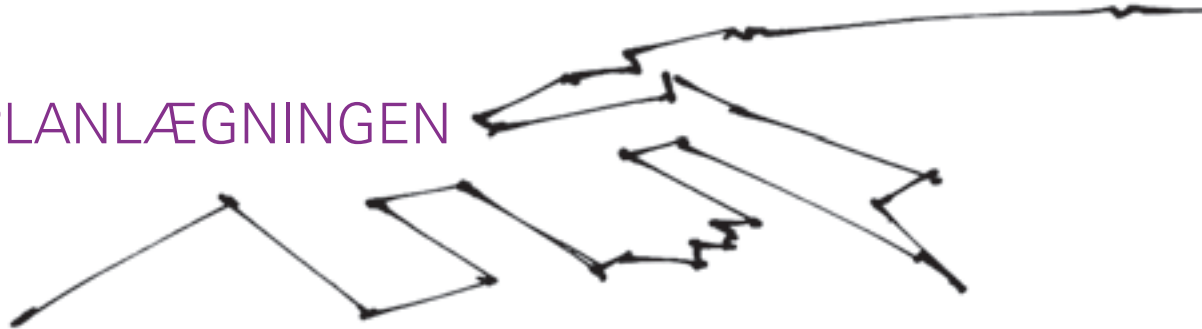


# RE- THINK HAVNEPLANLÆGNINGEN



**Med projektet Århus Nordhavn som eksempel, tegner der sig efterhånden et ret entydigt billede af en havneplanlægning landet over, der både er lidt uforstandig og tillige en smule grisk i økonomisk forstand. Og her står Århus bestemt ikke alene. Men havneprojektet i Århus Nord karakteriserer ganske godt nogle af de faldgruber, som havneplanlægningen står overfor. Derfor er eksemplet lærerigt, uden at være enestående. Til gengæld tyder noget på, at byrådet i Århus måske vil forsøge at ændre kursen; det er særdeles positivt.**

*Af Dennis Lund*

Selv om havneprojekterne rundt omkring i landet ligger lidt stille lige nu og den sidste rest af is netop er forsvundet, så er der fortsat en del arealer tilbage, som står på spring ved næste økonomiske opsving, det opsving som BYPLAN i 2008 forudsagde ville tage flere år, men andre mente ville være på trapperne året efter. Men hvad har vi lært, eller burde have lært, af byudviklingen på havnen ind til videre?

### **Århus Nordhavn går i tænkebox**

Århus Nordhavn er stadig på tegnebrættet, men strukturen er fastlagt, spunsen sat, kanaler er gravet ud og andet opfyldt, enkelte bygninger er på vej op over terræn og andre er tæt på, -men så er man gået i tænkebox, fordi man er blevet i tvivl; i tvivl om hvorvidt planen skal gentænkes, inden de næste etaper går i gang. Det er både modigt og fornuftigt. Måske er der mulighed for justeringer inden næste opsving evt. måtte komme?

Der er imidlertid en række forhold, som går igen i dette og flere andre havneprojekter, og som ikke medvirker til al det byliv, som alle havneprojekter bevidstløst taler om. Kodeordene til udvikling af interessant havneplanlægning er ikke funktio-

nalismens regler om gangafstand til busstop, oplandets størrelser for nærbutikker, P-antal pr husstand, sol/skygge-diagrammer for boligens belysning, trafiktællinger, der skal indikere fremkommelighed eller m<sup>2</sup> legeareal pr. barn. Disse regler kan benyttes, når man formgiver som om byen var en maskine.

Kodeordene er ej heller de mere bløde planlæggeres udprægede omsorg for det sociale liv udtrykt igennem begreber som "mangfoldighed, variation, oplevelse, bevægelse, leg og læring, udfoldelse og udeservering". Disse fortrinlige kvaliteter dukker bare ikke op af sig selv. De skal formidles gennem fysikken, gennem velproportionerede byrum, gennem visse funktionelle sammenstillinger af aktiviteter og handelsliv, gennem et byhieraki og små irregulære niches og sprækker i bymassen, som lader sig udnytte mere eller mindre spontant og holder vinden ude. Disse forhold planlægges som sagt ikke via specifikke normer eller ved, at byrådet påkalder sig "ejerskab" og andet åndemageri til projektet. Hvis det overhovedet lader sig gøre at planlægge det uplanlagte, som ret beset er kontra-logisk, sker det bedst igennem

en grundlæggende forståelse af de fysiske begreber som: "skala", "fladegeometri", "infrastruktur", "tæthed", "gadeplan" og "materialitet".

