

Hvad har vi lært af Chandigarh?

Henrik Valeur, 2012

Jeg var inviteret til Chandigarh i oktober 2010 for at holde Le Corbusier Memorial Lecture og en tredages workshop på Chandigarh College of Architecture, men endte med at blive et halvt år, blandt andet for at arbejde sammen med stadsarkitekten, Sumit Kaur, og en gruppe studerende fra arkitektskolen, på en ny master plan for byen.

Modelbyer

Chandigarh er tegnet af Le Corbusier, i 1953, som hovedstad for den indiske delstat Punjab (og senere også for delstaten Haryana). Den første indiske premierminister, Jawaharlal Nehru, forestillede sig, at byen kunne blive model for udviklingen i resten af Indien. Det blev den nu ikke og det er måske meget godt ...

I hvert fald gav Pawan Bansal, en minister i den nuværende indiske regering, udtryk for, at Chandigarh ikke havde udviklet sig til den ”perfekte” by man havde drømt om. Det gjorde han ved et offentligt debatarrangement om byens fremtid, som jeg deltog i sammen med den amerikanske professor John Bass. I mit oplæg kaldte jeg Chandigarh en planlagt by, men for Bansal var problemet, at den netop ikke var planlagt, men designet - og derfor vanskelig at udvikle/forandre. Og det havde han jo sådan set ret i.

Men hvad har vi så lært af Chandigarh? Er det ikke de samme grundlæggende fejltagelser vi gentager i de gennemdesignede byprojekter vi nu eksporterer til bl.a. Kina og oliestaterne i Mellemøsten (også selvom vi måske bruger nogle andre slogans)?

Hvad sker der med en by som Masdar, som jo også er designet med brug af (nu)tidens bedste viden, metoder og teknologier, når alt dette, om kort tid, er forældet?

Change – or be changed!

I begyndelsen af 1990'erne påbegyndte den daværende indiske finansminister og nuværende premierminister, Manmohan Singh, de samme økonomiske reformer, som Deng Xiaoping havde påbegyndt i Kina et årti tidligere. Og Indien undergår nu de samme gennemgribende forandrings- og moderniseringsprocesser med årlige økonomiske vækstrater på knapt 10% og en byvækst på ca. 15 millioner mennesker om året.

Selvom den indiske civilisation kan føres tilbage til udviklingen af de første byer omkring Indusfloden har det igennem årtusinder været et landbrugs- og landsbysamfund. Men nu, i løbet af mindre end en menneskealder, forventes det, at Indien vil blive omdannet til et bysamfund. Og midt i dette oprørte hav af forandring ligger Chandigarh, som en forlist drøm om den ”perfekte” by.

For byer er ikke perfekte. Heldigvis!

Ikke desto mindre er der stærke kræfter blandt byens elite, som ønsker at bevare den nøjagtig som den er. Men derved risikerer de paradoksalt nok netop at ødelægge den. For hvis man ikke forandrer sig risikerer man at *blive* forandret.

Bilen

Chandigarh er opbygget af sektorer, der var tænkt som selvstændige bydele, som i princippet indeholder alt det den enkelte indbygger har brug for. Og som man kan nå indenfor en rimelig gangafstand. Alligevel er vejene (V2 og V3) i mellem sektorerne dimensioneret til en betydelig mængde biltrafik. Måske var det forudseende, for den gang var der næsten ingen biler i Indien, men det var alligevel ikke forudseende nok.

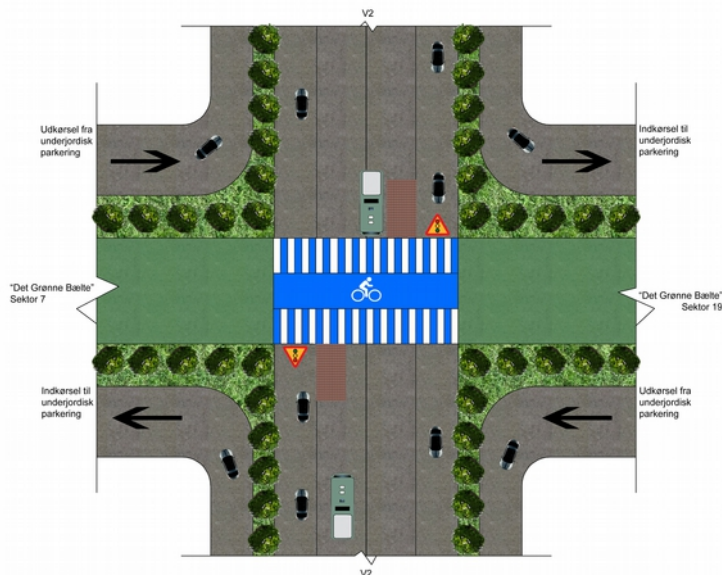
Byen skulle symbolisere det frie og moderne Indien og Le Corbusier (og mange andre) så bilen, som symbol på netop frihed og modernitet.

