

Københavns urbane slingrekurs



Lørdagsdebat
Karsten Pålsson

København udvides med forstadsbebyggelser, der nasser på den gamle bys oplevelses- og fritidsrum. Karrébyens stille gader erstattes af udsigtsbebyggelser. Robust urbanisme erstattes af glansbilleder af arkitektoniske kompositioner. Hvordan er det kommet dertil?

For få årtier siden var byplanlægning en vigtig faglig disciplin og praksis i danske kommuner. En faglig praksis, hvis funktion var at danne ramme om arkitekturen, om bygninger og bebyggelser. Byplanlægning er en selvstændig disciplin, som baserer sig på urbanistiske principper i kombination med lokale vurderinger af stedets karakter i den enkelte by. Den europæiske urbanisme blev som faglig disciplin udviklet fra slutningen af 1800-tallet, bl.a. af den østrigske byplanlægger Camillo Sitte, som fik stor indflydelse i Europa med sit fokus på skabelsen af varierede og visuelt afgrænsede byrum.

De sluttede byrum er en forudsætning for, at kroppen og sindet kan fokusere på andre mennesker og på, hvad der sker i rummet, og derved blive iagttagere og deltager i det sociale liv. Ved fritstående bygninger mangler kroppen et rum, og synet fokuserer på bygningerne som æstetiske objekter. Kroppen mangler et rum.

Fragmenteret byudvikling

Den manglende skelnen mellem urbanisme/byplanlægning og arkitektur er en af årsagerne til nutidens fragmenterede byudvikling. De seneste årtiers udvikling har været præget af nedskæring i kommunernes byplan-forvaltninger, parallelt med en vækst i de private developeres indflydelse på byudviklingen. Der er sket et skred fra rammestyring til godkendelse af enkelt-projekter, hvor mange kommunale forvaltninger mangler tidligere tiders faglige tyngde, ligesom der blandt politikerne mangler en forståelse og værdsættelse af deres egen bys egenart.

Denne udvikling gælder mange kommuner, også København. Ejendomsmaeglerplanlægningen slog rod i 00-ernes København, hvor bl.a. Østamager og Islands Brygge måtte lægge ryg til umage kombinationer af to-etagers rækkehuse side om side med højhuse – uden sammenhængende byrum. København Kommunes byplanlægning syntes rådvild, på slingrekurs, hvor alle bebyggelses-typologier var på spil.

Man negligerede den urbanisme, som er kernen i Københavns egenart: Den tætte lave by med de slanke tårne, fra middelalderbyen til brokvartererne, baseret på fem-etagers karrébebyggelser, bundet sammen af gader og byrum, som er trygge og oplevelsesrige at bevæge sig igennem.

En bølge af højhuse er ved at udvaske Københavns egenart. Højhuse, som anskues ud fra en arkitekturmålestok og ikke en urbanismemålestok, for så var de dumpe.

Sluseholmen i København.

FOTO: BAX LINDHARDT / RITZAU SCANPIX



FOTO: THOMAS LEKFELDT

Ejerlejlighedsbyggerierne Stallet (t.v.) og Stævnen i Ørestaden.



Urbanismestudier viser, at man ikke behøver at bygge højt for at bygge tæt og få plads til mange mennesker.

En sammenligning mellem typologierne karré, boligblok, punkthus og højhus viser, at ved en given tæthed, har karréen den laveste bygningshøjde.

Hertil kommer karréernes andre fortrin: De danner automatisk gader og byrum, trappegange og vinduer mod gaden skaber liv og tryk, karrens indre danner et trygt og vindbeskyttet gårdum, ligesom karréens boliger er gennemlyst med dagslys fra både gade- og gårdfacade. Sidst, men ikke mindst, er karréen som planlægningsprincip en robust typologi, som kan formes og varieres i processer med mange parter over lang tid.

