og kulturfunktioner, samt mange nye byudviklingsområder, der er med til at udvide Midtbyen, både funktionelt og geografisk.

Midtbyen skal derfor opfylde mange funktioner samtidigt, den er ikke bare til shopping og ophold i attraktive byrum, den skal også være den gode boligby med gode hverdagsrum og funktioner og samtidig være det regionale centrum, der er driver for erhvervsudvikling, kultur og oplevelser.

Midtbystrategien sætter en ny fælles fremtidsvision for Aalborgs Midtby i 2025 om at skabe mere liv i centrum, så Aalborg Midtby fortsat er en attraktiv by i bevægelse, et godt sted at bo, en levende og grøn midtby med plads til alle, og en sund og bæredygtig by.

Planen formulerer fem strategiske mål:

1. mere by- og bokvalitet
2. mere liv i byens rum
3. mere natur i byen
4. forskellige bykvarterer
5. bæredygtig mobilitet

Det er synergien mellem temaerne, der skal danne grundlag for fremtidige prioriteringer og beslutninger ift. midtbyens udvikling og omdannelse.

Midtbystrategien 2025 rummer et mål og indsats om at etablere flere og bedre 'oplevelsesruter' som udgangspunkt for et øget og bedre fodgængernetværk og flow i byen.

Midtbystrategiens tilknyttede aktuelle anlægsprojekter samt BRT-projektet gennem byen sætter et stort fokus på og udfordrer fodgængernetværkene. Alle, som har ærinde i midtbyen er, i et eller andet tidsrum, fodgængere, hvad enten det er mellem P-hus og målet eller mellem BRT-station og målet.

## BRT/Plusbus

Aalborg Plusbus er Aalborgs kommende højklassede kollektive BRT-busforbindelse øst-vest gennem byens vækstakse, fra Væddeløbsbanen via midtbyen og Østbyen til Campus og NAU. I alt 12,1 km gennem meget forskellige bykvarterer og konkrete byrums- og vejforhold. Projektet gennemføres fysisk i årene 2019-2023.

Der lægges stor vægt på BRTs funktion som drivkraft for byudvikling og på at skabe en kvalitetsfyldt 'horisontal elevator' gennem byen. Der sættes på, at aalborgenserne vil tage BRT til sig som en attraktiv mobilitetsform.

Stationerne placeres med en afstand på ca. 500m, som er lidt mere end de hidtidige 'almindelige' busstoppesteder på linje 2. Der arbejdes med et tilbringerperspektiv med stikoblinger til bagvedliggende bykvarterer for at afkorte den reelle gangafstand samt trykke krydsningsmuligheder. Plusbuszonen er planlagt som en fortættet byzone hvor man også bevæger sig på alle mulige andre måder – på langs og på tværs.

Stationerne skal fungere som knudepunkter bl.a. med fokus på byrums-kvaliteter og mobilitet (her mødes plusbus, stier for cykler og gående, øvrige busser og biler). Knudepunkterne rummer typisk også bymæssige funktioner i form af indkøb, bibliotek/service, sportstilbud mv. Stationerne er pejlemærker med identitet, og de indrettes med omtanke for brugen (servicedesign).

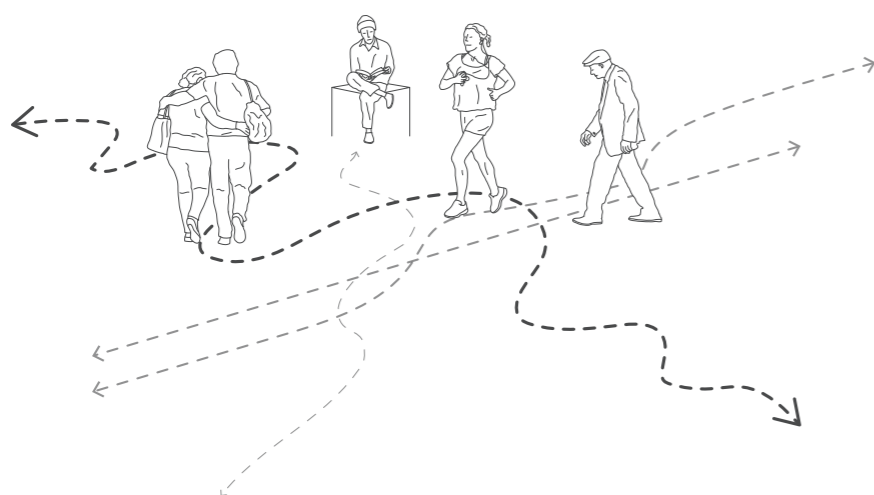
I 2019-20 er gennemført en forundersøgelse af Plusbus2 nord-syd mellem Svenstrup og Bouet/Vodskov. Denne korridor er den næstmest benyttede i forhold til kollektiv trafik, og tilsammen kan de to Plusbusruter, der krydser hinanden i centrum, supplere hinanden godt. Udfordringerne for denne korridor er i høj grad trængselsproblemer. Befolknings sammensætning, ejerformer og bilejerskab i denne korridor er mere blandet i forhold til Plusbus 1. Der er potentiale i at få tiltrukket nye brugere til den kollektive trafik med udsigten til at springe bilkøen over. Med Plusbus2 rykker udfordringerne for fodgængere fra midtbyen ud i forstæderne, hvor indfaldsvejene fungerer som massive barrierer for fodgængere.

Skabelse af attraktive strategiske knudepunkter indgår som en vigtig del af udviklingen af Plusbus2, både i forbindelse med eksisterende områder som fx Nørre Uttrup Torv og ifm byudviklingsprojekterne på Stigsborg, Sygehus Syd og i Skalborg. Plusbus2 skal fungere som drivkraft for byudvikling på lang sigt, og et kvalitetsløft af den samlede Plusbus2-korridor er et vigtigt formål med projektet.

## 2. FODGÆNGERMobilITET & BYKVALITET PÅ DAGSORDENEN

*[Y]ou don't meet other people while driving in a private car, nor often in a bus or trolley. It's on foot that you see people's faces and statures and that you meet and experience them. That is how public socializing and community enjoyment in daily life can most easily occur. And it's on foot that one can be most intimately involved with the urban environment; with stores, houses, the natural environment, and with people.*

Allan B. Jacobs "Great Streets", 1993



I dette kapitel opsummerer vi en række begreber, agendaer og kritiske diskussioner, der er relevante at forstå og sætte i spil, når vi planlægger og designer for fodgængermobilitet og bykvalitet. Kapitlet indeholder fire afsnit:

### Introduktion til gang som mobilitetsform

I dette afsnit opridser vi hvad fodgængermobilitet er i vores byer - både som transportform og som rekreation.

### Gang i sammenhæng med andre dagsordener

I dette afsnit diskuteres gang kortfattet i sammenhæng med væsentlige udfordringer for nutidens samfund og byer, nemlig sundhed, miljø og byliv:

- Sundhed: Mennesker er skabt til at gå, og det er sundt for både kroppen og sindet. At gå i hverdagen kan forebygge og afhjælpe en lang række livsstilssygdomme.
- Miljø: Gang er den miljømæssigt absolut reneste transportform. At skifte korte bilture ud med gang har stor effekt på CO2 og luftforurening.
- Byliv: Byliv skabes af fodgængere. Det er som fodgænger, man møder andre end dem man kender i forvejen. Byens skal gøres attraktiv for fodgængere, hvis man ønsker byliv.

I videnssamarbejdet har vi ikke specifikt beskæftiget os med tilgængelighed, der er et vigtigt vidensfelt i sig selv. Vi har indsat en kortfattet introduktion til emnet i dette kapitel.

### Gang i kombination med andre mobilitetsformer

I dette afsnit undersøger vi gang som en del af kombinationsrejser, fx på ture med offentlig transport eller i bil, samt diskuterer nogle af de prioriteringer og konflikter der opstår, når funktioner og mobilitetsformer 'kæmper om pladsen' i byen.

### Mobilitetsdesign, den gode by, og demokratiske byrum

I dette afsnit åbner vi en forskningsbaseret refleksion og diskussion af arbejdet med fodgængermobilitet og bykvalitet.

Der er fokus på, hvorvidt planlægning og design af fodgængermobilitet kan bidrage til at styrke byen som et socialt inkluderende sted, med god balance og fordeling af mobilitetsmuligheder og bredt forstået bedre og mere ligelige levevilkår i byen, samt styrke byens rum som demokratiske byrum med fri og lige adgang og udfoldelsesmuligheder for alle.

# Introduktion til gang som mobilitetsform

## Et fornyet fokus på gang som mobilitetsform

Engang var gang den mest benyttede mobilitetsform, fordi der ikke var mange alternativer, og fordi samfundet var struktureret således, at alt mere eller mindre kunne nås til fods. Sådan er det ikke mere. De funktioner, vi bruger i hverdagen, er ofte spredt ud over langt større afstande, og med bilismen og udbygning af velfærdssamfundet i 2. halvdel af det 20. århundrede rykkede gang i vores kultur ned i bunden af mobilitetshierarkiet.

Der er og har ganske vist altid været opmærksomhed på fodgængerne som en del af mobilitetssystemet, og vi har gode traditioner i byerne for at anlægge fortove langs stort set alle gader og veje. Men der er tænkt på korte afstande som fx mellem p-pladsen eller busstoppestedet og destinationen. Stisystemer i nye boligområder er typisk udformet alene med tanke på bevægelse mellem hjemmet og indkøbscentret eller institutionerne.

På mange måder har gang været en overset mobilitetsform i en årrække, men med det tiltagende fokus på bevægelse, sundhed og aktiv mobilitet i samfundet, er gang i dag (såvel som cykling men i langt mindre grad) ofte et aktivt tilvalg som mobilitetsform – enten gang i sig selv eller i kombination med andre mobilitetsformer som bl.a. kollektiv transport. Hvor gang tidligere var anset som et transportmiddel, opfattes det i dag ofte som et rekreativt gode og et tegn på overskud af tid og energi, og det forbindes med velvære, samvær og fornøjelse. Gang har i dag således gjort sit indtog på agendaen i byerne, både herhjemme og ude i verden.

## To sub-kulturer: gang som transportform og rekreation

Det sociale lag i aktiviteten 'at gå' kan bidrage med en forståelse for, hvilke elementer, der er vigtige i forskellige situationer. I afgangprojektet blev der identificeret to subkulturer, der adskiller sig ved turens formål. Gang som rekreation er den mest fremtrædende subkultur, mens gang som transport er en lidt mindre synlig subkultur. Det er således forskellige norm- og værdisæt, der ligger bag de to subkulturer, selvom grænsen mellem de to i virkeligheden ikke er så skarpt optrukne, da de ofte vil flyde ind over hinanden. Gang som transport er et aktivt tilvalg, hvor forhold som komfort, grønt miljø og attraktivt bymiljø i høj grad spiller ind - elementer som også er afgørende for den rekreative del.

## Gang som transportform

Hvis gang anvendes som et transportmiddel, er det først og fremmest faktorer som sikkerhed, tilgængelighed, fremkommelighed og afstand, der

vægtes højt. Her er det ofte i en urban sammenhæng, og mange reflekterer ikke i særlig høj grad over den oplevelse der forbundet med gang som transport, konkluderer afgangprojektet.

Dette gælder dog primært den gruppe, der er mere eller mindre 'nødt til' at gå for at komme fra A til B, fx fordi de ikke har bil.

## Gang som rekreation

Med gang som rekreation er det i stedet først og fremmest faktorer som oplevelse, samvær, velvære, motion og natur, der tillægges stor værdi. For ture med dette formål har omgivelsernes udseende og andre sansepåvirkninger større betydning.

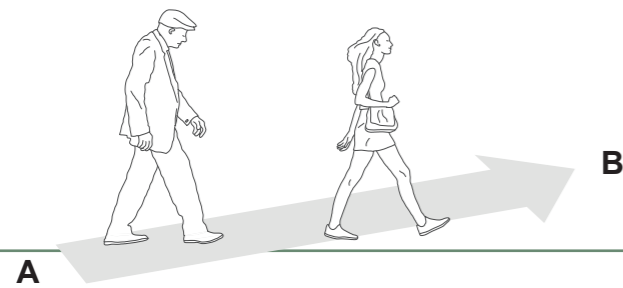
Gang som rekreation er kendetegnet ved, at selve turen er formålet. Man bevæger sig således ikke fra A til B men rundt i et område, man vælger. Typisk vil man derfor undgå trafikbarrierer, områder med støj eller lugt, utrygge områder eller kedelige, afvisende bykvarterer.

## Hvad skal der til for at understøtte gang som det aktive valg i hverdagen ?

Vi lever kun ét liv, og vores hverdagsliv er en helhed. Der findes ikke skarpe skel, hverken mellem transport og rekreation eller mellem arbejde og fritid. Der er derfor også overlap mellem trafikstier og rekreative stier. Stierne bruges, der hvor det giver mening i sammenhængen. Denne helhedsorienterede tilgang til gang betyder, at det kan være vanskeligt at definere fodgængere som én gruppe. Det eneste gruppen har til fælles er, at man går på sine fødder.

For gang som transport kan det være afgørende, at der findes områder i byen, hvor fodgængere har høj prioritet, og hvor brug af biler besværliggøres for at fremme den aktive mobilitet. Men det er også helt afgørende, at fodgængerruter prioriteres overalt i byen, så det samlede system af aktiv mobilitet kan fungere. Det er også ift. gang som transport at de nye superfortove, som har gjort sit indtog i Danmark, kan spille en rolle, ligesom arbejdet med 'den mentale afstand' ift. indretningen af byens rum er meget vigtig.

Både i forhold til gang som rekreation men også helt generelt skal der sættes fokus på oplevelseskvaliteter og sansepåvirkninger, at binde kvarterer og bydele sammen, at skabe grønne strukturer igennem byen og herigennem også skabe adgang til naturen for fodgængere.



Dette afsnit fremhæver nogle af konklusionerne fra afgangprojektet fra Urban Planning and Management, AAU, af Maria Quvang Lund Vestergaard, Mette Nielsen og Pernille Falborg Petersen, 2010: "Gang i gaden – en diskussion af fodgængerkultur og walkability"

### Tilgængelighed

En gruppe af fodgængere, der traditionelt har været marginaliseret i byrummene er folk med nedsat funktionsevne, som f.eks. personer med nedsat syns- eller bevægelsesevne.

Indretningen af byrum og færdselsarealer kan for disse grupper udgøre en barriere, som ikke opleves af personer uden funktionsnedsættelse. Hvad der opfattes som en barriere, afhænger af funktionsnedsættelse. For gangbesværede eller personer med nedsat synsevne vil f.eks. ujævne belægninger, kantstenslysninger, trapper, inventar og udstillingsvarer placeret i ganglinjer virke som barrierer, mens en specifik type beplantning kan være en barriere for allergikere.

En funktionsnedsættelse bliver først til et handicap, i mødet med en barriere. Derfor bør byrum og færdselsarealer udformes efter principper for universelt design, hvilket betyder, at de i så høj grad som muligt kan anvendes af alle personer, uden oplevelse af barriere, på trods af funktionsnedsættelse.

Selvom tilgængelighed har været et forsømt område, er der siden starten af 00'erne kommet mere fokus på også at indrette byrum og fodgængerarealer, så de i højere grad er tilgængelige for alle.

I Aalborg har man gennem en længere årrække haft fokus på tilgængelighed, og alle byrumsprojekter er underlagt tilgængelighedsrevision.

# Gang i sammenhæng med andre dagsordener

## SUNDHED

### Gang og sundhed

Professor Bente Klarlund har i "Gå-bogen" fra 2018 sammenfattet forskningsmæssigt underbygget viden om, hvad der sker, når vi går. Hun beskriver nogle af de mange fordele ved at gå i form af såvel fysisk sundhed, mental sundhed og effekter på det eksistentielle niveau. Det viser sig, at der sker overraskende meget med både kroppen og sindet, når vi går.

*"Det er vigtigt at gå. Af mange årsager. Når vi sætter den ene fod foran den anden, gør bevægelsen en stor forskel fysiologisk. Du taber dig, hvis du begynder at gå eller går mere, end du plejer. Går du en time mere hver dag, så taber du dig 5-10 kg på et halvt år. Når du går, nedsætter du også din risiko for 35 forskellige sygdomme, herunder kræft, demens og hjertesygdom. Er du syg, kan du i nogle tilfælde gå dig rask. Gåture er også et middel mod depression, stress og angst... Er du fysisk aktiv hele livet, kan du se frem til otte til ti år mere, hvor du er rask, sammenlignet med de mest inaktive."*

Kroppen er bygget og beregnet til at gå, og gennem hele menneskets udviklingshistorie har det været et vilkår. Men i dag er det muligt at leve livet uden at bevæge sig ret meget - det er bare ikke sundt. NEAT ('non-exercise activity thermogenesis') betegner den energi, man forbruger, når man løbende bevæger sig lidt i dagligdagen. Et lavt NEAT-niveau kan ifølge Bente Klarlund være en vigtig årsag til fedme-epidemien.

Også det mentale helbred påvirkes ved at gå. Gåture viser sig at virke stabiliserende på humør, bidrager til velvære og glæde og påvirker angst, stress og koncentrationsevnen positivt, ligesom daglige gåture forebygger demens og depression. At gå kan desuden lette symptomerne, hvis sygdommen allerede er brudt ud.

Udover fysiske og mentale sygdomme, så virker gang også positivt på tankevirksomhed og kreativitet.

Et kapitel i bogen hedder 'gangbare byer' og handler om betydningen af byens indretning og skønhed i forhold til at gå. Bente Klarlund fremhæver, at der er behov for at tænke mere bevægelse ind i vores byplanlægning og vores bygninger - det skal være let at bruge kroppen som transportmiddel.

Litteratur: Bente Klarlund Pedersen: Gå-bogen - gå, så går det nok, 2018

## MILJØ

### Gang og miljø

Grøn omstilling er et af nutidens største fokusområder - og ikke mindst grøn omstilling af transportsektoren fylder meget i de offentlige dagsordener.

Ofte er det omstilling til elbiler, store kollektive trafik projekter eller at få flere til at cykle, der fylder på dagsordenen.

Men i virkeligheden er gang den absolut reneste transportform. Der er klare miljømæssige fordele i forhold til både CO2 og luftkvalitet ved at gå i stedet for at benytte andre mobilitetsformer.

Selvfølgelig kan gang ikke erstatte de lange pendlerture, men de daglige ture i nærområdet til bageren eller til nære fritidsaktiviteter ville være oplagt at tilbagelægge til fods.

Faktisk er det ifølge turvaneundersøgelsen kun 53% af tur på 0,5-1km, der tilbagelægges til fods, og for længere afstande falder andelen af gåture drastisk. Samtidig viser det sig, at 1/3 af turene på under 5km foretages i bil.

Særligt i de tilfælde, hvor gåture erstatter en biltur, har det et stort potentiale ift. den grønne omstilling, men også hvis bilen parkeres i kanten af byen og turen fortsætter til fods, vil der dels spares km på den parkeringssøgende trafik, samtidig med at mindre bilkørsel og mere gang vil påvirke luftkvaliteten, trafikstøjen og nærmiljøet i de centrale byområder.

Kilde: faktaark om transport til fods og faktaark om biltrafik - DTU 2013, [www.cta.man.dtu.dk](http://www.cta.man.dtu.dk)

## BYLIV

### Gang og byliv

Når vi færdes i byen, bliver vi alle på et eller andet tidspunkt fodgængere, om vi starter rejsen med bil, bus på cykel eller til fods.

Fodgængere udgør på denne måde en stor del af byens liv, puls og attraktion. Fodgængere er de besøgende i byen, der er der for at handle, gå på restaurant, opleve kultur eller blot rekreere sig i byens parker og på byens pladser. Men det er også folk på vej til og fra arbejde, indkøb, uddannelse, skole mv.

Det er som fodgænger, man får kontakten med andre man ikke kender - på gaden, på vej ind eller ud af butikker eller på en bænk på pladsen. Det er fodgængerne der skaber bylivet.

Omvendt skal byen indrettes attraktivt og med kvalitet, for at kunne invitere til gang og ophold. Der kan for fodgængere være forskellige parametre, der er i fokus afhængig af hvad formålet er med turen; men det kan handle om alt lige fra de gode oplevelser, natur og rekreation, samvær og mødesteder, til et godt flow rundt i byen, tilgængelighed, fremkommelighed og tryghed.

Så hvis byen skal gøres attraktiv for fodgængere, skal der både tænkes i at skabe steder og ruter, der er synligt prioriterede for fodgængere, evt. uden anden form for transportform, men ikke mindst skal der etableres forbindelser og byrum, der med interessante oplevelser og opholdsmuligheder, gør det attraktivt at være fodgænger. Det kan fx være ved at skabe et godt flow mellem byens destinationer/attraktioner og mellem de enkelte bydele, ved fx at bruge byens iboende kvaliteter og identitet (arkitektur og historie) som oplevelse, eller skabe gode grønne strukturer eller blot adgang til naturen.



Øverst: rekreativ sti, Stigsborg, Nørresundby

Til højre: Vesterbro, Aalborg



# Gang i kombination med andre mobilitetsformer

## KOMBINATIONS REJSER

### Mobilisten og kombinationsrejser

Vi er alle mobilister, dvs. vi kombinerer en række forskellige mobilitetsformer i hverdagen, alt efter hvad der passer sammen.

Her spiller en lang række parametre ind:

- Hvad kan praktisk lade sig gøre?
- Hvad koster det?
- Hvad kan nås indenfor tidsrammen?
- Hvad har man lyst til?

Her spiller personlige præferencer samt årstiden og vejret ind, udover de tilgængelige infrastrukturer og teknologier.

Gang indgår i et eller andet omfang i alle mobilitetsformerne og kombinationer imellem disse:

- Er man på cykel, må man som minimum gå mellem cykelparkeringen og destinationen. Nogle steder må man ikke cykle, og det kan være nødvendigt at stå af og trække, fx gennem en gågade.
- Er man i bil, må man gå mellem p-pladsen og destinationen. I takt med at parkering i centrale byområder koncentrerer sig i periferien, kan disse afstande blive længere. Man må som bilist således vænne sig til at skulle gå længere, i hvert fald hvis man vil benytte sig af midtbyens faciliteter.
- Tager man bussen, indgår gang som en tilknyttet transportform. Undersøgelser (Hilnhütter) viser, at passagerer i bus i gennemsnit bruger lige så lang tid til fods i hver ende af rejsen, som på at køre i bussen. Det betyder at fodgængerruterne er lige så vigtige som bussystemet, hvis den kollektive trafik vel og mærke skal tiltrække mennesker, der også har andre muligheder for at transportere sig.
- At gå hele turen er selvfølgelig også en mulighed.

Kilde: Helge Hilnhütter, NTNU, oplæg ved Walk21, okt. 2019, Rotterdam

## PRIORITERINGER

### Kamp om pladsen - prioriteringer og konflikter

Udover synergier er der også konflikter mellem gang og andre transportformer. Som fodgænger kan det være utrygt at færdes både blandt cykler og motoriseret trafik, ikke mindst afhængigt af størrelsen på køretøjerne, hastigheden og mængden. Konflikterne øges med begrænset plads i gaderummene måske især hvor den skal deles med de andre mobilitetsformer. Denne konflikt kan også forekomme mellem fodgængere og løbere.

### Fortovene bruges til parkering af køretøjer

Fortove som selvstændigt færdselsareal er gængs praksis, men fortovene bliver ofte også brugt til andre formål end gang, herunder parkering af cykler, biler og elløbehjul, således at fodgængernes arealer indskrænkes. De hurtigere trafikanter vurderer tilsyneladende, at deres egne arealer skal friholdes for ikke at skabe usikkerhed og sænke fremkommeligheden. Men konklusionen bliver, at man som fodgænger ofte oplever, at fortovsarealerne er indskrænket eller måske helt blokeret.

### Fortovene bruges til ophold og byrum

I midtbyområder og andre steder med fokus på byrum, er der i projekterne ofte større fokus på at indrette de tilgængelige arealer til ophold og byrum, end der er fokus på at sikre fodgængernes flow. Der er en tendens til, at fokus i højere grad er på selve stedet og ikke på de sammenhænge, som stedet indgår i.

### Fodgængere i de kommercielle zoner

I planlægning af fodgængerområder i de centrale bydele med handel og cafeliv, bliver der ofte fokuseret mest på at fremme byliv og handel, og der kan være en tendens til at sætte lighedstegn mellem forbrugere og fodgængere. Derfor bliver det set som en kvalitet, hvis butikker bruger gangarealer til skilte og udstillingsvarer samt at cafeer og restauranter benytter gangarealerne til udeservering, selvom dette er med til at sænke fremkommeligheden på fodgængerarealerne. Meget brede fortove i handels- og cafégader kan

somme tider paradoksalt nok medvirke til dårlig fremkommelighed for fodgængere – især for folk med barnevogne eller rollatorer. Det kan være nødvendigt at steppe ud på kørebanen med andre sikkerhedsproblemer til følge. Også cykler kan have det vanskeligt i disse områder, hvor de ofte nedprioriteres, hvis pladsen er trang, og man kan fx være henvist til at cykle på busgader.

### Prioritering mellem trafikanter

#### – opprioritering af fodgængere, nedprioritering af andre?

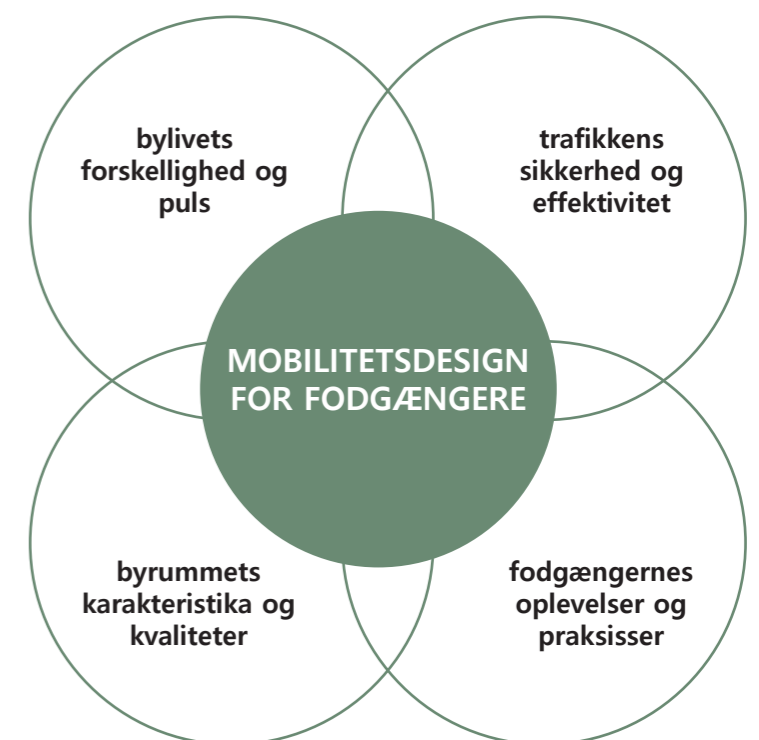
At prioritere fodgængere kan ske ved at gøre det mere attraktivt at være fodgænger, men også ved at gøre det mindre attraktivt at benytte andre transportformer. Dette gælder ikke kun bilen, men også de andre bæredygtige mobilitetsformer, som cykel og kollektiv trafik.

For at undgå at antallet af bilture til Midtbyen stiger er det vigtigt, at man i planlægningen forsøger at skabe synergi mellem de bæredygtige transportformer gang, cykeltrafik og kollektiv trafik.

### Indretning af byrum – dedikerede arealer eller shared space?

Vi ønsker at indrette byrummene på en måde, hvor konflikter minimeres. Ét synspunkt er, at det kræver en klar fysisk og visuel adskillelse af de bæredygtige mobilitetsformer i form af dedikerede cykelbaner og fortove. Men shared space kan også være en mulighed. Princippet med shared space kan både føre til attraktive og trygge områder og det modsatte. Det afhænger af de konkrete forudsætninger og det konkrete design.





Mobilitetsdesign tilstræber et integreret arbejde med design af byens infrastruktur:  
Det er gennem sammenføjninger af den fysiske form og levede liv at det specifikke og lokale i byens kvalitet opstår. I den optik kan forgængerforbindelserne blive til meningsfulde steder og oplevelser for byens mobilitet, hverdags- og byliv, og identitet.

# Mobilitetsdesign, den gode by og demokratiske byrum

## Forskningsbaserede refleksioner

af Ditte Bendix Lannig

### Introduktion: samspil mellem fodgængermobilitet og bykvalitet

I byen kan fodgængerforbindelserne spille en vigtig rolle for at understøtte og styrke byens flow, dvs. de måder, man som fodgænger kan færdes uhindret rundt i byen. Mens organisering og design af fodgængerforbindelserne umiddelbart kan anskues som et spørgsmål om sikker og effektiv trafikafvikling for de bløde trafikanter, vil vi i denne tekst søge at udfolde emnet - design for fodgængermobilitet - i dets samspil med bredere overvejelser om byens kvalitet.

Vi ved om fodgængerne, at de er en mangeartet gruppe med ret forskellige behov og adfærd. De har vidt forskellige hastigheder, kropslig kapacitet, ærinde og tid - der er fodgængere der har travlt, der holder pause, der mødes, der går på opdagelse. De har dog det til fælles, at de bevæger sig langsomt, taktilt, varieret, og holder af fri bevægelighed med mulighed for retningskift. I fodgængernetværket vil der være forskellige forhold; nogle steder kan tilbyde en høj grad af fri bevægelighed i alle retninger, mens det andre steder er nødvendigt at følge gaderummets retning. Byrum som fx torve og pladser samles med strækninger, der tilsammen kan skabe et fintmasket fodgænger-netværk med forskelligartede, attraktive, oplevelsesrige og effektive ruter – herunder også understøtte forbindelser til og fra ankomstpunkter i byen, fx parkeringspladser og togstation.

I et oplevet perspektiv – nede i byen i øjenhøjde, set og mærket fra en fodgængers udgangspunkt - kan vi se at nogle bebyggede miljøer og byrum lykkes med at give oplevelser, at rumme stemninger og atmosfærer, at møde os med stofflighed og taktilitet. Mens andre byrum og forbindelser, herunder ikke mindst byens trafikårer, kan synes karakteriseret ved fravær af sådanne rumlige, æstetiske og sanselige kvaliteter (se Lannig, Wind & Jensen 2017). Der synes med andre ord at være behov for og potentiale i at arbejde med, hvordan fodgængerforbindelser indgår som vigtige dele af byens rumlige netværk, dens sanselige kvalitet og mødesteder, i tillæg til deres rolle som trafikale forbindelser (Lannig 2014).

I de ovenstående linjer opridses forhold, der peger på en bred ambition for design for fodgængermobilitet i en dansk by-kontekst. Ambitionen sigter på at tage højde for en række forhold og perspektiver, herunder menneskers forskellighed og for steders specificitet. Og for fodgængerforbindelsers indlejring i fintmaskede netværk med mange muligheder for rutevalg, adgang, hastighed, oplevelse, møder, sammenhæng og funktionalitet.

### Et integreret perspektiv: Mobilitetsdesign

Den brede ambition og målsætning for fodgængermobilitet kalder på et tværfagligt og integreret perspektiv på samspillet mellem fodgængermobilitet og bykvalitet. Med udgangspunkt i det spirende

forskningsfelt 'mobilitetsdesign' (se Lannig, Wind & Jensen 2017; Jensen & Lannig 2017; Lannig og Andersen 2020), vil vi her opfordre til at stille skarpt på spørgsmålene om, hvad fodgængerforbindelserne skal kunne – for fodgængerne og for byen som helhed; om, hvilke potentialer de rummer, og hvordan disse kan understøttes gennem design.

Livet leves ikke kun på de destinationer vi rejser fra og til, men også undervejs. Og fodgængermobilitet er i særdeleshed en sanselig og langsom mobilitetsform, hvor fodgængerer møder byen og andre mennesker direkte. Samfundsvidenskabelig og humanistisk forskning i mobilitet gennem de seneste godt 10 år viser endvidere, at mobiliteten påvirker vores identitet, sociale netværk og vores opfattelse af den fysiske omverden (Urry 2000, 2007, Cresswell 2006, Hannam et al. 2006; Jensen 2013). Vi dannes i de rum, vi lever i, og den nutidige bys udstrakte mobilitetslandskaber og -systemer er i stigende grad scenen for denne dannelse. Det betyder, at der er potentialer i at betragte infrastrukturernes rum, herunder fodgængerforbindelserne, som væsentlige livsrum.

