



DOMMERBETÆNKNING GREVE MIDTBY

visioner for fremtidens stationscentre

GREVE MIDTBY, visioner for fremtidens forstad

Udgivet af Greve Kommune og Realdania september 2009

Redaktion: AA Konkurrencer, Akademisk Arkitektforening

Grafisk tilrettelæggelse: Hausenberg APS

Illustrationer

Katrina Lee/ Hausenberg ApS: s. 6, 6, 9, 10, 12, 15, 16, 17, 18, 20

Mads Rue/Greve Kommune: s. 2, 4, 8, 11, 14, 19, 22

Lisbeth Nørskov Poulsen, Center for Byplanlægning: s. 23

Tegnestuen Vandkunsten & Metopos by- og landskabsdesign: forsideillustration, s. 26, 27

WEB

Se film om vinderforslaget på www.grevemidtby.greve.dk, hvor du også kan downloade alle konkurrenceforslag og konkurrenceprogram



Greve Kommune



INDHOLDSFORTEGNELSE

FORORD.....	s. 3
FREMTIDENS FORSTAD - BAGGRUND FOR ARKITEKTKONKURRENCEN.....	s. 5
ARKITEKTKONKURRENCENS TEMAER.....	s. 13
KONKURRENCEOPGAVEN.....	s. 21
DOMMERKOMMITEENS INDLEDENDE BEMÆRKNINGER.....	s. 25
ET PATCHWORK i Greve Midtby	s. 29
LÆNGE LEVE GREVE.....	s. 37
MATRIKEL CITY.....	s. 43
KONKURRENCEFAKTA.....	s. 48



Skoleholmen

FORORD

Hermed præsenteres resultatet af den arkitekt-konkurrence, som Greve Kommune og Realdania har udskrevet under navnet "Greve Midtby – visioner for fremtidens stationscentre". Konkurrencens titel peger på to hovedtemaer – at få nytænkende og realistiske bud på Greve Midtbys udvikling og at starte en tiltrængt debat om forstædernes fremtid generelt.

Med konkurrencen har kommunen fået tre kvalificerede og vidt forskellige forslag til, hvordan der kan udvikles et tættere og mere urbant forstadscentrum, der er attraktivt for mennesker i alle aldre, og som inddrager og komplementerer de eksisterende kvaliteter i Greve. Alle tre forslag indeholder også spændende og varierede besvarelser på forstadens mere generelle problemstillinger, som vil indgå i en efterfølgende debat og kommunikation i løbet af efteråret.

Det har været dommerkomitéens opgave at finde et eller flere vinderprojekter, der på overbevisende måde har løst opgavens dobbelte udfordring: Den specifikke om en ny helhedsplan for Greve Midtby og den principielle omkring stationscentrenes fortætning.

Det har været en lærerig proces i takt med, at forslagene gradvist foldede sig ud. Projekt ET PATCHWORK i Greve Midtby har dog formået at overbevise en enig dommerkomite, som værende det, der på mest fyldestgørende vis rummer besvarelser på både det specifikke og det principielle i løsningen af opgaven.

Konkurrenceforslaget er udarbejdet af Tegnestuen Vandkunsten i samarbejde med Metopos by- og landskabsdesign; Moe & Brødsgaard; Edouard Francois; Claus Bech Danielsen, Statens Byggeforskningsinstitut og ICP.

Sign. Dommerkomiteen,
Greve den 30. september 2009



FREMTIDENS FORSTAD – BAGGRUND FOR ARKITEKTKONKURRENCEN

Udover at være et specifikt sted i Greve Kommune er Greve Midtby også eksempel på et modernistisk stationscenter planlagt i 1960'erne som del af en af Danmarks mest ekspansive perioder. Nedenstående tekst var en del af opgaveformuleringen til de tre arkitektteams ved at indramme den bredere samfundsmæssige sammenhæng for arkitektkonkurrencen.

FORSTÆDERNES SPLITTELSE

Greve har som en del af bybåndet langs Køge Bugt fået sin form i tiden efter 2. Verdenskrig, hvor København hastigt voksede ud langs fingrene i Fingerplanen. Drømmene om lys og luft blev realiseret på markerne syd for København, hvor man planlagde den ideelle by med grønne omgivelser, nærhed til alle velfærdsstatens institutioner samt adskillelse af hård og blød trafik. Visionen var det gode og sunde liv i forstaden. Drømmene er på mange måder blevet realiseret. Mange mennesker har fået gode, tidssvarende boliger med nærhed til skole, svømmehal, indkøb og natur. Alligevel aftog begejstringen for det store forstadsprojekt allerede, mens Køge Bugt byerne

blev bygget, og i 1990'erne skiftede drømmene for alvor retning. Nu lå fremtiden ikke længere i forstaden, men i stedet i de gamle byområder med deres tættere og mere sammensatte karakter.

