

Byen som borgernes rum



Af STIG L. ANDERSSON

Hvad skal der til, før vi herhjemme forstår at udvikle byrummene til gavn for borgerne? Politikere kunne passende lære af udviklingen i Lyon og Saint-Etienne. Kronikøren er landskabsarkitekt MAA.

BYRUM ER blevet moderne herhjemme. Det ene renoverede torv efter det andet ser dagens lys, og ikke så få kommunale hjemmesider lægger efterhånden plads til borgernes engagerede diskussioner om, hvad den næste landvinding skal gå ud på og hvordan. Læg dertil, at der i dag findes et betragteligt antal nye danske byrum af høj kvalitet, hvis konkrete, arkitektoniske og kunstneriske behandling udgør værdifulde helheder i bymidterne og som sådan er en medvirkende årsag til den renæssance i bylivet, der har kunnet registreres gennem de seneste 15 år.

Alligevel bør situationen give stof til eftertanke – hos de politikere, forvaltninger og rådgivere, der har ansvar for byernes indretning. Det kan godt være, at de offentlige rum får mere og mere opmærksomhed i medierne, men det er stadig bygningsarkitekturen, der fylder mest i byernes økonomiske landskab. Konsekvensen er, at den overvejende del af bygningsprojekterne på de vitale steder i byerne efterlader rummet omkring sig som et restareal uden at integrere parkering, varelevering, affald, nedkørsler og socialt samvær i et samlet rumligt greb. Der opnås ikke meget her-

lighedsværdi, når alt er spredt rundt omkring som i et pulterkammer.

Det er en uholdbar situation, fordi planlægningen og udformningen af de byrum, som udgør rammen om borgernes møde med hinanden og med fællesskabet, dermed afhænger af intentionerne hos den enkelte bygherre og rådgivere. Det giver hverken indholdsmæssig eller kvalitetsmæssig sikkerhed for noget som helst samspil mellem bygning og rum.

Traditionelt set drejer planlægning sig om arealudlæg af på forhånd kendte og givne funktioner som leg, parkering, fodgængere, cyklister og biler, erhvervsbyggeri og boliger. Hver ting på sin plads. Derfor tales der om arealer, om udearealer, udenomsarealer, fritidsarealer, rekreative arealer, parkeringsarealer og havearealer, industriarealer og vejarealer. Todimensionale flader defineret i kvadratmeter. Rummene er tredimensionale og har ikke til formål at afvikle bestemte funktioner, derimod at udvikle funktioner med henblik på at imødekomme sociale aktiviteter og udfordre brugerne.

Byens brugere efterspørger rum, der alle rummer muligheder for mere end én funktion. Det er de fremtidige byrum, der gradvis vil transformere de todimensionale arealer til oplevelsesrige rum. Vi vil se nye p-pladser, veje og torve, der alle bidrager til en by i balance. Et byrum er nemlig borgernes rum, og det bliver først et sådant, når brugerne oplever noget helt andet end det, arealet er planlagt til.

ET BYRUM er nemlig ikke alene et rum mellem husene. Det er heller ikke

et mellemrum, altså et hverken-eller, eller noget imellem det ene og det andet og som sådan af mindre betydning. Et byrum er et sted, der giver plads til det uventede og poetiske, som man ikke kan designe sig frem til ved hjælp af dyre, kantslebne granitfliser. Det kan være en parkeringsplads, der opleves som andet end biler og asfalt. For eksempel oplevelsen af de mange vandpytter efter et kraftigt regnskyl eller det uventede møde med en gammel ven, der forvandler stedet til noget mere og andet end biler. Dermed bliver byrummet et selvstændigt rum i byens kredsløb, der sammen med de andre rum får byen til at fungere på en hensigtsmæssig og overraskende, nærmest uforståelig måde – som en levende organisme. Sådanne forhold det sig blot ikke. Prak-

sis synes snarere, at man reducerer programmeringen af byens rum til at omhandle 'udenomsarealerne'; dér, hvor der ikke er bygget. Ikke bare har kommunerne dermed lige så stille sat sig uden for indflydelse og overladt behandlingen af de offentlige rum til deres eget forgodtbefindende eller instanser med helt andre prioriteter. Vi får byer, der primært tager sig ud, og bedst på en plantegning.

I dag er det sådan, at der i løbet af et år er flere borgere, der besøger skoven, end de besøger kulturinstitutioner som svømmehaller, biblioteker og kulturhuse. I fremtiden vil arkitektens opgave derfor være at skabe rum for landskabelige oplevelser i byen.

Strengt taget er landskabsarkitektur at omdanne todimensionale arealudlæg

til oplevelsesrige tredimensionale rum. Det indebærer ikke, at vore byer nødvendigvis skal blive grønnere – i bogstavelig forstand. Men det betyder, at de skal udgøre et kredsløb, som er i stand til at optage processerne i sig, så byen kan være en levende organisme. For byerne er med deres trafik, deres udveksling og deres udvikling levende, indtil vi forstopper dem, som på byernes indfaldsveje og indre by i København.

