

B-kursen 96/97 boendet och skissandet

Urbana system

”– staden som system och stadens system”

Staden ‘som system’ – service och trafik handlar om att bearbeta och utveckla ‘julskissen’, dvs att anlägga olika perspektiv på ditt skissande. Och att för vart och ett fråga sig ‘vad är bra och vad är bättre’? Din föreställning om det goda boendet rymmer också uppfattningar om vardagens organisering, alltifrån hur och var vatten och föda finns, hur man kan ha det ‘dejligt’, hur skola, omsorg och demokrati fungerar, till hur man tar sig ut i omvärlden. Vad innebär dessa uppfattningar omsatta till dina system och ditt områdes struktur? Vad innebär de för dina boendes vardagsrörelser?

I ditt skissande har du hanterat bebyggelse, grönstruktur och trafik på ditt sätt, med dina prioriteringar. Nu kan du tolka dina olika trafiksystem, kolla att de fungerar som du vill, just som system.

Det ger också vårt angreppssätt. Inte teknologiskt utan humanistiskt. Inlevelse och förnuft är vår plattform.

kollektivtrafiken ...

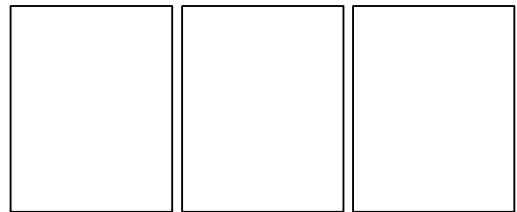
Varifrån räknar man den? Från terminalen, stationen, hållplatsen eller hemifrån? Dvs, skall vi mena den tekniska apparaten eller hela färden inkl promenader och väntetider. Vad är det som intresserar ‘länstrafiken’ tro?

I vårt fall har vi en pågatågstation eller en tänkt sådan och från den en spårvägs- eller busslinje.

Terminalen/stationen resp stationen/hållplatsen blir intressanta för oss både som funktion och miljö.

‘Förebilder’ har vi både på plats och t ex i Åkarp. Är det så man vill ha det? Måste?

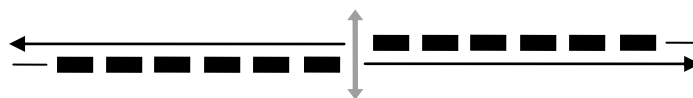
Järnvägen är med höghastighetstågen en absolut barriär, som man måste över eller under. Ett/två fria spår för den långväga trafiken ligger emellan lokalspårn. Hur angör spårväg/buss dessa för bästa smidighet?



Även spårväg/bussgata är en barriär. I hur hög grad beror givetvis på hastighet och trafikzonens visuella förhållanden. Hinner man se och stanna? Eller bjuder

terrängen på naturliga planskildheter? Finns det ö h t anledning att färdas tvärs spårn?

Stationen/hållplatsen är en trygg knutpunkt. Den kan utformas så att fordonet måste stanna innan det passerar det korsande stråket – dvs en hållplats på vardera sidan. Stationsområdet blir långt då, 2 x 75 meter

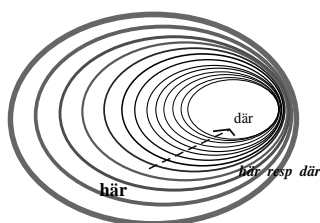


(för 65 resande/minut enl tidigare, dvs sjuminuterstrafik i det här fallet)

Hur är det att stå och vänta här? Hur är det att komma hit? Vad ser man när ‘tåget’ rullar in? Vad möts man av när man stiger ur?

... och gångtrafiken

Ordet ‘trafik’ ger känslan av effektivitet, ... andra uttryck ger andra associationer. Vardagsrutinerna domineras väl av fram och tillbaka, av vad man måste göra, dvs effektivitet. Vad mer?



Kvalitet kräver eftertanke, vad skulle man kunna göra för att lyfta det vardagsgrå. Vad kan man uppleva på väg hem eller bort, vad ser man, vad känner man, vilka möter man, ...hur? Är det öppet eller slutet, är det tryggt eller osäkert... Tomt eller befolkat ...

Hur orienterar sig besökare/gäster? Vad kan de avläsa miljön ... Vad kan barnen lära sig? – av den tysta läroboken.

Gångtrafik. Människor som går målinriktat, går ifatt, går om, går bredvid varandra. Tänker, pratar, bara går. Ser, hör, minns, medvetet, omedvetet...