Overordnet set indbyder forskningen i mobilitetsdesign til, at mobilitet anskues som et relationelt, levende, socio-teknisk genstandsfelt. Vekselvirkningerne mellem - på den ene side - hvordan mennesker på meningsfuld vis oplever og bruger det fysiske miljø igennem bevægelse, og - på den anden side - hvordan det fysiske miljø samtidig bidrager til at muliggøre og rammesætte vores hverdagsrejser er centralt for en forståelse af mobilitetsdesign. Mens fodgængerforbindelser består af mangeartede byrum og strækninger med specifikke forhold og muligheder for oplevelse, sammenhæng og funktionalitet, er fodgængerne selv naturligvis afgørende; igennem fodgængerens forskelligheder, og deres valg, fx af rute, forhandler og rammesætter de både praktiske og følelsesbestemte forhold for deres mobilitet (Wind 2014). Når vi tager udgangspunkt i byen i øjenhøjde, set og mærket fra en fodgængers udgangspunkt, er der altså et fokus på byens bevægelseslinjer som livsrum og oplevelsesrum, og dette fokus peger på de konkrete steders og forbindelsers specifikke rumlige, arkitektoniske forhold og kvaliteter, og på disses muligheder for at imødekomme mange forskellige fodgængere og andre bybrugere.

Dette perspektiv peger på at arbejde med design for fodgængermobilitet som en integration af steds-specifikke byarkitektoniske forhold og brugervenlige mobilitetsløsninger; det skal være sikkert og effektivt, tilgængeligt, nemt og oplevelsesrigt at bevæge sig til fods; og fodgængerne kan bidrage positivt til byens puls og liv, til mødesteder, aktivitet og variation. Det er gennem sammenføjninger af den fysiske form og levede liv at det specifikke og lokale i byens kvalitet opstår. I den optik kan fodgængerforbindelserne blive til meningsfulde steder og oplevelser for byens mobilitet, hverdags- og byliv, og identitet.

Man kan blandt andet arbejde med koblinger og sammenhænge, fx ved velplacerede krydsninger, smutveje og samspil mellem mobilitetsformerne, prioriteret plads og faciliteter til fodgængere, så det bliver sikkert, trygt og attraktivt at gå. Og man kan arbejde med variation og forskellighed, i rum, arkitektur, rytme og intensitet, fx ved at tage udgangspunkt i de specifikke stedlige forhold og potentialer, som tilbyder og kan bidrage til sanselig, funktionel variation – til stille og travle steder, til smalle og brede rum, til lange kik og omsluttethed, til grønne og blå rum og til sammensatte bymiljøer. Denne integrerede optik er anvendt og eksemplificeret i case studiet i denne rapport (kapitel 4); her har vi – med mobilitetsdesign som linse – undersøgt tre strækninger i Aalborg Midtbys fodgængernetværk.

I et større by- og udviklingsperspektiv kalder denne ambition om integration af bykvalitet og fodgængermobilitet imidlertid også på refleksion og diskussion af, hvad det er for forestillinger og mål om bykvalitet samt fremskridt og forbedring af byen, som planlægning og design af fodgængermobilitet er en del af. Herunder vil vi forsøge at invitere til sådan refleksion og diskussion.

For at gøre det, laver vi enkelte nedslag i nutidig faglitteratur, der kritisk går til forestillinger om og udviklinger af det demokratiske byrum og den gode by. Fælles for disse nedslag er, at de kredser om en humanistisk tilgang til, hvad den gode by og hvad gode byrum er, med en særlig omtanke for demokrati, lighed og velfærd. I teksterne ligger også kritiske refleksioner om og kommentarer til den nutidige by som under stor indflydelse af stærke men snævre interesser i en markedsdrevet og globaliseret byudvikling.

Vores ærinde i resten af denne tekst er således at rejse relevante refleksions- og diskussionsspørgsmål til arbejdet med design for fodgængermobilitet. Disse kan være mange og omfattende. Nogle af dem, som i forgrunden sætter en kritisk opmærksomhed på byen som et inkluderende fristed med en udstrakt grad af lighed og social mangfoldighed og på demokratiske byrum, kan fx være:

Kan planlægning og design af fodgængermobilitet bidrage til

- at styrke byen som et socialt inkluderende sted, med god balance og fordelinger af mobilitetsmuligheder og bredt forstået bedre og mere ligelige levevilkår i byen?
- at styrke byens rum som demokratiske byrum med fri og lige adgang og udfoldelsesmuligheder for alle?

*fortsættes på næste side*

### På vej mod Den Gode By?

Det er ikke ligetil at definere Den Gode By. En god by er naturligvis ikke en statisk eller ensidig størrelse, men vil altid være afhængig af sit sted, sin kontekst og sin tid. Det er nødvendigt at gøre sig klart at de øjne, der ser, og de fødder, der går, er afgørende for, hvordan byen opfattes og opleves, og det er nødvendigt at spørge, hvem byen er god for.

Den gode by omtales gennem mange begreber og mange vinkler og interesser. Den kan siges at være en 'livable' by, en velfærdsby, en bæredygtig by, en 'smart' by, en pulserende by, en tilpasningsdygtig by, en klimaneutral by, en inkluderende by, en demokratisk by, en retfærdig by, en fredelig by, en velstående by, en konkurrencedygtig by, en by i vækst, en innovativ by, en tæt by, en blandet by, en attraktiv by, og meget mere. Mange af disse vinkler og begreber er til stede i danske og internationale byers politikker og planer. De mange relevante begreber røber, at der er tale om et komplekst og tværgående felt, hvor tekniske, økonomiske, sociale og humane interesser og vinkler alle har relevans og legitimitet.

### Forskellige former for by, byrum og byliv

I arbejdet med samspillet mellem fodgænger mobilitet og bykvalitet i dette hæfte, er fokus på byens kerne, med Aalborg Midtby som case for diskussionerne. Aalborg er en lille storby, og dens kerne er kendetegnet ved relativt høj tæthed, mange blandede funktioner og oplevelser, et nærvæd sammenhængende netværk af offentlige byrum og forbindelser, relativt lavt tempo med mange cyklister og fodgængere, om end der også er biler. Det er den urbane situation, der danner grundlag for undersøgelse. Arkitekt, professor Tom Nielsen mener, at vi grundlæggende godt ved, hvilken planlægning, der skal til for at skabe kvalitet i den form for by:

*"[P]lanlægningen for en 'livable city' [handler] bl.a. om at begrænse mængden af biler, så der er en kritisk masse af bløde trafikanter til at leve et flydende liv med mange muligheder for interaktioner, mange stop f.eks. i mindre specialbutikker og mange oplevelser på vejen. Den er baseret på en høj tæthed af mennesker og en lav hastighed. Det ved vi godt." (Nielsen, 2019, 178).*

Men, som Nielsen også bemærker, findes der andre byformer med andre versioner af, hvad den gode (eller 'livable') by kan være. Oplandet til bykernen, dvs. bydele uden for bykernen, forstæder, småbyer og landsbyer, hvor rigtig mange mennesker bor, har andre former og kendetegn end bykerne.

Her kan det fx være sammenhængtning med andre byområder, med adgang til vejnettet eller busterminalen, stiforbindelser i boligområder og forbindelser til naturområder, rummene omkring dagligvarebutikker, skoler og institutioner, fritidstilbud og store varehuse, der er relevant. Og til disse kan der knytte sig særlige problemstillinger og refleksioner, som vi ikke her kan gå ind i. I det afsluttende kapitel 5 i dette hæfte har vi inkluderet

en begyndende opsamling på overvejelser og principper for forskellige by-geografier i Aalborg Kommune, der inkluderer bymidten, samt bydele, oplandsbyer og landsbyer, og det åbne land.

### En definition af Den Gode By: en dynamisk offentlig urban kultur

I afsøgningen af samspillet mellem bykvalitet og fodgænger mobilitet, er vi interesserede i, hvad er det for urbane socio-tekniske sammenhænge, ikke mindst byens sociale og økonomiske struktur og udviklinger, som planlægning og design for mobilitet hænger sammen med.

I sit essay, *The Good City*, fra 2006, opridses professor Ash Amin en diagnose af den nutidige, globale by. Den er, argumenterer han, ikke defineret ved sammenhængskraft og fællesskab, men snarere ved forskellighed og fragmentering, ved udstrakte geografier og ved spredte, tidlige fællesskaber, ved kommercialisering og kontrol. For flertallet af verdens byboere og de, der dagligt suges ind i byerne af lavtlønnede jobs, er byen et sted af usikkerhed og fattige levevilkår – den er forurenset, usund, udmattende, farlig, overvældende, forvirrende, fremmedgørende. Kun for de, der lever i 'overhalingsbanen' – de velstillede og godt forbundne – er byen et sted for (et snævert) fællesskab, for glæde og velfærd.

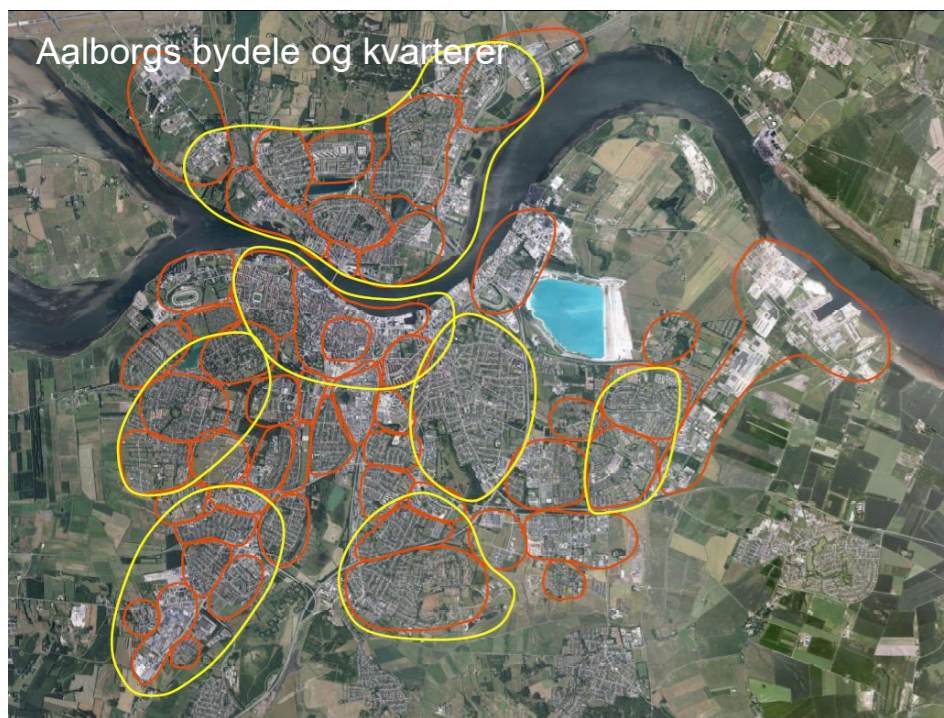
Med udgangspunkt i den karakteristiske af urban fragmentering og ulighed, stiller Amin spørgsmålstegn ved, om det overhovedet giver mening at tale om den gode by – om byen på nogen vis kan være et sted for en rimelig og meningsfuld offentlig urban kultur. Og i forlængelse af det spørgsmål, efterlader han den populære vision og jargon omkring byen som arena for en særlig sammenhængskraft og et stærkt fællesskab. Han forlader også ethvert universalistisk ideal om én stabil version af den gode by. Den gode by kan ikke være et uforanderligt ideal.

Men dette betyder ikke at byen ikke er en afgørende formativ arena. Byen er et sted med livsformer og kultur, der er dagligdagen for over halvdelen af jordens befolkning. Et sted, hvor vi lever tæt sammen og lever med forskelligheden, og dermed med særlige muligheder for og nødvendighed af demokrati og engagement. I Amins optik skal en definition af den gode by findes i udvikling af en kultur omkring netop forskellighed, som byen kan og skal udtrykke og understøtte.

Han formulerer det som en dynamisk offentlig urban kultur omkring udbredelsen af 'a habit of urban solidarity' – en urban solidaritet som sædvane for beslutninger, handlinger, samvær, og sameksistens i byen. I konklusionen beskriver Amin sin redefinering af den gode by på denne vis:

*"I have chosen to redefine the good city as an expanding habit of solidarity and as a practical but unsettled achievement, constantly building on experiments through which difference and multiplicity can be mobilised for common gain and against harm and want." (Amin 2006, side 1020-1)*

Der vil aldrig være tale om en stabil kultur, men snarere om en stræben mod



Aalborgs bydele og kvarterer: forskellige byformer, fx midtbyen og bydelene, har forskellige kendetegn og vilkår for fodgænger mobilitet og bykvalitet.

det praktisk mulige inden for byens steds- og tidsspecifikke forhold, dvs. der vil altid være et situeret og konkret arbejde mod den gode by – med den urbane solidaritet som grundlag og rettesnor. Den gode by vil være i konstant forandring og altid uperfekt.

Amins tekst er særlig interessant i denne sammenhæng, fordi hans definition på den gode by så tydeligt tager afstand fra at sætte et planfagligt eller byarkitektonisk 'blueprint' for ideal-byen op. I stedet sætter den i forgrunden en praktisk stræben efter altid at realisere en by, som kommer de mange til gode, uden at kompromittere retten til forskellighed som nutidigt byliv nødvendiggør.

Den gode by er en, der lever med - endda sætter pris på – forskelligheden, der skaber den; der fremmer 'the commons', og som udgrænser volden i en urbanisme, der handler om ekskluderende og privat interesse. Amins definition er også interessant, fordi den anerkender byen som eksperiment eller en proces skabt af alle, både i sine praksisser og i sine resultater.

Amin er altså optaget af byen som socialt rum, og hvordan det hænger sammen med byen som sted, materialitet og maskineri. Dette fokus på byens sociale struktur og dens kvaliteter for levet liv kan på sin vis siges også at være grundlaget for begrebet 'livability', som vi nævnte ovenfor. Det er et begreb, der fylder meget i nutidige italesættelser af byudvikling og bykvalitet, og der er derfor god grund til at kikke det efter i sømmene, når vi her inviterer til refleksion og diskussion.

#### **Et kritisk blik på livability-dagsordenen**

Arkitekt og professor Deane Simpson er medforfatter til et kritisk studie af mekanismer i livability-indekser såsom Monocle Livable City Index. I en optik, der udspringer af den danske velfærdsbymodel og med København som case, undersøger Simpson m.fl. fænomenet med indekserne og effekterne af livability-agendaen. Han rejser en advarende diskussion om indekserne:

*“Efter min mening er hele diskussionen om 'velfærdsbyen' og ambitionen om fælles goder, lige adgang til alle og social lighed stærkt udfordret af livability-agendaen” (Simpson, 2019, s. 40).*

Simpson argumenterer her for, at livability-agendaen udtrykker et skift i byens projekt: fra velfærdsbyen, fælles goder og lige adgang - til den markedsdrevne by. Det er byen som investeringsobjekt og en vision om den konkurrencedygtige driftige by. Det er en byvision, som, mener Simpson, henvender sig primært til en bestemt del af befolkningen, og dermed er livability blevet et redskab til at sortere byen og frasortere det, der ikke passer til forestillingen om den såkaldt attraktive by.

Oprindeligt udsprang opmærksomheden på livability af ønsket om at ændre byernes succeskriterier fra kvantitative, økonomiske værdier til også at omfatte de mere kvalitative eller 'bløde' værdier i byernes evne til at tilbyde befolkningen bedre livskvalitet. Indekserne måler fx på byernes sikkerhed,

infrastruktur, nærhed til parker og rekreative områder, boligstandard, kulturtilbud, økonomi, sundhedsvæsen mv. Simpson argumenterer for, at det på den ene side har bidraget til skabe opmærksomhed på og argumenter for fx investeringer i sociale og bymæssige tiltag, herunder byrum og legepladser, som ellers er svære at måle og derfor kan have svære kår, når byens kvaliteter gerne skal kunne måles, som det ofte efterspørges i dag (Kvorning 2019). På den anden side fremsætter Simpson – i tråd med flere andre fagfolk, at begrebet og indekserne er problematiske.

De kritiske diskussioner går både på begrebet, indeksernes effekter og går bag om indekserne, hvor der stilles spørgsmålstegn ved metoders transparens og objektivitet, og hvor antagelser, kategoriseringer og ophav til data rummer mulige interessekonflikter. Eksempelvis peges der på, at det er kommercielle, private aktører, der laver byindekserne, og at disses forretningsmodeller synes at have indflydelse på rankingen af byer.

Mens begrebet livability kan siges at have nogen beslægtning med velfærdsbegrebet, er det således også særdeles omdiskuteret og kritiseret. I sin gennemgang af skiftende forestillinger om den gode by fra mellemkrigstiden til i dag, sætter arkitekt og professor emeritus Jens Kvorning (2019) spørgsmålstegn ved begrebet i og med at det kan opfattes som en måde hvorpå det sociale kan nedprioriteres - bevidst eller ubevidst – i diskussionen om og udviklingen af den gode by. Også etnologerne Nicolai Carlberg og Søren Møller Christensen (2019) forholder sig kritisk. De mener, at 'livability-tornadoen' fodrer et ideal om et uforpligtende, nydelsesorienteret forbrugerbaseret liv i byen, hvor ansvar, forpligtelse og modstand i et samfundsfællesskab ikke er tilstede. Carlberg skriver blandt andet:

*“Byens borgerne er blevet kræsne forbrugere – vi er blevet kunder i bybutikken. Og jo flere kunder i bybutikken, jo mere byliv, jo mere attraktiv og liveable, jo flere arbejdspladser, jo stærkere konkurrenceevne, jo flere tilflyttere og byturister, jo mere byliv ... [...] Fortsætter vi med primært at sælge liveability i bybutikken risikerer vi, at hele byen ender som Strøget. Underholdende og dyr at besøge en gang imellem, men ikke et sted at have et godt og sundt hverdagsliv.” (Carlberg 2018)*

Ifølge Simpson har begrebet og indekserne ganske rigtigt en klar tilknytning til visionen om den globalt konkurrencedygtige by, til citybranding, tiltrækning af turister, investeringer, og videnarbejdere fra den veluddannede, kreative middelklasse. Indekserne fokuserer på byen som "forbrugsobjekt" for det enkelte individ ud fra en oplevelsesøkonomisk synsvinkel.

#### **Gang i sammenhæng med andre interesser**

Denne kritiske behandling af livability-dagsordenen kan anspore til en skarp opmærksomhed på, hvad det er for interesser og dagsordener i byen, som fodgængermobilitet kan hænge sammen med eller ligefrem sættes i spil for. På de foregående sider i dette hæfte har vi nævnt sundhed,

miljø, bæredygtig mobilitet, og byliv, men også andre aspekter af byens sociale og økonomiske struktur kan være på spil. Det handler fx om fodgænger-agendaens sammenhæng med den større udvikling af byen. Fodgængernetværket er en del af byens rum, og investeringer i disse kan være en udviklingsstrategi for byen, som ikke kun handler om oplevet bykvalitet i øjenhøjde og aktiv mobilitet, men også peger ind i global konkurrencedygtighed, byen som et investeringsobjekt for erhvervsudvikling, boligudvikling, og arbejdspladsløkalisering, og på kommercialisering af byens rum i tråd med den bagside af livability-dagsordenen – byens udvikling mod en nydelsesorienteret 'bybutik' - som citatet ovenfor opridser.

Et bystrategisk fokus på byliv og fodgængere er i nogle tilfælde et samspil med stærke private og kommercielle interesser på de offentlige arealer, hvor fodgængerne færdes. Når offentlige arealer i gaderummet stilles til rådighed for butikkers tøjstativer, cafeers udeservering og teater, kultur og kunst, kan det ses som en bestræbelse på at imødekomme behov for, at der skal ske forskellige ting i en by, til glæde for forskellige mennesker, og som en bestræbelse på at sikre, at byen er et attraktivt sted at drive forretning. Men det kan også være et pres på en fri og lige adgang for alle fodgængere på de offentlige arealer. Dermed handler det også om opmærksomhed på byen som et sted for hverdagsliv og for en dynamisk offentlig kultur i et samfundsfællesskab. Det er et perspektiv, der anerkender at byboernes og bybrugernes forskellighed er central, og at byens rum og fodgængernetværk ikke blot bør være salgbare, forbrugsorienterede rum eller rum, der rettes mod få interesser, men også rum for forskellighed med adgang og udfoldelsesmuligheder for alle.

Et relevant begreb at bringe ind i denne sammenhæng er 'mobility justice' (Sheller 2018), idet det trækker en særlig opmærksomhed til det og de, der ekskluderes, når stærkere interesser fylder meget, herunder til fx byens fordeling af mobilitetsmuligheder, til adgangen til mobilitet, til adgangen til rum og steder, og til hvem der involveres når der besluttes, planlægges og designes for by og mobilitet. Professor, sociolog Mimi Sheller spørger i sin tværgående tilgang til mobility justice, om hvorfor vi ikke arbejder med mobilitet som en fælles ressource, der skal forvaltes demokratisk på alle skalaer fra kroppens og gadens til byens, statens og planetens. Hendes ærinde er at:

*“point the way forward toward imagining, planning and enacting more just collective mobilities in the future.” (Sheller 2018, side xv)*

*fortsættes på næste side*

### Åbne og specifikke byrum for fodgængere

I det ovenstående afsnit om den gode by, har vi åbnet en refleksion om og diskussion af, at design for fodgængermobilitet bør ses i sammenhæng med sociale og økonomiske udviklingsspor af byen: hvad er det for bredere forestillinger, interesser og mål om bykvalitet samt fremskridt og forbedring af byen, som planlægning og design af fodgængermobilitet er en del af.

I dette afsluttende afsnit vil vi vende tilbage til fodgængernetværket; vi vil bevæge os ned i byens rum og komme tættere på de designmæssige aspekter af denne diskussion om samspillet mellem fodgængermobilitet og bykvalitet.

Infrastrukturrum er ofte kendetegnet ved standardisering og fokuseret programmering til bestemte trafik-flows. Men byens rum, hvor fodgængerne færdes, er også kendetegnet ved helt andre forhold. Vi kan forstå disse rum og forbindelser som offentlige byrum, der gør andet og mere end at facilitere trafik-flows. Mobilitetens byrum er rum, der skabes, indtages, befærdes, forhandles, og bestrides. De indgår i alle mulige sammenhænge og relationer. Når de er i brug følges og følges ikke de intentioner, som beslutningstagere, ingeniører, arkitekter og byplanlæggere har skrevet ind i dem. Her vil vi fokusere på en forståelse for demokratiske byrum, som handler om at skabe rammer for frie og lige menneskers udfoldelse gennem adgang og 'invitationer' til at bruge disse rum.

Med udgangspunkt i velfærdsbyens værdier og byrum, diskuterer Tom Nielsen det nutidige demokratiske byrum i norden (2012). Hans diskussion problematiserer forestillingen om et neutralt demokratisk byrum, og inddrager nutidig teknologi og globalisering, som netop udfordrer en forestilling om byrummet som et 'ingenmandsland' uden magt-påvirkning og ulige interesser. Markedslogik, overvågning, sociale relationers og den politiske samtales flytning fra det fysiske til det virtuelle rum er nutidige vilkår som er væsentlige for byrummenes rolle i byen og samfundet. På trods af dette, og i tråd med pointerne i afsnittet ovenfor om den gode by, argumenterer Nielsen for det nutidige byrums væsentlige rolle:

*"byrummet [kan] i dag stadig spille en væsentlig rolle i at hjælpe folk med at forstå og leve positivt med den mangfoldighed af kulturelle og politiske positioner, der kendetegner samtidens globaliserede samfund. Det kan hjælpe til konstruktivt og positivt at udtrykke oplevelsen af 'multiplicitet' (Gilles Deleuze, Ash Amin) og af at være 'kastet sammen' (Doreen Massey) i byerne med mennesker, der er vidt fremmede og meget forskellige fra en selv, som i dag er karakteristisk for byboeren."* (Nielsen 2012, side 178)

Fra den senere byplanhistorie fremhæver Nielsen centrale principper for det demokratiske byrum, herunder at byrum er steder med lige og fri adgang for alle, hvor man kan mødes eller i det mindste passere forbi hinanden uanset markante forskelligheder. I Nielsens optik kan denne lige og fri adgang tilvejebringes gennem et andet princip, den 'universelle invitation'. Det er den nordiske, humanistiske tilgang til byrumsdiskussionen (Jan Gehl m.fl.), der ligger til grund for dette princip, som tager udgangspunkt i byrummet

oplevet i øjenhøjde, fra det enkelte menneskes perspektiv.

Det demokratiske byrums design må bestræbe sig på at invitere alle, og det 'universelle' ligger i, at den designede 'invitation' må rettes mod de fælles grundlæggende menneskelige behov. Det er en ide om byggede 'invitationer', som kan gøre det attraktivt at være i byen; om at byrummets design kan bidrage til, at mennesker finder det attraktivt at være der og folde sig ud. Det omfatter fx, at byrummet bidrager til at skabe et godt mikroklima, som giver gode grundlæggende vilkår for ophold; at der er noget at se på – byliv, udsigter, smukke omgivelser; og at der er beskyttelse, men også udfordringer.

I konkrete sammenhænge i byens rum vil disse invitationer have forskellige lokale og stedsspecifikke udgangspunkter og vilkår, og de vil designes på forskellig vis. Nogle gange rettes de måske mere mod nogle end mod andre, fx mod børns og unges behov for fysisk udfoldelse, eller andres behov for siddepladser, og de vil have forskellig form og udtryk. Nielsen samler op på denne ide om åbne byrumsinvitationer på denne måde:

*"Et demokratisk byrum i det 21. århundrede er i den forstand et byrum, der inviterer alle ved at tilbyde nogle meget specifikke og lokalt bestemte kvaliteter, der adskiller sig fra de invitationer til mere monokulturelle byrum baseret på specifik kultur eller funktionelt indhold, som der findes en overflod af i nutidens byer (fitnesslokaler, shoppingmiljøer, skakklubber osv.)."* (Nielsen 2012, side 178)

I denne optik kan der altså lægges betydelig social intention ind i designet af byens rum for fodgængere – som åbne rum, der kan invitere alle, på lige og fri vis, men som også kan rettes mod mere specifikke behov og praksisser. Vi kan i forlængelse af dette igen overveje, hvad det er, som trafik- og byrummene, hvor fodgængerne færdes, 'gør' (Lanng, Wind & Jensen, 2017): - *Hvilken adfærd og hvilke praksisser inviterer byrummene til - hvilke muliggør og umuliggør de? Og hvem inviterer de?*

I nogle tilfælde er mobilitetens rum – i kraft af deres rumlige udformning, organisering og materialer - tilbøjelig til fx at *skubbe* os afsted, fx langs lige strækninger, gennem korridorer eller tunneller. I andre tilfælde kan de *invitere* os - eller nogle af os - til at blive, til at færdes langsomt, eller til at opleve og gøre nogle ting. Og i atter andre *forbyder* de os at trænge ind.

Her er det vigtigt at huske på, at byrummenes design i alle tilfælde er indlejret i konkrete situationer, hvor menneskene bruger og oplever den, og at vi må forstå designet i relation til disse kontekster. Dette bliver tydeligt, når vi nogle gange kan observere en kløft mellem den måde, som designeren har foreskrevet anvendelse og den måde, de faktisk bruges på. Trådte stier i rabatten langs en vej, hvor man slet ikke burde gå, vidner om dette, ligesom der findes mange og forskelligartede situationer i byens rum, som rummer kreative eller overskridende momenter, som ligger ud over designerens intention (Lanng og Borg 2021). Dette er vigtigt i byen, som har en stor del af sin betydning og vigtighed i netop alt det liv, som ikke kan reduceres til forudbestemte funktioner og oplevelser:

*“Operations can indeed be managed, functions can, likewise, be scripted, but the events we take as important cannot be—or else what is planned is not what makes them important.”*  
(Leatherbarrow 2009:51)

I forskningsarbejdet med mobilitetsdesign, har vi beskæftiget os med dette: hvordan designede 'invitationer' (vi har anvendt begrebet 'affordances', se Jensen, Lanng og Wind 2017) til byliv og mobilitet ikke er eksakte og determinerende forskrifter for adfærd, som designeren fuldt ud kontrollerer. De designede invitationer indgår altid i hverdagslivet – i bylivet og i mobiliteten - i komplekse relationelle situationer, hvor de kan aktualiseres som de var tænkt, eller måske tilpasses, vendes på hovedet eller overskrides af de mennesker, som bruger og oplever byens rum. Denne relationalitet mellem det materielle design og menneskene, understreges af professor Rob Shields:

*“Affordances are the kind of interactions you can engage in conjunction with a given site or element. For pavement, you can walk on it; you can sit on it; you can drive on it [...] You have to actualize it as this or that. What will it be? It is your choice at any given time. So, in the actualization, people play essential roles. But one should not underestimate the materials: their hardness, their softness, their ability to maintain a shape. All this makes the material a player in a way that is significant, causative, but not causal.”*  
(Rob Shields, i Fariás 2010, s. 297)

I forlængelse af dette kan vi diskutere design for fodgængermobilitet i et perspektiv, hvor vi ikke blot må være opmærksomme på, at intentionerne i designede invitationer ikke altid følges, men at det netop er i det levede livs kreative udtryk, i dets muligheder og i dets modsætninger, når mange er tæt sammen, at byen virker. Byen – og fodgængernetværket - er langt fra kun et rationelt styret 'habitat', hvor en komplet tilrettelæggelse af, hvordan byboere og bybrugere skal leve deres liv er mulig og værd at stræbe efter (Lefebvre).

Et vigtigt opmærksomhedspunkt i design for fodgængermobilitet kan derfor være, hvordan designet ikke blot inviterer til at gå, men også rummer en stor åbenhed for fri og lige adgang og udfoldelse, og dermed er et mulighedsrum til at bo, arbejde, mødes, og leve sammen på forskellig vis i et samfundsfællesskab. I den forstand kan den gode by måske være en by, som alle kan indtage, bebo, og være medskabere af, bl.a. gennem byggede åbne og stedsspecifikke invitationer til at bevæge sig på kryds og tværs af den.

## Litteratur

Amin, A. (2006) *The Good City*, Urban Studies, Vol. 43, Nos 5/6, side 1009-1023.

Carlberg, N. (2018) Vi må ud af liveability-tornadoen, der ødelægger storbyerne. I: Politiken Byrummonitor 13. juni 2018. politikenbyrum.dk/Debat/art6578964/Vi-m%C3%A5-ud-af-liveability-tornadoen-der-%C3%B8del%C3%A6gger-storbyerne

Carlberg, N., Christensen, S.M. & Weiss, K.L. (2019) En del af noget større, Nicolai Carlberg og Søren Møller Christensen i samtale med Kristoffer Lindhardt Weiss. I: Weiss, K.L. (red.) *Kritisk By – Den danske velfærdsbys succes og fiasko*. Arkitektens Forlag.

Cresswell, T. (2006) *On the move: mobility in the modern western world*. London: Routledge.

Fariás, I. (2010) Interview with Rob Shields. I: Fariás, Ignacio and Bender, Thomas (Eds.) *Urban Assemblages. How Actor-Network Theory Changes Urban Studies*. New York: Routledge. pp. 291-302.

Hannam, K., Sheller, M. og Urry, J. (2006) 'Mobilities, Immobilities and Moorings'. *Mobilities* 1(1).

Jensen, O.B. (2013) *Staging Mobilities*. London & New York: Routledge.

Jensen, O.B. & Lanng D.B. (2017) *Mobilities Design: Urban designs for mobile situations*. London: Routledge.

Jensen, O. B., Lanng, D. B. & Wind, S., apr. 2017, Artefacts, Affordances and the design of mobilities. I: *Mobilising Design*. Spinney, J., Reimer, S. & Pinch, P. (red.). London: Routledge, s. 143-154.

