

Er tættere byer mere bæredygtige?

Af Henrik Valeur, 2009

Trykt i Arkitekten Vol. 111, Nr. 12, 2009

Er svaret på den grønne udfordring tættere byer, spørger Henrik Valeur. Det er der gode argumenter for. Men hvis det overhovedet skal give mening med større tæthed i byerne, skal det samtidig gøres mere attraktivt at bo der, understreger han. En måde at opnå det på er at gøre planlægnings- og designprocesserne mere åbne og inkluderende. I en dansk sammenhæng ligger den virkelige udfordring i også at gøre parcelhuskvartererne og forstæderne bæredygtige. Det er her tætheden er mindst, men flest mennesker bor.

Jeg bor på 32. etage i en moderne compound i Jing'An District. Vores kontor ligger i en af de gamle bygninger nede bag The Bund. Spørgsmålet er hvordan jeg kommer på arbejde.

Man kan stille sig op i køen til bussen og så prøve at mase sig ombord når den ankommer – allerede fyldt til bristepunktet. Og så skal man senere skifte til en anden, som garanteret også er stopfyldt. En kinesisk ven har fortalt mig, at man har talt op til 14 personer per m² i busserne. Bagefter har man så fundet ud af der ikke engang kan være 14 par sko på en m².

Man kan også prøve lykken med en taxa. Her var der ikke nogen rigtig kø. I stedet driver man frem og tilbage langs fortovs-kanten og håber på at være den der er nærmest når den næste taxa stopper. Hvis det ikke regner kan man som regel få en på under en halv time.

Man kan også tage metroen, men man er nødt til at gå derned, for man må ikke cykle på vejene omkring stationen, hvor der heller ingen cykelparkering er. Desuden er metroen

på dette tidspunkt af dagen endnu mere overfyldt end bussen og man må vente længe før man overhovedet kan komme med.

Endelig kan man cykle hele vejen. Der findes en rute ad mindre bagveje og omveje, hvor der næsten ingen biler er. Til gengæld er der alle mulige andre transportmidler, som alle kæmper om at komme før de andre og hvor man derfor hele tiden er i overhængende fare for at kollideres med en eller anden – eller et eller andet.

Uanset hvilket transportmiddel jeg vælger tager det mig altid omkring en time at komme ned på kontoret, også selvom det kun er 7-8 kilometer. Man kommer altså ikke nødvendigvis hurtigt på arbejde bare fordi man bor relativt tæt på!

Jeg kan godt forstå de der vælger at køre i bil. Også selvom det nogle gange er hurtigere at gå. Inde i bilen føler man sig afskærmet fra støjen, luftfugtigheden, forureningen og de ekstreme temperaturer udenfor. Her kan man lytte til noget beroligende musik og selv regulere temperaturen. Men alle disse biler, som hver især sørger for lidt behagelighed til den enkelte, er også med til at gøre verden udenfor mere fjendtlig, således at endnu flere køber bil, så snart de får mulighed for det.

På samme måde som cyklerne er ved at forsvinde fra Shanghais gader forsvinder også de lave faldefærdige huse, hvor beboerne har så lidt plads, at det meste liv foregår ude på gaden – inklusiv madlavning og tøjvask. Hvis man har råd til det, flytter man, som mig, ind i en større lejlighed i en af de mange nye *compounds*. De består af en række højhuse der er bygget sammen omkring et fælles haveanlæg og omgivet af hegn og vagter.

I haven kan man gå tur med børnene, dyrke motion og snakke med de andre – i tryk afstand fra verden udenfor. Og på facaden af hver lejlighed hænger et airconditionanlæg.

Det kræver enorme mængder energi at holde denne by kørende, men det er ikke noget man rigtig tænker over for man ser ikke kulminerne og kraftværkerne, som ligger langt

væk. Tidligere brugte man kulbriketter i alle husene. Det gør man heldigvis ikke mere, for det gav en forfærdelig stank i byen. Nu er forureningen flyttet et andet sted hen.

Til gengæld kan man mærke, at det er flere grader varmere inde i byen end ude på landet, på grund af den energi der omdannes til varme fra biler, køleskabe, aircondition, mikrobølgeovne ... og den solvarme som asfalten og bliktagene absorberer (*the urban island effect*).

Det kræver også enorme mængder energi at rydde de gamle bygninger og bygge nye.

Kineserne har kun råd til dette fordi vi har outsourcet industriproduktionen til dem – i hvert fald den beskidte del af den. Samtidig med at det har givet dem flere penge, så de har kunnet øge deres forbrug, har det også gjort varerne billigere, så vi har råd til at købe flere af dem i Vesten. Nu skal vi så til gengæld transportere det hele halvvejs rundt om Jorden.

Hvis naturen skal kunne nå at nedbryde vores forurening og genskabe de ressourcer vi forbruger og man forudsætter, at befolkningstilvæksten og forbedringerne af levevilkårene i ulandene fortsætter, kræver det ifølge flere analytikere, at vi, i den rige del af verden, reducerer vores forbrug med omkring 90%.