Hur brett? En, två, tre, fyra personer i bredd? *Den dimensionerande situationen*. Är det två par som kan mötas utan att avbryta sina samtal? (eller en cyklist). Det kräver i så fall minst 2½ m fritt utrymme (som en sopbil långsamt framåt). Är två barnvagnar inblandade behövs tre meter. Rummet de går i kan vara mycket bredare/större, visuellt. Det är skillnad på vad som är stråket, vad som är tillgängligt och vad som är synligt. *Privat-offentligt* är ett viktigt begreppspar som kanske är mest påtagligt när man går. *Här-där*-gränsen är så sinnligt nära. Oftast. Vad/vem bakom staketet, häcken, huset? Kan man gå in där, gå genom, ...?

Det är åt sidan. Framåt, det är systemet. Hur fortsätter det? Tar det slut? Vägs ände vad, var är det? Hur förstår jag det, som besökare, som barn, ... Orienterbarhet, identiteter, kulturbärare, namn, ...

cykeltrafiken

Lika här, trafik är målinriktat. Man cyklar till jobbet, till tåget, kanske till skolan. Man cyklar på vägar som leder 'dit', någorlunda effektivt.

Att promenera med cykeln är något annat, liksom leken becyklad. Det är inte trafik.

Den dimensionerande situationen här, skulle med två samtalande par som möts ge fem meters bredd.

Rimligt?

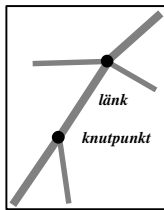
'grönstrukturen'/'rörelsezonerna'

Här talar vi inte om trafik, även om de trafiker vi talat om kan innefattas i grönstrukturen. Att röra sig i grönstrukturen, då tänker vi mer på promenader, motion, lek, hundar, ... Men också här finns ett mått av effektivitet, man går helt enkelt för att komma till något. En bollplan, en tennishall, ..., en koja.

Gå till en anläggning. Att vistas (vara i) eller ströva är annars verb som avslöjar ens intentioner.

ett humanistiskt systembygge

Innan vi går till biltrafiken kan vi konstatera att varje system består av delar, systemets funktion förutsätter



att delarna fungerar. Saknas en bro är systemet brutet. Alla system kan ses som bilvägssystemet, med dess länkar och knutpunkter. Länkarna är olika vägtyper från den smala grusvägen (med mötesplatser som särskilda knutpunkter) till den mångfiliga motorvägen. Knutpunkterna är vägskäl, korsningar eller trafikplatser. Knutpunkternas utformning och visuella egenskaper har stor betydelse för systemets funktion. Synsättet gäller uppenbart det mesta, även ledningssystem.

Människor som använder ett system underordnas uppenbarligen dess villkor. Man upplever omvärlden från systemet och kan inget annat. Vårt humanistiska perspektiv gör utformningen av trafiksystemen till arkitektoniska problem, eller snarare utmaningar. Minns 'ramsan' upptäcka – nalkas – träda in – ta i besittning – osv. Den gäller alltid, här gäller den för rörelsen genom länken fram mot nästa knutpunkt. Systembyggena skall tillfredsställa anspråk på identitet och god orienterbarhet, dvs avläsningen av omvärlden. Men också på färdens kvalitet. Jämför dansen, koreografin.

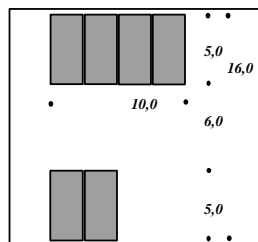
biltrafiken

Biltrafikens system bygger på praktiska villkor på psykologisk grund, dvs människans förmåga. Vår sk 'synkon' t ex blir allt smalare ju fortare vi rör oss.

Länkar kan inte vara hur korta som helst. Fordonet skall kunna/hinna svänga, föraren hinna reagera, trafiken få plats på ett rimligt sätt och olika avsikter och temperament samsas.

Knutpunkter av olika dignitet/belastning skall fungera, vara säkra och dessutom fylla en kulturell funktion i det offentliga landskapet. Medvetet.

Vägens tvärsektion ger kapacitet, säkerhet och rumslighet. Väglinjen är samtidigt systemets kontinuerlighet och en barriär (av olika dignitet).



Vägs ände eller i vart fall resans slut, i bilsystemet är antingen en P-plats eller en angoringsplats. Den senare är det tacksamt att uppfatta som en brygga. Mötet mellan trafikapparaten och fotgängarlandskapet liknas då vid mötet mellan båten och 'torra land'.

temaarbetet

Gör dig aspektseende. Ta en aspekt i taget. Inte bara de fyra systemen: kollektivtrafiken, bil-, cykel och gångtrafiksystemen, utan också de informella: promenadernas, motionens, cykelturernas rörelsemöjligheter. Studera dem var för sig på sitt eget papper. På plats och ut i regionen, så att du har kontroll. Lägg dem sedan på varandra. Var möts de, skär de varandra? Vad händer i de punkterna?
Vi ses tisdag morgon 14/1 815 på loftet/120.

o