Kvorning, J. (2019) Den sociale sorteringsmaskine. I: Weiss, K.L. (red.) *Kritisk By – Den danske velfærdsbys succes og fiasko*. Arkitektens Forlag.

Lanng, D.B. (2015) *Gesturing entangled journeys. Mobilities design in Aalborg East, Denmark*. PhD dissertation. Aalborg University, Denmark.

Lanng, D.B. (2014) 'How does it feel to travel through a tunnel? Designing a mundane transit space in Denmark'. *Ambiances* [Online], Experimentation - Design - Participation, Online since 15 October 2014, connection on 23 October 2014. URL: <http://ambiances.revues.org/454>

Lanng, D.B. & Juel Andersen, A. (2020) Trafikmaskine og bykvalitet i samme byrum - hvorfor og hvordan? I: Jørgensen, G. m.fl. (red.) *Gentænk Byen*. Center for Strategisk Byforskning.

Lanng, D.B. & Borg, S.R. (2021) *Multistable Infrastructure: The Scripted and Unscripted Performance of a Functionalist Pathway*. I: Botin, L. & Hyams, I.B. (red.) *Postphenomenology and Architecture. Human Technology Relations in the Built Environment*. London: Lexington Books.

Lanng, D.B., Wind, S. & Jensen, O.B. (2017) *Mobilities Design: On the Way through Unheeded Mobilities Spaces*. I: Toft, A.E. & Rönn, M. (red.) *Proceedings Series 2017–1*. Nordic Association of Architectural Research.

Leatherbarrow, D. 2009. *Architecture Oriented Otherwise*. New York: Princeton University Press.

Nielsen, T. (2012) Uformel Sameksistens og herlighed for alle: demokratiske byrum i norden. I: Kjeldsen, K. et al. (red) *New Nordic: Arkitektur og identitet*.

Nielsen, T. (2019) 'The livable city' og dens lange skygge. I: Weiss, K.L. (red.) *Kritisk By – Den danske velfærdsbys succes og fiasko*. Arkitektens Forlag.

Sheller, M. (2014) 'The new mobilities paradigm for a live sociology'. *Current Sociology* doi: 10.1177/0011392114533211.

Sheller, Mimi (2018) *Mobility Justice: the politics of movement in an age of extremes*. New York: Verso.

Simpson, D. & Weiss, K.L. (2019) Livability som målbart parameter. Deane Simpson i samtale med Kristoffer Lindhardt Weiss. I: Weiss, K.L. (red.) *Kritisk By – Den danske velfærdsbys succes og fiasko*. Arkitektens Forlag.

Urry, J. (2007) *Mobilities*. Cambridge: Polity.

Wind, S. (2014) *Making Everyday Mobility - A qualitative study of family mobility in Copenhagen*. PhD dissertation. Aalborg University, Denmark.

### 3. EKSEMPELSAMLING: katalog over designkoncepter

Dette kapitel samler en række eksempler på konkrete designkoncepter, der har fokus på fodgængere og fodgængernetværk. Det skal tjene som konkretisering af nogle af de diskussioner og problemstillinger, vi har berørt i de foregående kapitler, samt til inspiration for det videre planstrategiske og praktiske arbejde med fodgængermobilitet og bykvalitet.

De udvalgte eksempler stammer fra flere forskellige byer og sammenhænge. De bevæger sig fra et overordnet bystrategisk niveau med store greb og visioner, til konkrete byrumsprojekter. Der vises også eksempler på involverende og eksperimenterende metoder, der også kan bidrage til at bringe gang i spil og kvalificere arbejdet.

Strategier på byniveau::

- Strategier for bymidter
- Kollektive trafikknudepunkter
- Fleksibelt og fintmasket fodgængernetværk

Byrumsskala:

- 'Red Carpet' - det markante fysiske greb
- Superfortove

Metoder: involvering og eksperiment

- Åben konkurrence og crowd-funding
- Borgerpanel og Bymidteforum
- Digital App

# Udvalgte koncepter

## Strategi på byniveau I: Strategier for bymidter

Strategier for de centrale bydele kan bidrage til at italesætte de langsigtede visioner for et byområdes udvikling. I de nedenstående eksempler er der fokus på at få skabt inviterende og oplevelsesrige bymidter. Fodgængere er i denne sammenhæng en vigtig bidragsyder til denne udvikling og de er derfor i fokus.

### Case: "City Lounge" - Rotterdam

Rotterdam By ønsker at udvikle byens centrum som et vigtigt kvalitetsfyldt sted for møde, ophold og underholdning. Den overordnede strategi for Rotterdam centrum, "Towards the City Lounge, blev allerede vedtaget i 2008 og er blevet fulgt op at flere konkrete tiltag og plandokumenter.

Byrådets ambition er:

'Vi ønsker, at flere mennesker skal bo og arbejde i byens centrum. ligesom flere skal besøge og bruge den mere. For at opnå dette vil vi fortsætte med at udvikle byens centrum til et sted, hvor det er behageligt at bo og slappe af for beboere, besøgende, studerende, virksomheder og investorer. Målet med at bruge udtrykket 'lounge' er at invitere til at byens centrum opleves som gæstfri, "varm", personlig og hyggelig. Rotterdam er bygget som en moderne by og har den fordel at der stadig er plads i centrum til både byggeri og byrum. Men byens centrum har også en bred mentalitet: nye virksomheder, kunstnere, nye ideer og initiativer får frie tøjler.

### Case: "Liv i Centrum" - Aalborg Midtby 2025

Midtbystrategien "Liv i Centrum", vedtaget af Aalborg Byråd i 2018, sætter en ny fælles fremtidsvision for Aalborgs Midtby i 2025 om at skabe mere liv i centrum, så Aalborg Midtby fortsat er en attraktiv by i bevægelse, et godt sted at bo, en levende og grøn midtby med plads til alle, og en sund og bæredygtig by.

Midtbyen skal derfor opfylde mange funktioner samtidigt, den er ikke bare til shopping og ophold i attraktive byrum, den skal også være den gode boligby med gode hverdagsrum og funktioner og samtidig være det regionale centrum, der er driver for erhvervsudvikling, kultur og oplevelser.

Midtbystrategien 2025 rummer et mål og indsats om at etablere flere og bedre 'oplevelsesruter' som udgangspunkt for et øget og bedre fodgængernetværk og flow i byen.



City Lounge Rotterdam

### 5 STRATEGISKE MÅL

- 1: MERE BY- OG BOKVALITET**  
Midtbyen skal fortælleres med omstænke og kvalitet, så det bliver et godt sted både at bo, arbejde og besøge. En øget bosætnings og fortaetning af funktioner er en væsentlig forudsætning for at skabe mere "liv i centrum".
- 2: MERE LIV I BYENS RUM**  
Midtbyens mangfoldighed af oplevelser skal i højere grad udledes i byens rum, og de rumlige oplevelser og sammenhænge skal være med til at sikre en levende midtby med plads til alle.
- 3: MERE NATUR I BYEN**  
Aalborg Midtby skal være mere grøn og blå. Naturen i byen skal være synlig, mangfoldig og let tilgængelig og bidrage til at skabe attraktive byrum både rumligt, oplevelsesmæssigt og klimatisk.
- 4: FORSKELLIGE BYKVARTERER**  
Der skal skabes stærke identiteter i de enkelte bykvarterer, som kan være med til at styrke Midtbyens som helhed og styrke ejerskabsforholdet og samlingskraften i de lokale bykvarterer.
- 5: BÆREDYGTIG MOBILITET**  
Aalborg Midtby skal være en sund og bæredygtig bydel, hvor fodgængere og cyklister prioriteres og den kollektive transport fremmes.

5 strategisk mål i den politiske strategi for Aalborg Midtby, "Liv i Centrum"



Algade ved Budolfi Kirke er blevet omdannet til sivegade.



Nytov i Aalborg omdannes fra trafikeret busgade til fodgængerstrøg, men også med prioritering af strækningen som cykeltrute.



# Udvalgte koncepter

## Strategi på byniveau II: kollektive trafikknudepunkter

Offentlig transport og fodgængermobilitet hænger tæt sammen, idet alle er brugere af kollektiv transport også er fodgængere, til og fra stoppesteder og stationer.

Adgangsforhold og indretning af knudepunkter i form af stationer og busstoppesteder er afgørende for komforten og attraktiviteten ved den samlede rejse.

### Case: Hamborg - Skitse til højklasset kollektiv transportforbindelse med attraktive knudepunkter

Strategien er i dette eksempel fra Hamborg, at udnytte synergiene mellem investeringer og opgradering af kollektiv transport til at forbedre knudepunkter og adgangsforhold for fodgængere.

Et finmasket let tilgængeligt stinet mellem knudepunkterne og de omkringliggende byområder øger oplandet og dermed passagergrundlaget.

Det er nødvendigt for at få det kollektive system til at fungere effektivt, og det er samtidig en stor fordel for alle bolig- og bymiljøer, at de således gøres fodgængervenlige.

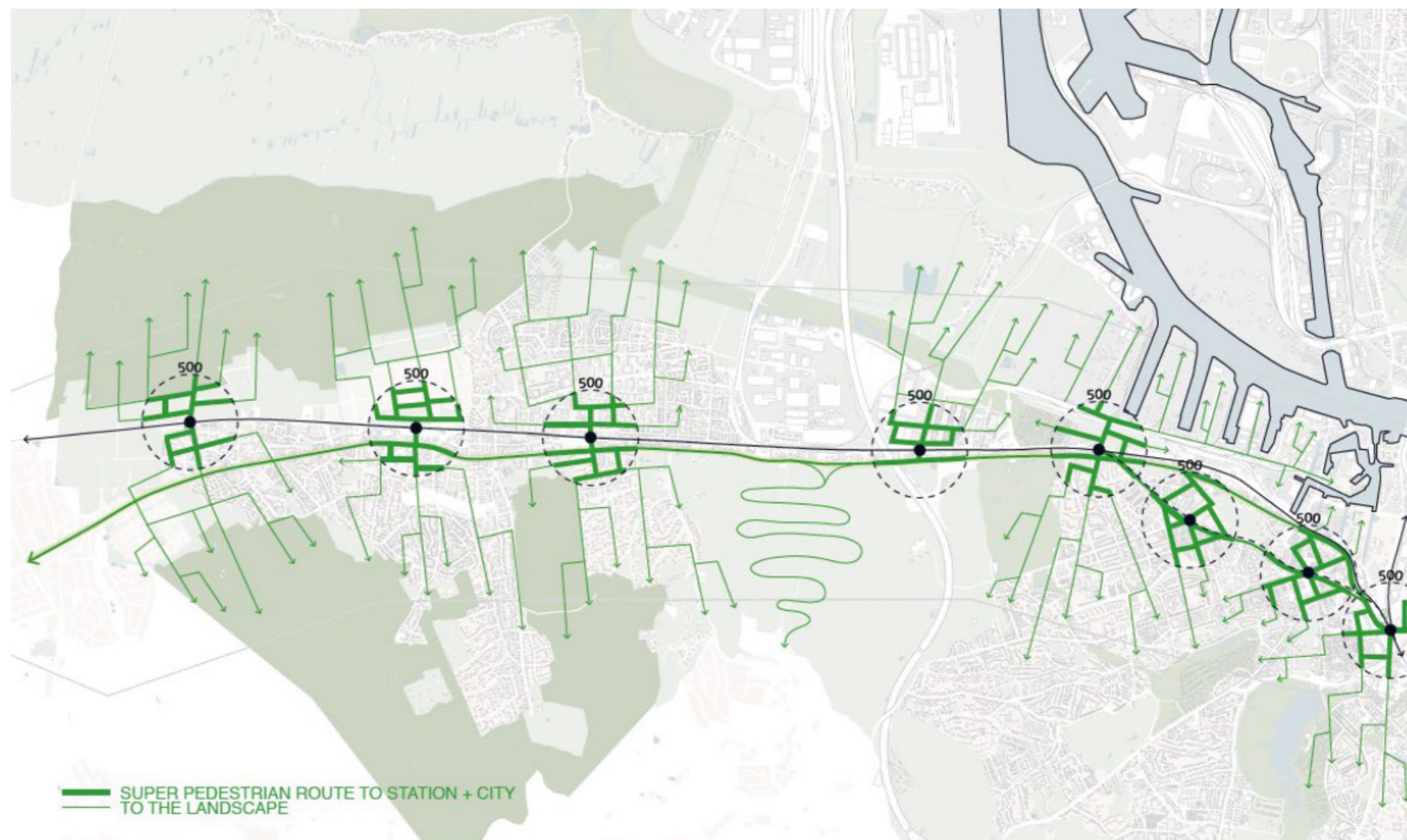


Illustration fra Internationales Bauforum 2019 i Hamburg, bidrag fra Urban Creators: The PULSE on the EDGE of Hamburg med undertitlen "Everyday life with the PULSE from the city to the tranquility of the countryside"

# Udvalgte koncepter

## Strategi på byniveau III: fleksibelt og fintmasket fodgængernetværk

Et fleksibelt og fintmasket fodgængernetværk kan være med til at invitere til gang. Der er nedenfor vist eksempler på, hvordan der er arbejdet med det i forbindelse med kollektive trafikknudepunkter. Metoderne kunne også bruges i andre typer af fodgængernetværk, ruter fra parkeringshus til bymidte, ruter mellem bydele, nye ruter til større kultur og sportsdestinationer etc.

### Case: Trondheim - Shortcuts

I Trondheim har man under en samlet indsats "Miljøpakken", med det mål at forbedre kollektiv trafik og forhold for de bløde trafikanter og reducere biltrafikken, arbejdet med fodgængerruter i projektet Shortcuts. Det har øget gangen med 40% mellem den centrale by og opland i perioden 2010 og 2017. Der er etableret 70 nye Shortcut-ruter i perioden 2014-2019

Det har været en særlig udfordring at arbejde i en by med et stort terræn, men det er lykkedes med at etablere ruter som broer over elve, over fjelde, igennem bebyggelser mv.

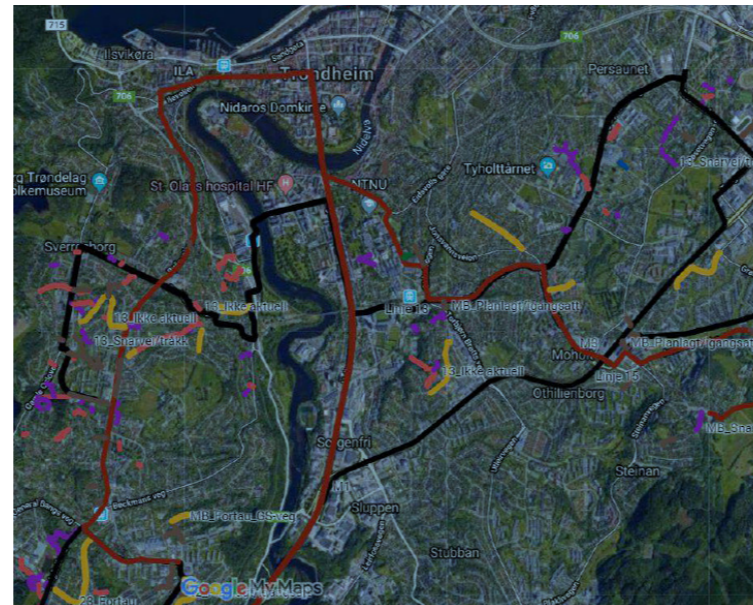
### Case: Byens fysiske rammers - indflydelse på gang

Helge Hillnhütter, professor ved NTNU Trondheim - har lavet studier af, i hvilken grad kvaliteten af de fysiske rammer i byen har indflydelse på, i hvor høj grad man kan få folk til at gå. Det kan i følge hans undersøgelser deles i to væsentlige opmærksomhedspunkter: Følelser/sansning og oplevelsen af tid. Dvs. det er væsentlige hensyn når man skal invitere folk til at gå.

### Case: Arnhem, Holland - forbedret fodgængernetværk

Et projekt i Arnhem, Holland, sætter i forbindelse med ønsket om at gøre oplandet til kollektive trafikknudepunkter større bl.a. fokus på at undersøge potentialerne for et udvidet fodgængernetværk. Der arbejdes med forskellige rækkevidder: A. den teoretiske, B. den målte, C. den oplevede og D. den potentielle. Se figur til højre.

Der undersøges ud fra følgende parametre: hurtigere og kortere ruter, tilgængelighed, tryghed og god wayfinding, forbedring af de fysiske rammer, attraktivitet og komfort.

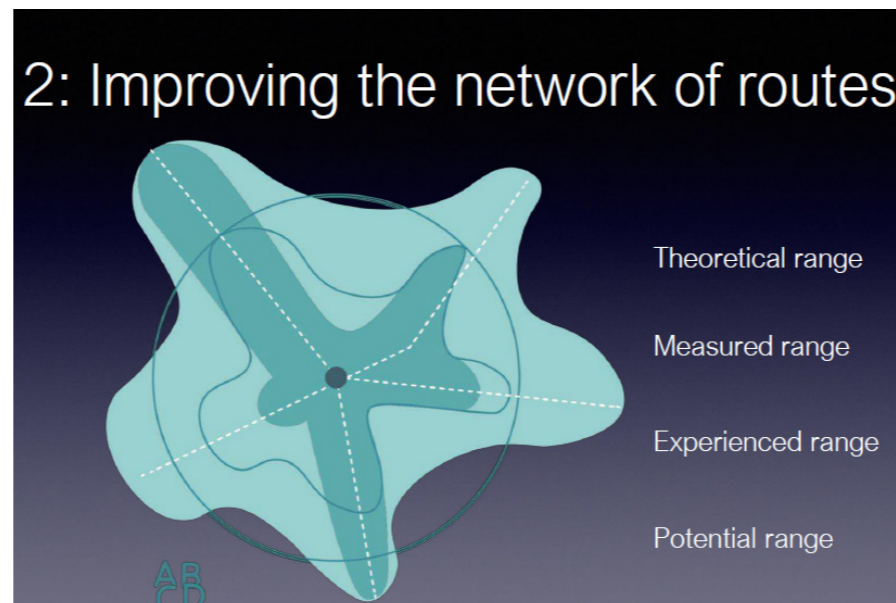
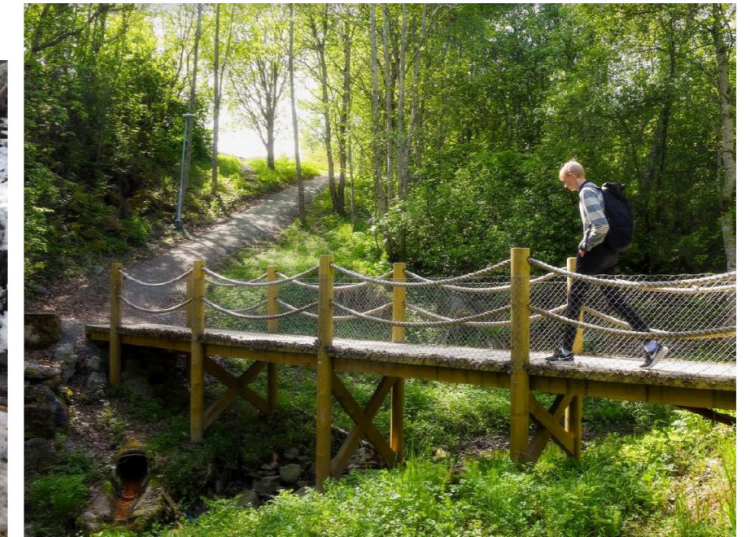


Trondheim, Norge, Potentielle shortcut-ruter, og et eksempel på en, der er gennemført.

### Elgveien



Photo: Knut Opeide, SVV



Arnhem, Holland. "Enlarging the catchment areas around public transport stops", af Molster Stedenbouw.

4

So safe that nobody dears to walk?



NTNU



Helge Hillhutter, NTNU, Norge: Eksempel på et sted, der er "trygt," men alligevel ikke inviterer til at gå.

# Udvalgte koncepter

## Byrumsskala I: 'Red Carpet' - det store markante fysiske greb

Begrebet Red Carpet skal forstås som en måde at rulle den store løber ud på. De nedenstående cases har med fodgængere som fokus i projekterne prioriteret både plads og systemer, der gør forholdet for fodgængere prioritet, med god tilgængelighed, plads, oplevelser og tryghed.

### Case: Rotterdam Centraal Station

Den nye Central Station og Stationsplads i Rotterdam, fra 2015, er udviklet og designet i et samarbejde mellem West 8 + Benthem Crouwel Architects + MVSA Architects.

Den har i en bymæssig kontekst skullet forbinde to bydele nord og syd for banegården, som tidligere var meget adskilte. Samtidig er hele forarealet og strækningen syd for banegården prioriteret som en grøn korridor, der prioriterer bæredygtig mobilitet.

Selve Banegårdsbygningen er et stort tag med meget transparente facader, der giver en tydelig sammenhæng og forbindelse til den omliggende by.

Man ankommer på den sydlige del af banegårdspladsen på en meget stor generøs forplads - "The Red Carpet", prioriteret fodgængere, man er slet ikke i tvivl om at man som fodgænger her befinder sig i et safespace.

Cykler er henvist til kun at skulle parkere under jorden i den vestlige side af Stationsområdet, og både biler og cyklister skal vige for fodgængere ved brede ikke signalregulerede fodgængerovergange, når man skal krydse banegårdspladsen.

### Case : Cool Singel - hovedgade/strøg i Rotterdam

Coolsingel er Rotterdam's hovedstrøg og boulevard, og samtidig en vigtig forbindelse mellem syd og nord.

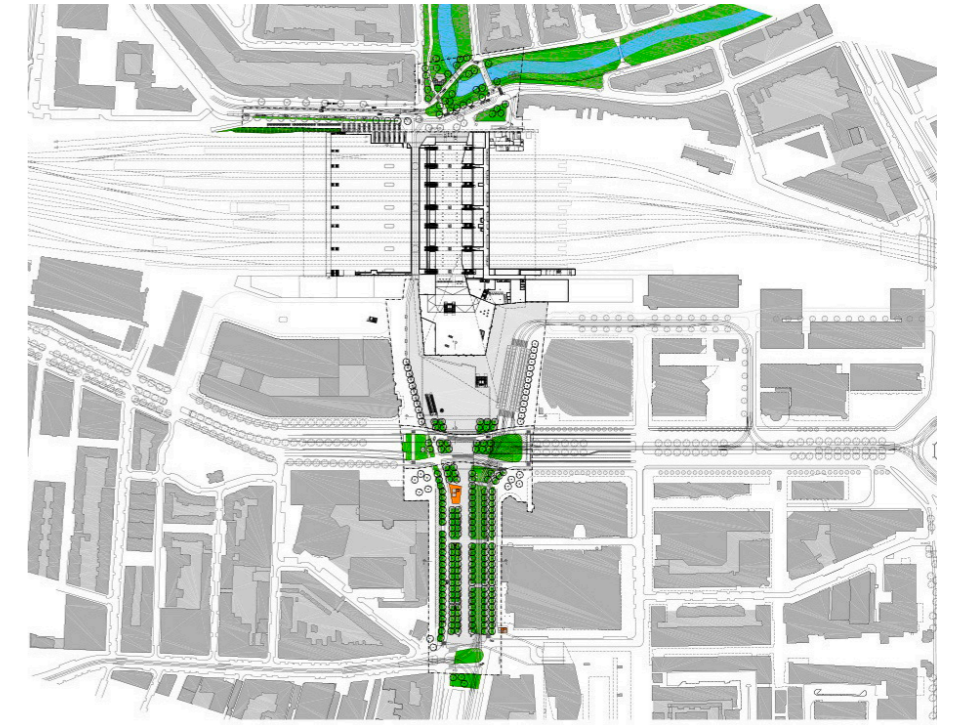
Gaden definerer samtidig byens centrum, både hvad angår bydesign og historie og arkitektur. Den renoveres i disse år til et nyt design, der genskaber Coolsingel tilbage til Coolsingel som et sted hvor du kan slentre, fejre, shoppe, og mindes og hvor du kan besøge begivenheder.

Et område for "flaneurs". Det er samtidig en del af Rotterdams bys ambitions om at skabe en levende bymidte med masser af plads til ophold og bløde trafikanter.

Gaden indrettes fra facade til facade med to baner biltrafik, mod 6 baner tidligere og letbane i midten letbane i midten. Cyklister og især fodgængere er prioriteret og får masser af plads i begge sider af gaden, med et meget brede promenadeareal og dobbelttrettet cykelsti.



Stationspladsen i Rotterdam.



Kort over det nye stationsområde i Rotterdam



Coolsingel Rotterdam: t.v. under ombygning og th. som visualisering.



# Udvalgte koncepter

## Byrumsskala II: Superfortove

Et nyt begreb er blevet meget populært i den danske planlægning – superfortove.

Her er fokus på, at fodgængerne får deres egen dagsorden og prioritet i byens rum, og at byen disse steder planlægges på fodgængernes præmisser: "Når man siger superfortov, har man prioriteret slow city, sikkerhed og tilgængelighed samt oplevelser meget højt – måske højest – på en strækning." (TRAFIK & VEJE • 2018 JUNI-JUL)

I denne artikel, der introducerer begrebet, anbefaler de at bruge dette plangreb ved meget trafikerede fodgængerstrøg, i forbindelse med knudepunkter, i utrygge områder osv.

### Case: Istedgade, København - udvidede fortove

Projektet omfattede en storstilet inddragelsesproces med bl.a. telt på gaden. Identitetsskabende lanternebelysning samt udvidelse af det robuste og uhøjtidelige københavnerfortov i bredformat. Tilsammen rammes ånden i både det gamle arbejderkvarter og den levende storby.

### Case: Aalborg Havnefront - etablering af havnepromenade

I omdannelsen af Aalborg Havnefront, et tidligere havneareal med meget trafik og parkering, blev arealet fuldstændig fredet for fredet for biltrafik og prioriteret fodgængere og til dels cyklister. Samtidig er en 4-sporet vej langs fjorden droslet ned til 2 spor med en midterhelle som støttepunkt for fodgængere, der skal gå fra Midtbyen til Havnefronten.



Superfortov på Istedgade. Projekteret af Via Trafik. Foto: Via Trafik.



Aalborg Havnefront - havnepromenaden. Fra DGI - landsstævne 2017.

# Udvalgte metoder

## Involvering og eksperiment I: Åben konkurrence og crowd-funding

### Case: Luchtsingel, Rotterdam

Den 400 meter lange fodgængerbro Luchtsingel har genforbundet tre distrikter i hjertet af Rotterdam. Luchtsingel blev initieret og designet af arkitekterne ZUS og er verdens første stykke offentlig infrastruktur, der hovedsagelig opnås gennem crowdfunding. Sammen med de nye offentlige rum, herunder Delftsehof, Dakakker, Pompenburg Park og Hofplein Station Roof Park, er der opstået et 'tredimensionelt bybillede'.

ZUS udtænkte Luchtsingel-planen i 2011. I 2012 blev stationsområdet omdøbt til 'Test Site Rotterdam' som kurator for International Architecture Biennale Rotterdam (IABR). Den bestod af atten interventioner, som alle var forbundet med en kontinuerlig rute: Luchtsingel. Til finansiering blev 'I Make Rotterdam' crowd-funding-kampagne startet; for € 25 kunne enhver købe en tavle med deres navn, og der blev solgt over 8000 tavler.

Baseret på ideen om permanent midlertidighed introducerer Luchtsingel en ny måde at skabe by på. Dette betyder at bruge byens evolutionære karakter og eksisterende former som udgangspunkt.

De varierede og nye offentlige rum kommer på en måde tilbage til det tidligere centrale Rotterdam, som levende og grønne byrum, hvor Luchtsingel løber overalt som en samlende faktor.

Ved blot at øge tilgængeligheden for fodgængere vil den 400 meter lange bro sikre synergi mellem de forskellige steder. Det er nu normen at gå fra Stationskvarartalet mod nord og til Laurenskwartier via Pompenburg.

Disse karakteristiske forbindelser giver området en unik position i Rotterdams bymæssige struktur og ambition om at forbedre forhold for fodgængere.



Luchtsingel Rotterdam. Fotos: Rie Mallig

# Udvalgte metoder

## Involvering og eksperiment II: Borgerpanel og Bymidteforum

### Case 1: Borgerpanel Rotterdam

"Borgerpanel Rotterdam" er et rådgivningsforum for borgmester og rådmand i Rotterdam. Det centrale i deres arbejde er at vurdere og promovere de kommunale indsatser og projekter. De er ca. 30 medlemmer af panelet og de er uafhængige, kritiske og alle fra Rotterdam.

Borgerinddragelse er også en af panelets fokusområder. Det er således muligt som almindelig borger at blive venner af panelet "Citizen Panel's".

### Case 2: Esbjerg Bymidtesamarbejde

Esbjerg Kommune har nedsat tre byfora, som arbejder med udvikling i Esbjerg, Ribe og Brammings bymidter.

Byfora har deltagere fra erhvervslivet, borgere, organisationer samt repræsentanter fra politiske udvalg og administrationen. Hvert byforum mødes 2 gange hvert år og diskuterer udviklingen, udarbejder handleplaner og igangsætter initiativer i bymidterne. De 3 byfora indstiller projekter til Byrådet.

Som et vigtigt element arbejdes med privat medfinansiering af de konkrete projekter. Ved at supplere med midler fra private bygningsejere, fonde mv. er det muligt at gennemføre projekterne.

### Case 3: Borgersamling Albertslund

Albertslund Kommune etablerer i forbindelse med større byudvikling en borgersamling på 36 repræsentativt udvalgte borgere, der over en møderække på seks, skal følge byens udvikling, der handler om hvordan Albertslund skal håndtere, at kommunen i de kommende 10 år vil vokse med op mod 10.000 nye indbyggere.

Byrådet lover at bakke borgersamlingens anbefalinger op uanset andre politiske dagsordener og strategier.



Bymidtesamarbejde: Esbjerg Kommune har nedsat tre byfora, som arbejder med udvikling i Esbjergs, Ribes og Brammings bymidter.



Borgerpanel Rotterdam, et uafhængigt rådgivningspanel for borgmester og rådmand.



Borgersamling i Albertslund er med til at drøfte større byudviklingsplaner.

# Udvalgte metoder

## Involvering og eksperiment III: Digital App

### Case: London, "Go Jauntly"

Fra kort til APP: Go jauntly er en gåroute-app der støttes af Transport for London.

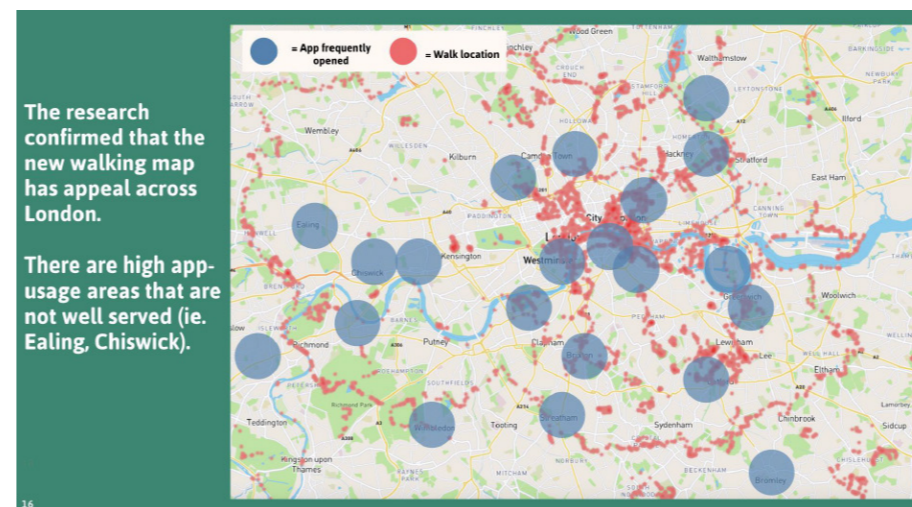
Det nye vandrekort leder brugerne til deres nærmeste metro- eller jernbanestation og nærmeste cykelstation.

At gå, har vist sig at være en god måde at komme rundt i London og Go Jauntlys nye kort gør det lettere at finde ruter, især hvis man er i et område, som man ikke er så fortrolig med.