### "Sytråden", den gamle kystlinie

Nordhavnsplanen for Århus blev til for mere end 10 år siden på baggrund af en arkitektkonkurrence. Planens hovedidé med at gentagne den gamle kystlinie, som en gravet smal kanal mellem den gamle by og alle de opfyldte havnearealer er et usvigeligt stærkt træk, som både indfører et nyt og dog historisk element, og som skaber en overgang, en slags helle, mellem midtby og havn langs en i forvejen voldsom infrastruktur, en infrastruktur som de fleste havneområder har mellem sig og byen. I dette tilfælde består den både af vej og jernbane. Her kan "sytråden"/kanalen gøre underværker ved en nænsom byarkitektonisk formgivning – og den kan i sit forløb varieres fra bykvarter til bykvarter - om man vil. Desuden etablerer kanal-linien en forbindelse for cyklister i et hurtigt nord-sydgående spor. Dette er utvivlsomt helhedsplanens største kvaliteter. Pointen er, at en så basal hovedidé savnes i de fleste andre havneprojekter, hvor almindelige kontorhuse og boliger blot sættes i system på den store havneflade.

Men sytråden kan selvfølgelig ikke klare alle problemer. Den kan kun virke formidlende i overgangen fra by til havn; i støbeskellet, der hvor alle havnebyer traditionelt har problemer. Men ude på havnefladen,



hvor det blæser livligt, og der ikke er meget at støtte sig til, her må man selv udlægge sin grammatik for byens konstruktion eller rekonstruktion. Og det er her, at man skal benytte de førnævnte begreber, som ledetråde.

### Skala

Det er en næsten vedtaget arkitektonisk regel, at byggeri tæt på vandet og langs et større havnerum gør det muligt at bygge højere og større, fordi havnerummet kan optage de store voluminer. Det er muligvis rigtigt set som et snitbillede gennem havnebyen. Som sådan yder vandfladen en modvægt til bygningernes skala. Man kan også sige, at den store vandflade kompenserer for tætheden inde på land. Men hvis ikke hele byen rejser sig som sydspidsen på Manhattan og udgør ét stort volumen med få gadesprækker, så kan de store bygninger på havnekanten komme til at ligne isolerede monolitter, der er ved at falde overbord. De bliver solister på kajen og indgår ikke som musikere i et orkester af bygninger. Den risiko er Århus Nordhavn desværre ved at løbe ind i uagtet bygningernes enkeltstående arkitektoniske kvaliteter, så der ikke er nogen by, men kun huse på en flade som isolerede brikker på et skakbræt. Byen har mistet øjemålet og samhørighed.

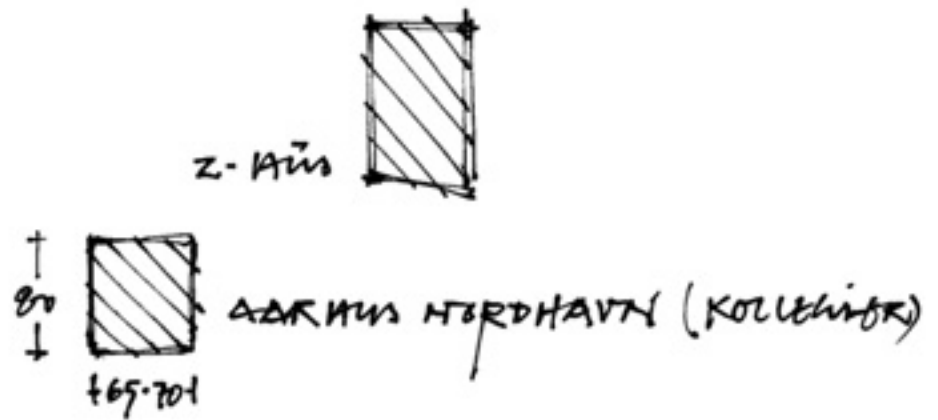
Ønsket om den store skala kan også ses som et slet skjult ønske om, dels at opføre imponant

bygningarkitektur, dels at hente profit hjem på noget der i og for sig er tilbagebetalt for årtier siden. Arealerne er tæt på at være gratis, uagtet nogle byggeomkostninger knyttet til miljøforhold og yderligere infrastruktur. Arealerne ligger meget centrumsnært og har en formidabel udsigt. Er

det ikke på disse arealer, at man kun skal skabe bedre by og ikke blot mere by? Og alligevel får bebyggelsesprocenten et ekstra nøk ved at påstå, at byliv forudsætter stor tæthed. Altså flere etg.-m<sup>2</sup>, og flere penge til kommunekassen.