Hvis det ikke skal resultere i dramatiske forringelser af vores livskvalitet er det afgørende, at vi finder ud af at forbinde livskvaliteten med noget andet end materielle goder og at vi begynder at bruge ressourcerne meget, meget mere effektivt. Det kræver, blandt meget andet, at vi planlægger, udvikler og bruger vores byer mere fornuftigt.

Er svaret tættere byer? Det er der mange gode argumenter for, hvoraf transporten er et af de væsentligste. Ifølge Danmarks Statistik (1 januar 2009) har 84% af familierne i parcelhuse bil, mens det for familier i etageboliger kun er 35%. Men der er ikke særlig mange familier, som bor i etageboliger. I hvert fald ikke i Danmark. Her er det mest enlige, unge og ældre. Og personer som lever alene har i gennemsnit et langt større forbrug end personer som lever i familier.

Det kan godt være det ville være bedre for os alle sammen, at vi boede tættere sammen, men hvis man kan undgå problemerne i den tætte by – forureningen, larmen og balladen - så gør de fleste det.

Sådan er det ikke i Kina, hvor byboerne trods alt tilbydes meget bedre levevilkår end landbefolkningen. Men i Danmark, hvor stort set alle har adgang til alle de samme faciliteter og services, uanset hvor de bor, foretrækker mange at bo i mere naturlige omgivelser - især børnefamilierne.

Hvis det overhovedet skal give mening med større tæthed i byerne, skal det samtidig gøres mere attraktivt at bo der. I Shanghai har man – for at afhjælpe problemerne med den voksende biltrafik - bygget hævede motorveje, som krydser gennem hele byen i flere retninger i 3-4 sals højde. Hvis man udbyggede dem og placerede p-huse med jævne mellemrum, kunne man omdanne alle de nuværende gader og veje på jorden til grønne arealer. På den måde kunne man gøre det langt mere attraktivt, at bo i byen.

Et andet argument for større tæthed i byerne er, at det frigiver – eller friholder - landarealer til landbrug og natur. I Kina er det et meget alvorligt argument. Her har man nemlig problemer med at brødføde den enorme befolkning, som hele tiden bliver større, mens landbrugsarealerne hele tiden bliver mindre, som følge af byudvikling og i mindre grad ørkendannelse, naturkatastrofer og lignende.

Men det er ikke nødvendigvis en fordel, at adskille byen, landet og naturen. Faktisk ville det hjælpe gevaldigt på CO2 regnskabet, hvis vores fødevarer blev produceret lokalt og vores ressourceforbrug blev tilfredsstillet af den lokale natur. Det betyder ikke, at byen bliver mere bæredygtig fordi den indeholder mere natur. Men naturen er en vigtig del af livet og derfor burde den også være en vigtig del af byen. Desuden kan den gøre livet i byen sundere og måske også være med til at afbøde nogle af virkningerne af klimaforandringerne.

Jeg bor også på Nørrebro, det tættest beboede område i Danmark. Her er problemet ikke larmen fra trafikken (bor i bilfrit område), men larmen fra fuglene – især om foråret. Man kan altså godt både bo tæt sammen og tæt på naturen.

At skabe harmoni mellem mennesket og naturen er i øvrigt noget helt centralt i den kinesiske selvforståelse – eller det var det i hvert fald indtil kommunisterne overtog magten i 1949. Mao mente, at mennesket kunne overvinde naturen, og med det nuværende politibureau, hvor næsten alle medlemmer er ingeniører, er denne opfattelse stort set intakt. Men det er vel også den opfattelse, som ligger til grund for den måde vi har udviklet vores byer i Vesten – fra efterkrigstiden og helt frem til i dag?

Tidligere var det attraktivt at bo i byerne fordi det var her udviklingen fandt sted. Ifølge en artikel i tidsskriftet Science (5 juni 2009) er det befolkningstætheden snarere end vores hjernekapacitet, som har drevet udviklingen af den menneskelige adfærd gennem de seneste 90.000 år. Det er nok heller ikke tilfældigt, at Leonardo da Vinci levede i et af datidens mest urbaniserede områder og at Den Franske Revolution fandt sted i Paris, der dengang var en af verdens tættest befolkede byer.

Omkring det første århundrede e.Kr. mener man, at Rom blev den første by med over en million indbyggere og en befolkningstæthed på over 50.000 indbyggere per km², indenfor Den Serviske Bymur. Dette er fem gange højere end tætheden indenfor den ydre ringvej i Shanghai, som igen er dobbelt så høj som tætheden i Københavns Kommune.

I Rom boede man enten i et hus (*domus*) eller i et højhus (*insula*). De to boligtypologier som også den moderne by består af.

Højhuset er også titlen på en bog af J.G.Ballard, som åbner med den pragtfulde scene af fortælleren der sidder og griller arkitektens schæferhund på altanen!

Den idealistiske arkitekt har ellers haft alle de bedste intentioner med denne bygning, som minder en hel del om Le Corbusier's *Unité d'habitation*. Højhuset, som Ballard beskriver, indeholder alt det man har brug for. Det er på alle måder udformet så fornuftigt som muligt. Alligevel er et eller andet gået helt galt.

