

ATTRAKTIVE OG BÆREDYGTIGE FORSTÆDER ER STATIONSCENTRENE NØGLEN?

af Søren Møller Christensen, Hausenberg

Opsamling og perspektivering af seminar 11/11-2009

Den 11. november blev seminaret "Attraktive og bæredygtige forstæder" afholdt på Kunstakademiets Arkitektskole på initiativ af Realdania, Greve Kommune og Center for Byplanlægning. Seminaret tog sit afsæt i arkitektkonkurrencen "Greve Midtby – visioner for fremtidens stationsbyer", og ideen var at løfte diskussionen om forstædernes udvikling fra den lokale kontekst i Greve op på et mere principielt niveau. Næsten 200 personer fra kommuner, ministerier, konsulentvirksomheder, museer og universiteter deltog i seminaret.

Astrid Bruus Thomsen fra Realdania introducerede seminaret ved at slå fast, at der efter 15-20 års fokus på de indre byområder nu er et stort behov for at videreudvikle de eksisterende forstæder, hvis de fremover skal være både bæredygtige og attraktive. Professor Jens Kvorning holdt derefter et introduktionsoplæg om forstædernes historie og fremtidige udfordringer. Dette blev fulgt op af oplæg fra hver af de tre teams, som har deltaget i arkitektkonkurrencen om Greve Midtby. Afslutningsvis fulgte en panel- og plenumdebat. Denne opsamling og perspektivering fokuserer primært på de spørgsmål, som blev rejst i den afsluttende debat.

Forstaden – et ambivalent kærlighedsforhold

Over halvdelen af alle danskere bor i områder, der kan kategoriseres som forstad. Beboerne er typisk meget tilfredse med deres bolig og den ofte gode adgang til natur og offentlig service som skoler og idræt. Samtidig er mange af disse områder udskældte og beskrives ofte som både kedelige og ikke-bæredygtige på grund af den lave bebyggelsestæthed og den fysiske adskillelse af bolig, arbejde og rekreation, som tilsammen fører til et stort behov for biltransport. På seminaret var der en udtalt konsensus om, at kravet om CO2 reduktion og udsigt til stærkt stigende benzinpriser gør det nødvendigt at finde ud af, hvordan forstæderne kan udvikle sig i en mere bæredygtig retning. Der var dog ikke alene fokus på den miljømæssige bæredygtighed. Det blev understreget, at forstaden i både fysisk og rumlig forstand er mangefacetteret. Hver enkelt forstad har sin egen historie, som adskiller den fra andre, og samtidig rummer den enkelte forstad mange forskellige kulturer, historiske lag og relationer forskellige grupper i mellem. Der skal være plads til mange livsformer og mange former for hverdagsliv i forstæderne, og vi skal passe på ikke at fortsætte modernismens drøm om at udtænke universelle løsninger. Der blev således peget på, at der langt de fleste steder er behov for fortætning og omstrukturering, men at dette må ske ved at bygge videre på det enkelte steds eksisterende kvaliteter og potentialer.

Vi har en læreproces foran os

På seminaret blev der argumenteret for, at fortætningen af forstæderne kræver en faglig læringsproces, som byplanlæggere, arkitekter, politikere med flere må tage yderst seriøst. For 20 år siden, da fokus skiftede fra forstæderne og ind mod bykernen, var det faglige udgangspunkt udbygningen af forstæderne. I mange tilfælde blev den nye kontekst ikke taget seriøst nok, og man fortsatte med at bygge som i

forstæderne. Det blev påpeget, at vi helst ikke skal begå denne fejl igen nu blot med omvendt fortegn, idet vi tror, at forstædernes stationscentre skal rumme samme type af liv som de indre byområder. Vi skal lære at arbejde sammen med nye typer af rum, nye aktører og planlægge for de livsformer, som er karakteristiske for forstaden.