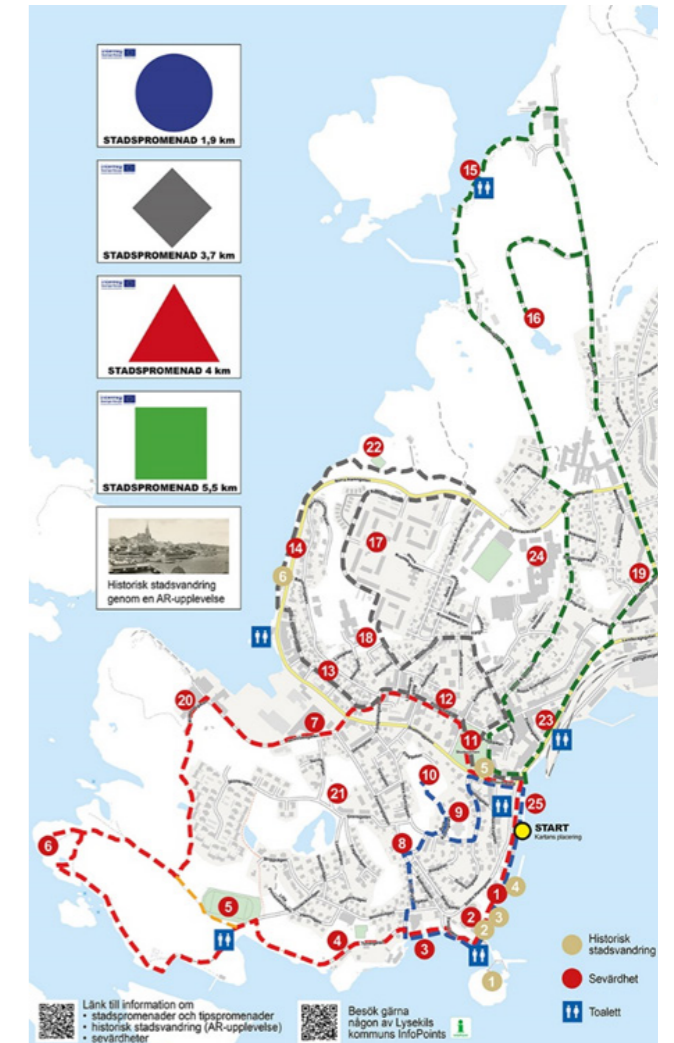
### Case: Lysekil (Sverige) "stadspromenader"

I den svenske by Lysekil er etableret fire tematiske byvandring, hvor det er muligt at se og opleve smukke og interessante steder og seværdigheder bl.a. en tur forbi de bynære seværdigheder havbadsområdet, Havets Hus, Lysekils kirke og udsigtstårnet. En anden over typiske svenske klipper og en tredje forbi nogle Unesco beskyttede helleristninger. Rundturene varierer mellem 1,9-5,5 km og er alle tydeligt skiltet i byrummet og naturen. Integreret i disse byvandring findes også en digital byvandring, hvor Lysekils storhedstid som badeby kan opleves gennem AR (Augmented Reality). Endelig er der på nogle strækninger udbedret missing links igennem etablering af ny infrastruktur, der muliggør rundturene bl.a. træbroer over klipperne.

Denne orkestrerede wayfinding i byen – gør det muligt at opleve byens variation samtidig med at det overordnede kort kombineret med fysisk markeringer langs ruten gør det er nemt for udefrakommende at finde rundt.



Slides fra oplæg om "Go Jauntly", Transport for London - Conference Walk 21, Rotterdam oktober 2019.



Kort og billeder fra Lysekil, Sverige.  
Fotos: Maria Quvang Harck Vestergaard.

## 4. CASE: AALBORG MIDTBY

Dette kapitel sætter fodgængernes konkrete forhold og oplevelser under lup, med et feltarbejde udført på tre strækninger i Aalborg Midtby. Her er det de stedsspecifikke urbane forhold og sammenhænge for fodgængermobilitet, der undersøges nærmere.

De tre strækninger er udvalgt strategisk for at kortlægge forskellige trafikale og bykvalitetsmæssige aspekter af byens fodgængerforbindelser:

- Strækning 1 sætter fokus på at vi, med gode fodgængerforbindelser, kan gøre parkering i kanten af byen attraktiv
- Strækning 2 sætter fokus på fodgængeroplevelsen som 'first and last mile' til den kollektive trafik
- Strækning 3 er en del af byens fodgængernetværk, der forbinder det kommercielle strøg, gågaden Bispensgade, med havnefronten

Ud fra feltarbejdet fremkommer følgende tematikker, som er relevante at undersøge nærmere, når der arbejdes med fodgængere i forskellige geografier og kontekster:

- Et overordnet spørgsmål er, hvordan de fysiske omgivelser indbyder til gang? Eller hvordan har de den modsatte effekt? Eksempelvis, hvordan skabes attraktive forbindelser på steder, der kan virke som urbane bagsider?
- Et andet overordnet spørgsmål er, hvordan der skabes attraktive, tilgængelige og trygge fodgængerforbindelser?
- Samspillet med andre mobilitetsformer har betydning for oplevelsen (parkerede biler, løbere, rejsende, cyklister og krydsende forbindelser mv.) - hvordan kan byen syes sammen på tværs af forhindringer og barrierer for fodgængere?
- Prioriteringen af arealer er vigtig - ofte bliver fodgængere klemte inde af parkerede biler, husmure eller andre funktioner. Dernæst er gangforbindelser ofte kombineret med andre funktioner fx ophold, serviceområder, butiksliv, udeservering osv. Hvordan kan der skabes en harmonisk sameksistens?
- Fodgængeroplevelsen varierer over dagen og årstiderne – områder, der om dagen kan virke som attraktive rekreative ruter, kan om aftenen i mørket opleves utrygt – her kan belysning spille en stor rolle. Områder med megen ophold og udeservering kan om sommeren opleves svært fremkommeligt, mens de om vinteren kan fremstå øde.
- Wayfinding er vigtig for fodgængernes mulighed for at navigere rundt, specielt som nyankommen til et ukendt område. Det kan eksempelvis være svært at aflæse, at en boliggade med smalle fortove samtidig er en strategisk fodgængerforbindelse mellem et p-hus og midtbyen. Samtidig rummer byen en masse smutveje for fodgængere, hvordan kan disse synliggøres og blive en del af fodgængernes 'mentale kort' over byen?





**Fodgængernetværket i Aalborg Midtby**

Illustration fra Midtbystrategi 2025, Liv i Centrum, der viser et netværk af gaderum i Midtbyen. Det er visionen at styrke den samlede byoplevelse, så der strategisk arbejdes med forskellige rumligheder og karakterer af Midtbyens byrum og forbindelser, der samtidig er med til at styrke Midtbyens flow.

# Feltarbejde: fodgængernetværk i Aalborg Midtby

## Oplevelsesruter mellem A og B

De følgende sider indeholder dokumentation af et feltstudie i Aalborg midtby, foretaget i 2019. Feltarbejdet dokumenterer og analyserer tre udvalgte case-strækninger i byen.

Valget af de tre case-strækninger er taget med udgangspunkt i Aalborg Kommunes planer; Mobilitet 2040 og Liv i Centrum, en strategi for udvikling af Aalborg Midtby. Udviklingspotentialerne for de tre casestudier udforskes ud fra de beskrevne mål og målsætninger i planerne. Det er et overordnet fokus ift. fodgængere at skabe en god balance mellem aktiv mobilitet og bykvalitet. Nedenfor beskrives detaljeret de målsætninger, der er vedtaget for de to respektive planer.

I Mobilitet 2040 er der oplyst en række målsætninger, og specifikke greb, som kommunen vil arbejde for at tage i anvendelse. Der er bl.a. en målsætning under Aalborg By om at skabe Byliv og mobilitet i balance:

*”Denne målsætning handler om at sikre en mobilitet, der understøtter byliv og livskvalitet. Byens indretning skal invitere til brug af bæredygtige transportformer, og gående og cyklister skal ses som drivere for bykvalitet. Derfor vil vi understøtte en udvikling, der giver kortere fysiske og mentale afstande internt i Aalborg by. Når man bevæger sig i byen, skal det være muligt at opleve undervejs, og det skal være sikkert og trygt at færdes. Opleves afstandene som korte, kan det anvendes aktivt til at fremme brugen af cykling, gang og kollektiv trafik internt i Aalborg by. De handlinger, der skal prioriteres for at opfylde denne målsætning, skal fremme borgernes oplevelse af kortere afstande i byen og sikre en balance mellem byliv og mobilitet.”*

Under denne målsætning arbejder AK bl.a. for:

- At trafikrum også fungerer som velfungerende byrum
- At skabe oplevelsesrum for bløde trafikanter langs transportkorridorer i Aalborg by for at understøtte opfattelsen af kortere afstande
- At prioritere aktivt imellem transportformer i centrale korridorer ved at sikre et sammenhængende rutenet for de forskellige mobilitetsformer: gang, cykel, kollektiv trafik, biltrafik og godstransporten

Ud over disse målsætninger er der også målsætninger omkring:

- At fremme bæredygtige og aktive transportformer, der fremmer sundhed
- At etablere knudepunkter, der gør det nemt at foretage kombinationsrejser mellem gang, cykel, kollektiv trafik og bil
- At skabe større tilgængelighed til byens grønne strukturer, samtidig med at byen fortættes. Samt styrke og kvalificere byens netværk af grønne og rekreative forbindelser

- At de bæredygtige transportmidler cykel, gang og kollektiv trafik har en hurtig forbindelse til og rundt i Aalborg by
- At etablere transportknudepunkter, der sikrer gode skifte-muligheder mellem bil, cykel, gang og kollektiv trafik, så det ikke er nødvendigt at tage bilen hele vejen til byen fra oplandet
- At sikre, at fremkommelighed for biler i Aalborg midtby, prioriteres generelt lavere end fremkommeligheden for fodgængere, cyklister og den kollektive trafik
- At ny parkering til Aalborg midtby, placeres i større P-huse eller P-kældre i randgaderne til Aalborg midtby

Midtbystrategien 2025, introducerer bl.a. et mål om at gøre det mere attraktivt for fodgængere, ved at skabe et godt samlet fodgængernetværk i Midtbyen.

Fodgængernetværket er en integreret del af (se kort) Midtbyens forbindelser og typer af gaderum, der har betydning for, hvordan det kan opleves at bevæge sig rundt i byen, både fysisk og sanseligt.

Selve strategien har en række delmål, der vedrører fodgængere og netværket:

- Det skal være mere attraktivt for fodgængere  
Uanset, om man ankommer med bus, tog, bil eller cykel, foretages den videre tur rundt i Midtbyen som regel til fods. I Midtbyen er alle så at sige fodgængere. Det er vigtigt at styrke Midtbyens fodgængerflow, og det skal være nemt, trygt og oplevelsesrigt at bevæge sig rundt til fods. Flere fodgængere er med til at styrke bylivet og bidrager til en øget brug af Midtbyens handels- og kulturtilbud. Samtidig er gang miljøvenligt og øger sundheden. Gågadenettet er i dag delvist fragmenteret, og de fleste gangforbindelser er i øst-vestlig retning - kun få går nord-syd. En målrettet indsats skal være med til at udvide Midtbyens fodgængernetværk, så der i højere grad skabes et cirkulært fodgængerflow i Midtbyens oplevelsesstrøg.

- Midtbyens oplevelsesflow skal styrkes  
Midtbyens netværk af byrum og rumlige forløb skal udvikles, så de er med til at understøtte byens liv og styrke Midtbyen som en samlet oplevelse af kultur, detailhandel, rekreation, udespisning, mv. Midtbyens netværk af gader og byrum skal derfor udvikles, så de i højere grad er med til at styrke et sammenhængende flow i byen, gennem forskellige indretninger og rumligheder, der gør det attraktivt og oplevelsesrigt at bevæge sig rundt. Midtbyens forbindelser skal udvikles, så de cirkulære flow styrkes og døde ender i byens handlegader og rekreative strøg nedbringes.

- Byens programmering skal understøtte byens flow  
Der skal arbejdes strategisk med en programmering af Midtbyen, så særlige ankerfunktioner, byrum, destinationer og stedsspecifikke herlighedsværdier alle er med til at styrke bevægelsesmønstret i Midtbyen. Det kan både være særlige butikker eller kulturelle tilbud med et regionalt opland, men det kan i lige så høj grad udgøres af f.eks. særlige destinationer, historiske områder og bygninger.

- Der skal skabes forskellige oplevelser i byens rum  
For at styrke byoplevelsen er det vigtigt, at alle gader og rum ikke er ens. Ved at arbejde målrettet med en udvikling af forskellige typer rumligheder og forbindelser i Midtbyen, skal der arbejdes med at skabe identitet og varierede oplevelser på vej rundt i byen. Byens rumlige udformning skal være med til at afspejle stedets herlighedsværdier, hvilket fx kan være en særlig arkitektur, historiske bygninger og steder, topografi eller særlige landskabstræk. Belysning, belægning, beplantning og byrumsinventar er nogle af de virkemidler, der er med til at styrke områdernes forskellighed og identitet, og som kan styrke den rumlige oplevelse af byens flow.

- Forbindelsen mellem by og havn skal styrkes  
I takt med byens udvikling og omdannelse af nye byområder i Midtbyen, har Havnefronten fortsat en stor rolle som et sammenhængende rekreativt forløb, der skaber en oplevelsesrig forbindelse til Midtbyens nye bykvarterer og ikke mindst til det nye kulturområde Spritten ved den tidligere Spritfabrik.  
Der er fortsat et stort potentiale i at styrke de nord-syd-gående fjordforbindelser mellem den kommercielle bymidte og den rekreative havnefront, og inddrage Havnefronten som en mere aktiv del af hele oplevelsesforløbet i Midtbyen. Der skal derfor være fokus på at skabe flere centrale fjordforbindelser til Limfjorden, så de rekreative kvaliteter ved fjorden i højere grad indgår som en del af bymiljøet, ligesom de kommercielle aktiviteter i Middelalderbyen i højere grad bringes i spil som en del af Havnefronten.

- Byoplevelsen skal starte fra ankomsten  
Allerede ved ankomsten til Midtbyen skal der være et levende bymiljø, der inviterer videre ind til Midtbyens kerne. Ankomsten til Midtbyen sker forskelligt, afhængigt af, om du er i bil, med kollektiv transport, på cykel eller gåben, men lige vigtigt er det, at der fra ankomstpunktet er en naturlig og oplevelsesrig forbindelse videre ind til byens kerne. Ved en strategisk indsats med særlige oplevelsesrige ruter i byen kan Midtbyens afstande mellem eksempelvis gågaderne og de store parkeringsanlæg i Midtbyens periferi opleves og synes kortere.

# Tre udvalgte fodgængerstrækninger i Aalborg Midtby

## Udvælgelse af case-strækninger

Tre udvalgte case-strækninger i Aalborg Midtby repræsenterer forskellige typer fodgængerforbindelser. De er relevante for midtbyens fremtidige fodgængernetværk, det samlede mobilitetssystem og urbane rumlige kvaliteter på forskellige måder.

- Case-strækning 1 er Sauers Plads - Frederikstorv. Det er en "parker og gå"-strækning, der forbinder et vigtigt bil-parkeringsanlæg med midtbyens mange destinationer.
- Case-strækning 2 er Vesterbro - JFK Plads. Det er en strækning, der forbinder midtbyens største knudepunkt for kollektiv trafik med den vestlige del af midtbyen.
- Case-strækning 3 er Vesterå - havnefronten. Det er en strækning, der forbinder to markante parallelle strøg i byen, gågaden Bispensgade og havnefronten, og dermed forbinder byen og havnen.

## Fokusområde og metode

De tre case-strækninger er blevet undersøgt gennem feltarbejde i 2019, med fokus på to aspekter: rum og mennesker.

- Rum: Strækningernes stedsspecifikke og rumlige karakteristika
- Mennesker: Praksisser og oplevelser fra de, der går på strækningerne, eller på anden vis deltager i bylivet på hele strækninger eller dele af dem

Nedenfor er en oversigt over de anvendte metoder, og på de følgende sider opsummeres analyserne af hver case-strækning.

## Metodeoversigt

Serial Vision	visuel analyse af rutens rumlige forløb	februar 2019
Strækninganalyse, herunder observationer	analyse af funktioner, mobilitetsformer, atmosfærer og aktivitetsniveau	efterår 2019
Særlige steder	designbaseret undersøgelse af kritiske steder/steder med særligt potentiale	maj 2019 udført af studerende i Urban Design, AAU
Urban Tomografi	fotoanalyse af strækningerne fordelt på del-sekvenser, på tre tidspunkter på en hverdag: kl. 8, kl. 16 og kl. 21	efterår 2019
Interviews	stopinterviews med 15 fodgængere, heraf 5 dybdegående, på hver case-strækning, fordelt over dagen.	efterår 2019

- 1 Sauers Plads – Frederikstorv
- 2 Vesterbro – JFK Plads
- 3 Vesterå – Havnefront

1:10000 på A3



# Case-strækning 1: Sauers Plads – Frederikstorv

1 Sauers Plads – Frederikstorv

## Overordnet potentiale i midtbyens fodgængernetværk

Strækning 1 er en "parker og gå"-strækning. Den udgør en af flere ruter fra p-huse i randgaderne til destinationer i midtbyen.

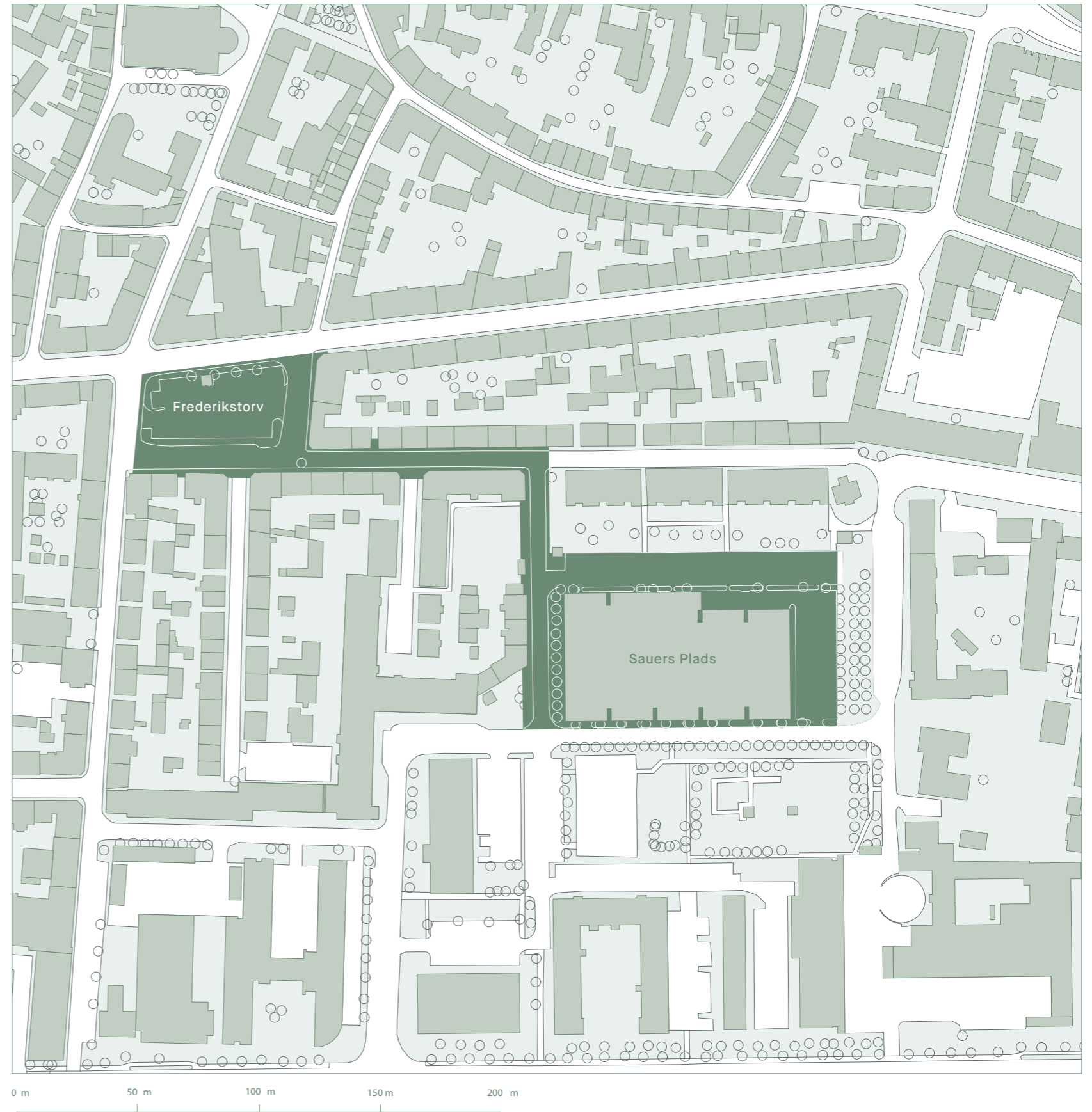
På Sauers Plads er der et større parkeringshus, og ruten ad Kayeødsgade til Frederikstorv fører i retning af midtbyens mange destinationer.

Den er et eksempel på en fodgængerstrækning, der kan bidrage til at realisere en attraktiv og brugervenlig fremtidig parkeringsstruktur i midtbyen, hvor primære parkeringsanlæg er placeret i midtbyens periferi og forbindes til midtbyens destinationer via gode gangruter.

## Opsummering af resultater

Rumlige og funktionelle karakteristika	Tæt beboelsesområde med butikker på Frederikstorv og parkeringsanlæg på Sauers Plads. Åbne rumligheder på Sauers Plads og Frederikstorv, og et smalt gadeforløb ad Kayeødsgade mellem dem.
Mobilitetsformer	Blandet trafik i lavt tempo.
Hvem er fodgængerne? Og hvad mener de om strækningen?	Både besøgende og beboere. Generelt oplever fodgængerne, at de har gode forhold her med en central p-plads, en god forbindelse og et åbent byrum. De peger dog på noget utryghed ved vejarealerne ved Frederikstorv samt på tilgængelighed på ujævne belægninger mv.
Særlige steder	Udvalgte kritiske steder/steder med særligt potentiale:  (1) Torvedannelsen på Frederikstorv: hvordan kan den blive et blødere byrum, hvor sovende og kørende biler ikke opleves dominerende?  (2) Kayeødsgades smalle profil: hvordan kan det invitere og guide fodgængerne fra Sauers Plads til midtbyen?
Særlige temaer	Wayfinding: i hvilken retning er midtbyen? I dag er overgangen fra bil til fod ved p-huset på Sauers Plads ikke letflæselig og attraktiv. Organisering og udformning af by- og vejrummet mangler tydelige retninger for den videre færd ind til byen, og det er overvejende lokale eller stedkendte, der benytter strækningen.  Sammenhængende oplevelsesmæssigt forløb: hvad binder strækningen sammen?  Samspil mellem mobilitetsformer, særligt kantparkerede biler og fodgængerne: skal fodgængerne opprioriteres?  Samspil mellem den lokale stemning og 'bymidten for alle': hvordan inviteres besøgende ind, mens det lokale bevares?

1:2000 på A3



# Serial Vision

1 Sauers Plads – Frederikstov



1



2



3



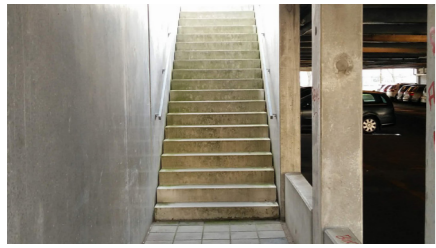
4



5



6



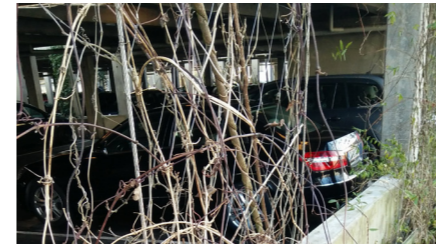
7



8



9



10



11



12



13



14



15



16



17



18



19



20

## Visuel analyse:

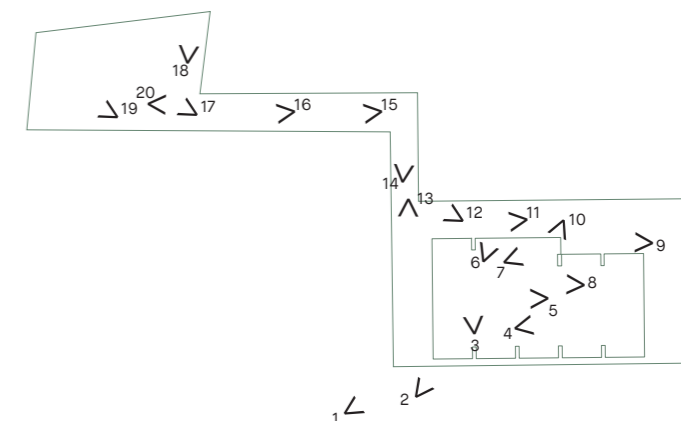
### Fotos fra strækningen, struktureret som 'serial vision' (Cullen 1961)

Fotosene viser strækningen som en filmisk sekvens med synsindtryk af bybilledet og rum, der forandres, når man bevæger sig frem ad strækningen.

Strækningen kan opdeles i tre:

- fra det åbne byrum på Sauers Plads med det lave P-hus med klatreplanter, omkranset af veje, grønne græsfelter og træbevoksning (foto 1-13, inkl. fotos fra P-hus)
- ad det smalle, fortættede gaderum, Kayserødsgade med fortove og farverige facader (foto 14-16)
- til den åbne brolagte plads, Frederikstov, omkranset af veje, fortove og karrebebyggelse med detaljerede facader i 2,5-4 etager (foto 17-20).

Fotos: Søren Risdal Borg, 18/2-2019



# Strækingsanalyse

1 Sauers Plads – Frederikstov

Strækningen går gennem et blandet byområde med en overvægt af lejligheder til beboelse. På Sauers Plads ligger dog det store parkeringsanlæg, som er tilgængeligt for alle. Og i bebyggelserne omkring Frederikstov er der blandet anvendelse med butikker i stueetagerne. Torvet anvendes to gange om ugen til torvedage.

Der er blandet trafik på strækningen: biler, cykler og fodgængere.

Sauers Plads er et åbent byrum med det lave P-hus med klatreplanter, omkranset af veje, grønne græsfelter og træbevoksning.

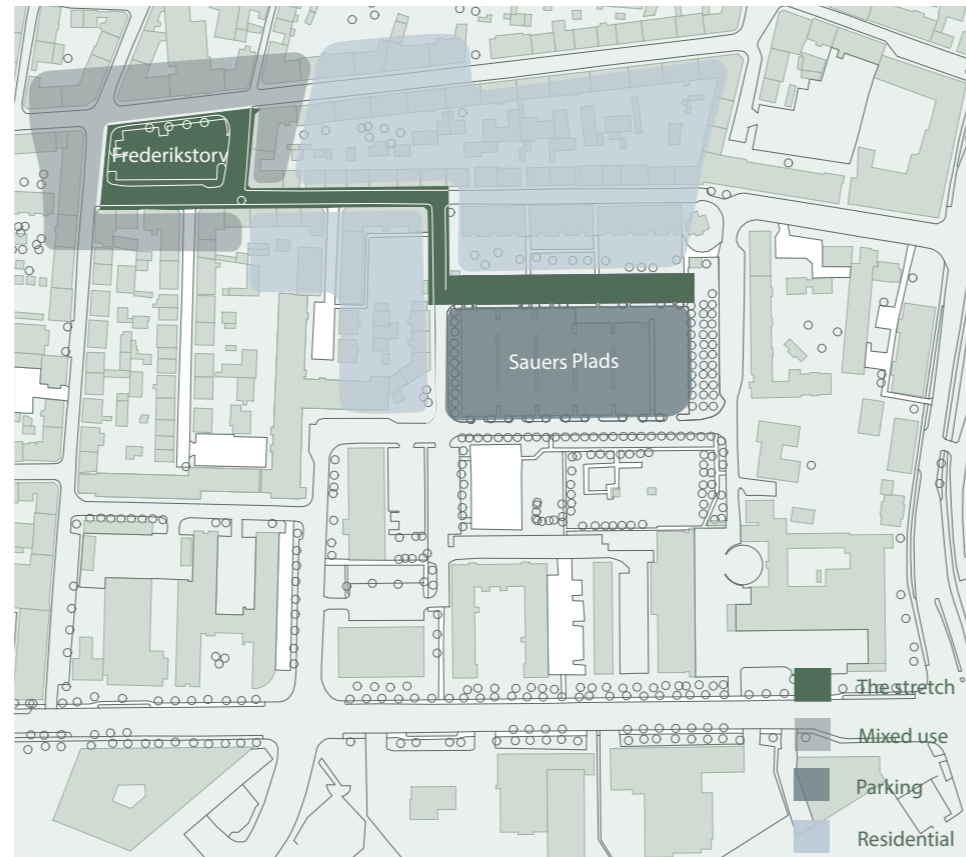
Kayerødsgade er et smalt, fortættet gaderum, med fortove og farverige facader på de ca. 3 etages karrebebyggelser.

Frederikstov er en åben brolagt plads, omkranset af veje, fortove og karrebebyggelse med detaljerede facader i 2,5-4 etager.

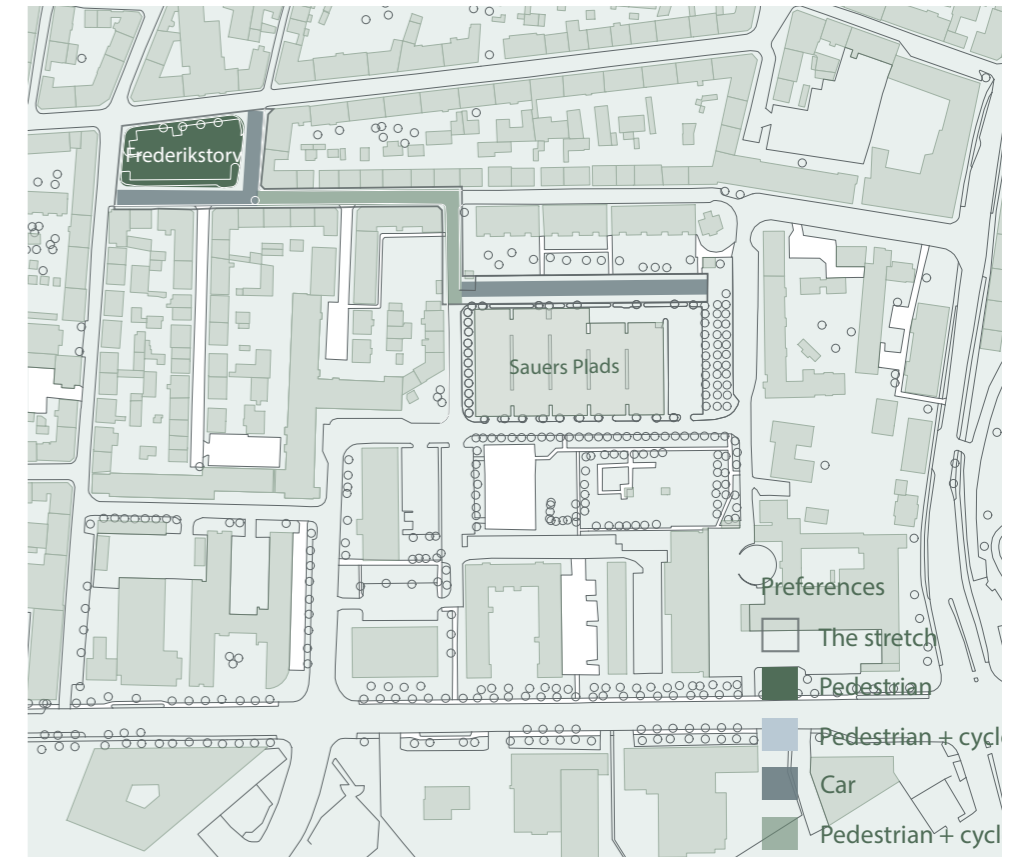
Strækningen rummer en blanding af historiske og nutidige udtryk i arkitekturen. Der er primært etage-karreer fra omkring århundredskiftet, samt enkelte nyere infill-byggerier.

