



Infrabodies 1997. Randstad er den næsten sammenvoksede ring af byerne, Amsterdam, Utrecht, Rotterdam, Delft, Den Haag og Leiden.



## MONO LAB

AF BORIS BRORMAN JENSEN

Artiklen portrætterer den hollandske tegnestue Mono Lab, som ikke blot ligger langt væk fra de hippe miljøer, men også lever en anonym tilværelse i forhold til den strøm af publikationer, der sprøjtes ud af det hollandske offentlighedsmaskineri. Forfatteren er arkitekt MAA og medlem af gruppen TRANSFORM.

Oven på et kyllingeslagteri i det yderste af Rotterdams sydøstlige havneområde bor MONO LAB Architects. Det er lidt svært at finde i mørke, men så snart man kommer ind i det gamle pakhus, ser man straks navnet i vinduet til foyeren. Det er skåret ud i pap og malet pink.

Arkitekterne i Holland har en særlig tradition for det med navne. Jan Willem van Kuilenburg som er tidligere OMA-mand og medstifter af firmaet understreger da også, at MONO LAB ikke bare er et navn, men selvfølgelig et bevidst udskåret image, som skal signalere enkelhed (MONO) i samspil med det eksperimentelle (LAB). Han kender hverken Aalborg Universitet eller TRANSFORM, men navnet har han tilsyneladende respekt for, så samtalen kommer hurtigt i gang.

Vi bliver med det samme enige om ikke at lave et interview og går i stedet i gang med at kigge på projekterne. Jeg har på forhånd set deres præsentationsmateriale på hjemmesiden og undret mig over, hvorfor MONO LAB ikke fylder mere på tidskriftshylderne. Tegnestuen er ikke blot langt væk fra de hippe miljøer inde ved Erasmus-brøen, men den lever også en forbløffende anonym tilværelse i forhold til den strøm af publikationer, som sprøjtes ud af det hollandske offentlighedsmaskineri.

Det er bemærkelsesværdigt, for folkene bag navnet har virkelig noget at byde på. Som alle andre unge tegnestuer i landet har de en misundelsesværdig adgang til praksis. De får lov at være med, bliver bedt om at opføre huse – og gør det. Inden for de første få leveår har MONO LAB allerede været i gang i Lelystad med byrenovering, fået kommission på et infill-hus i Rotterdam og er i færd med at projektere et ambitiøst og selvfølgelig konfidentielt »XXX-villaprojekt« for en velhavende klient.

### Infrabodies

Det, som imidlertid gør MONO LAB bemærkelsesværdige (selv i en hollandsk sammenhæng), er deres radikale og meget usentimentale forslag til at sammentænke infrastrukturer og bymæssige funktioner. Med omkring 100.000 nye enfamiliehuse om året er Holland som bekendt ved at forsvinde ind under et tæppe af ensartet og spredt forstadsbyggesel, og behovet for at udvikle nye fortætningsstrategier er akut.