I dag løber de gamle byer og deres indre byområder således med størstedelen af opmærksomheden, og med den tiltagende miljøbevidsthed og tanke for bæredygtighed er forstæderne yderligere udfordret. Men selvom den kritiske historie om forstæderne rummer nogle sandheder, så er den dog kun én del af den samlede historie. Parcelhusene er eftertragtede og forstæderne udgør stadig – med deres rekreative arealer og store udflugtslandskaber – den foretrukne bosætningsmulighed for mange mennesker. Over halvdelen af danskerne bor i dag i forstæderne, og de fleste er rigtig godt tilfredse med de muligheder forstaden tilbyder.

Arkitektkonkurrencens udgangspunkt har været denne splittede situation. Hvordan kan forstæderne igen få del i fremtidsdrømmene? Hvordan kan det ske på baggrund af de eksisterende kvaliteter, og hvor-



dan kan det ske på en bæredygtig måde? I arkitektkonkurrencen har forstadens stationsområder været det konkrete udgangspunkt, og fortætning, multifunktionalitet, regional profilering, bykvalitet og urbanitet været kodeordene til den ønskede nytænkning.

KØGE BUGTBYERNES HISTORIE

Byudviklingen langs Køge Bugt startede langsomt med først kolonihaver og sommerbebyggelser i Hvidovre og Avedøre i tiden efter 1. verdenskrig. De små huse blev efterhånden omdannet til parcelhuse, mens etableringen af sommerhuse fortsatte sydpå langs kysten, hvor den særligt tog fart efter åbning af den såkaldte betonvej mellem København og Køge i 1935. Åbningen førte til en voldsom jordspekulation, som stadig kan ses i byplanen langs Køge Bugt, hvor mange af grundene mellem banen og Køge Bugt følger de sommerhusparceller, der blev udstykket på bøndernes smalle strandlodder.

Decideret byvækst langs Køge Bugt kom først efter 2. verdenskrig. Her blev den hidtidige årringevækst på den eksisterende by afløst af en radial vækst, som



fulgte de principper, der blev introduceret med Fingerplanen i 1947. Efter mange år med diskussioner om en overordnet planlægning for udviklingen langs Køge Bugt vedtog Folketinget i 1961 "Lov om Planlægning af Køge Bugt-området". Herefter blev der nedsat et udvalg med et planlægningssekretariat, som skulle vejlede kommunerne langs Køge Bugt i forbindelse med den forventede markante byvækst, der blev drevet af en forøget befolkning i regionen og en stigende boligstandard i de gamle byområder.

Udvalget udarbejdede et overordnet koncept for byudviklingen, hvor en næsten ubrudt række af byer skulle ligge i et bånd fra København mod Køge med kysten på den ene side, motorvejen på den anden og S-toget i midten. På den anden side af motorvejen placeredes en række industriområder, men ellers var dette område udlagt til åbent rekreativt landskab, hvoraf en stor del skulle være skov.

Mellem motorvejen og kysten blev byerne bygget op omkring en række centre placeret ved stationerne. Byerne blev bygget op i en cellestruktur, organiseret

omkring forskellige centertyper. Det mindste center var kvarterscentret, som rummede mindre institutioner og butiksansamlinger. Herefter kom byenhedscentre og bygruppecentre, der skulle være placeret ved stationerne. De indeholdt større institutioner og butikcentre og skulle have en større koncentration af typisk etageboliger, mens parcelhuse skulle placeres uden for stationernes nærhedsområde. Øverst i hierarkiet var der nogle få overordnede centre, som skulle betjene hele byområdet og rumme de mest specialiserede funktioner.

I denne struktur var Greve Station i udgangspunktet kun udset til at blive byenhedscenter, men fik med placering af rådhus, svømmehal, gymnasium og indkøbscenter en større betydning end for eksempel Karlslunde Station, der i planen var udset til at være bygruppecenter, men som først i disse år får tilføjet boliger og indkøbscenter nær stationen. Centerdannelserne fulgte således ikke nødvendigvis ideerne i den overordnede planlægning, fordi de enkelte kommuner og private virksomheder havde andre prioriteter end dem, som var udtrykt i den overordnede

planlægning. Dette ses også ved, at den planlagte tæthed af boliger omkring Greve Station kun er delvist gennemført, idet der mod øst og syd ligger parcelhuse helt op til stationen. En anden faktor, som forstyrrede den oprindelige plan, var, at mens de forskellige etaper af motorvejen langs Køge Bugt blev åbnet mellem 1969 og 1973, så kom S-toget først til Vallensbæk i 1972, til Hundige i 1976, Solrød (og dermed Greve) i 1979 og Køge i 1983. Dette gjorde, at de nye byområder i de første mange år i høj grad var bilbetjente.