Det kan godt være, at trafik og sociale trivselsrum umiddelbart forekommer at være uforenelige størrelser. Men det er de ikke ud fra en landskabsarkitektonisk betragtning. Her indgår de som ligestillede komponenter i den helhed, der skaber byen, på linje med vand, vækster og bygninger. Det er et spørgsmål om, hvordan man ser det, eller måske endda ligefrem hvilken betegnelse vi bruger. Pudsigt er det, at trafik på latin betyder 'at føre fra et sted til et andet', hvor det på fransk og engelsk omtales som 'circulation' – altså netop kredsløb. Altså det, som landskabsarkitektur drejer sig om: stofskifte og byens kredsløb.

DET TURDE være oplagt, at et par pæne lineære teaktræsbenke, den obli-



KVALITETSLØFT. I Lyon. Den kombinerede duft- og aktivitetspark ligger nær byens fodboldstadion. – Foto: Kronikørens eget

gatoriske vandkunst og et sæt importerede belysningsarmaturer foran bycenteret, alt sammen anrettet på følsomt grus og dyr granit, ikke rummer svaret på, hvordan fremtidens byrum skal gribes an.

Det afgørende spørgsmål i denne sammenhæng er nemlig ikke så meget, *hvad* byrummet er møbleret med, som *hvordan* og med *hvilke* midler. Her har politikerne og de kommunale forvaltninger hovedrollen. For det afgørende er nemlig ikke den 'tekniske' løsning, der bliver lagt for dagen. Men hvordan den er resultatet af en politisk prioritering og frem for alt en politisk vilje eller parathed til at tage den fulde konsekvens af byens omdannelse.

Det centrale i programmeringen er alle de mange og ofte konflikterende interesser, meninger, krav og ønsker, der giver relativt ens byrum, der hverken udfordrer eller bliver bemærket. Borgerne ønsker grønt og natur i byen – naturen helt ind til døren kombineret med byens bekvemmeligheder. Det grønne er det sammenbindende stof, der samler alle de mange og forskelligrettede ønsker og krav, borgerne stiller. Det er der ikke meget andet, der gør!

Alle kan blive enige om, at det grønne er godt, men længere kommer vi ikke. For i næste fase, hvor politikerne skal spare på investeringer og tiltag, lyder det ofte: »Desværre bliver vi nødt til at skære ned på ambitionen«, »vi har andre prioriteter, der er vigtigere« osv. Konsekvensen heraf er, at byrummets udformning bliver resultat af et hensyn til noget andet. Det er her interessant, at budskabet om værdien af det grønne

ikke trænger igennem til politikerne – hvorfor gør det ikke det?

LANDSKABET ER i dag den etiske platform, hvorfra fremtidens byudvikling og byomdannelse vil ske. Landskabet vil sikre, at det urbaniserede bliver bæredygtigt, økologisk og demokratisk – og økonomisk rentabelt. Eksemplerne er mange. De fleste er i udlandet, f.eks. i Barcelona, Paris, Lyon og Saint-Etienne.

En stor del af den danske diskussion om bedre byrum udspringer af den omstændighed, at vi har koblet byens rum af byerne og hæftet dem på bygningerne. I andre lande – og det er så i øvrigt dem, hvor vi nyder at være på besøg, som bygherrenes studieture går til – har man i århundreder haft en profession, der koncentrerer sig om og specialiserer sig i udformningen af byrum. Det er deres akkumulerede viden om program, samarbejdsprocesser og samspil mellem bygning og rum, der gør, at deres torve og boulevarder fungerer og er behagelige at være i.

I Lyon har man fornyet byrummene ved at have politisk enighed om prioritet og mål, *inden* noget sættes i gang. Dernæst vedtages bevillingen til det, der sættes i gang, og derpå inddrages borgerne i programmeringen. Rådgiverne er med fra første færd, og der er altid meget korte tidshorisonter mellem ide og realisering. Resultatet er en ny verden af borgerrum til stor gevinst for borgere og byens økonomi, for den gode byarkitektur har forbedret byens investeringsklima og profileret den over for omverden.

Det vigtige, vi kan lære af Lyons udvikling, er, at ønsket om at sikre en dynamisk udvikling har afstedkommet omlægninger af byens forvaltningspraksis. For det første er der til hvert projekt udpeget en embedsmand som projektleder med ansvar og kompetence for at samordne samtlige implicerede forvaltningers indsats. Denne person refererer i det givne projekt direkte til byplandirektøren og det tværfaglige teknikerudvalg. Den praksis kendes allerede fra mange danske kommuner.

For det andet har byen etableret en særlig bygherreinstans, der skal bistå projekternes faglige rådgivere med at bøjede de juridiske og tekniske regelsæt, som planlægningen af de offentlige rum er underlagt, for at udvikle nye løsninger med mulighed for nye funktioner og sociale aktiviteter. Den praksis kendes ikke fra så mange danske kommuner.