Med en hastigt voksende middelklasse og ekstremt billige bilmodeller, som f.eks. Tata Nano til ca. 15.000 danske kroner per styk, er dette nu pludselig blevet virkelighed. Ja, faktisk er byen blevet mere ”fri” og ”moderne” end selv Le Corbusier tilsyneladende havde forestillet sig.

I dag er der således flere biler per indbygger i Chandigarh end i Danmark. Det har ikke bare medført voldsom trængsel på vejene, men også alvorlige helbredsproblemer i form af høj luft- og lydforurening, manglende motion og høje stressniveauer, samt et meget højt antal kvæstede og dræbte i trafikulykker.

Underjordiske parkeringsanlæg

Et af de projekter vi arbejdede på til den nye master plan var derfor et forslag til, at gøre en af sektorerne helt bilfri. Vi valgte Sektor 19. En af de tidligt udviklede, men også en af de forholdsvis almindelige, sektorer. Den har fire adgangsveje og vores forslag gik ud på at etablere underjordiske parkeringsanlæg ved hver af disse.

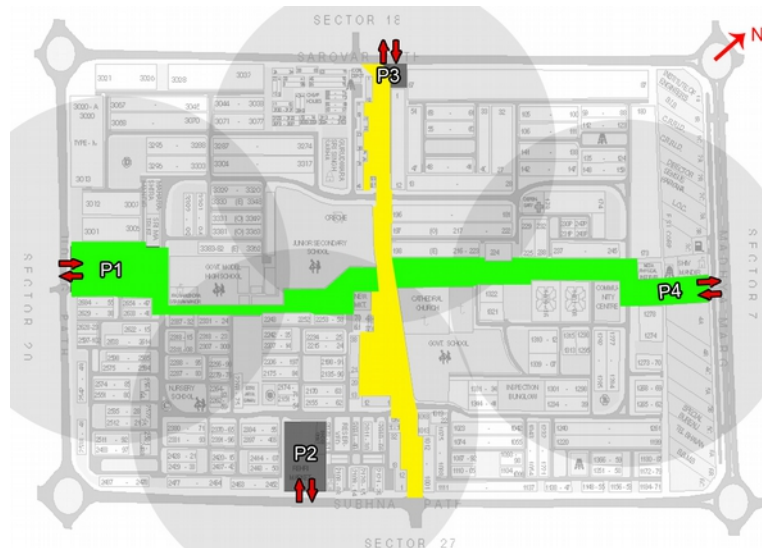


Ved de fire indgange til Sektor 19, hvor vi foreslog anlæg af underjordiske parkeringsanlæg, foreslog vi også etablering af overgange, hvor fodgængere, cyklister og rickshaws sikkert kunne krydse V2 og V3 vejene, fra markedsgaden i Sektor 19 til markedsgaderne i nabosektorerne 18 og 27, og fra det grønne bælte i sektor 19 til de grønne bælte i nabosektorerne 7 og 20 (nummereringen omkring Sektor 19 er ikke helt logisk). Dette overlappede med at andet forslag vi lavede til den nye master plan, som gik ud på at etablere et helt nyt netværk af cykelstier gennem markedsgaderne og de grønne bælte i samtlige sektorer i byen. Illustration af Henrik Valeur og Chandigarh College of Architecture, 2011.

Det lyder måske som en dyr løsning, men hvis man modregner indtægterne fra salg eller udleje af de centrale arealer i markedsgaden, som i dag anvendes til parkering, og et beskedent parkeringsgebyr til drift af anlæggene, burde det faktisk kunne løbe rundt. Og så har man endda ikke medregnet alle de mange positive effekter i forhold til blandt andet sundhed, tryghed og velvære.