FORSTADENS KVALITETER

Mens udviklingen i 60ernes og 70ernes store almennyttige boligområder flere steder er løbet af sporet og har udviklet sig til sociale ghettoer, så har parcelhuset modstået alle angreb. Privatlivet bag hækken, muligheden for selv at forme sine omgivelser, det ofte gode naboskab og ikke mindst haven, som er til glæde sommer og vinter for både børn og voksne, er vigtige kvaliteter for mange familier, når det kommer til boligvalg. Specielt mange børnefamilier ser parcelhuset som den ideelle boligform, og da det samtidig



for de fleste har været en god langsigtet investering at købe eget hus, har parcelhusene på trods af al kritik holdt sig populære.

Herudover er mange af de almennyttige boligområder også eftertragtede. Disse boligområder rummer ofte store, gode lejligheder og et veludbygget net af institutioner, idrætsanlæg og nærhed til rekreative landskaber. I dag er der også en hel generation, som er vokset op i disse områder, og derfor betragter områderne som deres hjemstavn, hvor de har et væld af minder og et stort netværk af familie og venner. Hertil kommer at mange af disse boligområder er mere miljømæssigt bæredygtige end parcelhusene på grund af den højere tæthed.

I sammenligning med de indre byområder er det dog om noget de grønne og rekreative områder, som er forstædernes store ressource. Dette gælder selvfølgelig de private haver, men mindst ligeså interessant er de store kollektive rekreative arealer. Ved Greve er dette frem for alt stranden og hele kyststrækningen, men også nærheden til landbrugslandet vest for motorvejen.

FORSTADENS PROBLEMER

Forstadens problemer kan ses på en række forskellige niveauer. Overordnet set er det et problem, at drømmene om det gode liv i dag i høj grad formuleres med udgangspunkt i den indre by. Når man tager udgangspunkt i disse storbydrømme, fremstår forstaden som enten kedelig på den forudsigelige måde eller utryk på den uforudsigelige måde, alt efter om fokus er parcelhusområderne eller de store socialt udsatte almennyttige boligområder. Hvad enten fokus er på den ene eller den anden del af forstaden, så er den fælles klangbund en ide om, at forstæderne ikke har nogen identitet. For den udefrakommende ses de fleste forstæder som ens, idet de ved første blik præsenterer sig som byområder opført i løbet af få årtier i en uniform arkitektur og domineret af de samme butikskæder og institutioner.

Lokalt i forstæderne opfattes denne kritik som uretfærdig. Hjemstavnen er for de fleste, hvad enten de er opvokset i en boligblok eller et parcelhus, et særligt sted. Dette ændrer dog ikke ved, at forstæderne har svært ved at gøre sig gældende i konkurrencen

med de større og historiske byer, hvor størstedelen af investeringerne er blevet koncentreret fra 1990'erne og frem. Kommuner som København og Frederiksberg arbejder samtidig målrettet på at inkorporere forstædernes primære kvalitet – det grønne og rekreative – i deres tætte kvarterer. Grønne gårde, lommeparker, strandparker, havnebade og taghaver skal sammen med storbyens liv og mangfoldighed af kulturelle og indkøbsmæssige tilbud sikre et godt udgangspunkt i den kontinuerlige konkurrence om skatteborgere.

En anden problematik er, at beboerne i forstæderne i dag orienterer sig i en langt større region, end det var tænkt, da centerstrukturen for Køge Bugt blev planlagt. Beboerne i Greve tager til mange andre indkøbscentre end Greve Midtby Center. Hundige Storcenter, Ishøj Bycenter, City2, Ro's Torv, Rødovre Centrum, Fisketorvet, Fields og Solrød Centeret er alle centre, som er velbesøgte af Greves borgere. Hertil kommer bycentrene i København, Roskilde og Køge, som er destinationer for shopping, kulturelle oplevelser samt restaurant- og cafebesøg. Konkur-

rencen mellem de forskellige centre er med andre ord blevet kraftigt intensiveret, og hvert center må kontinuerligt genopfinde sig selv.

Derudover er der som allerede nævnt problemet med at gøre forstæderne mere bæredygtige. Bilkørsel, opvarmning af de fritliggende huse og den fremtidige grundvandsforsyning er problematikker, som kun vil blive mere påtrængende i fremtiden.

STATIONSCENTRENE I FOKUS

Problematikkerne gør det oplagt at sætte fokus på stationscentrene. Konkurrencen om Greve Midtby er derfor også tænkt som et eksempelprojekt, der inspirerer til, hvordan forstadscentre i Danmark og i udlandet kan omdannes og opnå ny attraktivitet med fokus på bæredygtighed, nye livsformer og mobilitetsmønstre, kulturel diversitet, nye strukturer indenfor privat og offentlig service og nye regionale konkurrencevilkår.