Observationer af aktiviteter på en efterårs-hverdag kl. 8, 16 og 21 viser, at strækningen primært fremstår rolig og lokal, med Frederikstov som det markant mest aktive sted.

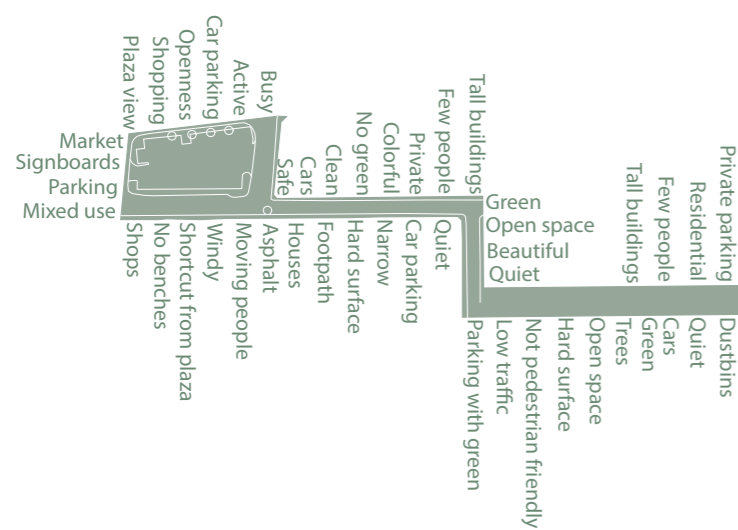
Analyse af strækningen, udført af Harshita Vishway og Venkata Lalita Apoorva Jayanti, stud. MSc. Urban Design, efterår 2019.



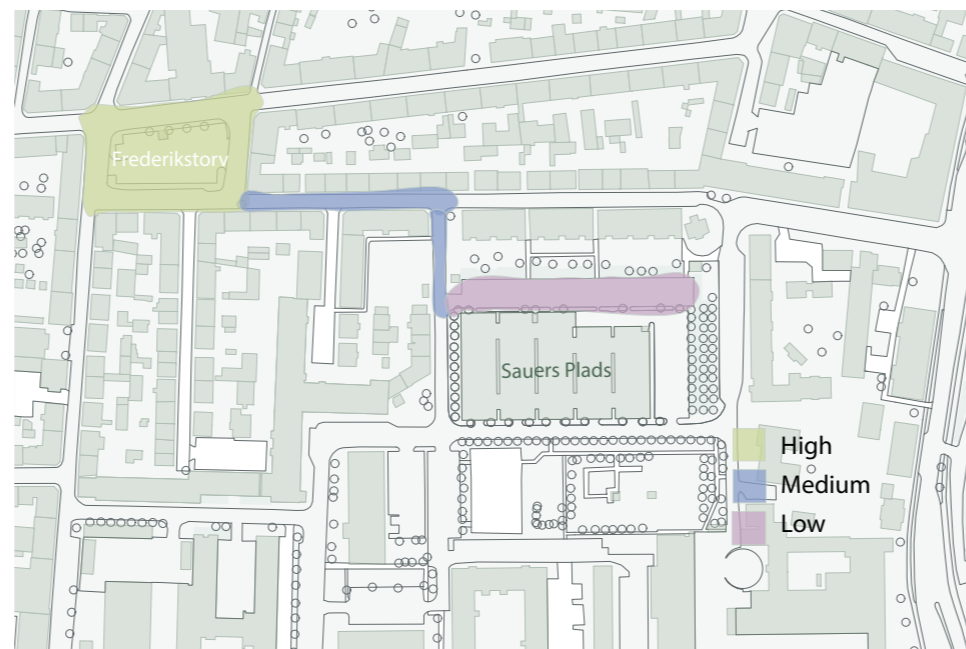
Primære funktioner



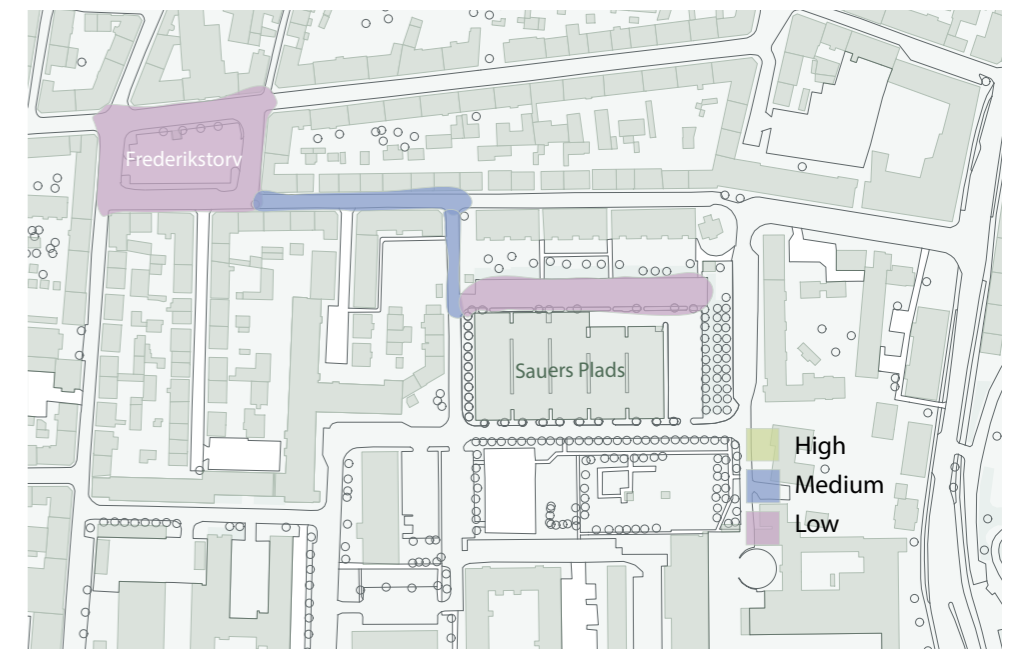
Dominerende mobilitetsformer



Atmosfærer



Aktivitetsniveau dag



Aktivitetsniveau nat

# Særlige steder

1 Sauers Plads – Frederikstov

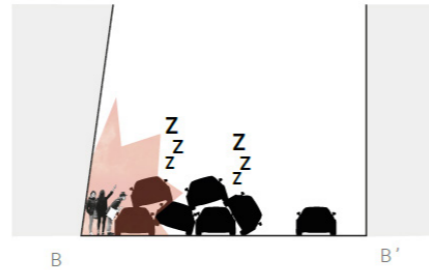
I kurset, Site Morphology & Landscape Techniques, 2MSc Urban Design, 2019, på Aalborg Universitet, undersøgte de studerende strækningen, og udvalgte et 'site' langs den.

Sitet blev udvalgt som et kritisk sted eller et sted med særligt potentiale for samspillet mellem fodgængermobilitet og bykvalitet, herunder særligt mulighederne for styrket funktionalitet og for æstetisk rumlig oplevelse.

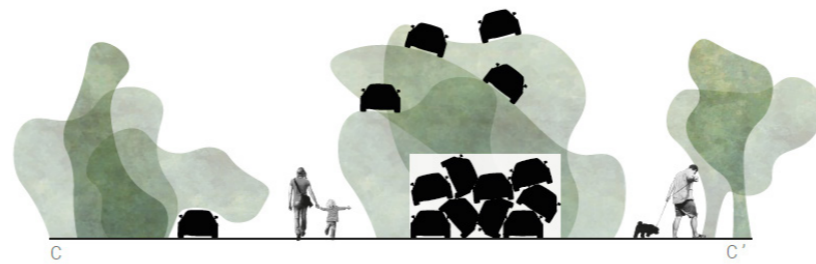
Gennem 'dybe' konceptuelle snittegninger og snitmodeller (som undersøger, hvad der foregår over og under jorden) udforskede de studerende sitets rumlige kvaliteter, problemer og potentialer.

To særlige steder blev udvalgt og bearbejdet på strækningen Sauers Plads - Frederikstov: (1) torvedannelsen på Frederikstov, og (2) Kayerødsgades smalle profil.

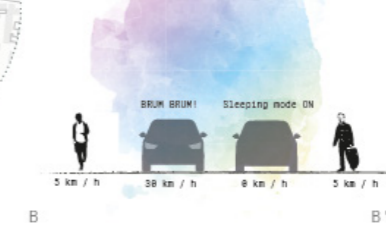
Kayerødsgade



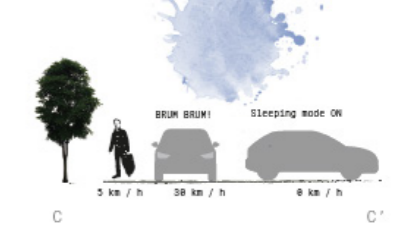
Sauers Plads



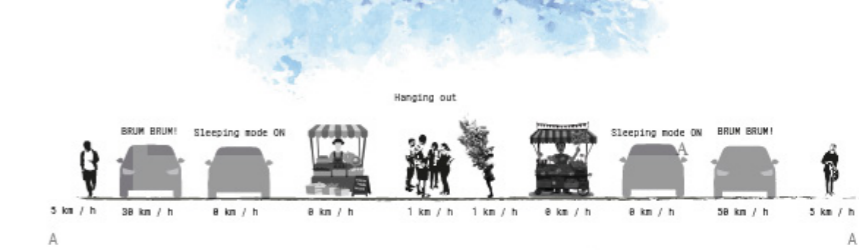
Kayerødsgade



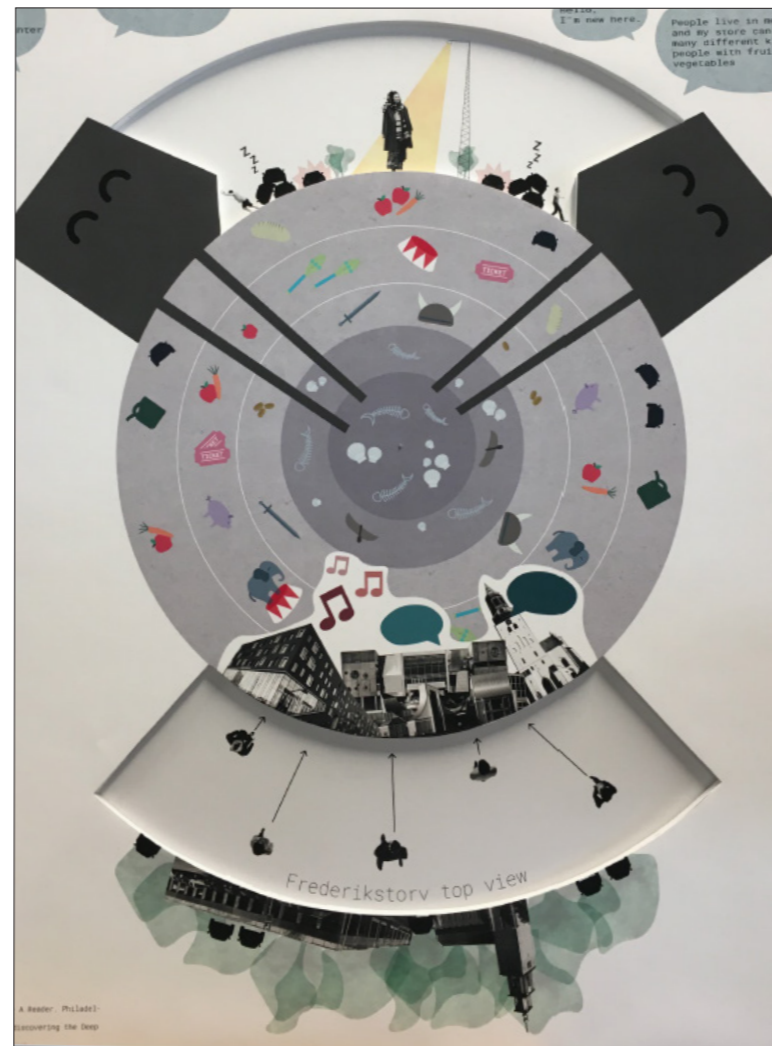
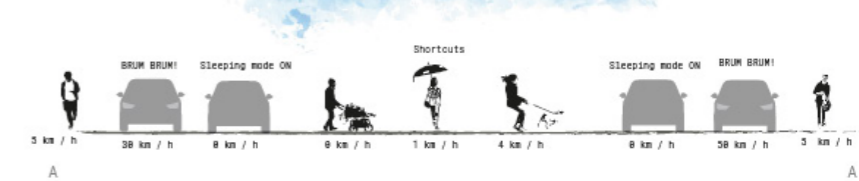
Sauers Plads



Frederikstov during Market Day



Frederikstov during a normal weekday



## Særlige steder 1: torvedannelsen på Frederikstov

Studiet, Enclosing the Journey, er udarbejdet af Agni Gregoriou, Anne Elisabeth Badstue Torp og Thea Dahl Christensen.

Det arbejder med samspillet mellem biler og fodgængere på strækningen, særligt de mange kantparkerede (sovende) biler, der optager meget plads og presser fodgængerne ind på smalle forløb langs med høje husmure. Det iagttager, at selve torvet på midten af Frederikstov er inaktivt, når der ikke er torvedag, og at kun enkelte fodgængere bevæger sig derud.

Konceptet er en kantzonebearbejdning rundt om torvedannelsen, som skal styrke den oplevede kvalitet af en blødere rumlighed på torvet og invitere flere aktiviteter ind, i kontrast til de omkransende bilgader. Med et modulært system af enkelt byrumsinventar dannes en kant, der også kan benyttes til fx siddepladser.

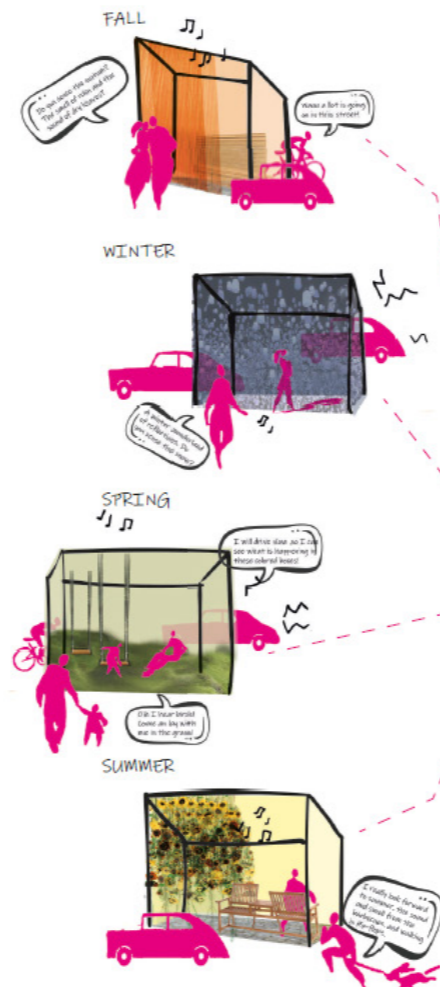


# Særlige steder

1 Sauers Plads – Frederikstov



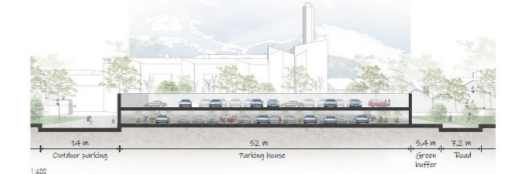
## CONCEPT DIAGRAM



## Strategic context



## Section AA



## Section BB



## Section CC

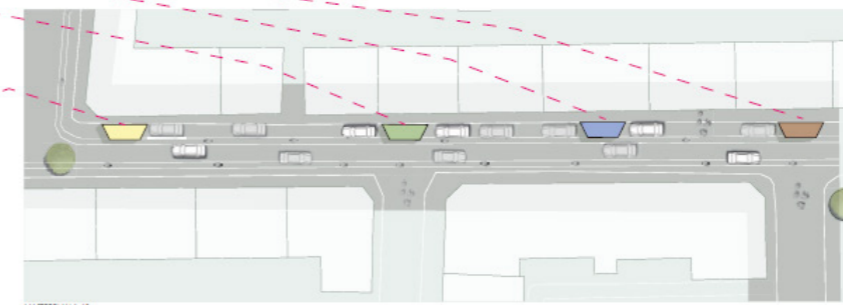


## Særlige steder 2: Kayerødsgades smalle profil

Studiet, Sensing the City, er udarbejdet af Jiaxin Liang, Julie Kikkenborg Viig og Sine Bjerg Ernsbof.

Det arbejder med at invitere og guide fodgængerne fra Sauers Plads til bymidten ved at styrke den sanselige oplevelse af at bevæge sig langs Kayerødsgades smalle profil, med særlig opmærksomhed på, hvordan det grønne udtryk fra Sauers Plads kan fortsættes, så strækningen i højere grad bindes sammen til et oplevelsesmæssigt sammenhængende forløb.

Konceptet er en serie små pejlemærker - rumligheder eller installationer langs Kayerødsgade, placeret i parkeringsbåse, som leder fodgængerne på rette vej og tilbyder sanselige oplevelser og pause-muligheder undervejs. Det første pejlemærke skal være synligt fra Sauers Plads. De små interventioner skal også kunne benyttes som fortovshaver/-byrum af gades beboere.





# Urban tomografi

1 Sauers Plads – Frederikstov

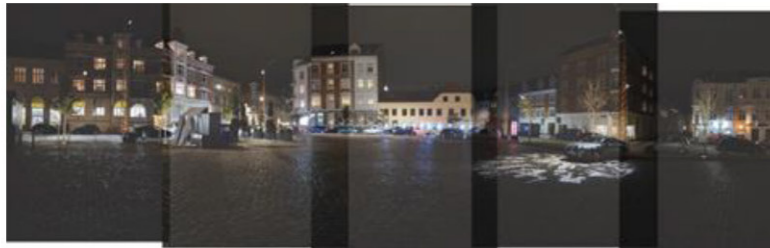
Strækningens del-sekvenser er blevet fotograferet på tre tidspunkter på en hverdag, kl. 8, 16 og 21, i efteråret 2019. Fotosene understøtter strækningens analyse, særligt observationerne af atmosfærer og aktiviteter. På baggrund af undersøgelserne stilles stedsspecifikke overordnede spørgsmål til de fremtidige muligheder for at styrke fodgængermobilitet og bykvalitet på strækningen.



8:00 A.M.



16:00 P.M.

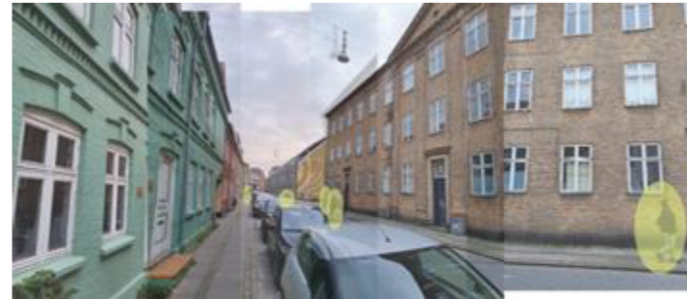


21:00 P.M.

## Frederikstov

Frederikstov er strækningens mest aktive sted, selvom de fleste fodgængere ikke bruger selve torvet (når det ikke er torvedag), men mest er at finde på fortovene ved butikkerne omkring det.

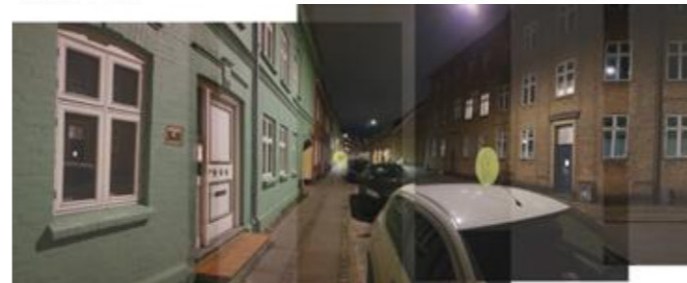
Torvet fremstår som et stort åbent mulighedsrum. Men hvem vil benytte det, hvem tager ejerskab til det, og til hvad? Er det primært en lokal plads til områdets beboere eller er det et centralt byrum for større dele af eller hele bymidten?



8:00 A.M.



16:00 P.M.



21:00 P.M.

## Kayeøds-gade

Kayeøds-gades smalle forløb er roligt og overordnet set fodgængervenligt. Der er gode fortove langs med de kant-parkerede og nogle kørende biler i relativt lavt tempo. Fodgængerne kan krydse vejen alle steder.

Gaden fremstår relativt fodgængervenlig. Men hvordan afkoder besøgende, der ikke er stedkendte, at denne lokale og rolige gade er en vigtig strategisk forbindelse mellem et ankomstpunkt i bil og midtbyens destinationer? Og hvordan kan de smalle fortove kantet af parkerede biler blive mere imødekomende for fodgængerne?

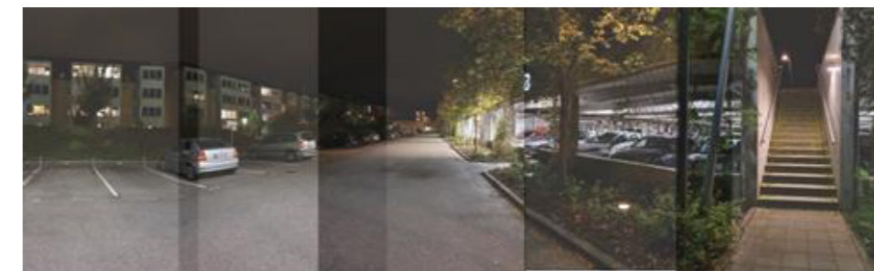
Feltarbejde udført af: Harshita Vishway og Venkata Lalita Apoorva Jayanti, stud. MSc. Urban Design  
Fredag den 4/10 2019.  
Vejret var skyet med lidt regn.



8:00 A.M.



16:00 P.M.



21:00 P.M.

## Sauers Plads

Sauers Plads er en central parkeringsmulighed. Der er parkerede biler hele dagen, men kun lidt menneskelig aktivitet udenfor korte perioder morgen og eftermiddag.

Pladsen med parkeringsanlægget fremstår funktionel og bil-orienteret. Men der er mangel på faciliteter for fodgængerne. Kan de føle sig trygge her, hvor bilerne dominerer og aktivitetsniveauet er lavt? Og hvordan finder man som besøgende vej til midtbyens destinationer, når man har parkeret sin bil?

# Interviews

Der blev foretaget stop-interviews med fodgængere på strækningen på tre tidspunkter på en hverdag – kl. 8, 16 og 21. Interviewsene belyser formålet med respondenternes tur samt deres oplevelse af strækningen. Der blev foretaget fem interviews for hvert tidspunkt, i alt 15, heraf fem dybdegående interviews. Interviewsene fandt sted forskellige steder på strækningen. Respondenterne udgør en blandet gruppe aldersmæssigt - unge, voksne og ældre.

Respondenterne oplever generelt set, at strækningen tilbyder gode forhold for fodgængere. Flere respondenter påpeger dog, at området har et uforløst udviklingsrum- og potentiale: Er det muligt at få mere aktivitet på Torvet, samt sikre en bedre udnyttelse af dets store tomme areal? Kunne parkeringsarealet her omdannes til noget andet, som flere kunne få gavn af?

## Sauers Plads

Parkeringsarealet på Sauers Plads modtager delte meninger. Nogle respondenter synes, det er et "skønt centralt parkeringsareal", der er med til at binde området bedre sammen. Andre påpeger, at "det ikke er særlig inviterende", "gråt" og "støj-skabende". Området opleves – specielt i morgen- og eftermiddagstimerne - som "hektisk" og "kaotisk". Parkeringsarealet er et sted, hvor respondenterne kan "aflevere" deres biler og herefter fortsætte turen som fodgængere.

## Kayerødsgade - forbindelsen mellem Sauers Plads og Frederikstov

Der er gode forhold for fodgængere, når respondenterne bevæger sig fra parkeringsarealet på Sauers Plads, videre forbi Kayerødsgade og hen til Frederikstov. Flere udtrykte tilfredshed omkring forholdene – og mente, at der var en god forbindelse mellem parkeringspladsen og Frederikstov. Enkelte ældre efterspurgte dog flere ramper, eftersom det kan være besværligt at få en rollator eller "trolley" med op på fortovet. Derudover oplevede flere udfordringer med brostenene – som ligeledes ikke tilgodeser transport med "små hjul".

## Frederikstov

Frederikstov blev blandt andet beskrevet som "hyggelig", "åbent", "stille", og "tomt". Det er et område, der håndterer forskellige transporttyper – hvor en stor del af aktiviteten er præget af daglige gøremål, såsom indkøb. Selve torvet benyttes på nuværende tidspunkt mest som "krydsningspunkt" og som gennemgang (smutvej). Flere af respondenterne ønsker færre biler på strækningen, og påpeger, at det kan være utrygt at krydse vejarealerne. Der opleves tvivl om torvets funktion, og der efterspørges mere aktivitet eller grønne elementer til at gøre området mere indbydende. Flere respondenter mener ikke, at torvet indbyder til ophold – men det opleves som et centralt område, hvor folk kan mødes.

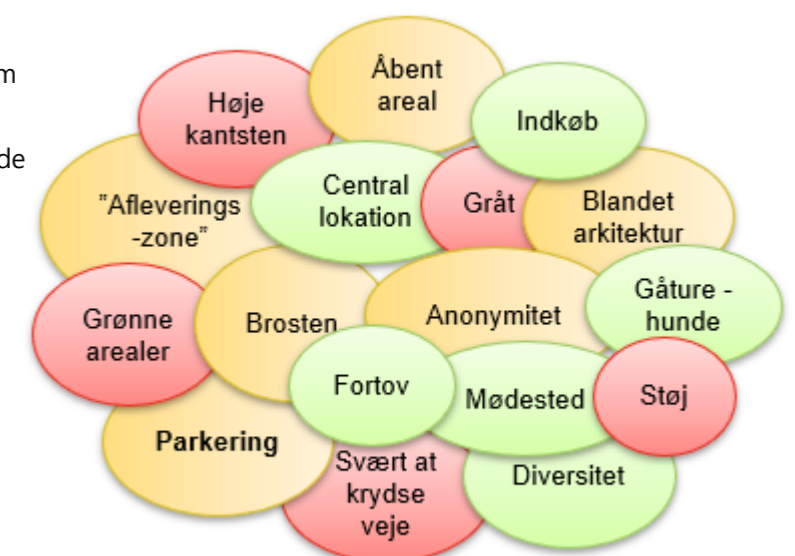
## Oversigt over respondenterne

Køn	Alder	Beskæftigelse	Formål
Mand	76	Pensionist (med trolley)	Hospital
Kvinde	46	Lægeseekretær	Parkering, arbejde
Mand	47	Ejendomsmægler	Parkering, arbejde
Mand	23	Studerende	Uddannelse, indkøb
Kvinde	36	Sygeplejerske (på barsel)	Gåtur med datter i barnevogn
Kvinde	70+	Pensionist (med rollator)	Bor i området, indkøb
Kvinde	26	Pædagog (på barsel)	Parkering, besøge ven
Mand	44	Rådgiver	Parkering, arbejde
Kvinde	17	Studerende	Mødes med venner
Mand	12	Folkeskoleelev	Lægebesøg
Mand	50+	Hjemløs	Sikkert sted tæt på stationen, gåtur
Mand	19	Tømmerlærling	Mødested med venner
Mand	33	Lærer	Hundeluftning
Kvinde	28	Revisor	Indkøb
Kvinde	56	Købmand	Motion

## Hvad er din mening om strækningen?

### - Respondenternes egne ord

Figuren er baseret på respondenternes udtalelser om stedet. Farverne beskriver, hvorvidt de forskellige aspekter opleves som positive (grøn), negative eller noget, der er mangel på (rød), eller neutrale eller blandede (gul).

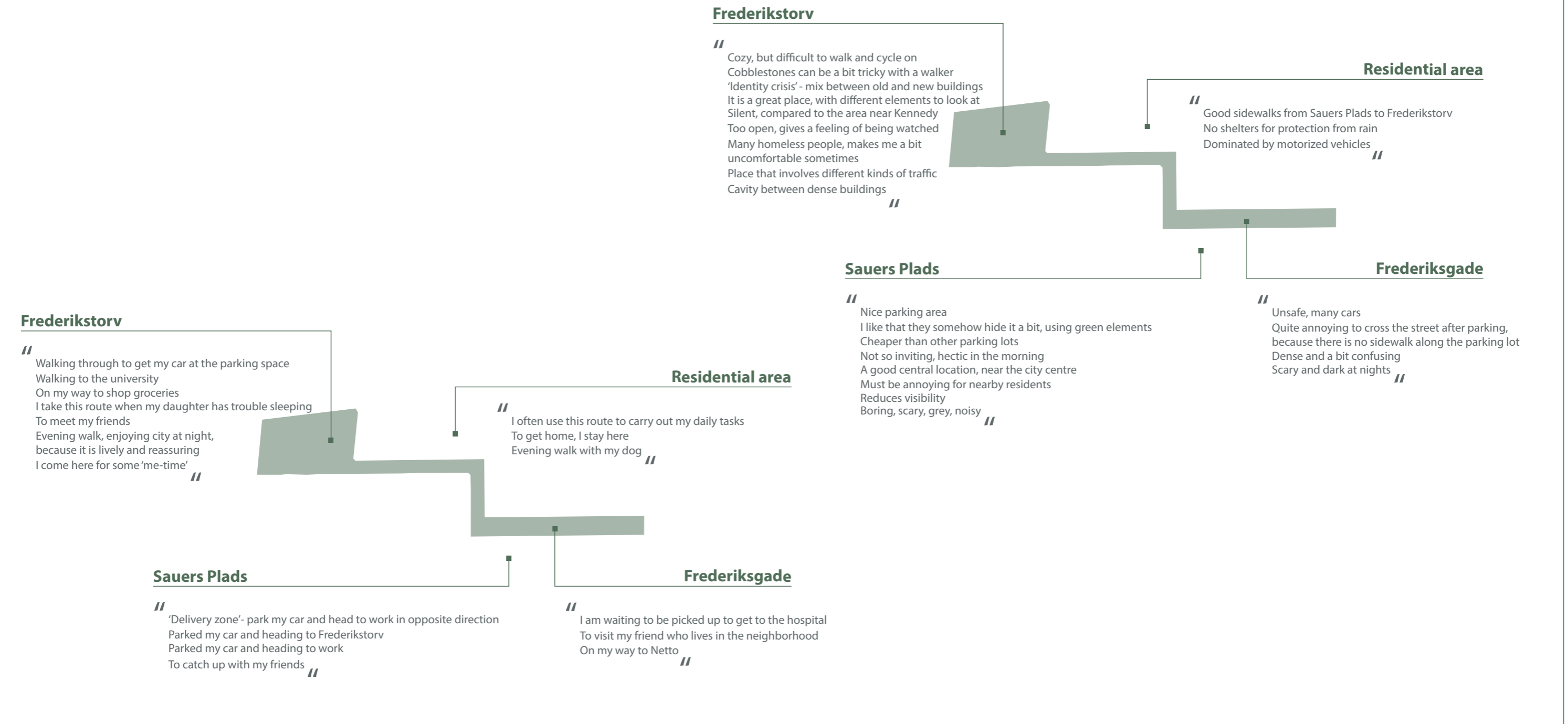


### Citater fra respondenterne: formål og oplevelse

Figuren t.v. illustrerer respondenternes beskrivelse af formålet med deres tur/rejse, samt hvordan de benytter stedet.

Figuren t.h. illustrerer respondenternes beskrivelse af deres oplevelse af og holdning til strækningen.

Udarbejdet i samarbejde med Harshita Vishway og Apoorva Jayanti og oversat til engelsk.



# Case-strækning 2: Vesterbro – JFK Plads

2 Vesterbro – JFK Plads

## Overordnet potentiale i midtbyens fodgængernetværk

Denne strækning forbinder vigtige steder og mobilitetsknudepunkter i midtbyen. I særdeleshed anvendes strækningen af dem, der ankommer til eller afrejser fra Aalborg via hovedbanegården, busterminalen eller parkeringsanlægget ved JFK Plads, som tilsamen udgør Aalborgs største knudepunkt.