▲ Generelt er arealudlæggene til veje og pladser alt for store på havneområderne. Forestillingen om en meget livlig bydel får katten til at løbe med målet.

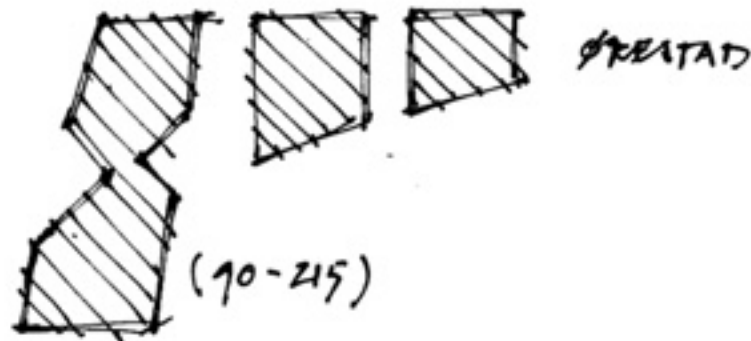


I tilfældet Århus skal nogle af pengene gå til en ny tunnel, men slet ikke alle midlerne. I København skal både Ørestad og Nordhavnen finansiere metro-systemet. Det er fair nok. Men man behøver ikke gå over gevind. Og man behøver slet ikke at etablere disse prærie-metroer, hvor man billiggør infrastrukturen ved at sætte den på søjler i stedet for at nedgrave den. Bortset fra Highline i NYC er der ikke mange eksempler på, at det er en gevinst for bylivet at køre i 2. sals højde, hverken for folk i gadeplan eller beboerne med altan i samme højde. Det gør man dog heller ikke i Århus. Her bliver man på terræn med en letbane.

## Geometrien

Da udsigterne for byggeplanerne altid er langstrakte i så store planlægningsopgaver, og havnefladen ligger stor og ubrudt hen uden forstyrrende elementer, betyder det, at der anvendes en enkel geometri, et grid-system, hvor havnefladen udstykes rationelt i halvstore felter. På den måde kan man over tid handle med forskellige developere, uden at de generer hinanden, fordi alle projekterne er uden indbyrdes berøring. De er tidsuafhængige af hinanden, og byggeregnskabet kan gå op. Det er modernismens simple planlægningslogik.

Grid'et i sig selv betyder, at der trækkes lange, rette vejlinier, alt bliver retvinklet, hvilket gør det



▲ Øverst byggefelterne på nordhavnen. Nederst byggefelterne i Ørestad. Bortset fra 8-tallet er byggefelterne nogenlunde lige store i de to eksempler. Men er et byggefelt på ca 65-70 x 80 m ikke stadigt for stort? I Københavns nordhavn forsøger man at krympe felterne endnu mere. Men der bør ikke kompenseres i højden.

endnu mere ufremkommeligt i modvind at styre mod spidsen af havneplanen, når byen står færdig. Vindsuset er i forvejen stort på havnen, og det forstærkes af de lange lige gader og cementeres af de store bygningskroppe. Klimaet bliver derefter. Og hvor bliver bylivet af? Grid'et understreger samtidig det centrumsløse sted, stedet hvor højre, venstre og ligeud er det samme. Byen undrager sig hierarkiets underdelende egenskaber, differentieringen mellem stort og småt, mellem offentligt og privat, og den mister sin uforudsigelighed. Derfor bliver bylivet ikke nærværende,

selv om et kollegium, en almennyttig boligblok og et fitness-center skulle blive naboer i forsøget på mixed use.