I Danmark er det indtil nu primært tidligere købstæder, som eksempelvis Roskilde og Hillerød og





gamle forstæder som Valby, der har lanceret omdannelsesprojekter i stationsområderne. Der er erfaringer at overføre fra disse projekter, men ingen af dem har som Greve udgangspunkt i en forstad bygget på bar mark i tiden efter 2. verdenskrig. De eksisterende erfaringer må derfor kobles til en forståelse af den særlige kontekst, som efterkrigstidens stationscentre i forstæderne rummer. Hvordan bygges eksempelvis videre på de store rekreative kvaliteter, som rummes i de fælles landskaber såvel som private haver? Som nævnt ovenfor arbejder de større byer målrettet på at inkorporere netop denne kvalitet i både gamle og nye byområder. Samme øvelse står forstæderne på mange måder overfor blot skal de lave den omvendte øvelse. De skal have en form for urbanitet ind i stationscentrene, men uden at miste de grønne kvaliteter. Koblingen og balancen i denne form for hybridudvikling er afgørende. I blandt andet København er der stor debat om, hvorvidt byen er ved at miste sin urbanitet og blive til en forstad, fordi det øgede fokus på boliger og boligkvalitet får særligt børnefamilier til at kræve fred, ro og forudsigelighed. Problematikken er omvendt i forstæderne, hvor øns-

ket om at introducere mere liv og uforudsigelighed må ske på en måde, så de eksisterende rekreative kvaliteter hverken konkret eller mentalt ødelægges.

Stationscentrene kan mange steder blive forstædernes reelle centrum, men det kræver, at de i højere grad bliver præget af mennesker, som opholder sig der, fordi det er et sted, hvor de har lyst til at være. Stationscentrene skal være mindre præget af ren funktionalitet og transit for i stedet at være karakteriseret af oplevelser og spænding, som gør det interessant for mange forskellige grupper af mennesker at tage til et stationscenter, blot fordi det er spændende og hyggeligt. Når det sker, kan stationscentrene måske blive de punkter, som kondenserer de forskellige forstæders identitet, løsriver dem fra at være før-staden / før-byen for i stedet at træde frem som selvstændige steder.





ARKITEKTKONKURRENCENS TEMAER

Omdannelsen af Greve Midtby rammer ned i en række aktuelle faglige diskussioner. Følgende temaer var del af opgaveformuleringen til de tre arkitektteams og havde til formål at sætte konkurrencen ind i den generelle faglige debat. Tematikkerne rummer en del overlap, hvilket afspejler en ide om, at en plan, der skal være i stand til at danne ramme om tilblivelsen af et komplekst byliv, bør bygge på forskellige og overlappende tilgange.

TÆTHED, BÆREDYGTIGHED OG STATIONSNÆRHED

Tæthed og fortætning er blevet en mere eller mindre selvfølgelig del af diskussionen om bæredygtighed og bystruktur. Satsningen på tæthed baserer sig især på, at energiforbruget til transport varierer meget kraftigt med tæthed. De tætte europæiske byer har eksempelvis et energiforbrug, der kun er en tredjedel af de amerikanske byer. Men indenfor de europæiske byer findes der også store forskelle. Efterkrigstidens villakvarterer har en lige så lav tæthed som de amerikanske forstæder, og er i lige så høj grad som dem afhængige af biltransport.

Der er derfor i høj grad brug for forslag til, hvorledes efterkrigstidens by kan omstruktureres, så den kommer til at fungere mere bæredygtigt med en mindre afhængighed af privatbilen.

På baggrund af forskningsresultater, som dokumenterer, at der er en meget højere anvendelse af kollektiv transport til arbejdspladser tæt ved stationerne end ved andre lokaliseringer, har den overordnede planlægning i den storkøbenhavnske region igen en længere periode advokeret for fortætning af de stationsnære områder. Denne politik har senest givet sig udtryk i, at det i landplandirektivet Fingerplan 2007 er blevet et krav, at kommunerne arbejder for fortætning i de stationsnære områder, og at større kontorarbejdspladser skal etableres tæt ved stationerne. På længere sigt vil konsekvensen af disse krav formentlig være, at den storkøbenhavnske region vil danne en netværksstruktur med effektiv kommunikation mellem de enkelte stationscentre.

I strategien om fortætning af stationscentrene ligger der ikke nogen forventning om, at der kan opnås



bolig-arbejdsstedsbalance omkring stationerne. I et samfund og en byregion præget af en høj grad af social og fysisk mobilitet er det realistiske mål i stedet at flytte en del af den daglige transport fra privatbil til kollektiv transport. Dette aspekt handler altså om at gøre centret til en markant og effektiv del af det system af centre, som netværksbyen består af.