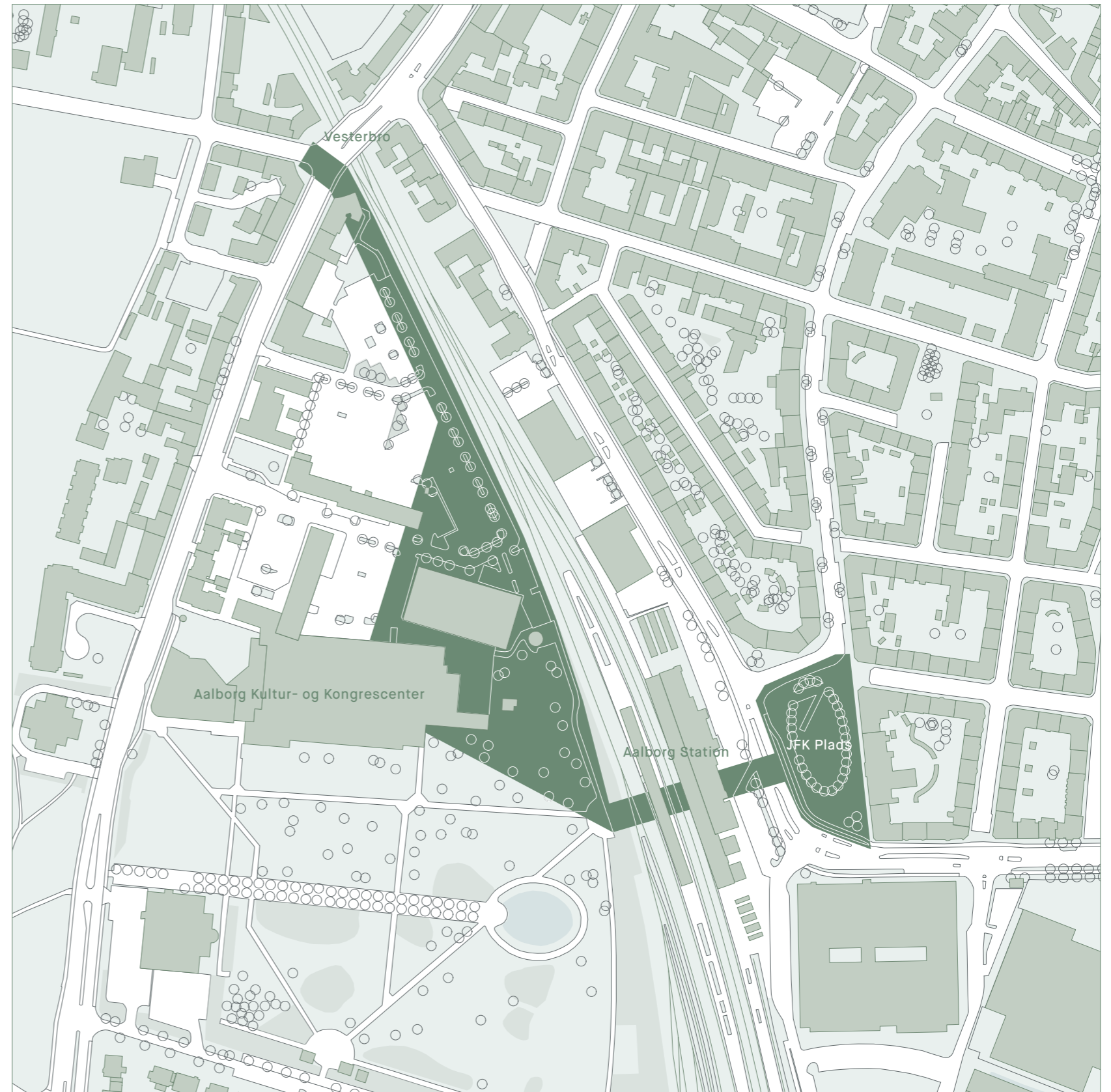
Strækningen er dermed et eksempel på first & last mile-problematikken: at der skal opmærksomhed på de strækninger, der bringer mobilisterne det sidste stykke mellem ende-destinationen og de større (kollektive) trafikknudepunkter i byen.

Strækningen er derfor vigtig at få sat i spil i midtbyens fodgængernetværk. Banegårdsområdet skal være koblet med gode fodgængerforbindelser for reelt at være en attraktiv mobilitets-mulighed for brugerne. Samtidig kan den udvalgte strækning muligvis generere nye fodgængerruter i byen og dermed forbinde byen på en ny måde, også med aktuelle omdannelsesområder.

## Opsummering af resultater

Rumlige og funktionelle karakteristika	Yderst varieret strækning. Store forskelle i funktioner, rum, arkitektur og intensitet, med usædvanlige rumligheder fx tennellen og den smalle trappe op til Vesterbro. Fra det aktive trafikknudepunkt ved Banegården og JFK Plads, til den åbne, rolige, rekreative, grønne park, til en stille parkeringsplads og en mere privat urban 'bagside' langs banestrækningen, til Vesterbros biltrafik.
Mobilitetsformer	Alle mobilitetsformer er til stede på strækningen: biler, busser, tog, cykler i banegårdsområdet, fodgængere og cyklister i parken, biler på p-plads og på Vesterbro.
Hvem er fodgængerne? Og hvad mener de om strækningen?	Mange forskellige fodgængere med forskellige formål, der også udtrykker strækningens store variation, fra fx en "hektisk" atmosfære med utrygge elementer på JFK Plads, til Kildeparkens "ro".
Særlige steder	Udvalgte kritiske steder/steder med særligt potentiale:  (1) Den snævre trappe op til Vesterbro: hvordan kan overgangen mellem niveauet ved banen for neden og Vesterbro for oven formidles, mens stedets rå karakter og sanselighed bevares?  (2) Tunnellen under jernbanen: hvordan kan dens trykkede, snævre og mørke fornemmelse forandres til en fornemmelse af åbenhed?
Særlige temaer	Barrierer: hvordan kan byen syes sammen på tværs af jernbanetraceet, så fodgængerne oplever et fintmasket forbindelsesnetværk med attraktive og direkte ruter?  Den sammensatte og varierede by: mangfoldighed og kontraster - mennesker, brugsformer, funktioner, rum, intensiteter, formelle steder og 'bagsider', det rå og det polerede.  Niveauspring - særlige oplevelser og særlige tilgængelighedsudfordringer.

1:3000 på A3



# Serial Vision

2 Vesterbro – JFK Plads



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



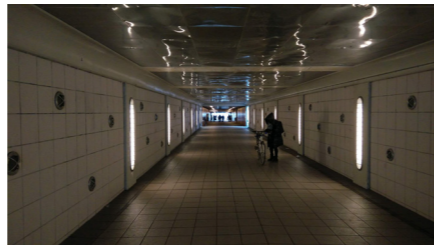
12



13



14



15



16



17



18



19



20



21

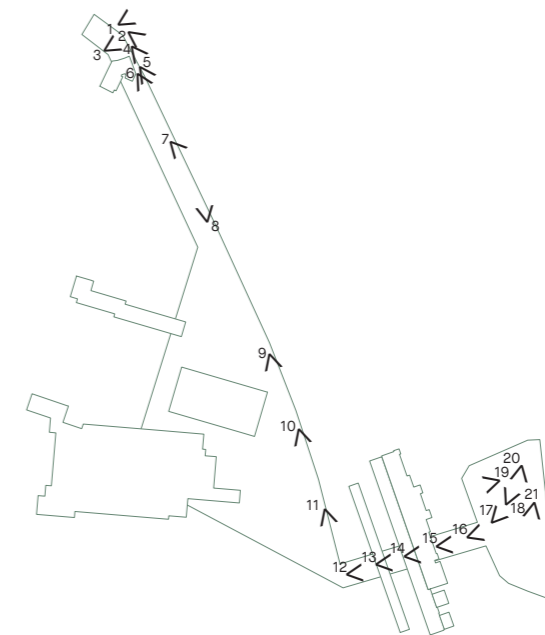
## Visuel analyse:

### Fotos fra strækningen, struktureret som 'serial vision' (Cullen 1961)

Fotosene viser strækningen som en filmisk sekvens med synsindtryk af bybilledet og rum, der forandres, når man bevæger sig frem ad strækningen:

- Fra Vesterbros brede gaderum over banen, kantet af funktionalistiske bygningskroppe (foto 1-2),
- ad den snævre trappe, der hænger på muren ved siden af banen, og giver et langt kik mod syd langs sporene (foto 3-5),
- videre ad det smalle fortov langs det grønne hegn mod baneterrænet og ved p-pladsens åbne rum (foto 6-9),
- til Kildeparkens åbne parkrum med høje træer (foto 10-11),
- gennem den fortættede, lavloftede fodgængertunnel (foto 12-17),
- og sidst op på JFK Plads - et stort byrum, med den historicistiske Aalborg Banegård solitært knejsende på den ene side, og ellers omkranset af midtbyens karrebebyggelser og Kennedy Arkaden (foto 18-21).

Foto: Søren Risdal Borg, 18/2-2019



# Strækningsanalyse

1 Vesterbro – JFK Plads

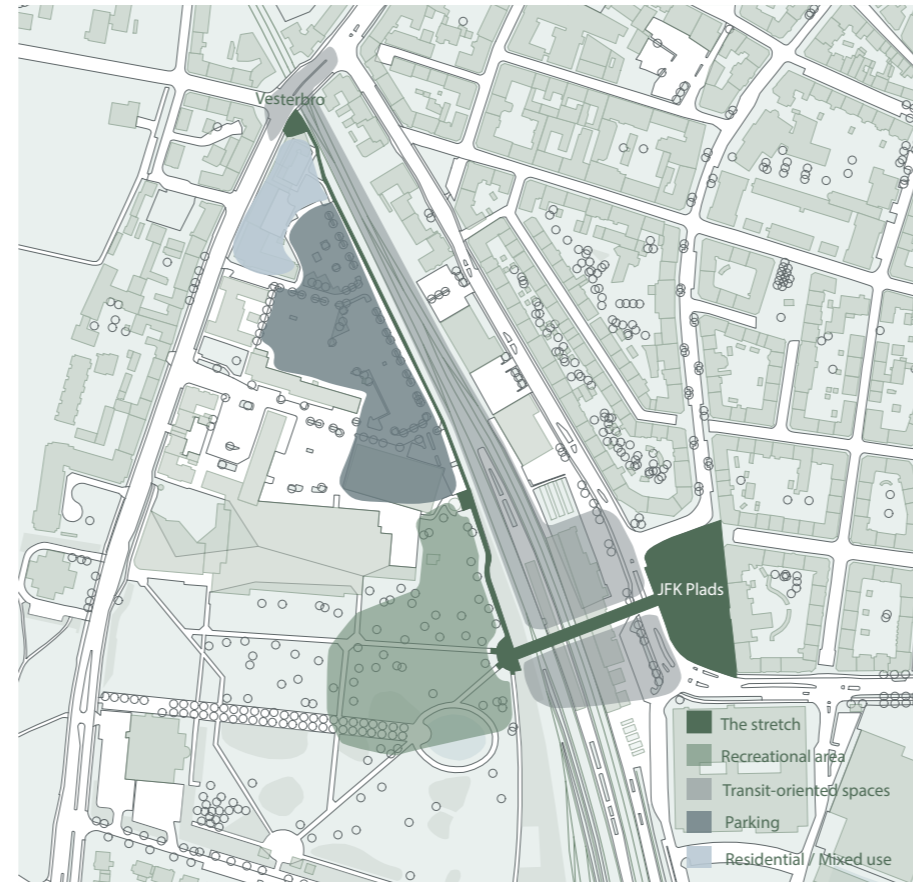
Strækningen går gennem et blandet centralt byområde med nogle af midtbyens vigtigste funktioner og byrum, herunder JFK Plads, Banegården, busterminalen og p-hus, samt Kildeparken ved Aalborg Kultur- og Kongrescenter og p-pladsen bagved denne. Den opleves nok sjældent som een sammenhængende rute, men er forbundet med andre steder og retninger talrige steder.

Den er en sammensat strækning med store variationer og kontraster, både rumligt, funktionelt, arkitektonisk, i stemninger og aktivitetsniveau. På strækningen er der store fysiske barrierer i form af jernbanen og markante terrænforskelle. De store niveauspring skaber helt særlige rumlige situationer og oplevelser.

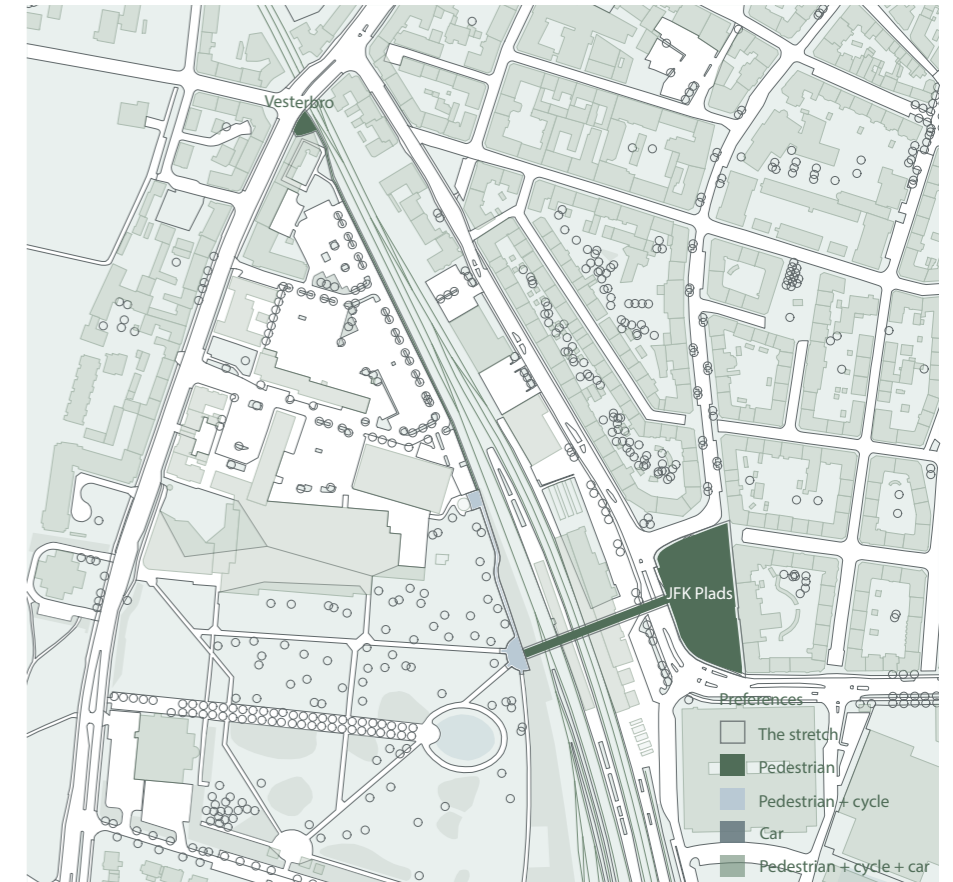
Alle former for mobilitet findes på strækningen, med store forskelle i tempo, lydbillede og trafikformer på de forskellige delstrækninger.

Strækningen er således et godt eksempel på den meget blandede by med forskelligartede urbane udtryk side om side på lidt plads, her eksemplificeret med nogle markante kontraster:

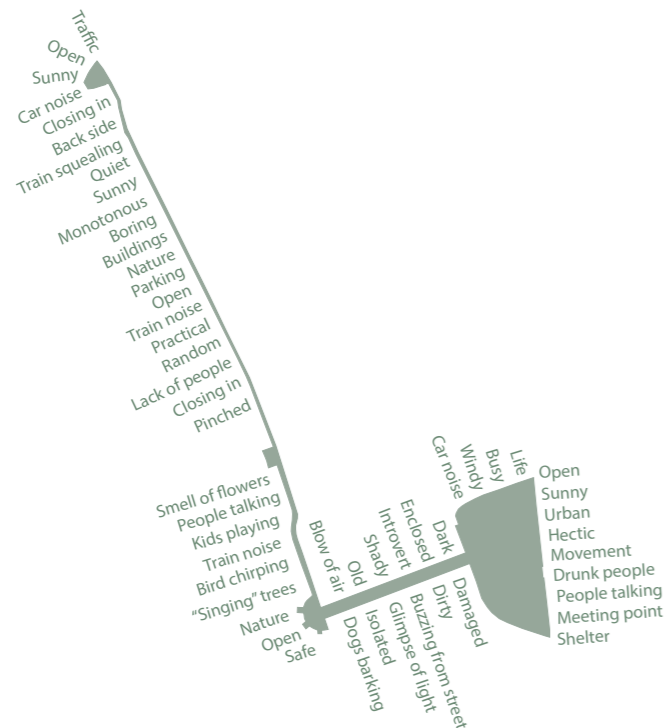
- Det travle trafikknudepunkt overfor den rolige, åbne og grønne park.
- Den smalle tunnel under banen med mange brugere fra mange steder, der haster afsted overfor det stille smalle fortov langs hegnet mod baneterrænet.
- Den historicistiske solitære banegårdsarkitektur overfor Vesterbros funktionalistiske gadegennembrud og sammenbundne kantende bygningskroppe.
- Byens formelle, repræsentative steder (Banegård, JFK Plads, Kildeparken) overfor et af de mindre sete steder ('bagsiden' langs med baneterrænet).



Primære funktioner



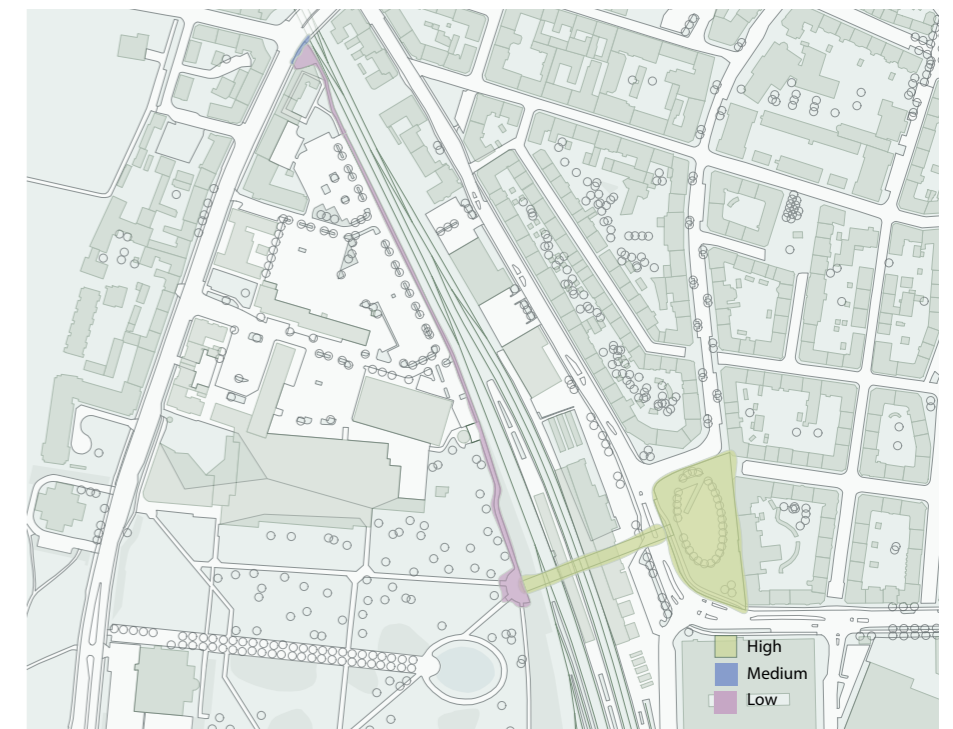
Dominerende mobilitetsformer



Atmosfærer



Aktivitetsniveau dag



Aktivitetsniveau nat

# Særlige steder

2 Vesterbro – JFK Plads

I kurset, Site Morphology & Landscape Techniques, 2MSc Urban Design, på Aalborg Universitet, undersøgte de studerende strækningen, og udvalgte et 'site' langs den.

Sitet blev udvalgt som et kritisk sted eller et sted med særligt potentiale for samspillet mellem fodgængermobilitet og bykvalitet, herunder særligt mulighederne for styrket funktionalitet og for æstetisk rumlig oplevelse.

Gennem 'dybe' konceptuelle snittegninger og snitmodeller (som undersøger, hvad der foregår over og under jorden) udforskede de studerende sitets rumlige kvaliteter, problemer og potentialer.

På strækningen er der store fysiske barrierer i form af en tunnel under jernbanen, markante terrænforskelle og en smal trappe fra parkeringsarealet ved Aalborg Kongres- og Kulturcenter op til Vesterbro. De store niveauspring skaber helt særlige rumlige situationer og oplevelser.

For at invitere til mere gang på denne strækning har de studerende arbejdet med oplevelsen af at bevæge sig gennem to særligt kritiske punkter på ruten: (1) tunnellen under jernbanen og (2) den smalle trappe op til Vesterbro.

Se det fulde materiale i bilag.

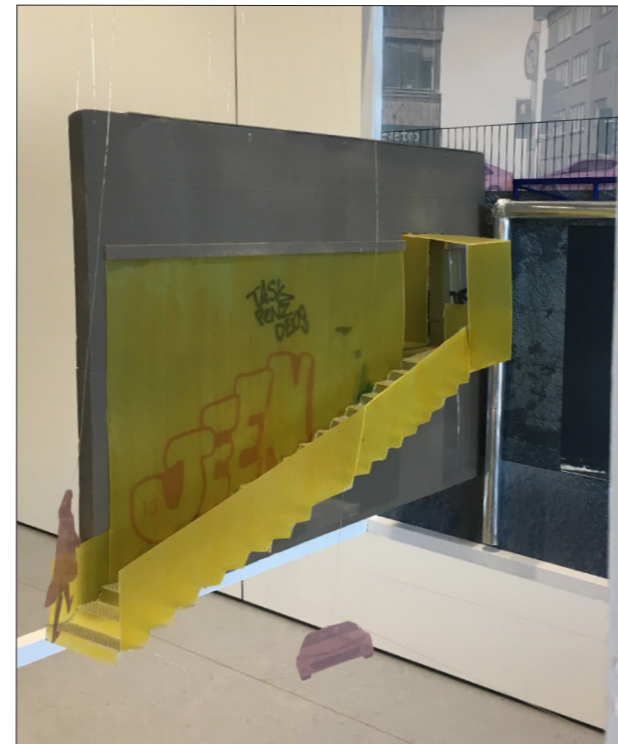


## Særlige steder 1: den smalle trappe op til Vesterbro

Studiet, The In-Between, er udarbejdet af Melike Gültekin og Sofie Degn Jensen.

Det arbejder med 'klatreturen' op ad den smalle trappe yderst på kanten af banegraven, hvor niveauerne mellem Vesterbro og banen forbindes. Herfra opleves byen i lag, og der er en verden til forskel på stien langs hegnet med grønt nedenfor, hvor togene jævnlgt bruser forbi og Vesterbro ovenfor, med biltrafik, funktionalistisk gadebebyggelse og det lange kik ud af byen langs banen.

Konceptet er en bearbejdning af formidlingen af overgangen mellem de to lagdelte verdener. Opstigningen ad trappen og den æstetiske oplevelse iscenesættes ved at pakke trappen ind og bruge en stærk markørfarve. Trappen bliver en installation, der hænger på kanten af banegraven, som en klippeafsats, og markerer et overset link i byen. Materialet lader stedets rå udtryk - beton og graffiti forblive synligt, og trappen titter op på Vesterbro og inviterer fodgængerne nedad.



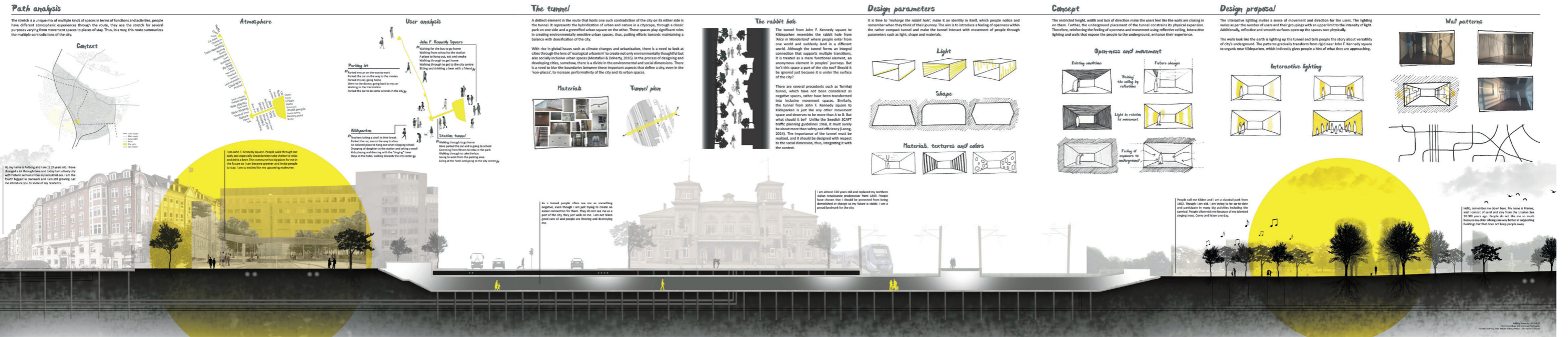
## THE IN-BETWEEN



# Særlige steder

2 Vesterbro – JFK Plads

## Down the rabbit hole



## Særlige steder 2: tunnelen under jernbanen

Studiet, Down the Rabbit Hole, er udarbejdet af Harshita Vishway, Venkata Lalita Apoorva Jayanti og Sofie Reijkjær Bülow.

Det arbejder med den rumlige oplevelse af den lange, kompakte tunnel, der forbinder JFK Plads med Kildeparken med henblik på at styrke fodgængeroplevelsen. Der er fokus på tunnelens indre og behovet for at forandre den trykkede, snævre og mørke fornemmelse til en fornemmelse af åbenhed.

Konceptet er åbenhed og bevægelse. Det bruger interaktiv kunstig belysning og materialer, teksturer og farver til at bearbejde tunnelens indre vægge og loft. Med en spejlende loftflade, oplyste vægmønstre og lysspor på væggene, der følger de, der bevæger sig tunnelen, forandres tunnelens indre rum.

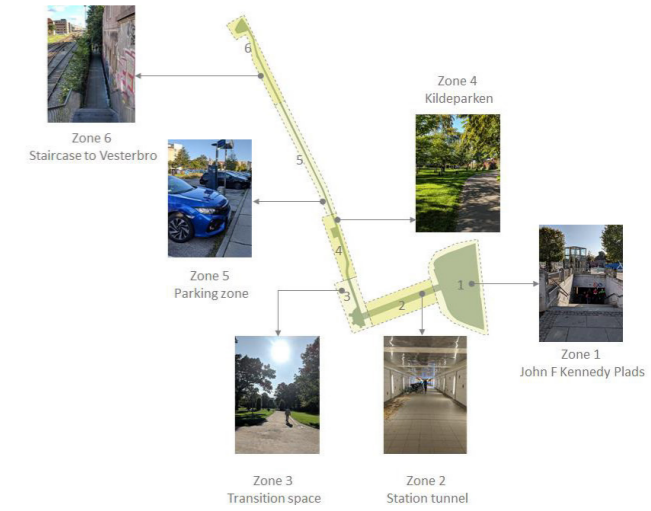




# Urban tomografi

2 Vesterbro – JFK Plads

Strækningens del-sekvenser er blevet fotograferet på tre tidspunkter på en hverdag, kl. 8, 16 og 21, i efteråret 2019. Fotosene understøtter strækningens analyse, særligt observationerne af atmosfære og aktiviteter. På baggrund af undersøgelsestiltag stilles også nogle stedsspecifikke overordnede spørgsmål til de fremtidige muligheder for at styrke fodgængermobilitet og bykvalitet på strækningen.



8:00 A.M.



16:00 P.M.



21:00 P.M.

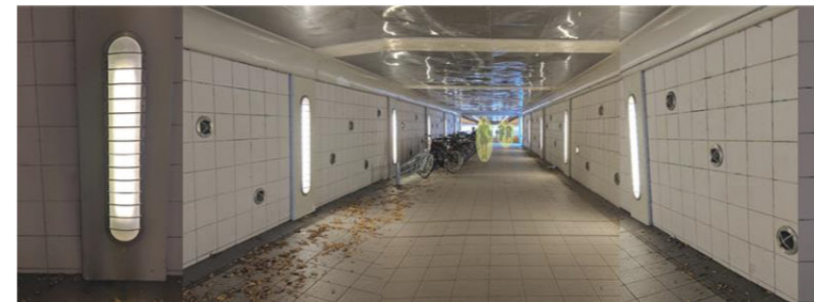
## John F. Kennedys Plads

John F. Kennedys Plads er et centralt og vigtigt byrum i bymidten, der står overfor store forandringer med anlæggelsen af PlusBusforbindelsen. Området er aktivt både om dagen, aftenen og natten.

For fodgængere på strækning 2 giver pladsen adgang til tunnellen under banen via trappeforløb og elevatorer ned under jorden. Men hvordan kan disse adgange opleves attraktive, tilgængelige og trygge?



8:00 A.M.



16:00 P.M.



21:00 P.M.

## Tunnellen

Tunnellen er midtbyens effektive funktionelle forbindelse på tværs af banen. Den er ca. 120 meter lang, lavloftet og relativt smal, kunstigt belyst, med ensartede enkle materialer, og med åbninger op til perroner undervejs mod Kildeparken.

Tunnellen er et effektivt link under en barriere. Men inviterer den til gang? Og kan besøgende afkode hvor den fører hen? Kan tunnellen i højere grad blive et trygt og attraktivt langstrakt byrum, der byder velkommen til Aalborg og hjælper fodgængere videre ad deres 'first/last mile'?



8:00 A.M.



16:00 P.M.



21:00 P.M.

## Ankomst til Kildeparken

Tunnellen munder ud i Kildeparken, der er Aalborgs ældste offentlige parkanlæg, med store plæner, høje, gamle træer, lindeallé, smukt udførte skulpturer, legeplads, springvand, installationen De Syngende Træer mv.

Undersøgelserne her pegede på, at parken mest bruges om morgenen og i eftermiddagstimerne, til transit, motion og forskellige former for ophold, befolket af mange mennesker i forskellige aldersgrupper.

Det nederste foto viser, at parkens plæner ligger mørke hen om aftenen.



8:00 A.M.



8:00 A.M.



8:00 A.M.



16:00 P.M.



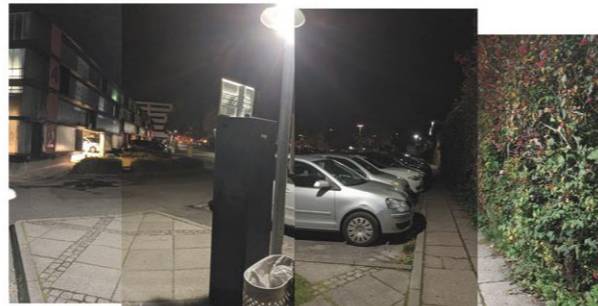
16:00 P.M.



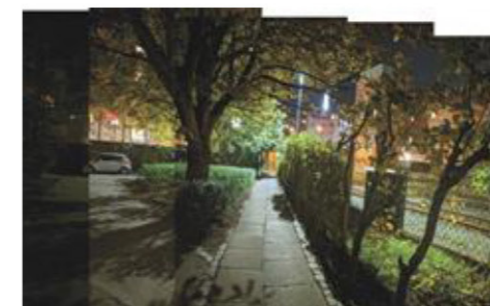
16:00 P.M.



21:00 P.M.



21:00 P.M.



21:00 P.M.

### Stien langs banen

Inde i Kildeparken løber en grussti mellem banen og De Syngende Træer, som mange mennesker leger med - særligt børn og besøgende i byen. Få bruger stien, som leder hen til parkeringspladsen bag AKKC. Og endnu færre fortsætter videre ad stien op mod Vesterbro.

Stedet er kendetegnet ved mangfoldighed i brugsformer og mennesker, fx tager nogle få mennesker længere ophold i området ved kongrescentrets bagmur. En plet i byen hvor anvendelser og mennesker mødes. Kan fodgængerarealerne her bidrage til mangfoldighed og endda modsætninger?