Urbanisme eller arkitektur

Det er vigtigt at skelne mellem urbanisme og arkitektur. Mellem byplanprincipper, der styrer processer over tid, og på den anden side arkitektoniske kompositioner med computergenererede glansbilleder.

Masterplanen for Carlsberg Byen er et eksempel på en besnærende arkitektonisk

“Det er tankevækkende, at kommunen i sin iver efter at tilgodese højhusene vælger at se stort på den kvalitetsstandard for boliger, som har været en hjørnesten i udviklingen af velfærdssamfundet.

Bohrs Tårn, det nye vartegn for Carlsberg Byen. Bygningen der er 100 meter høj og ligger i den gamle Carlsberg by på Valby Bakke.

FOTO: ASGER LADEFOGED



Mange nye bydele er skudt op i København de senere år, bl.a. Carlsberg Byen



FOTO: BAX LINDHARDT / RITZAU SCANPIX

Portland Towers i Nordhavn.



FOTO: MALTE KRISTIANSEN / RITZAU SCANPIX

komposition, som har det svært i mødet med virkeligheden. Planens inspiration, en norditaliensk middelalderby med slanke forsvarstårne, ender måske med at blive et vind-omstust mini-Manhattan.

Først fik bygherren for Carlsberg Byen Københavns Kommunes tilladelse til at gøre planens i alt ni højhuse højere og tykkere, hvilket vil forøge problemerne med skygger og vindturbulens.

Bohrs Tårn er på 30 etager, og på trods af, at det er veldokumenteret, at børn kommer mindre ud at lege i det fri jo højere etage, de bor på, annoncerer bygherren skamløst for at få børnefamilier til at flytte ind i højhuset.

Da det stadig går trægt med at få børnefamilier til at flytte ind i Bohr's Tårn, er det for nylig lykkedes for bygherren at få kommunens tilladelse til at fravige kommunens egen norm for boligstørrelser i nybyggeri, således at der i de næste otte højhuse kan indrettes mindre - mere salgbare - boliger. Det vil grundet højhusenes geometri og størrelse medføre et antal ensidige boliger, som kun har dagslys fra ét verdenshjørne, hvilket for få år tilbage var en medvirkende årsag til, at

Københavns Kommunes boligkommission kunne kondeknne boliger og erklære dem uegnede som bolig for mennesker.

Det er tankevækkende, at kommunen i sin iver efter at tilgodese højhusene vælger at se stort på den kvalitetsstandard for boliger, som har været en hjørnesteen i udviklingen af velfærdssamfundet. En varieret ren karrébebyggelse med gennemlyste boliger ville nok have været mere robust over for en grådig bygherre.

Nordhavnen

Helhedsplanen for Københavns Nordhavn er baseret på karré-bebyggelser og et visuelt afvekslende gade- og rumforløb. Første etape, Århusgade-kvarteret, er da også realiseret efter karré-princippet, men allerede i det næste større delområde, Levantkaj, er det desværre besluttet at fravige karréprincippet. For Levantkaj er der valgt en masterplan med en entreprenørvenlig stok-bebyggelse, en typologi, der normalt forbindes med forstæderne. Fremstillet som en besnærende arkitektonisk komposition, som imidlertid vil være afhængig af en stærk

arkitektonisk styring under hele realiseringsprocessen.

Med Carlsberg-processen in mente må man spørge sig selv, om planen kommer i mål, eller ender med at blive en monoton vindblæst forstad? Planforslaget blev bl.a. valgt, fordi det var en anden typologi end den traditionelle Københavner-karré. Mon det næste delområde bliver villaer eller en skov af højhuse i en park à la Corbusier? Ærgerligt at karreens potentiale bliver negligeret. Som om man på forhånd opgiver at skabe sted-specifikke løsninger, via former, materialer, stoflighed og detaljer, der på én gang skaber sammenhæng og variation mellem bydele. Så er det nemmere at vælge en ny topologi, så kan man da se forskel. Som om man afviser Københavns grundlæggende urbanistiske dna, karré-bebyggelsen, som gør, at mennesker kan bevæge sig fra middelalderbyen til brokvartererne i trygge sammenhængende byrum med vinduer og opgange mod gaden, gennem livlige butikstrøg afvekslende med stille anonyme gader. I byrum, der gør, at kroppen slapper af, og at man kan iagttage mennesker og detaljer, og

hvor man sagtens kan se forskel på Vesterbro og Østerbro, selvom begge bydele består af karréer.