Valget af faglig rådgiver – landskabsarkitekt, kunstner eller designer – foretages suverænt af forvaltningen på basis af projektets program, indgrebets karakter og rådgiverens referencer. Der er næsten altid tale om et direkte opdrag, idet tildeling af opgaver efter konkurrence, sådan som vi ofte ser det i danske kommuner, kun har været benyttet i sjældne tilfælde. I den indledende fase gik man bevidst efter at parre lokale rådgivere med udefrakommende virksomheder med det formål at få opbygget en lokal erfaringsbank. Siden 1997 er hovedparten af projekterne således blevet gennemført med lokale nye rådgiverkonstellationer, der ikke fandtes tidligere. Med andre ord har æn-

dringer i forvaltnings- og beslutningsprocesserne ud over at skabe et kvalitetsløft også resulteret i en forbillig kvalificering af det lokale erhvervsliv.

MÅSKE ER Lyon for exceptionel en størrelse til at kunne bruges som direkte eksempel i en dansk sammenhæng. Eksemplet med Saint-Etienne, en by 60 kilometer fra Lyon med et indbyggertal som Aalborgs, er måske mere sammenligneligt.

Saint-Etienne er en gammel industri- og mineby, der indtil 1991 var indfanget i en kulturel og økonomisk nedgang i offentlige indtægter som følge af lokale virksomhedslukninger og generelle strukturomlægninger i fransk industri. Dertil kom, at byen var nedslidt og snavset af kulstøv og for en stor dels vedkommende beboet af efterkommere af indvandrede lavtlønsarbejdere fra Italien, Spanien og Portugal. Disse forudsætninger var udgangspunktet, da den nyvalgte byplanborgmester Claude Marder i 1995 tog skridt til at udforme en samlet byrumsstrategi. I princippet havde den de samme intentioner som Lyons, nemlig at revitalisere byen og gengive indbyggerne deres tro på bystyrets evne og vilje til at udvikle byen i en attraktiv retning. Men midlerne var forskellige. Først og fremmest gik strategien ud på at mobilisere byens egne åndelige ressourcer, dernæst skulle de konkrete fysiske resultater være synligt forankrede i Saint-Etienes historiske omstændigheder som arbejder- eller arbejdsby. Saint-Etienne har væsentlig færre økonomiske ressourcer at gøre

godt med til sine bypolitiske initiativer end Lyon. Budgettet for 'Lyon 2010', der siden 1989 har renoveret 350 byrum og udarbejdet 1.500 bydelsplaner, har været 14 millioner euro om året i 1997-priser. I Saint-Etienne har beløbet været væsentligt mindre.

Derfor vælges der i Saint-Etienne andre samarbejdskonstellationer og samarbejder end i Lyon. Man oprettede et særligt byrumsværksted, hvor konceptudviklere og idégeneratorer i samarbejde med byens arkitektskole, designskole og kunstakademi fik mulighed for at forestå skitseringen af konkrete løsninger.

Ideerne gennemgås af forskellige kompetencer i værkstedet og rettes til, før de behandles og prissættes i forvaltningen og siden hen drøftes i det kommunale byplanudvalg. Såfremt forslaget kan godkendes af politikerne, bliver det sendt til høring i lokalområdet. De justeringer, som borgerinddragelsen afstedkommer, indpasses herefter i det endelige projekt til myndighedsgodkendelse. Med korte projekterings- og anlægstider gør denne værkstedsmodel det muligt at gennemføre et mindre byrumsprojekt på 14 til 16 måneder. I løbet af de første seks år, siden 1996, er flere end 100 byrumsprojekter blevet realiseret. I 1999 modtog Saint-Etienne den franske byplanpris, og byen blev i 2000 udnævnt til kunstens og historiens by nummer 1. Kun fem år tidligere var den både kendt som et trafikalt kaos og uinspirerende snavset.

I LYON og Saint-Etienne var hensigten med den overordnede byomdannel-

sesstrategi først og fremmest at genskabe borgernes tillid til bystyrets evne og vilje til at løse de eskalerende sociale problemer i byen og give borgerne de herlighedsværdier, som de efterspørger. Strategien blev derfor lagt til rette med lige dele fysiske indgreb i både bymidte og forstæder. På den måde skulle indsatsen læses som et tydeligt signal til indbyggere om, at de alle havde krav på samme omsorg – uanset om de boede i nedslidte sociale boligområder uden for byen eller holdt til i den overbelastede bymidte.

Inspireret af sådanne eksempler får man lyst til at spørge, hvad der skal til herhjemme, for at vi kan udvikle borgerrum med herlighedsværdier, der både beriger borgernes liv og sociale samvær, og begunstiger byens økonomi.

Deres funktion som offentligt mødested og som det fysiske rum for en levende og demokratisk bykultur må i lyset af den stigende privatisering og kommercialisering af dagliglivet resultere i anderledes udtryk og programindhold end de løsninger, der betragter 'udenomsarealerne' som enten restarealer eller todimensionale flader til afvikling af bestemte bifunktioner eller repræsentative arealer med standardindretninger. Formålet må være at skabe mere levende, rummeligere og tryktere byer, der kan være formidlere af mødet mellem byens forskellige grupper i borgernes fælles rum.

STIG L. ANDERSSON

KRONIKEN I MORGEN
INGE ERIKSEN
Også jeg er dansker
– hvad handler 68'er-betzen om?