FORTÆTNING, DIVERSITET OG KONKURRENCEEVNE

Efterkrigstidens forstæder er baseret på modernismens forståelse af den industrielle by. Den blev set som domineret af en enhedskultur, der indebar, at alle byens indbyggere havde de samme grundlæggende behov i dagligdagen. Deraf fulgte at byplanlægningen var en rationel disciplin, som gik ud på at organisere byens elementer på en sådan måde, at disse grundlæggende behov blev tilgodeset optimalt. Denne tænkning fremelskede den hierarkiske tænkning, som Køge Bugt planen er et meget klart eksempel på. Hele byens struktur er som beskrevet i det indledende afsnit baseret på oplande og centerhierarkier, og centre på samme niveau har i princip-



pet det samme indhold, fordi de menes at skulle tilgodese de samme behov.

Med overgangen fra industrisamfund til postindustrielt samfund er det åbenlyst, at den rationalistiske model ikke længere lever op til den måde, byen bliver brugt på - og heller ikke til de store udfordringer vi står overfor med hensyn til klima og ressourcer. Både forstæderne internt og hele regionen har fået en meget større kulturel diversitet med flere parallelle livsformer og livsstile, end da disse bydele blev bygget. Den høje mobilitet indebærer, at mange af byens beboere hver dag opholder sig i forskellige dele af regionen med mulighed for at købe ind og opholde sig i de byrum, som de finder mest attraktive. Stationscentrene har altså ikke længere noget fast eller garanteret opland, men må konkurrere med andre centerdannelser om at tiltrække besøgende. Konkurrenceparametrene er i denne virkelighed ikke kun det funktionelle indhold, men samspillet mellem funktionerne, arkitekturen, bylivet og bykulturen samt den profil, som dette samspil udkrystalliserer sig i.

FORTÆTNING, SYNERGI OG OVERLAP

Greve Midtby er også et typisk eksempel på et andet aspekt af modernismens bytænkning, nemlig at det drejer sig om at optimere de enkelte enheder ud fra deres interne logikker. Et centerområde består af et butikcenter, som lukker sig om sig selv, fordi det er mest effektivt set fra et kommercielt synspunkt. Det samme gør sig gældende for eksempelvis uddannelsesinstitutioner og sportsanlæg. Hver del optimeres for sig selv og med fokus på dens primære funktioner. Konsekvensen er, at rummene mellem disse anlæg bliver præget af transit og parkering. De bliver ikke byrum indrettet til ophold, møde og udveksling mellem dem, der anvender de forskellige anlæg.

Selvom fortætning betyder flere aktiviteter og flere mennesker i området, opnås der kun en kvalitativ effekt af denne fortætning, hvis det lykkes at bryde med denne tænkning og dens tendens til isolering og indadvendthed. I stedet skal der tænkes i den størst mulige synergi og flest mulige overlap mellem funktioner. Svømmehallen kan eksempelvis danne

basis for en café, hvis den lokaliseres således, at den også kan hente gæster udefra. Gymnasiet og skolerne anvendes udenfor skoletid til idræts- og mødeaktiviteter, der tilsvarende kan udløse overlappende funktioner. Hvis synergimulighederne udnyttes bevidst, kan der opnås et center med et betydeligt højere aktivitetsniveau og et mere varieret byliv, end tilfældet er med de isolerede og indadvendte enheder.

FORTÆTNING, SYNERGI OG MEDVIRKEN

Forstadscentrene er i vid udstrækning underlagt en kommerciel logik og er struktureret af kommercielle anlæg. Det typiske forstadscenter rummer et butikcenter, som er optimeret omkring flow og rum, der skaber den størst mulige omsætning. Herudover er der ofte et biografkompleks eller et andet forlystelsescenter, som tilsvarende er optimeret til at få den størst mulige omsætning ud af de besøgende.

Hvis der skal udvikles en ny type forstadscenter, er det vigtigt, at dette kommercielle liv suppleres med en fremelskning og eksponering af et ikke-kommercielt liv. På den traditionelle strøggade kommer man



nok for at købe ind, men der er også nogen, der blot kommer for at gå en tur og kigge på de andre i byrummet.

At give plads til og opfordre til alternative udfoldelser og at skabe rum for ophold og møder, som ikke kun knytter sig til de kommercielle funktioner, er afgørende for at skabe et rigere byliv, og dermed gøre centret mere tiltrækkende. Der kan eksempelvis peges på sportsaktiviteterne, som noget der kunne gøres til en del af oplevelsen og bylivet. I Greve Midtby ligger skolernes sportsbaner i dag afsondret, og tilsvarende ligger skøjte-, bold- og petanquebaner sammen med legepladsen isoleret bag Greve Svømmehal. Disse aktiviteter og mange andre af samme type kan med en anden placering og kobling til transitflows gøres til en integreret og aktiverende del af centret.

Lokaletyper og husleje er også vigtige forhold i denne sammenhæng. Ønskes alternative funktioner, må der være billige lokaler og typer af lokaler, som egner sig til optræden, til udstilling, til ad hoc musikarrangementer med mere.