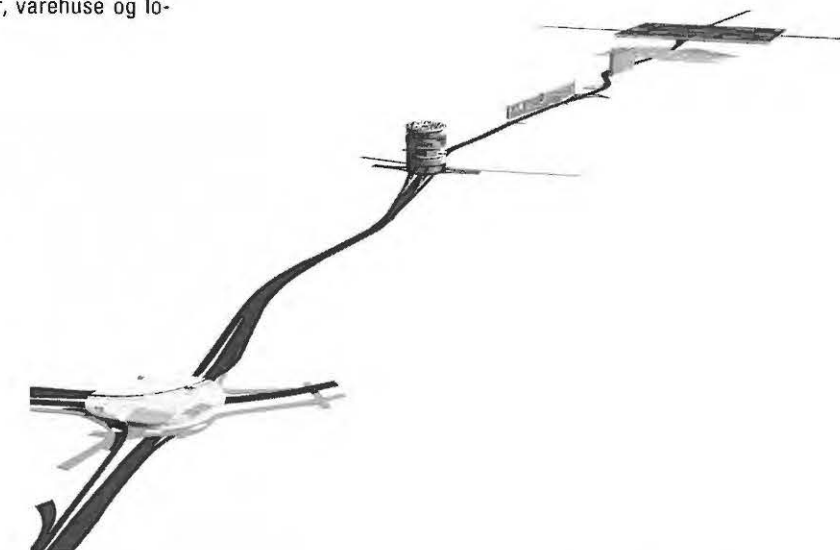
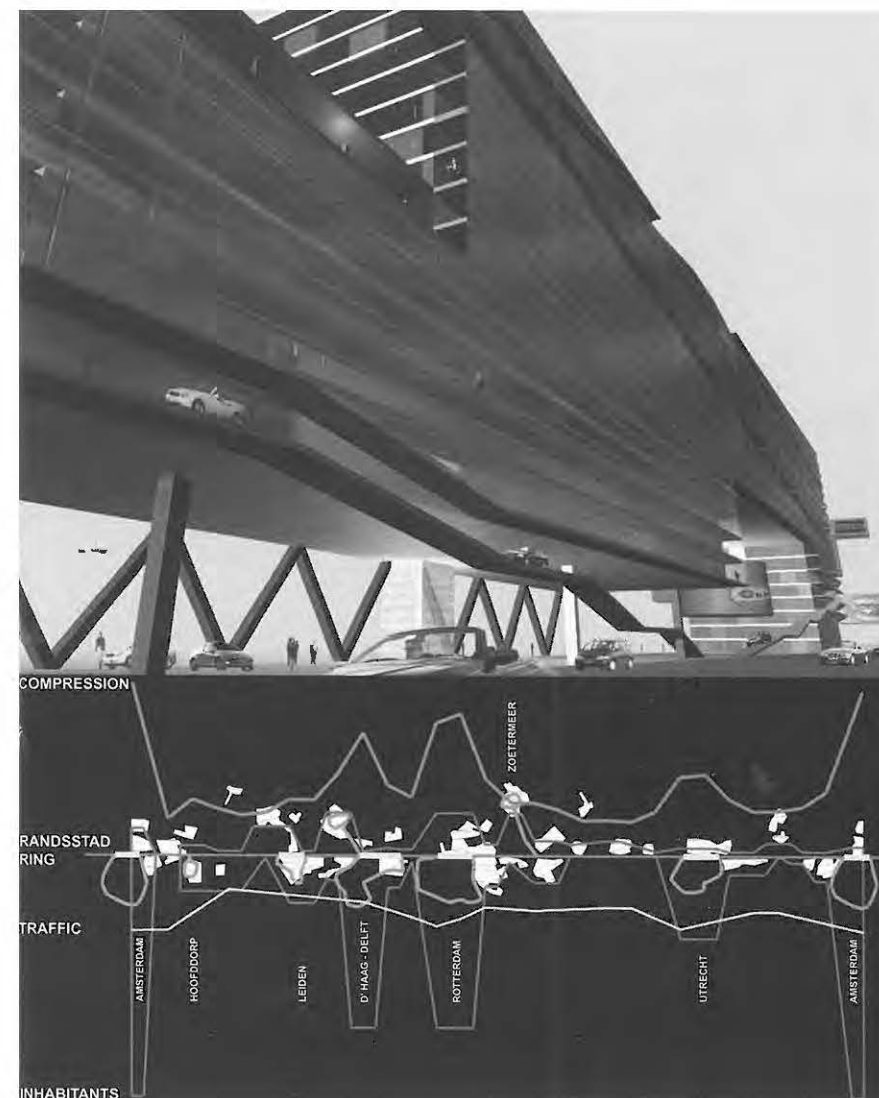
MONO LAB har med, hvad de kalder for fusionsstrategier, forsøgt at løse et dobbelt problem. I takt med den spredte vækst øges også behovet for infrastruktur, der igen bidrager til at beslaglægge nye åbne områder, hvilket yderligere bidrager til at