Tæthed er måske det mest centrale af de begreber, som må udforskes og fortolkes i forstadens sammenhæng. Der blev på seminaret argumenteret for, at den nye tættere forstad vil få sine tyngdepunkter omkring den kollektive trafiksknudepunkter og i nye byområder, der opbygges på forladte industriområder. I modsætning hertil er parcelhusområderne formentlig for vanskelige at fortætte og effekten er tvivlsom. Det blev således fremhævet, at fortætning af parcelhusområder risikerer at få den modsatte effekt, hvor det samme antal personer blot bor i større huse. I stedet er der perspektiver i at undersøge, hvordan parcelhusområderne kan komme til at fungere anderledes ved at være bedre forbundet med tættere bebyggede områder. Hvordan kan det eksempelvis blive mere trygt og dermed attraktivt at cykle til det lokale stationscenter? Og hvilke funktioner skal der til, for at stationscentrene bliver attraktive at bevæge sig til, i stedet for at køre væk fra forstaden ind mod de gamle bykerners butikker, cafe- og restaurantmiljø?

Som start på denne diskussion om tæthed blev det fremhævet, at de tre forslag fra arkitektkonkurrencen om Greve Midtby er illustrative, da de repræsenterer tre principielt forskellige scenarier for udvikling af stationscentre. Forskellene går på omfanget af nyt byggeri, på hvilke funktioner der skal sættes på, på større eller mindre koncentration af de funktioner, der genererer byliv og på forskellige typer af byrum. Disse forskelle refererer både til forskellige opfattelser af, hvad der er realistisk, hvis man ser på investeringsmarkedet og på forskellige opfattelser af, hvad der er ønskeligt, og hvilke kvaliteter forstaden tilkendes. I forhold til områdets rumlige programmering giver dette sig tre forskellige udtryk. Et af forslagene argumenterer for, at bylivet skal centrerer i et centralt strøg, et andet forslag aktiverer kanten med en omkransende sti suppleret af centralt beliggende pladser, mens det sidste forslag argumenterer for at lade grønne og relativt åbne byrum danne områdets struktur. Hvilke af disse strategier, der er mest relevant bør dog fortsat diskuteres. På seminaret var der ikke tid til at komme længere i denne diskussion end til det meget overordnede sande, men også retningsløse argument, at det er afhængigt af konteksten.

Respekt for de eksisterende værdier, men hvad med bilen?

Mange argumenterede for, at de fremtidige omdannelser og udbygninger må baseres på det enkelte steds eksisterende både rumlige og kulturelle kvaliteter. Der var således enighed om, at forståelse for stedets historie og kontekst er afgørende. Hvad der mere konkret er eksisterende kvaliteter og kulturarv var der dog ikke nødvendigvis enighed om. Nogle fremhævede den kontinuerlige fortætningsproces, andre forstadens flade struktur, andre konkrete bygninger og andre igen landskabet med dets grønne og blå elementer. Også her er der brug for en dybere og fremadrettet diskussion, som giver mere konkrete bud på, hvad der er særlige kvaliteter ved forstaden, og som udvikler metoder, der kan bruges til at udpege de specifikke kvaliteter på det enkelte sted. Denne konkretisering kan måske også imødekomme den kritik, som blev rejst af den brug af metaforer og besværgelser, som ofte findes i arkitektkonkurrencer. Konkretiseringen kan være den oversættelse til hverdagsprog, som er nødvendig for at planlægningen bliver forståelig for borgerne.