FORTÆTNING, DIVERSITET OG INNOVATION

Byens evne til at fungere som ramme om innovative og kreative processer handler i høj grad om dens evne til at eksponere og aktivere dens kulturelle diversitet og skabe rum for møder og udveksling mellem forskellige grupper.

De store åbne boligområder kan kun gennem en meget langsom proces omstruktureres. Men centerområderne kan omstruktureres med en kortere tids-horisont og derigennem bringe de omkringliggende boligområder til at fungere på nye måder. Omstrukturering af forstadscentrene handler altså ikke kun om det lokale liv, det handler også om hele byens evne til i kraft af mange forskellige centre med hvert deres særpræg og muligheder at give plads for udveksling og innovative kulturer.

Dette kræver både stor opmærksomhed på de lokale potentialer og en stor opmærksomhed omkring den regionale positionering. Det er mødet mellem de aktiviteter, der har en regional baggrund og de aktiviteter, som har et lokalt ophav, der kan tilføre

stationscentret ny attraktivitet, og bidrage til at hele regionen orienterer sig mod nye former for kulturel innovation.

FORTÆTNING, FORBINDELSER, CYKEL- OG GANGKULTUR

Et væsentligt aspekt af at arbejde med fortætning af centerområder er som nævnt muligheden for at få de omgivende bykvarterer til at fungere på nye måder. Hvis der i det nærliggende center er et bredt og attraktivt udvalg af funktioner og oplevelser, vil tilskyndelsen til at opsøge oplevelser i andre dele af regionen blive mindre, men især vil konsekvensen være, at det lokale liv vil blive rigere i sin blanding af det lokale og det regionale.

At sikre denne sammenknytning og overlapning mellem centret og de tilgrænsende områder handler om mange af de forhold, der er nævnt foran, men det handler også om at skabe konkrete attraktive forbindelser til og gennem de omkringliggende områder. Det handler om at fremme en styrket cykel- og gangkultur i forstaden. Dette vil både have positive konsekvenser på energisiden, og for den måde

byens rum bliver brugt på. Det er et helt andet liv, og det er helt andre typer af møder, som findes ved en fodgængerpromenade end ved en parkeringsplads. Centeromdannelsen kan fremme en ny promenade- og cykelkultur i forstaden, og samtidig kan centeret lukrere på det øgede byliv, som en sådan kultur vil føre med sig.

FORTÆTNING OG SUNDHED

Sundhed udgør en vigtig dimension i omdannelsen af Greve Midtby. I denne sammenhæng handler sundhed både om hvilke funktioner såsom svømmehal, lægehus og idrætsanlæg, der placeres i Greve Midtby, men også om hvilke hverdagsaktiviteter byplanen lægger op til. I den forbindelse vil muligheden for at tilrettelægge centeromdannelsen, således at den medvirker til at fremelske en ny cykel- og gangkultur igen spille en vigtig rolle. Det er grundlæggende vigtigt, at sundhed opfattes bredt inkluderende som alle former for aktivitet, der fremmer sundheden. Lægehusets helbredelse og plejecenterets omsorg hører sammen med dagligdagens gåture, boldspil, svømmetur, cykling og leg.



FORTÆTNING OG TRYGHED

Greve Midtby har som de fleste andre forstadscentre problemer med hærværk og manglende tryghed i aftentimerne. Dette hænger blandt andet sammen med områdernes svage sociale kodning og mangel på aktivitet i det offentlige rum i aftentimerne.

Dette gør denne type af områder til fri- og mødested for unge, der her kan være uden overvågning. De positive aspekter overskygges dog oftest som i Greve Midtby af stor utryghed og hærværk i form af eksempelvis smadrede ruder og graffiti.

Problemer imødegås ofte med kriminalpræventive foranstaltninger såsom overvågningskameraer, bedre belysning samt udformning af byrum, der giver overblik, og hvorfra der er flere muligheder for at komme væk.

En anden supplerende, men på mange punkter vigtigere, strategi er at introducere aktiviteter, som skaber en åben, men samtidig regulerende kultur.

Fra andre byrum ved man, at det typisk sker i sammenhænge, hvor mange forskellige grupper befinder sig på samme tid. Herudover vil fortætning og dermed potentielt flere tilstedeværende mennesker i bymidten formentlig også have en stor betydning.

TÆTHED, ENERGI OG KLIMA

Tætheden har effekter for valg af transportform og energiforbruget til transport, men det har også effekter for det lokale klima. Tæthed kan, hvis den er organiseret rigtigt, give mindre afkøling af bygninger, og den kan give mere læ og dermed større tilskyndelse til at bruge byens rum. Og tæthed kan, hvis den er studeret omhyggeligt, opnås uden at forringe dagslysadgangen til bygningerne.

Klimaændringerne viser sig allerede i form af voldsomme regnskyl med vandmængder, som ikke kan afledes gennem de almindelige kloaksystemer. Dermed bliver opsamling, forsinkelse og bortledning af overfladevand et praktisk og strukturelt, men i høj grad også arkitektonisk spørgsmål i områder som Greve Midtby.