Den anden boligtype er enfamiliehuset. Dem har vi rundt regnet en million af i Danmark. Min mor bor i et af dem. Her er det største problem, at naboen har set sig sur på mælkebøtterne i hendes forhave. Det er til at grine af, men det er også til at græde over.

Under alle omstændigheder er det her den virkelige udfordring ligger, med hensyn til at skabe bæredygtige byer. For det er her i forstæderne og parcelhuskvartererne, som er så almindelige at vi knapt nok ligger mærke til dem, at langt de fleste bor. Og det vil de blive ved med i lang tid endnu.

Hvis vi ikke kan finde ud af at gøre disse 'almindelige byer' bæredygtige, hvor befolkningstætheden er mindre end en 1/10 af tætheden i Københavns Kommune, er det sådan set lige meget hvad man gør i netop Københavns Kommune, hvor kun 1/10 af landets befolkning bor.

Men hvad gør man? I forhold til parcelhuskvartererne er mit bedste bud, at bruge øko-landsbyerne som eksempler på hvordan man kan implementere grønnere teknologier og fremme mere bæredygtige livsstile.

Det sker i øvrigt allerede, idet den ældste danske øko-landsby, Dyssekilde, hver uge danner baggrund for et populært gør-det-selv program i fjernsynet.

Men der er brug for mange flere forsøg og eksperimenter, som man kan lære af og som kan fungere som gode eksempler. Også i de tættere beboede forstadsområder, hvor man kan teste løsninger, som integrerer naturen, forbyder biler, blander funktioner, øger tætheden

Hvis det er fortætning som skal gøre byerne mere bæredygtige, skal det ikke bare være attraktivt for folk at bo i dem. Man skal også sørge for at blande funktioner og attraktioner, så det bliver muligt, at bo og arbejde, gå i byen, købe ind og få børnene passet - i det samme lokalområde.

Et eksempel på dette er den kinesiske Danwei, som Mao indførte. Den fungerede både som en politisk enhed, der knyttede den enkelte kineser tættere til partiet, og som en enhed i byen, der knyttede funktionerne tættere sammen, så alt det man havde brug fandtes i ens Danwei, som ikke var større end at man nemt kunne nå rundt til det hele på cykel.

Mao havde dog ingen planer om at fortætte byerne. Tværtimod sendte han de såkaldte intellektuelle byboere ”ud på landet og op i bjergene”, som det så poetisk hed. Landområderne blev omdannet til en blanding af landbrug, industri og beboelse, mens byudviklingen stagnerede og alle forblev lige fattige. Det har alt sammen ændret sig radikalt efter Mao's død.

I dag er Danwei-systemet stort set forsvundet. Det fungerede simpelthen ikke i den globale økonomi, som Kina er blevet en del af. Men den kontrol og overvågning det indebar, er nok heller ikke noget vi ønsker os.

Vi lever ikke i et planøkonomisk samfund, hvor vi er sikret beskæftigelse på den samme fabrik resten af livet. Vi skifter derimod hyppigt job, partner m.m. Til gengæld skifter vi ikke så hyppigt bolig.

Selv tætte og attraktive byer, med en høj grad af funktionsblanding, er ikke nødvendigvis bæredygtige i et moderne samfund. De høje omkostninger ved at flytte gør, at mange bliver boende også selvom arbejdspladsen eller resten af familien flytter.

Det burde være nemmere at flytte når man har brug for det, men det burde også være nemmere at ændre boligen i forhold til de behov man reelt har.

Kan man forestille sig byer, hvor bygninger og byrum løbende kan tilpasses skiftende behov? Kan man forestille sig boliger, som kan tilpasses den størrelse og de funktioner vi har brug for på de tidspunkter vi har brug for det?

En ting er de gode ideer, en anden er hvordan man realiserer dem.

I Danmark sker (by-)udviklingen så langsomt, at vi har tid til at tænke os om – eller burde have det. Problemet er, at vi ofte låser os selv fast af beslutninger som rækker langt ud i fremtiden.

De bygninger som står længst tid er ikke altid de mest bæredygtige. Tværtimod vil det ofte være vanskeligt, at opdatere dem med den nyeste viden og teknologi. Tilsvarende må en bæredygtig by konstant kunne omstille og tilpasse sig. Den er foranderlig og uforudsigelig – på samme måde som naturen er det.

Og ligesom naturen anvender alle sine ressourcer, bør vi også gøre det. For det er ikke bare måden vi udnytter naturens ressourcer, som er ineffektiv, det er også måden vi udnytter vores egne ressourcer. Overalt er der ideer, tanker og viden som ikke bliver anvendt. Derfor er det også vigtigt, at gøre planlægnings- og designprocesserne mere åbne og inkluderende.

Hvis vi skal skabe bæredygtige byer har vi brug for alle de ideer vi kan få fat i – og for at så mange som muligt involverer sig.