### Parkeringspladsen

Parkeringspladsen synes fuld både dag og nat. Lydbilledet er varieret: togene der fløjter og bruser afsted, biler på afstand, fuglefløjt.

Fortovet her er meget smalt, bilernes fronter rækker ind over det, og man får følelsen af at blive klemt op mod heget på den anden side. Hvordan kan invitationen til at gå styrkes her? Hvordan kan fodgængereren fx afkode, hvilke steder i byen man kan komme til herfra - hvis ikke blot til parkeringspladsen?

### Smutvejen og trappen op til Vesterbro

Som en hemmelig smutvej fører fortovet gennem et charmerende og grønt lille baggårdsområde med privat P, og op ad den smalle trappe til Vesterbro. Korte stopinterviews indikerer at kun ganske få mennesker kender denne smutvej og endnu færre bruger den, fordi den opleves privat, rå og lidt utryk.

Trappen tilbyder en ganske særlig rumlig og sanselig oplevelse i midtbyen - se siden med Særlige Steder 1. Hvis smutvejen skal bruges af flere fodgængere, hvordan kan det så ske under hensyntagen til det stedsspecifikke og unikke, rå og rumlige?

# Interviews

Der blev foretaget stop-interviews med fodgængere på strækningen på tre tidspunkter på en hverdag – kl. 8, 16 og 21. Interviewsene belyser formålet med respondenternes tur samt deres oplevelse af strækningen. Der blev foretaget fem interviews for hvert tidspunkt, i alt 15, heraf fem dybdegående interviews. Interviewsene fandt sted forskellige steder på strækningen. Respondenterne udgør en blandet gruppe aldersmæssigt - unge, voksne og ældre.

Strækningen byder ifølge respondenterne på kontraster og forskellige aktivitetsniveauer.

## JFK Plads

John F. Kennedys Plads udgør et "åbent område", "et sted i bevægelse" – som har et højt tempo og en "livlig" atmosfære.

Dette kan både skabe tryghed, fordi respondenterne ikke føler sig alene.

Men samtidig kan det også skabe utryghed. En af respondenterne gav udtryk for, at det ikke er et behageligt sted at opholde sig med børn. Folk går "hensynsløst" og "ustruktureret" rundt, og ser sig ikke for. Der efterspørges arealer, der indbyder til ophold, og aktivitet for børn.

## Tunnelen

Tunnelen udgør et central bindeled mellem jernbanesporene – men er også en direkte forbindelse til Kildeparken. Tunnelen beskrives blandt andet som et "gennemgangssted", "bindeled", "mørk", "beskidt" og "smart".

Der er enighed om, at selve funktionen af tunnelen er tilfredsstillende, men at den udtryksmæssigt godt kunne forbedres. Specielt i aftentimerne beskrives den som "mørk", og der efterspørges mere lys.

Tunnelen beskrives desuden som en "flaskehals" hvor der er et ustruktureret flow, der bevæger sig i flere retninger. Samtidig kan parkerede cykler virke barriereskabende. Dette kan skabe utryghed hos nogle af respondenterne.

## Kildeparken

Kildeparken beskrives som et sted, der "indbyder til ophold", og som er værdsat for det rolige aktivitetsniveau og den rekreative kontrast, det giver til byområdet.

Parken beskrives som "skøn", "forfriskende", "stille" – og som en "smutvej", der er med til at binde byen sammen. Der er generel tilfredshed med parken, og respondenterne værdsætter at gå i "rolige omgivelser", hvor der samtidig er noget "smukt" at se på. Der efterspørges lys i aftentimerne samt læ-muligheder.

## Parkeringsarealet

Parkeringsarealet er en "central lokation", som er forbundet med Kildeparken samt med direkte forbindelse til Vesterbro ved anvendelse af trappeopgangen.

Det udgør et stort "gråt" og "hektisk" areal, hvor der er mulighed for at parkere sin bil – og benytte de gode forbindelser til den videre rejse.

## Trappen op til Vesterbro

Trappeopgangen beskrives som "smutvej", "skjult", "beskidt", "smal" og generelt ikke så "indbydende". Ikke alle respondenter var bekendte med trappeopgangen, men de, som var, udtrykte tilfredshed med funktionen, som for de fleste var vigtigere end udtrykket.

Køn	Alder	Beskæftigelse	Formål
Kvinde	50+	Togfører	Arbejde
Mand	20+	Studerende	Uddannelse
Mand	45	Butikschef	Parkering, arbejde
Kvinde	16	Studerende	Uddannelse
Kvinde	70+	Pensionist	Frisk luft
Kvinde	60+	Coach	Hospital, afslapning
Mand	48	Hjemløs	Kigger efter flasker
Kvinde	32	Lærer (+3-årig søn på løbicycle)	Pendling
Mand	30+	Jobsøgende	Hundeluftning
Mand	16	Studerende (på krykker)	Pendling, mødested med venner
Mand	68	Pensionist	Frisk luft, stille område (park)
Mand	38	Studerende	Parkering, besøge medstuderende
Kvinde	20	Frisørlev	Pendling
Kvinder	40+	Sygeplejerske, Tandlæge	Parkering, hundeluftning
Mand	22	Studerende	Pendling, besøge ven

### Hvad er din mening om strækningen?

#### - Respondenternes egne ord

Figureerne er baseret på respondenternes udtalelser om steder på strækningen. Farverne beskriver, hvorvidt de forskellige aspekter opleves som positive (grøn), negative eller noget, der er mangel på (rød), eller neutrale eller blandede (gul).

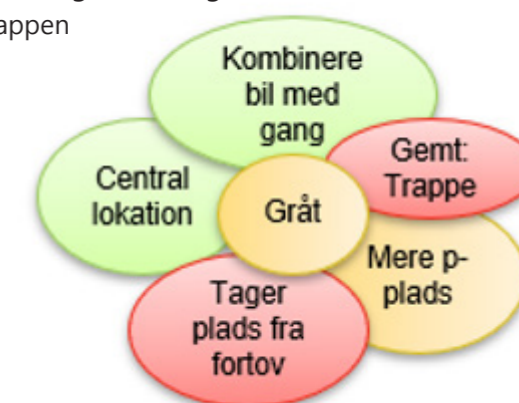
#### Kildeparken



#### Tunnelen



#### Parkeringsarealet og trappen

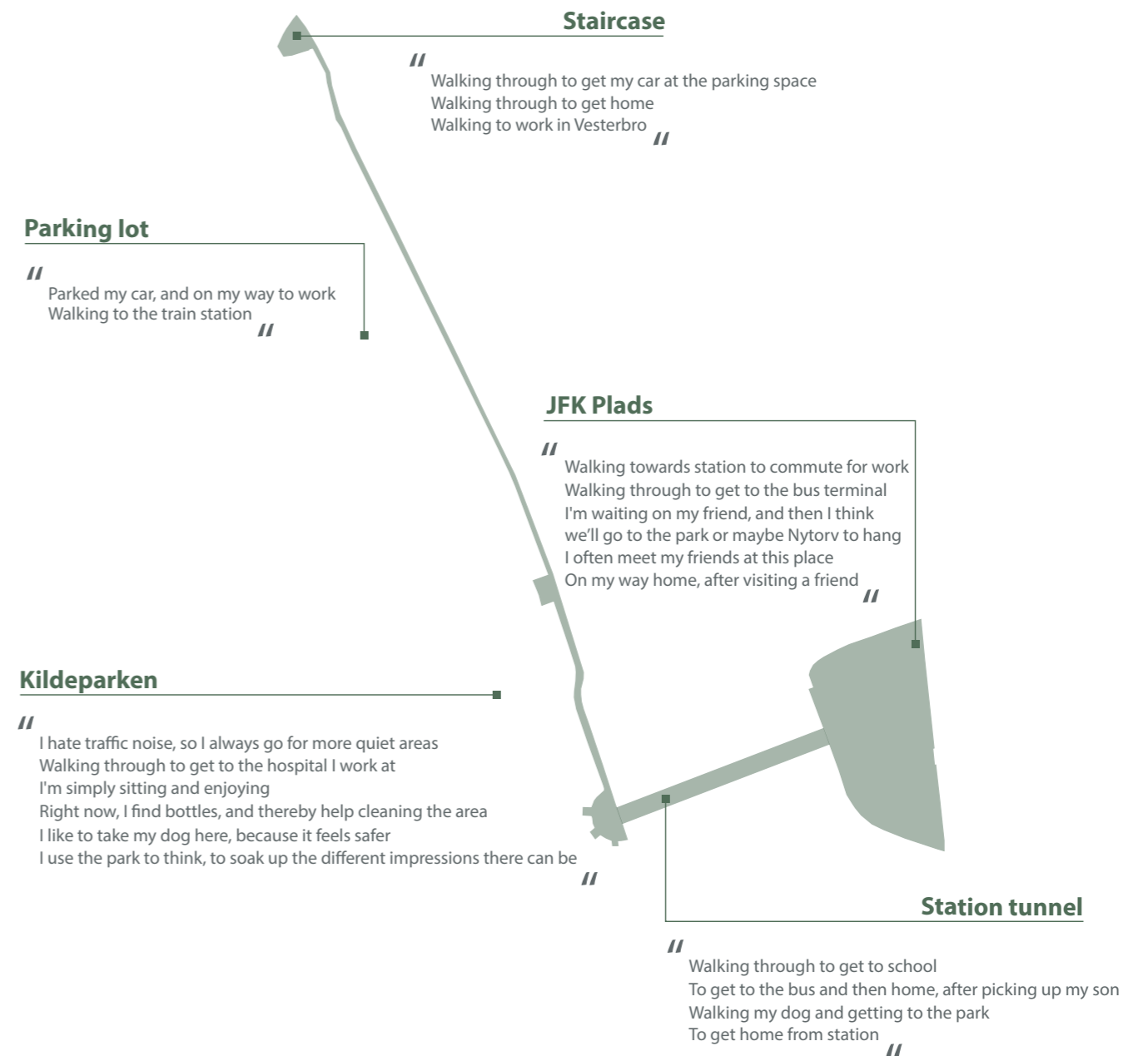
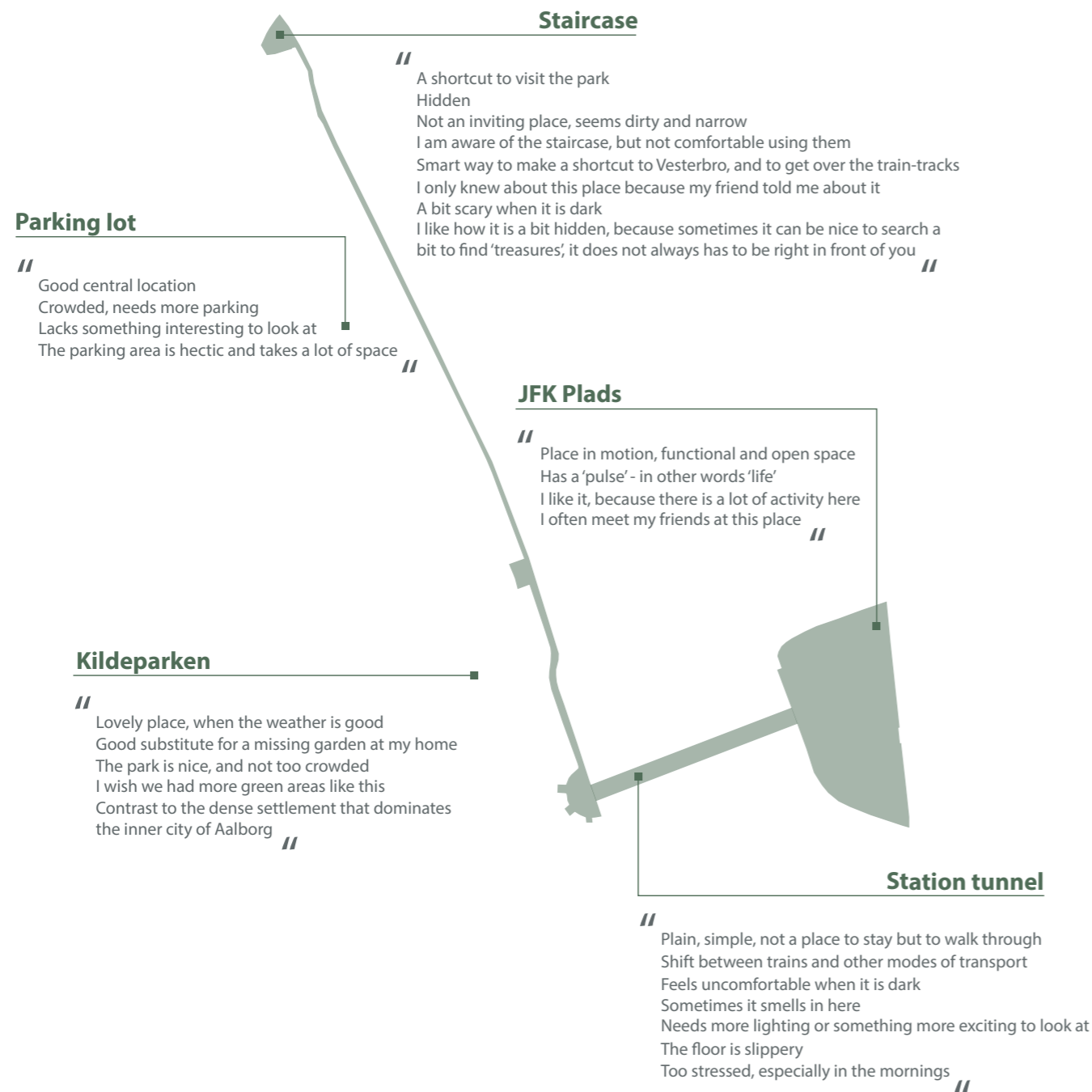


### Citater fra respondenterne: formål og oplevelse

Figuren t.v. illustrerer respondenternes beskrivelse af formålet med deres tur/rejse, samt hvordan de benytter stedet.

Figuren t.h. illustrerer respondenternes beskrivelse af deres oplevelse af og holdning til strækningen.

Udarbejdet i samarbejde med Harshita Vishway og Apoorva Jayanti og oversat til engelsk.



# Case-strækning 3: Vesterå – Havnefronten

3 Vesterå – Havnefronten

## Overordnet potentiale i midtbyens fodgængernetværk

Vesterå er af kommunen udpeget som en vigtig 'fjordforbindelse'. Den forbinder det kommercielle strøg, gågaden Bispensgade, med havnefronten, og er dermed et eksempel på en af de nord-sydgående strækninger, der har potentiale til at integrere fjorden mere i midtbyens rum og liv.

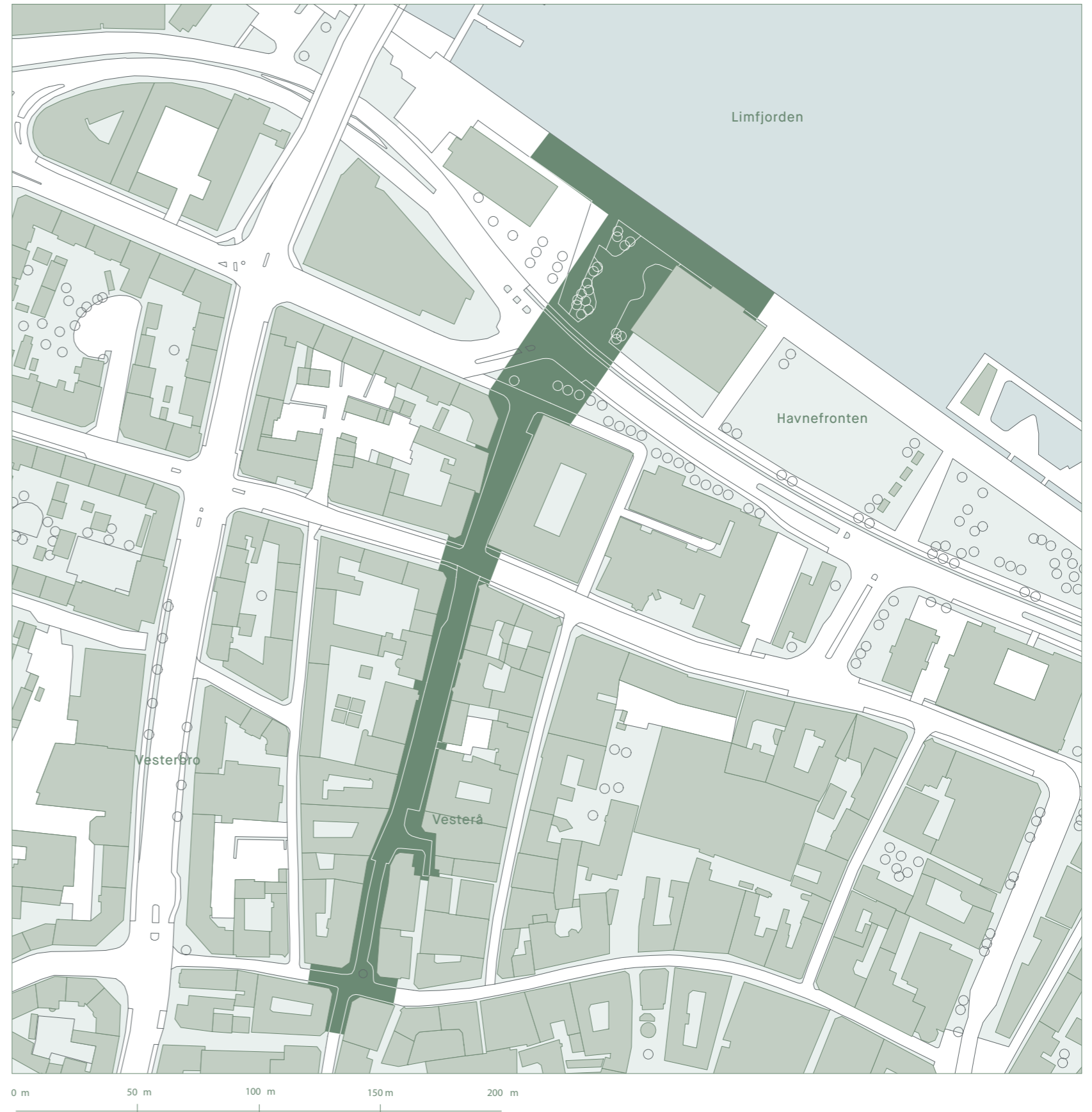
Vesterå er et smalt og varieret gadeforløb, som ender på den åbne havnefront med vid horisont. Historisk set er det et betydningsbærende sted med et af byens vigtige åforløb.

I dag er strækningen præget af flere typer barrierer for en attraktiv fodgængerforbindelse: svære krydsninger over større veje og en del gadeparkering, der fylder både visuelt og fysisk. Den fremstår opdelt i korte, afbrudte forløb.

## Opsummering af resultater

Rumlige og funktionelle karakteristika	Variert strækning med forskelle i funktioner, rum, intensitet, og særligt med travle krydsende veje, Borgergade og Strandvejen. Havnefronten fungerer som et rekreativt rum og blød forbindelse langs vandet. Borgergade er præget af stor aktivitet som et knudepunkt hvor fodgængere kan kombinere deres rejse med den kollektive trafik. Vesterås sydlige del er et mere roligt mødested, dog også præget af trafik.
Mobilitetsformer	Fodgængere, cykler, biler og busser, samt varelevering i varierede tempi og konfigurationer over strækningen.
Hvem er fodgængerne? Og hvad mener de om strækningen?	Mange forskellige fodgængere med forskellige ærinder. Strækningen påskønnes for sit historiske udtryk, udsigten til vandet, som et hyggeligt mødested, og for den centrale p-mulighed. Men den opleves også som hektisk, utryk og grå.
Særlige steder	Udvalgt kritisk potentiale: Sammenhæng på tværs af delsekvenser: Kan et nyetableret vandforløb og styrket belysning være det markante sammenbindende greb, der kan realisere strækningens potentiale som attraktiv forbindelse mellem gågader og havnefront med oplevelser og byliv undervejs?
Særlige temaer	Barrierer: hvordan kan strækningen etableres som et trygt og sikkert forløb med sammenhæng over de tværgående veje?  Delsekvensernes karakteristika: Det sammensatte forløb er en udfordring for oplevelsen af en samlet forbindelse. Samtidig rummer sammenstillingen af forskellige identiteter og funktioner muligheder for en varieret og spændende 'fjordforbindelse'.  VesterÅ: Kan gaderummets identitet og brug beriges med et vandløb, som kan blive en stedsspecifik værdi på strækningen med attraktive muligheder for bevægelse og byliv?

1:2000 på A3



# Serial Vision

3 Vesterå – Havnefronten



1



2



3



4



5



5



6



7



8



9



10



11



12



13



14



15



16

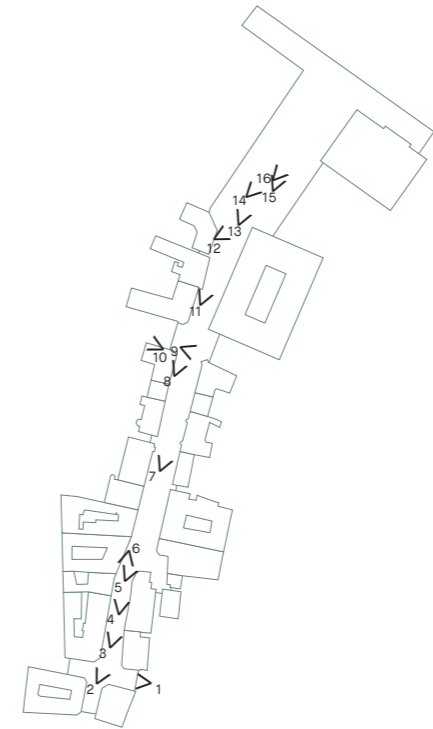
## Visuel analyse:

Fotos fra strækningen, struktureret som 'serial vision' (Cullen 1961)

Fotosene viser strækningen som en filmisk sekvens med synsindtryk af bybilledet og rum, der forandres, når man bevæger sig frem ad strækningen:

- Fra gågadens (Bispensgade) relativt brede lineære rum (foto 1)
- med antydningen af en pladsdannelse ved springvandet og den øverste del af Vesterå med butiks- og cafe-facader som et 'hængsel' til gaderummet mod nord (foto 2-4),
- ad det indsnævrende gaderum (Vesterå) med fortove, gadeparkering og nogle aktive stueetager i den 3-4 etager høje kantbebyggelse (foto 5-8),
- over krydset ved den relativt trafikerede Borberggade med lange kikk til både øst og vest og højere bygningskroppe (foto 9-10),
- ad en lille stump tæt gaderum med fortove, gadeparkering og inaktive facader (foto 11-12),
- til det åbne, lyse, store kryds med først Toldbodgade og så Strandvejen med kikk til og over fjorden (foto 13-16).

Foto: Søren Risdal Borg, 18/2-2019



# Strækingsanalyse

3 Vesterå – Havnefronten

Med et lille knæk, former Vesterå en direkte linje mellem gågaden og havnefronten.

Karrebebyggelserne på begge sider af Vesterå rummer blandede byfunktioner, nogle steder med restauranter og serviceerhverv i stueetagerne og boliger og kontorerhverv ovenover. Ved mødet med gågaden, Bispensgade, er der større detailforretninger med fx tøj, og lige nord for strækker gågaden sig lidt ned ad Vesterå med cafeer med gadeservering. På havnefronten munder Vesterå ud i en åben pladsdannelse, med en legeplads i østsiden.

Krydsningerne med de to større øst-vestgående veje, Borgergade og Strandvejen, er præget af trafik - biler, busser, cyklister og fodgængere. Trafikken er relativt intens og foregår i relativt højt tempo, særligt på Strandvejen. Også delstrækningen mellem Borgergade og Bispensgade er præget af trafik, med en del varelevering, kantparkerede biler og cykelparkering.

Vesterås delsekvenser er forskelligartede i stemning og aktivitetsniveau, med de mest fodgængeraktive områder ved butikker, cafeer og restauranter på den sydlige del, de store trafikaktive kryds, sekvensen mellem Borgergade og Strandvejen som stille 'bagside', og havnefronten som et dagsaktivt sted for cyklister, fodgængere og legende børn.

Analyse af strækningen, udført af Harshita Vishway og Venkata Lalita Apoorva Jayanti, stud. MSc. Urban Design, efterår 2019.



Primære funktioner



Dominerende mobilitetsformer



Atmosfærer



Aktivitetsniveau dag



Aktivitetsniveau nat

# Særlige steder

3 Vesterå – Havnefronten

I kurset, Site Morphology & Landscape Techniques, 2MSc Urban Design, 2019, på Aalborg Universitet, undersøgte de studerende strækningen, og udvalgte en særlig problemstilling at arbejde dybdegående med.

Gennem 'dybe' konceptuelle snittegninger og snitmodeller udforskede de studerende sitets rumlige kvaliteter, problemer og potentialer.

På denne strækning er der væsentlige fysiske barrierer i form af de to store øst-vestgående vejforbindelser, der krydser det næste rette forløb Vesterå-Havnefronten. Med de barrierer og med delstrækninger med forskellige funktioner og udtryk fremstår strækningen opdelt i korte, afbrudte forløb.

For at invitere til mere gang på denne strækning har de studerende peget på, at de afbrudte sekvenser bør bindes sammen med ét greb, der kan fungere på hele strækningen og skabe genkendelse og sammenhæng.

Se det fulde materiale i bilag.

## ACCESSIBILITY



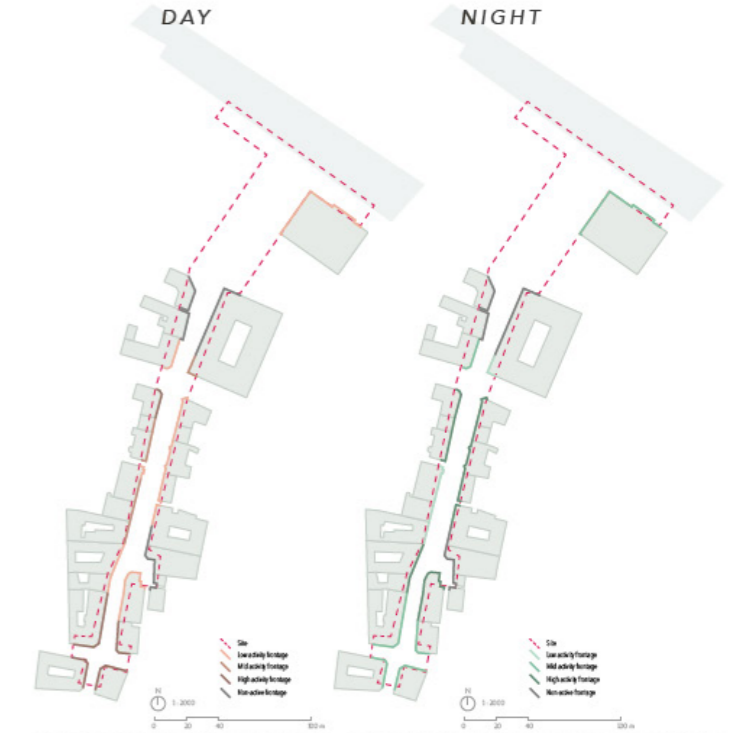
Accessibility to a street is important to get life into it. In this stretch there have been identified two crossings to get to Vesterå. It makes it harder to go from one end to the other when there is not a pedestrian crossing at one point, not allowing you to

## LEGIBILITY

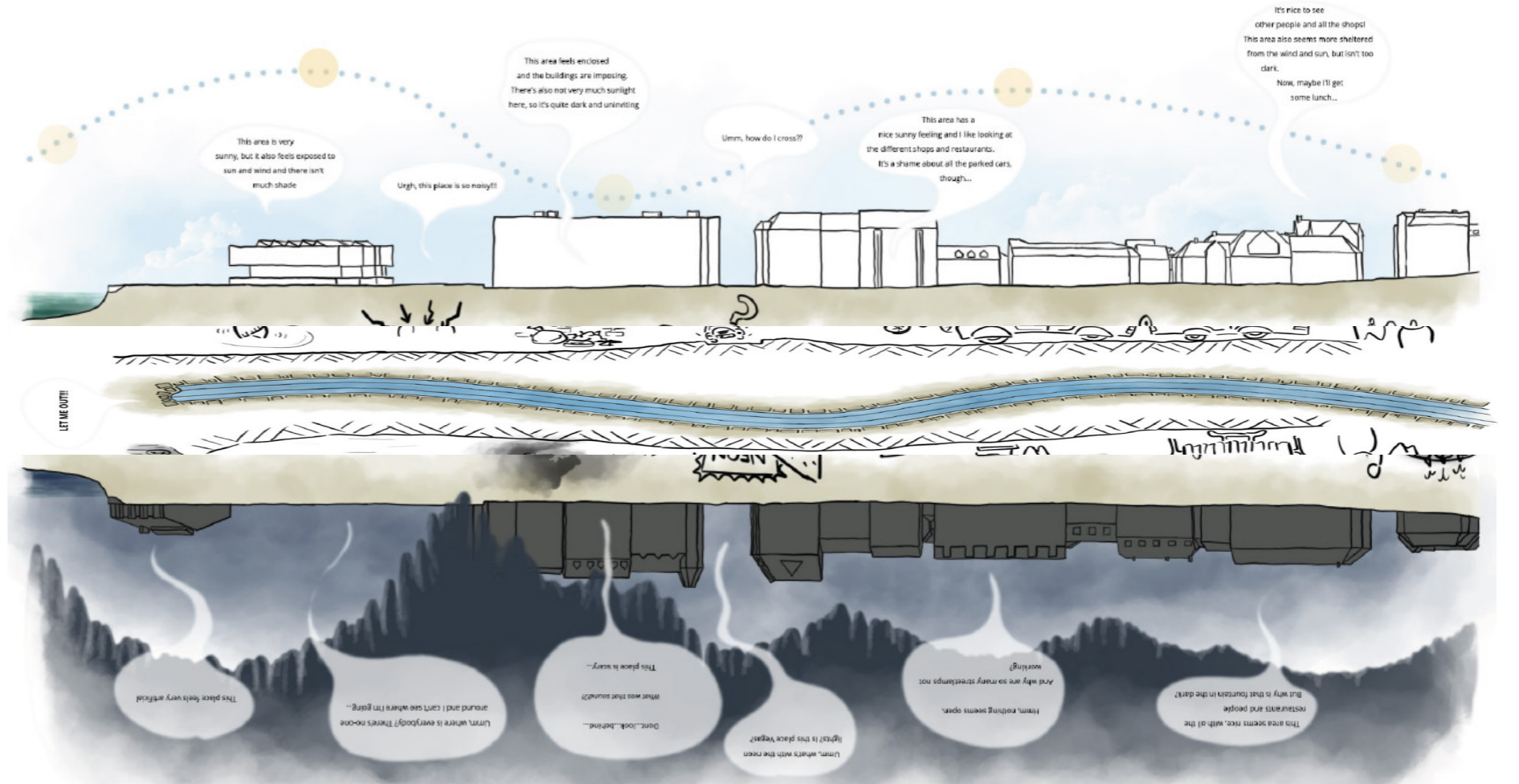


A walk through Vesterå give away a lot of impressions and is a versatile area. However, there are some linkage missing in between the street.

## ACTIVE FRONTAGE



Walking from one end to the other, the activity and pace goes up and down. Shops along will catch the eye, but sometimes we meet a solid building and our pace goes



## Særligt tema: sammenhæng via lys og vand

Studiet, Stripping the Street, er udarbejdet af Adi Dukic, George Langridge Gould og Simon Winther Jensen.

Det undersøger lys og vand som de gennemgående elementer, der kan skabe sammenhæng på strækningen. Der peges på åbning af Vesterå, der ligger gemt under belægningen, som et oplagt sammenbindende greb, der vil kunne skabe byrumskvaliteter med opholdsmuligheder, fx med en å-bred, der trapper helt ned til vandet på udvalgte steder.

Studiets analyser peger på, at dagslys-oplevelsen er markant vekslende på strækningen, fra det åbne område ved fjorden, næsten uden skygge, til de smalle passager mellem høje bygninger, hvor lyset næsten ikke når ned. Det er dog særligt den kunstige belysning om aftenen og natten, der lægges vægt på. Fra feltarbejdet rapporterer studiet en utryk og mørklagt oplevelse på dele af strækningen, og forslår på den baggrund at opgradere belysningen og bruge den aktivt som et sammenbindende og identitetsskabende greb for hele strækningen.