FORTÆTNING, BÆREDYGTIGHED OG FLEKSIBILITET

Fortætning er en proces med ubekendte forhold. Det kræver, at der arbejdes med planformer, der kan fastholde bærende kvaliteter samtidig med, at de er åbne for det ubekendte. Men fleksibilitet og bæredygtighed er også indbyrdes forbundet, fordi den fleksible plan med klare overordnede visioner og bærende træk er en forudsætning for, at der løbende kan foretages justeringer og tilpasninger, uden at det indebærer grundlæggende og meget ressourcekrævende restruktureringer.

STRATEGI OG PROCES

Arkitektkonkurrencen om Greve Midtby handler om at forny gennem restrukturering, fortætning og tilføjelse af nye funktioner, strukturer og former. Det handler altså i høj grad om proces. Hvordan får vi omdannelsen i gang, hvad er det, der skaber dynamik, som sætter gang i noget mere, og som trækker udviklingen i den retning, der ønskes?

Strategisk tænkning knytter sig til situationer, hvor man ikke kan kontrollere de andre involverede aktører. Man må derfor operere ved hjælp af initiativer, som med stor sandsynlighed kan få andre aktører til at etablere de anlæg og funktioner, der ønskes. En velkendt form for strategisk planlægning er anvendelsen af eksempelvis en park som det åbningstræk, der tiltrækker investorer og sætter en udvikling i gang.

STRATEGI OG ØKONOMISK BÆREDYGTIGHED

Restruktureringen af Greve Midtby må tænkes og gennemføres på markedsmæssige betingelser, fordi der er meget snævre juridiske og økonomiske rammer for, hvor meget kommunen kan og må involvere sig i projektet. Det er derfor også afgørende, at den strategiske tænkning suppleres med opmærksomhed på, hvordan der gennem planens indhold og udviklingsstrategi sikres de nødvendige investeringer med det nødvendige afkast.





Greve Svømmehal
Greve Station

Greve Rådhus
Greve Gymnasium
Nældebjerg Plejecenter
Aktivitetscenteret

334 334

KONKURRENCEOPGAVEN

De tre teams har skullet lave en besvarelse, som bidrager til debatten om en innovativ og økonomisk realistisk nyfortolkning af forstaden og dens centerdannelser, således at de lever op til de dagsordener, som det postindustrielle samfund og klima- og resourceproblematikkerne stiller os over for. Konkret har besvarelsene skulle have fokus på nyfortolkning og udvikling af Greve Midtby og de specifikke problemer og potentialer, som knytter sig til denne kontekst. Besvarelsene har skulle munde ud i en udviklingsplan for Greve Midtby som et nyt forstadscentrum, der:

- Gør sig gældende i en regional sammenhæng og fortolker stationsnærhedspolitikken som en del af det aktuelle fokus på bæredygtighed.
- I den lokale sammenhæng udgør et bæredygtigt og attraktivt miljø og samtidig sætter de omgivende boligkvarterer ind i en ny sammenhæng.

Herudover er der i bedømmelsen blevet lagt vægt på følgende forhold:

- At der fremstår en robust og fleksibel strukturplan med principper for tæthed, funktionsfordeling og bygningstypologier.
- At der er anvist en relevant tæthed og en overbevisende byarkitektur.
- At det er anvist, hvorledes Greve Midtby i kraft af indhold, tæthed og udformning kan blive mere attraktiv og tryk både i dag- og aftentimerne.
- At der er anvist varierede grønne og mere urbane byrum, som kan danne ramme om mange forskellige aktiviteter, alders- og befolkningsgrupper og tilsammen sikre et rigt og varieret byliv. At stranden er indarbejdet som en kvalitet ved midtbyen.
- At sundhed indgår som en del af Midtbyens profil - både i form af behandling/ pleje og i form af fore-

byggelse gennem bevægelse i forbindelse med aktiviteter som sport og leg og den daglige transport til fods og på cykel.