Det store fokus på eksisterende værdier affødte en modreaktion, hvor flere argumenterede for, at nogle skal have modet til at skabe den forandring, som er nødvendig. Et eksempel på dette er bilen. For de fleste borgere i forstæderne er bilen af stor både praktisk og symbolsk værdi. Bilen sikrer, at hverdagen hænger sammen samtidig med, at den er et symbol på en frihed, der ofte er personlig i den forstand, at det ofte er hver voksen i husstanden, som har egen bil. Samtidig er bilen et problem på grund af dens CO2 udledning og de store arealer den lægger beslag på til veje og ikke mindst parkering i de områder, hvor der ellers kunne være byrum og fortætning. Bilen er dermed udtryk for en værdi, som det ikke er ubetinget positivt at bygge den fremtidige udvikling på. Bilen, dens videreudvikling og komplementering med andre transportmuligheder, er et af de vigtigste spørgsmål i forhold til den fremtidige udvikling af forstæderne. Bilen hænger uløseligt sammen med forstædernes tilblivelse, hvor den kollektive trafik ofte først kom lang tid efter, at der var blevet bygget en effektiv infrastruktur til biler, og hvor den lave tæthed gør det svært at sikre en god betjening med kollektiv transport. Det kræver et stort mentalt skift at få folk til at bruge andre transportmidler end bilen, og det kræver måske en helt ny måde at tænke transport på end i storbyen.

Byudvikling og genopdragelse. Risikerer vi at gentage modernismens fejl?

I spændet mellem nutidens magelige liv og behovet for at dæmme op for klimaforandringerne står byplanlægningen overfor en besværlig balanceakt. Vi skal bygge videre på de eksisterende værdier samtidig med, at forstaden skal nytænkes og omformes på en måde, der kræver en vis genopdragelse af os alle.

I byudvikling ligger altid en grad af ønsketænkning og utopi. Dette gælder særligt i forbindelse med store samfundsmæssige skift. Efterkrigstidens bolignød og nutidens klimaforandringer giver grobund for en planlægningsrus, som risikerer at ende i klare, men overforsimplede principper. Glemmer vi pragmatismen, kaster historien væk og bilder os selv ind, at vi kan planlægge det ideale liv, vil vi formentlig kun planlægge for en lille gruppe af mennesker. Lektor Tom Nielsen fra Arkitektskolen i Aarhus kommer i en opsamling af seminaret til Arkitekten 15-09 ind på emnet: *"Når drømmene bliver for store, har udsagnene det med at blive for entydige, og miste forbindelsen til den mangfoldighed af liv der findes og den grad af dynamik som betyder at livsformerne hele tiden udvikler sig"*. Videre skriver han i forhold til de store udsældte boligprojekter fra 1960'erne og 70'erne, at: *"De bombastiske fortætnings- og 'CO2-neutrale' projekter, der udvikles på baggrund af en hurtigt opnået konsensus om at tæthed og koncentration vil løse alle vores problemer, risikerer at blive næste generation."* Den anden vej rundt er der som beskrevet brug for forandringer i forstaden. Balancegangen mellem mange forskellige både eksisterende og nye kvaliteter er ikke unik for byomdannelse i forstaden. Den findes i al byplanlægning. Det nye er, at balancegangen skal finde sted i forstæder, som har en mellem 20 og 100 årig historie, og som rummer mange forskellige kulturelle og sociale grupper. Arrangørerne håber, at seminaret har været med til at stimulere denne diskussion og læreproces.

Mere information

På <http://www.realdania.dk/Projekter/Byen/Greve%20Midtby.aspx> er det muligt, at finde mere information om arkitektkonkurrencen, læse dommerbetænkningen og downloade de tre konkurrenceforlag.

Realdania har iværksat en analyse af de danske forstæder og deres særlige bygningsarv, bystrukturer og kulturmiljøer. Læs mere her:

<http://www.realdania.dk/Presse/Nyheder/2009/Forstadens+bygningssarv+010909.aspx>

Realdania har udpeget forstaden som særligt indsatsområde. Læs mere om de forskellige projekter her:
<http://www.realdania.dk/Projekter/Særlige-indsatsområder/Forstaeder.aspx>

Kulturarvsstyrelsen har sammen med Realdania tidligere støttet projektet Kulturarv 2650, der med udgangspunkt i forstads kommunen Hvidovre har givet fem bud på, hvordan bevaring og udvikling kan tænkes sammen: <http://www.historienschus.hvidovre.dk/Default.aspx?ID=1884>