# Urban tomografi

3 Vesterå – Havnefronten

Strækningens del-sekvenser er blevet fotograferet på tre tidspunkter på en hverdag, kl. 8, 16 og 21, i efteråret 2019. Fotosene understøtter strækningens analyse, særligt observationerne af atmosfære og aktiviteter. På baggrund af undersøgelserne stilles også nogle stedsspecifikke overordnede spørgsmål til de fremtidige muligheder for at styrke fodgængermobilitet og bykvalitet på strækningen.



8:00 A.M.



16:00 P.M.



21:00 P.M.

## Bispensgade og den lille pladssdannelse

Dette er gågade-zone, med relativt stor og harmonisk aktivitet.

Fodgængerne bruger stedet over hele dagen og aftenen til shopping, rekreation og mobilitet.

Aften- og nattebelysningen skaber en god atmosfære og folk til stede synes veltilpasse.

Den lille plads markerer hængslet med Vesterå, og gågade-området flyder med lidt ned ad gaden. Selve bænkene, som tilbyder siddepladser på pladsen, anvendes ikke. Hvilke muligheder er der for styrke hængslet og dermed Vesterå som forbindelse på dette sted?



8:00 A.M.



16:00 P.M.



21:00 P.M.

## Den øverste del af Vesterå

Aktiviteten her følger cafeernes og restauranternes åbningstider. Tilsyneladende er der kun få mennesker, der bruger denne del som forbindelse.

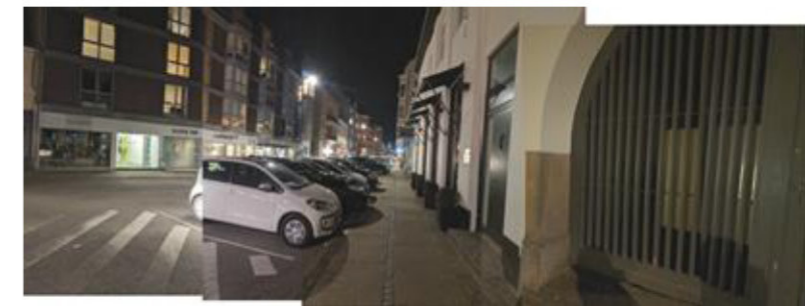
Hvordan kan denne del af Vesterå bidrage til at lede fodgængerne på vej til fjorden?



8:00 A.M.



16:00 P.M.



21:00 P.M.

## Gaderummet Vesterå

Det indsnævrende gaderum med fortove, gadeparkering og nogle aktive stueetager, tilbyder en snæver rute for fodgængerne, hvor bilernes snuder nogle steder rækker ind over fortovet.

Gaderummet kan betegnes som et serviceareal, næsten med udtryk som en urban 'bagside' og med mange trafikfunktioner på lidt plads. Om aftenen er der ganske få mennesker her.

Hvordan skal gaderummets funktion og udtryk som serviceareal og som central fjordforbindelse balanceres i fremtiden; kan det snævre gaderum på samme tid invitere til gang og være funktionelt serviceareal?

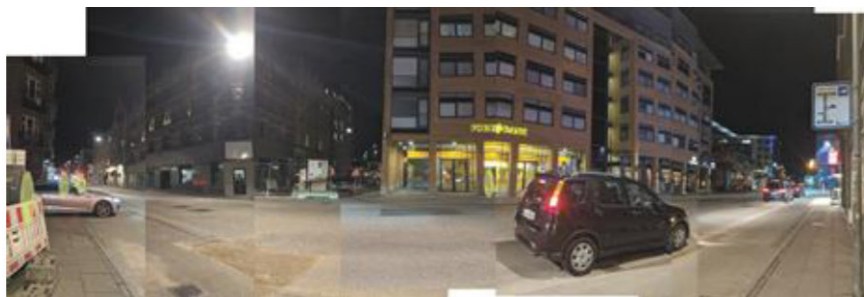
Feltarbejde udført af: Harshita Vishway og Venkata Lalita Apoorva Jayanti,  
 stud. MSc. Urban Design  
 Tirsdag den 17/9 2019.  
 Vejret var skiftende, solrigt og regn.



8:00 A.M.



16:00 P.M.



21:00 P.M.

### Krydsningen med Borbergade og en stump Vesterå

Krydsningen med Borbergade foregår med stor opmærksomhed på den gadens travle og hektiske liv, hvor man skal navigere blandt relativt mange mennesker og meget trafik - vejbane, cykelstier, smalle fortove og busstoppesteder, samt barer og spisesteder. Borbergade tilbyder lange kikk til øst og vest, før man bevæger sig ind i den smalle stille 'bagside'-lignende stump af Vesterå.

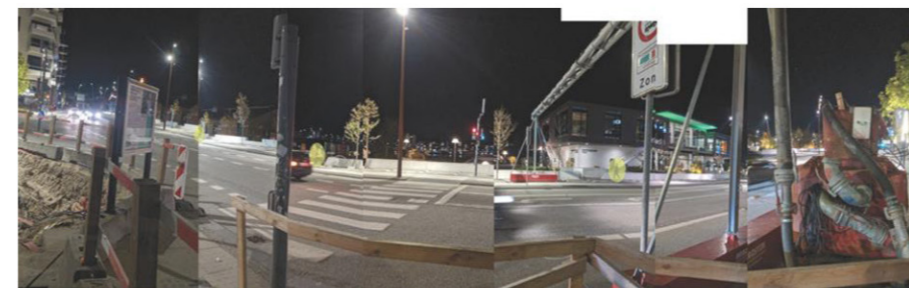
Hvordan kan krydsningen styrkes med opmærksomhed på tryghed, sikkerhed og det store potentiale i den lille stump Vesterå som stærk forbindelse til fjorden?



8:00 A.M.



16:00 P.M.

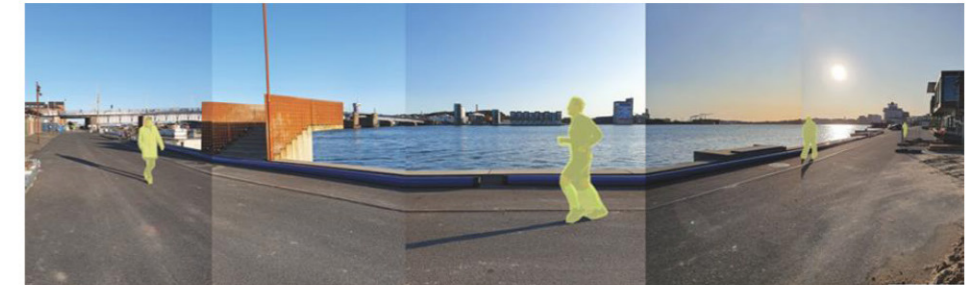


21:00 P.M.

### Krydsningen med Toldbodgade

Vejarbejde under feltarbejdet besværliggjorde analysen her. Det er et stort, åbent og travlt vejrum, med flere niveauspring/trin, og med lysregulerede fodgængerfelter, der faciliterer bevægelsen til havnefronten. Den krydsningstid, som lysreguleringen giver fodgængererne, er kort. En dårligt gående person vil have svært ved at nå det.

Hvordan kan denne krydsning tilbyde fodgængerne de bedste mulige forhold, både hvad angår tilgængelighed, tid til at krydse og som en del af en stærk sammenhængende strækning/fjordforbindelse?



8:00 A.M.



16:00 P.M.



21:00 P.M.

### Havnefronten

Havnefronten nåes over en åben byrumsflade, som fremstår uden funktioner eller aktivitet. Selve havnefronten anvendes af mange mennesker til fods, på cykel mm. - til mobilitet, rekreation, ophold, og leg i mange afskygninger. Man bevæger sig ud og ind mellem hinanden, de fleste i relativt lavt tempo.

Bør forbindelsen til midtbyens gågadenetværk markeres her med et hængsel for Vesterå-forbindelsen, der inviterer fodgængerne den vej?

# Interviews

Der blev foretaget stop-interviews med fodgængere på strækningen på tre tidspunkter på en hverdag – kl. 8, 16 og 21. Interviewsene belyser formålet med respondenternes tur samt deres oplevelse af strækningen. Der blev foretaget fem interviews for hvert tidspunkt, i alt 15, heraf fem dybdegående interviews. Interviewsene fandt sted forskellige steder på strækningen. Respondenterne udgør en blandet gruppe aldersmæssigt - unge, voksne og ældre.

Interviews foretaget på denne strækning viste, at den bliver benyttet til forskellige ture og aktiviteter. Aktiviteterne varierede afhængig af, hvor på strækningen respondenterne befandt sig. Citationstegn i teksten nedenfor angiver gengivelse af respondenternes betegnelser.

## Havnefronten

Havnefronten blev af respondenterne beskrevet som et "indbydende" sted med plads til alle. Havnefronten benyttes til forskellige formål – heriblandt som forbindelse til CREATE (Aalborg Universitets bygning) samt de aktivitetsarealer, der er placeret langs havnen. Desuden er det et område, hvor folk kan bevæge sig frit. Flere påpeger, at havnen er et "åbent" og rummeligt område med plads til forskellige mobiliteter. Det er et område, som er værdsat for de "rekreative elementer", "aftenbelysningen" og den åbne forbindelse til fjorden – men som ligeledes kan opleves som "grå" og "tom".

## Borgergade

Der er et "højt aktivitetsniveau" på Borgergade, hvor flere beskriver området som "hektisk", "kompakt" og "stresset". Det er et område med flere transporttyper, hvilket kan skabe u hensigtsmæssige og farlige situationer for fodgængerne. Nogle af respondenterne gav udtryk for, at de er "utrygge" ved at krydse vejen – blandt andet fordi cykler og motorkøretøjer kører stærkt, men også fordi der ikke er en direkte krydsningsmulighed hen til boligområdet – og videre til havnefronten. Dog var der ikke mange af respondenterne, som var bekendte med netop den forbindelse. Flere påpeger, at de høje bygninger "tager udsynet og mulighed for lys", hvilket virker "mørkt" og "gråt" og ikke indbydende for fodgængerne.

## Vesterå syd

De respondenter, der benyttede parkeringsarealet var tilfredse med den "centrale lokation", som skaber tilgængelighed til shopping, cafeer og restauranter beliggende i nærheden. Samtidigt gav det mulighed for at benytte bilen i kombination med gang. Dog blev parkeringsarealet også beskrevet som "grå" og "trist". Enkelte pointerede, at det var utrygt at være fodgænger på parkeringsarealet, fordi det er svært at forudse, når folk kommer ud fra en dør eller baggård – og fordi bilister ikke altid tager hensyn. Der var positive oplevelser omkring den del af strækningen, der tilbyder shopping og cafe- eller restaurantbesøg. Respondenterne beskrev området som "hyggeligt", "livligt", "fredeligt" og "indbydende". Området benyttes ikke blot til pendling – men mere til at "ose rundt", og generelt bevæge sig i et lidt lavere tempo. De små rekreative elementer er værdsat og efterspurgt på strækningen.

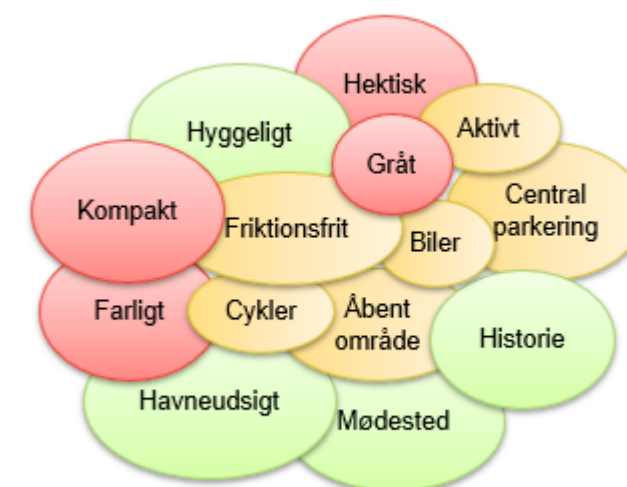
## Oversigt over respondenterne

Køn	Alder	Beskæftigelse	Formål
Mand	20+	Studerende	Uddannelse
Kvinde	24	Studerende	Uddannelse
Mand	80	Pensionist	Frisk luft, observere aktiviteten
Kvinde	52	Fysioterapeut	Apotek, gåtur
Mand	25	Studerende	Uddannelse
Mand	17	Studerende	Mødested med venner
Kvinde	21	Studerende	Gåtur, frisk luft
Mand + kvinde	70+	Pensionister	Gåtur, hospital, shopping
Kvinde	31	Revisor (med 2 børn i cykelvogn)	Arbejde, dagpleje
Mand	45	Entreprenør	Parkering, shopping
Kvinde	65+	Pensionist	Mødested med venner, restaurant
Kvinde	18	Studerende	Mødested med venner
Mand	14	Folkeskoleelev	Mødested med venner
Kvinde	27	Studerende	Hundeluftning, frisk luft
Mand	52	Advokat	Ude og løbe

## Hvad er din mening om strækningen?

### - Respondenternes egne ord

Figuren er baseret på respondenternes udtalelser om stedet. Farverne beskriver, hvorvidt de forskellige aspekter opleves som positive (grøn), negative eller noget, der er mangel på (rød), eller neutrale eller blandede (gul).

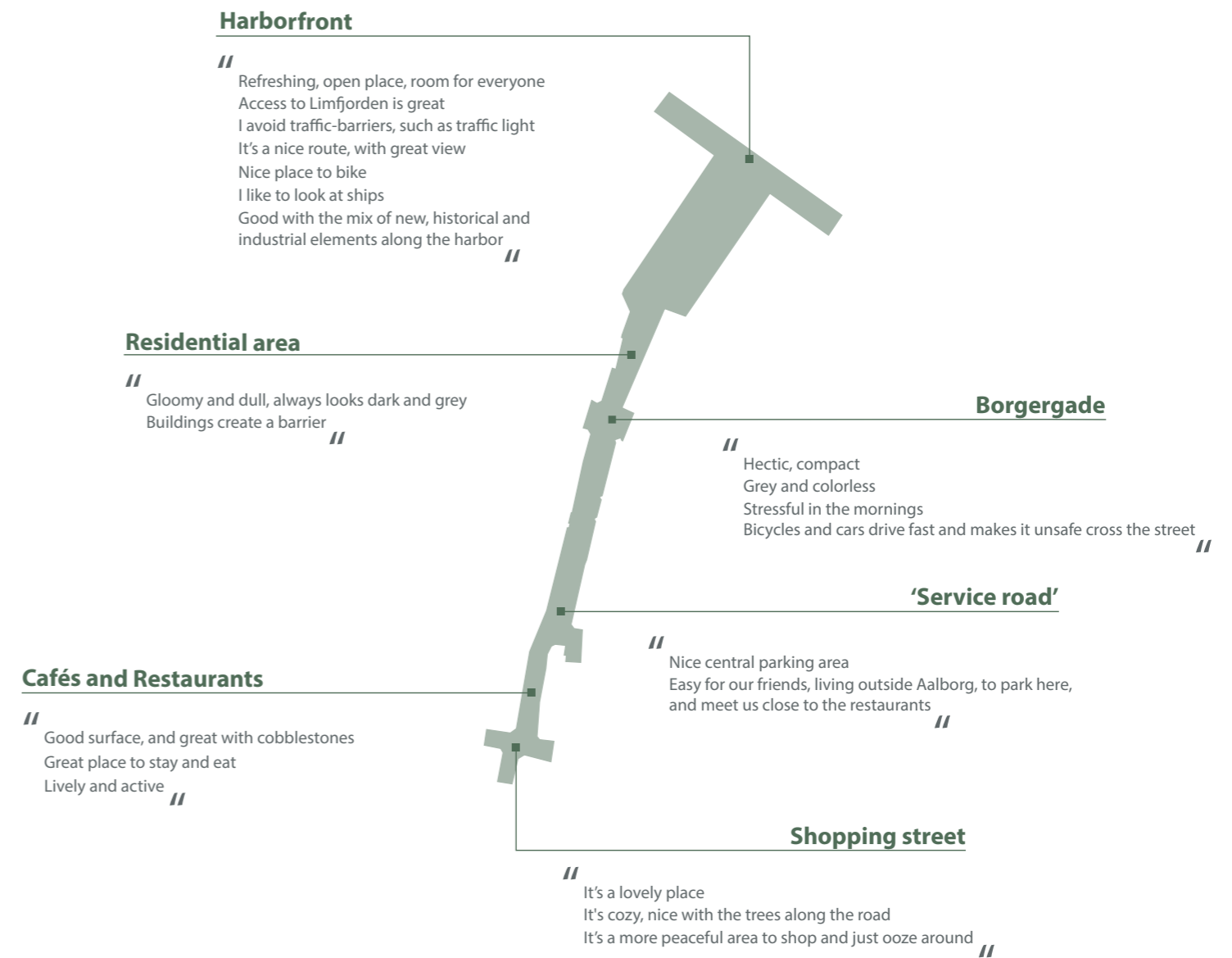
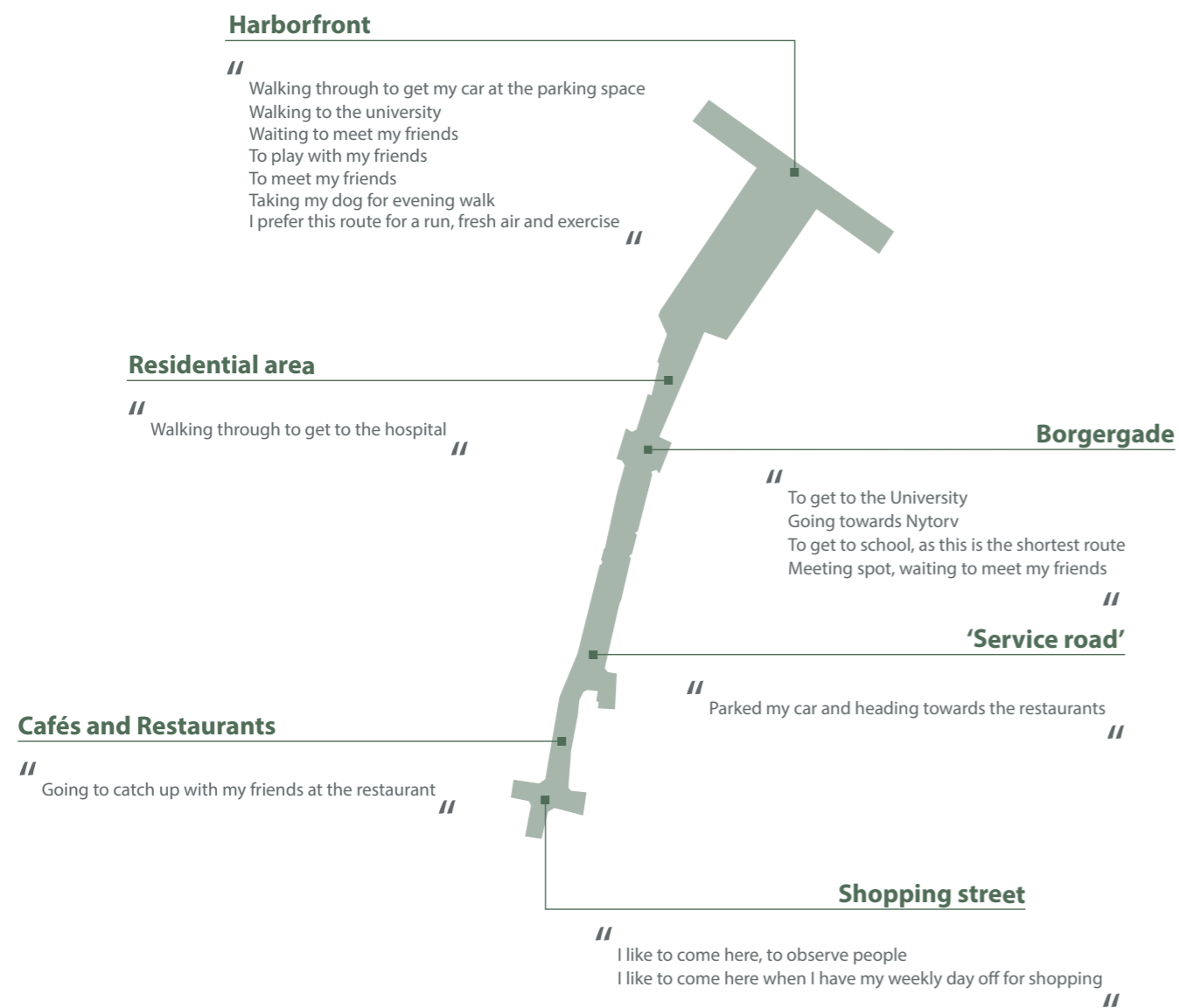


### Citater fra respondenterne: formål og oplevelse

Figuren t.v. illustrerer respondenternes beskrivelse af formålet med deres tur/rejse, samt hvordan de benytter stedet.

Figuren t.h. illustrerer respondenternes beskrivelse af deres oplevelse af og holdning til strækningen.

Udarbejdet i samarbejde med Harshita Vishway og Apoorva Jayanti og oversat til engelsk.



# 5. KONKLUSIONER OG VIDERE ARBEJDE

Dette hæfte har samlet studier og overvejelser, som er udviklet i en tværgående gruppe mellem urban design- og mobilitetsforskere i Center for Mobilitet & Urbane Studier, Aalborg Universitet, og planlæggere i By- og Landskabsforvaltningen, fra både Trafik & Veje og Plan & Udvikling, Aalborg Kommune. Der har også været studerende involveret, både i studieaktiviteter og via studenteransættelser på både universitetet og Aalborg Kommune. Arbejdet er sket gennem en periode på mere end to år.

Samlet set bidrager rapporten som et skridt på vejen til en vidensbank for samspillet mellem fodgængermobilitet og bykvalitet. Materialet kan forhåbentlig bruges til inspiration og videre bearbejdning, fx som led i projektudvikling og projektansøgninger. Der kan tænkes en række anvendelser såsom:

- Kommunal fodgængerpolitik
- Seminarer/workshops
- Anlægsprojekter
- Udviklingsprojekter
- Et videns- og erfaringsnetværk

I introduktionen opridsede vi motivationerne bag dette arbejde, som vi her kan opsummere i et overordnet spørgsmål: *Hvad kan være fodgængermobilitetens rolle, dens potentialer og udfordringer, for bykvalitet og for mere bæredygtig mobilitet i vores byer?*

Et overordnet svar på dette er, at fodgængermobiliteten i høj grad kan spille en tværgående rolle for byens kvalitet og bæredygtighed. Fodgængermobilitet kobler til særdeles vigtige mål for byernes udvikling, herunder hvordan byerne inviterer til sund og aktiv mobilitet, hvordan byerne kan tilbyde mere bæredygtige og flerstrengede mobilitetssystemer, og hvordan byerne er sociale og kulturelle livsrum og mødesteder. Indfrielsen af sådanne mål er dog naturligvis ikke uden udfordringer og mange nuancer. Rapporten samler både nogle af de konflikter og store diskussioner, som bør være opmærksomhedspunkter, når der planlægges og designes for fodgængermobilitet. Og den samler bud på tilgange og inspirationer til det arbejde med planer og projekter for fodgængermobilitet.

Herunder opridses vi rapportens viden og refleksioner fordelt på de enkelte kapitler.

## Fodgængermobilitet og bykvalitet på dagsordenen

Kapitel 2 har fokus på fodgængermobilitet og bykvalitet, og hvordan det kan bidrage til at arbejde frem mod bæredygtighed og bykvalitet i 'den gode by'.

Gang benyttes både som rekreation og transport, og har positive tværgående effekter på både fysisk og mental sundhed, miljøet og bylivet. Gang som transportform er allerede væsentlig, idet størstedelen af kombinationsrejser indebærer gang, nogle fra parkeringshuset til destinationen, andre til og fra tog- eller busstationen.

Attraktive forhold for fodgængermobilitet handler bl.a. om design af byens bevægelseslinjer, -netværk og byrum. Fodgængere har, store forskelle i gruppen til trods, nogle fællesmenneskelige behov, som skal tages i agt, når de 'inviteres' til at gå af byens design. Mobilitetsdesign indebærer at forstå vekselvirkningerne mellem, hvordan mennesker forstår de materielle omgivelser, og hvordan de fysiske omgivelser påvirker oplevelsen for individet.

Bykvalitet, i nogle sammenhænge diskuteret med termen livability, er et omstridt begreb. Den kritiske behandling af livability-dagsordenen kan anspore til en skarp opmærksomhed på, hvad det er for interesser og dagsordener i byen, som fodgængermobilitet kan hænge sammen med eller ligefrem sættes i spil for. Her er 'den demokratiske by' et vigtigt begreb, som stiller krav til at byen er et sted, hvor alle, både byboerne og bybrugerne, har adgang og kan udfolde sig. Centrale principper for det demokratiske byrum er lige og fri adgang for alle - at man kan mødes eller i det mindste passere forbi hinanden uanset markante forskelligheder. Fodgængermobilitet skal ikke blot designes som attraktive forbrugerorienterede rum, men som rum til hverdagslivet for alle; et demokratisk livsrum som inviterer fodgængere (og alle andre) og som ligeledes skabes og indtages af disse.

Konflikter og design hænger sammen. Byens infrastruktur og infrastrukturens design påvirker byens liv og adfærd og der er kamp om pladsen til de forskellige transportformer i byen. God byplanlægning og godt bydesign skal afveje interesserne og skabe integrerede løsninger, hvor gode vilkår for fodgængere fjerner barrierer for og tilskynder til kombinationsrejser.

## Eksempler på bystrategisk, rumligt og metodisk arbejde med fodgængermobilitet

I kapitel 3 præsenteres udvalgte inspirerende cases fra andre lande og byer; fra overordnede bystrategiske greb, initiativer såsom forbedring af knudepunkter mellem kollektiv trafik, superfortove og design af større mobilitets-strukturer. Der præsenteres desuden en række metoder som kan benyttes til involvering og eksperiment, der kan bidrage til at bringe gang på dagsordenen og kvalificere planer og projekter.

## Rum og mennesker i byen: case-studie Aalborg Midtby

Kapitel 4 afrapporterer et feltarbejde på tre strækninger i Aalborg Midtby. Her sættes fodgængerne under lup, og stedsspecifikke urbane forhold og levede liv undersøges nærmere. Med mobilitetsdesign som tilgang går vi her i øjenhøjde med bybrugerne og søger at fange og forstå ruter og rum fra fodgængerens perspektiv.

De tre strækninger er udvalgt strategisk for at kortlægge forskellige bymæssige sammenhænge og strategiske potentialer i fodgængernetværket:

- Strækning 1 sætter fokus på gode fodgængerforbindelser, der kan bidrage til at gøre parkering i kanten af bycentrum attraktiv.
- Strækning 2 sætter fokus på fodgængerforbindelsen som 'first & last mile' til den kollektive trafiks knudepunkt.
- Strækning 3 er en del af byens oplevelsesruter, der forbinder det kommercielle strøg, gågaden Bispensgade, med havnefronten.

De tre strækninger er således relevante for midtbyens fremtidige fodgængernetværk, det samlede mobilitetssystem og de urbane rumlige kvaliteter på forskellige måder. De viser bl.a. at der er stor variation i fodgængerruter og -rum, og sætter eksempelvis fokus på samspillet med de øvrige mobilitetsformer, prioritering af arealer til fodgængere, samt hvorledes fodgængeroplevelsen varierer over dagen og årtiderne. Dette og mere er uddybet til højre i en skematisk opsamling.

## Det videre arbejde i Aalborg Kommune

Til højre vises en skematisk opsamling af konkrete læringspunkter, som vi har fundet særligt relevante til det videre planlægningsarbejde med fodgængermobilitet og bykvalitet i Aalborg Kommune.

Matricen kan fungere som en del af grundlaget for kommunens kommende arbejde med at forbedre fodgængernes forhold i forskellige geografier.

Til højre:

Skitse til Aalborg Kommunes videre konkrete planlægningsarbejde med fodgængermobilitet.

Fysik	Principper	Eksempler fra rapporten	Projektperspektiver - eksempler	Konflikter og synergier
Aalborg Midtby	Forbindelser P-huse og destinationer som handel + kultur	Sauers Plads-Frederikstorv AKKC til Kennedys Plads og Vesterbro	Gåsepigen (Vesterbro) Østre Havn mv.	Oplevelser undervejs
	Byen skal syes sammen på tværs af forhindringer og barrierer for fodgængere	Vesterå på tværs af Borgergade samt forbindelse gennem Kennedys Plads og Kildeparken	Vesterbro jernbanen	Fremkommelighed > < krydsning
	De fysiske omgivelser skal invitere til gang	I rapporten findes mest eksempler på det modsatte – smalle fortove, parkerede biler, dårlig belysning osv.	Banesti, shortcuts, Nørresundby Havnefront Loops uden døde ender	Gøre bagsider til forsider Mangel på funktioner
	Wayfinding er vigtig for fodgængernes mulighed for at navigere rundt	Det kan eksempelvis være svært at aflæse, at en boliggade med smalle fortove samtidig er en strategisk fodgængerforbindelse mellem et p-hus og midtbyen.	Arbejde med designet for wayfinding	Ikke nødvendigvis en entydig destination. Kan gøre parkering i periferien mere attraktivt ved tydeligt forløb med destinationer.
	Samspillet med andre mobilitetsformer har betydning for oplevelsen	Parkerede biler, løbere, rejsende, krydsende forbindelser osv.	Nytorv-Nordkraft som inspiration	Kampen om m2 - kompleksiteten kan også være attraktiv
	Fodgængeroplevelsen varierer over dagen og årstiderne	Områder, der om dagen kan virke som attraktive rekreative ruter, kan om aftenen i mørket opleves utrygt ex. stiforbindelsen i Kildeparken. Områder med megen ophold og udeservering kan om sommeren opleves svært fremkommeligt, mens de om vinteren kan fremstå øde.	Havnefronten, langs Boulevarden	Arbejde med dynamiske anvendelser
	Prioriteringen af arealer er vigtig	Ofte bliver fodgængere klemt inde af parkerede biler, husmure eller andre funktioner	Kayerødsgade, Vesterå	Kampen om m2
	Synliggøre byens smutveje for fodgængere	Trappen op imod Vesterbro	Latinergyden m.fl.	Kan være en del af wayfinding - det spektakulære kan være attraktivt for nogle
	Belysning kan bruges til både at skabe tryghed samt identitet	Eksempel på studieprojekt ved tunnelen under jernbanen	Under broerne, gennem tunnel v. Kennedys Plads/ AKKC	Kan måske også bruges til wayfinding
	Skab harmonisk sameksistens med andre funktioner	Gangforbindelser er ofte kombineret med andre funktioner fx ophold, serviceområder, butiksliv, udeservering osv.		Når der ikke er plads nok, skal de bedste løsninger for sameksistens på bordet.
'Red carpet' concept (Rotterdam)	Rotterdam: stationspladsen og Coolsingel	Nytorv, Vesteraa	Funktioner	
Aalborg bydele	Knudepunkter v. plusbusstationer fintmasket fodgængernetværk og skift ml. transportformer		Perspektiv at arbejde med dette også ifm plusbus2	Kamp om m2 kontra synergi
	Sammenhængende rekreative ruter	Vestbyen, andre bydele	Shortcuts på tværs af separate fodgængersystemer - gennem boligområder	Enkelt rute ses i større netværk Integreres med biodiversitet
	Indfaldsveje som barrierer		Overgange – broer - tunneller	Kan niveauforskelle udnyttes ift sundhed?
	Fodgængerservice som en del af LAR/ vandhåndtering		Fx konvertering af p-pladser i gader til grønne LAR- og oplevelsesrum (vestbyen som eksempel)	Kamp om m2 – synergi i integrerede løsninger Bilorienteret mentalitet – ny samkørsel...
Oplandsbyer og landsbyer	Knudepunkter		NTs knudepunktsprogram skal udrulles/udvikles	Segregering ml velfungerende landsbyer og udkant
	Sammenhæng mellem byerne		Landsbyklynger samarbejde og organisering	
Det åbne land	Rekreative stier			