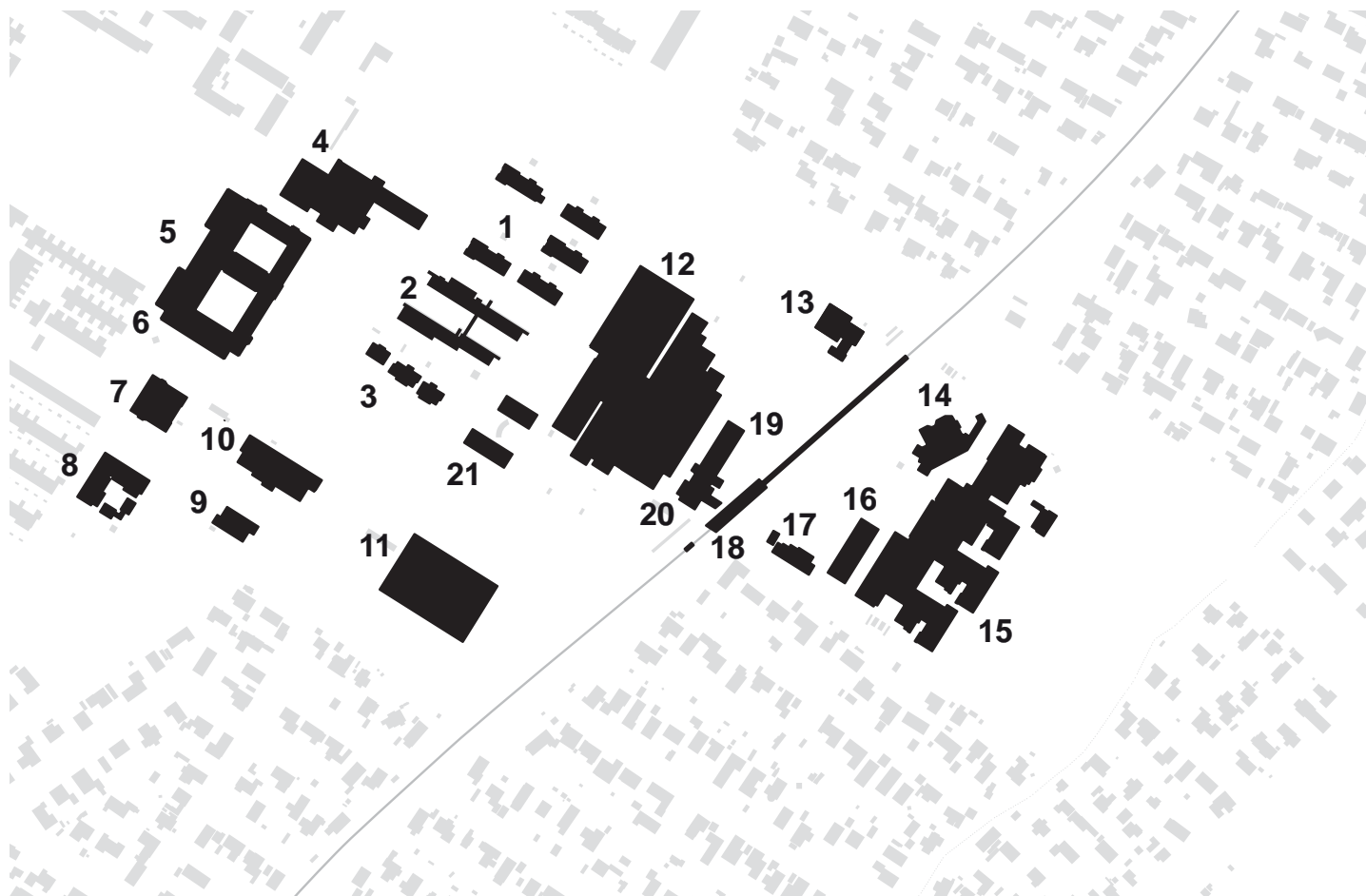
- At forholdet mellem god tilgængelighed med bil og et trykt fodgænger- og cykelmiljø er løst overbevisende.
- At projektet håndterer problemet med afledning af regnvand på en overbevisende og nytænkende måde.

Besvarelsene har både skullet rumme en klar vision og en robust strukturplan med tydelige hovedtræk, som muliggør en høj grad af fleksibilitet med hensyn til rækkefølge og ændringer i vægtningen mellem forskellige funktioner, og den skal sikre, at der opnås ny attraktivitet på et tidligt tidspunkt i udviklingsforløbet. Strukturplanen skal være uddybet og dokumenteret med illustrationer af forskellige udviklingstrin i form af helhedsplaner, etapeplaner og udsnitbearbejdningsninger.

KONKURRENCEOMRÅDETS AFGRÆNSNING



EKSISTERENDE BYGNINGER



- 1 BAKKEVOLDEN
Boliger
- 2 NÆLDEBJERG PLEJECENTER
- 3 KANALHUSENE
Boliger
- 4 GREVE RÅDHUS
- 5 GREVE GYMNASIUM
- 6 VUC
- 7 BUGTSKOLEN
- 8 HOLMEBO
Integreret institution
- 9 DISTRIKTSPSYKIATRI
OG VÆRESTED
- 10 SOSU-SKOLE
- 11 GREVE SVØMMEHAL
- 12 GREVE MIDTBY CENTER
- 13 STATOIL
- 14 JOHANNESKIRKEN
- 15 HOLMAGERSKOLEN
- 16 ERHVERV
- 17 BOF ÆLLESSKAB
- 18 GREVE STATION
- 19 BUSTERMINGAL
- 20 KORT & GODT BUTIK,
SHARWARMABAR
- 21 KONTORBYGNINGER