## Byggefeltet

Og går man til det enkelte byggefelt, har det en størrelse, som må insistere på at rumme sit eget projekt. Feltet er måske 60 x 85 m: For stort til at bygges sammen med andre og for småt til at blive et kvarter for sig selv. Uanset regler om B %, etageantal og byggegrænse-restriktioner er bebyggelserne blottet for indbyrdes samhørighed. De

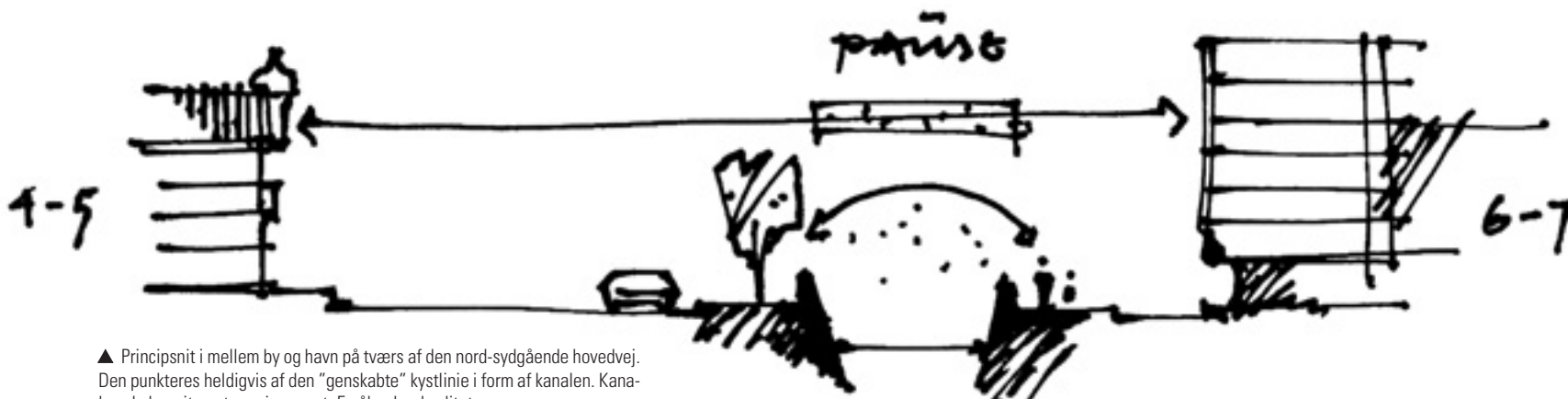
er tænkt og udført ensomme og enerådende. På sin vis kan man sige, at bebyggelserne overalt er forskellige, men på den samme uvedkommende måde. Det er ikke by i traditionel forstand. Det skyldes den store skala i lay-out'et, det skyldes manglen på omhu i detaljeringen mellem gadeplan og bygningsfacade, og det skyldes bygningsklumpernes forudsigelige opmarch langs en ret byggelinje. Mellemskalaen i byen er helt fraværende, den skala der tegner overgangen mellem væg og gulv. Og overraskelsen, det afvigende, er rationaliseret bort på grund af reglernes styrende effekt på økonomien. Al variation er dekoration og ikke villet forskellighed.

Spørgsmål: Hvordan kan man i en planlægning styre så restriktivt med byggelinjer, b %'er, underskårne hjørner, funktionsdiagrammer, landuse-restriktioner, foruden brandbestemmelser, handicap-normer, lysindfald, principper for bæredygtighed, miljøvurdering, p-krav, tidsplanlægning og cash-flow – og samtidig hylde det improviserede, det temporære, det uforudsigelige og det regelløse byliv? Hvordan kan så mange regler byde det improviserede liv velkomment?

### Gader og pladser

Som det tydeligt fremgår af illustrationerne, er vejudlæg og gaderum spatøse. Man befinder

sig stadigvæk i modernismens tænkning, hvor gaderumskapaciteten bestemmes af spidsbelastningen. Det er ubetænksomt. Når man til denne max-kapacitet lægger, at beboere, medarbejdere og kunder tager elevatoren direkte til p-kælderen og kører op ad de smalle slisker, så forstår man, at det liv der efterlades i de monstrøse byrum, hvor boulevarden er hen ved 60 m bred inkl. kanal, og siddegaderne lidt under det halve, fordi alle skal have sollys og udsigt til vandet, så bliver der urimelig megen plads til det byliv, som slet ikke vil indfinde sig, end ikke hvis Danmark skulle vinde et af de store fodboldmesterskaber en gang. Her vil alle folk nemlig søge mod Store Torv foran domkirken.



▲ Principsnit i mellem by og havn på tværs af den nord-sydgående hovedvej. Den punkteres heldigvis af den "genskabte" kystlinje i form af kanalen. Kanalen skaber sit eget rum i rummet. En åbenbar kvalitet.