I dagens debat er der stor fokus på henholdsvis byliv og arkitektur, mens de bebyggelses-strukturer, der skal få det hele til at hænge sammen og brede bylivet og turisterne ud i hele byen, får mindre opmærksomhed. Urbanisme er et *missing link*. Man skifter bebyggelses-typologi lige så nemt som man skifter arkitektonisk stil. Som om alt er lige godt? Det er det ikke.

Den glemte urbanisme har ikke alene svækket kommunernes faglige bolværk mod de fremstormende højhuse, men også medvirket til at udvande byens kant med forstadsagtige bebyggelser. I en situation med knaphed på centrale byudviklingsarealer og i en tid, hvor det, i hvert fald i København, er sælgers marked, burde man ikke opføre to-etagers rækkehuse fem minutter fra centrum. Det er nasser på den gamle tætte by. I stedet burde man satse på, at bygge tæt sammenhængende etagebyggeri i forlængelse af den eksisterende by, som det f.eks. sker i Århusgade-kvarteret i Nordhavnen.

Der er behov for et paradigmeskift væk fra en byudvikling med adskilte udsigts-byggerier og hen imod en byudvikling med design af sammenhængende veldimensionerede byrum som styrende princip. Ikke som forkromede planer, men som planberedskab med rettidig omhu. Et positivt eksempel på et nyere byområde med sammenhængende byrum er Sluseholmen i Københavns Sydhavn.

Karréer på vand

Sluseholmen er udformet som københavnske fem-seks-etagers karréer på vand. Masterplanen er udformet med buede og vinklede vej- og kanalforløb, som sikrer afvekslende visuelle oplevelser gennem området, hvor synet afgrænses og fokuserer på det nære, mens man går gennem området.

Planen fastlagde en række arkitektoniske dogmer for den enkelte bygnings form, højde, facade, materiale og farver og for bygningens sammenhæng med omgivelserne. Dogmerne har sikret et harmonisk helhedspræg samtidig med, at husenes facader er individuelle ansigter mod det offentlige rum.

Den hollandske arkitekt Sjord Soeters forklarede selv ideen bag dogmerne således: »Hvor de fleste arkitekter er opsat på at udvikle et individuelt udtryk, søger vi at etablere en harmonisk helhed ved at tage tråden op fra forrige århundrede, hvor man skabte arkitektur med varige kvaliteter. Ikke alle bygninger skal være vidundere.«

Sluseholmen er en vellykket bydel, som vitterlig er rar at bevæge sig igennem. Fordi kroppen bevæger sig i afgrænsede rum, omgivet af sammenhængende harmoniske facader - som i den klassiske by, hvor man kan studere bygningernes detaljer efter behov. Modsat Ørestaden, hvor kroppen mangler et rum, men hvor man til gengæld tvinges til at iagttage den ene bygning efter den anden, som en række æstetiske objekter, der råber til hinanden.

Hvis vi skal undgå en stadigt mere fysisk fragmenteret by, bør kommunens byplanlægning styrkes med henblik på at skabe sammenhængende, trygge og harmoniske byrum, og som en sidegevinst kan man måske få de enkelte bygninger til at tale sammen i et mere afdæmpet og nuanceret toneleje, til gavn for alle os, der elsker at slentre gennem byen.

Karsten Pålsson er arkitekt MAA, urbanist og forfatter til bogen »Humane byer - byrum og bebyggelse«.