Afstanden fra hjemmet til bilen ville være højest 300 meter og til transport af

gangbesværede, samt varer og udstyr, kunne man anvende soldrevne, elektriske rickshaws.



Sektor 19 med de fire underjordiske parkeringsanlæg, cirkler med 300 meters radius, markedsgade og "det grønne bælte". Der er i alt 57 sektorer i Chandigarh. De fleste har samme rektangulære form, samme størrelse (800 x 1200 m) og er baseret på de samme organisationsprincipper med en central øst/vest gående markedsgade (V4), hvoromkring alle kommercielle aktiviteter er placerede, og et centralt nord/syd gående grønt bælte, omkring hvilket de forskellige, offentlige institutioner (lægehus, skole, tempel etc.) er placeret. I de fire "hjørner" af hver sektor er der boliger. Der er en indre fordelingsvej (V5) til hvert "hjørne" og derfra stikveje (V6) til de enkelte huse. Illustration af Henrik Valeur og Chandigarh College of Architecture, 2011.

Hvis der ingen biler er, er der heller ikke brug for asfalt – i hvert fald ikke ret meget. Vi estimerede, at mere end 20% af det samlede overfladeareal i denne sektor kunne af-asfalteres. På den måde ville man også reducere overophedningen af byen.

På de frigivne arealer kunne der være mere beplantning, som også virker afstressende(!), samt legepladser, sportsfaciliteter og fælles køkkenhaver, som kunne skabe bedre sundhed og mere samvær, og dermed også mere tryghed. I dag isolerer de fleste sig i deres biler og bag høje mure med pigtråd.

I markedsgaden kunne man, som sagt, sælge eller udleje de nuværende parkeringsarealer til butikker. For hvis bilen ikke længere står i indkørslen, men i et parkeringshus, vil der komme mere lokal handel. Markedsgaden, som i dag er et noget trist syn sammenlignet med den traditionelle basar, kunne måske netop omdannes til noget mere basaragtigt.

Endelig kunne man bygge flere boliger, for eksempel til dem der arbejder i Sektor

19, men bor i slumbebyggelser, genhusningskolonier eller landsbyer helt uden for byen og som, ironisk nok, er nogle af de få, som ikke har bil!

En gåde

Sumit Kaur havde oprindeligt givet os følgende gåde at løse: hvordan kan byen fortsat vokse uden vi lader den vokse hverken udad eller opad?

Vores svar var større fortætning, mere grønt og flere naboskabsfaciliteter gennem en bedre og mere effektiv arealanvendelse.

Man skulle tro det var noget alle gerne ville. At man til gengæld for en kort gåtur til og fra bilen ville kunne lade sine børn løbe frit rundt udenfor, forbedre sikkerhed og sundhed, nedbringe temperaturen og reducere forureningen.

Men det var ikke det man ønskede sig i masterplan komiteen!

Borgerinddragelse på indisk

Og det blev ikke bedre da jeg foreslog at arrangere en workshop om projektet med beboerne i Sektor 19. Men jeg havde mødt en lokal ngo, som gik meget op i borgerinddragelse (hun havde en amerikansk sponsoreret uddannelse) og gjorde en stor indsats for at få lokalbeboerne med. Hun fik endda arrangeret, at mødet blev holdt i det lokale tempel, men da dagen oprandt var der kun to deltagere (foruden os selv): den ene var formanden for den lokale handelsforening, som godt kunne se noget positivt i den bilfri markedsgade, idet han forbandt den med de traditionelle basarer og de moderne malls. Men han ville jo nødtig undvære sin bil. Den anden var den lokale læge, som man kunne tro ville se de sundhedsmæssige fordele i et bilfrit miljø, men han var imod enhver indskrænkning i den private ejendomsret, hvortil han henregnede bilen.

Selv de studerende fra arkitektskolen, som var med til at lave projektet, var noget skeptiske. De syntes sådan set det var fint nok med underjordisk parkering, men de syntes samtidig man fortsat skulle kunne parkere foran sit hus. For hvad er ellers meningen med en bil, hvis man ikke kan vise den frem?

Hjælpen kom fra en noget uventet kant, nemlig fra delstatens højesteret, som i en nylig kendelse har påbudt myndighederne at gøre en af sektorerne bilfri, som et

forsøg!

Denne artikel har været publiceret i Byplan nr. 1, 2012.

This article may be copied or reprinted for noncommercial purposes as long as proper citation standards are observed (author, title, date).