Det er på disse store forblæste arealer, at bymiljø-folkene sætter ind med deres insisteren på variation, mangfoldighed, det temporære, cafe-stemning, leg og ophold, som om vi alle sammen hver formiddag skal mødes på havnepladsen til petanque, softball og småsnak. Det er som om hele Danmark er gået ud af produktionen og selvsmagende kan sidde og nyde den evige siesta.

I forsøget på at opnå stor tæthed, havudsigt til alle fra lejlighederne og god plads til at offentligheden kan brede sig på terrænet, har man skabt et misforhold mellem bebyggelsens footprint og mellemrummenes størrelser og proportioner. Sammenligner man Århus Nordhavn med midtbyen, vil midtbyen til enhver tid have tre gange flere personer end havnen. Og inddrager man desuden den kundestrøm, som kan forventes i midtbyen og på havnen vil forskellen blive endnu større. Og dette liv på havnen skal udfolde sig på et areal, der er noget større end i midtbyen. Der er simpelthen ikke folk nok på havnen. Og derfor ej heller det byliv, som alle forsøger at italesætte. Beklager. Uden at have regnet på det, er tendensen den samme på andre omdannede havneområder i landet. Det kan man se med det blotte øje.



▲ Så lidt havnekaj-areal har man igennem 100 år kunnet klare sig med i den lille træskibshavn. I baggrunden begynder den store havneplan at rejse sig.

### Tæthed og bebyggelsesprocent

I den lille træskibshavn, som ligger indeklemt bagved Nordhavns store flydepodie, er promenader, bolværk og siddepladser langt mere begrænsede. Og det er dén intimitet, som synes fraværende i den nye havn. Det er et problem for Nordhavnen og andre havne. Lys, luft og udsigt. Det er et krav samtidig med tæthed og byliv.

Hvorfor skal man have alt lige ind i dagligstuen? Dybest set indfører man en stok- eller karrébebyggelse og placeret som om det var i en forstad, dvs. uden fællesskab, og i alt for store dimensioner. Man indbygger modernismens forstad i noget, man samtidig forventer kan få latinerkvarterets byliv. Man tegner ét og taler om noget helt andet. Det er fagligt ukvalificeret.

Gør man regnestykket op, betaler de høje bebyggelser og den store tæthed for det meget storladne arealudlæg til promenader, kanaler, boulevard og sidegader. Det er helt unødvendigt. I det indre København kan alle i city heller ikke se ned til kanalen ved GI. Strand, men man ved den er lige om hjørnet. Og det er alt nok. Og de store belagte flader øger omkostningerne, inventar og drift. Samtidig skal der tænkes meget kreativt, hvis bæredygtigheden også skal tilgodeses. De grønne tage gør det ikke.

### Detaljen

Normalt betyder detaljeringen i planerne meget, men i havneplanlægningen giver det ingen mening at styre stramt via en design-manual, hvis ikke hovedlinjerne og proportionerne er på plads. Men isoleret set er detaljen stadig vigtig, fordi den gør bymiljøet i gadeplan nærværende. Der skal etableres nogle mellemzoner, hvor folk i byen har helle: Et gadehjørne, en niche, et felt omkring kanalen, en siddeplint, en lille grøn og intim byhave. Ganske små og veltilpassede elementer, der skal glide ubemærket ind i byens townscape. Ikke andet.

I tilfældet Århus er det for øjeblikket mest blevet til de store pladser og boulevarden, der med sin side-

liggende kanal er blevet uforholdsmæssig bred. Der mangler forsætninger, blanding mellem stort og småt, forskydninger i plangeometrien, brud i sigtelinjerne og omsorg ved hoveddøren. Og så mangler der almindelige huse med "tagudhæng"!

### Re-Think

Situationen i Århus Havn Nord er ikke speciel. Her er den blot iøjnefaldende p.g.a. projektets størrel-

se. Den kan genfindes i de fleste havne. Det specielle for Århus havn er, at man har tænkt sig at gøre noget ved det. Man er i gang med projektet "Re-Think". Og det er bedre sent end aldrig. Helhedsplanen skal kalibreres og der skal tænkomsomhed og nænsomhed til hver dag i forvaltningen. Og man ser gerne at det sker inden byen åbner for kulturåret i 2017. ■



▲ Kanal-boulevard er på vej. Kanalen bliver dobbelt så bred.