belaste det i forvejen sammenbrudstruede ringvejssystem. Deres bud på nye fortætningsmuligheder er ikke blot en blød revision af eksisterende kompakte bymodeller. De inddrager og medtænker også den infrastruktur, som stadig anses for at være et nødvendigt onde og derfor sjældent integreres som en aktiv komponent i planlægningen. MONO LAB har vendt hele Randstad-problematikken på hovedet og uden hæmninger udforsket, hvordan bysammensmeltningen og de efterhånden fuldstændig uoverskuelige trafikale problemer i stedet kan udnyttes som hastigt voksende potentialer. Tegnestuen har studeret hele den motorvejsring, som udgør forbindelseslinien i Randstad, og er kommet med konkrete bud på udnyttelsesmuligheder for de såkaldte hyperringe, altså loop i loopet, hvor den regionale biltrafik møder den lokale, og hvor hele systemet samtidig kobler sig til de nationale og internationale togforbindelser.

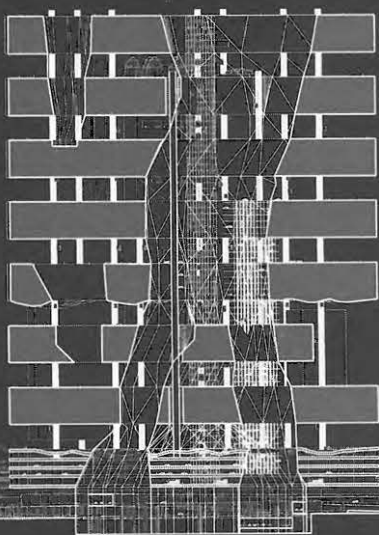
Under logoet »Infrabodies« har de visualiseret forskellige programmatiske og strukturelle muligheder for at udnytte trafikstrømmen, og de enorme vakuum-zoner af utilgængelige rum, der ligger om-

kring de store motorvejsudfletninger og de brede korridorer af asfaltbånd. De har undersøgt seks tunge infrastrukturelle knudepunkter og flaskehalse på A20-motorvejen langs Rotterdams nordlige ringvejssystem: *Kleinpolderplein*, en 100.000 kvm stor udfletning – og det lidt større *Scheiplein* på 150.000 kvm – *Bergweg*, et område på 380.000 kvm, hvor jernbanen og A20 krydser – *Stoopweg*, der udgør et 300.000 kvm stort kileformet areal, hvor jernbane og motorvej fletter hen over hinanden – *Rotte Delta* en landskabsrest på 550.000 kvm, som er blevet afskåret af ringvejssystemet – og endelig *Terbergse Plein*, der ikke er ét sted, men en serie af spaghettiudfletninger, som udgør et spættet felt af indelukkede enklaver på i alt 5.000.000 kvm.

De seks knudepunkter bombarderes med forskellige programmer som f.eks. transferier, der er udvekslingspunkter mellem offentlig og privat transport kombineret med parkeringsmuligheder, shoppingcentre, restauranter, motionshaller og sportsbaner, biografer og andre populære underholdningstilbud, kontorfaciliteter, varehuse og logistikcentre.



Compressor 1999. Toyo Ito møder Koolhaas. Mellem de åbne superdæk ligger ni etagers programpakke af boliger, erhverv og service. Nylonstrømpen som gennemskærer strukturen er kompressorens åbne og lodrette byrum.



### Compressor

Den såkaldte »Compressor« er resultatet af et forskningsprojekt, som Ministeriet for Rumlig Planlægning (VROM) og Kontrolgruppen for Eksperimentel Bebyggelse (SEV) har finansieret. Projektet er en videreudvikling af Kleinpolderplein-modellen fra Infrabodie-serien, men den 300 meter høje megastruktur går et skridt videre og tegner en vision, der tænkes realiseret i et 30-års perspektiv. Kompressoren rummer i sig selv en hel bydel af stablet infrastruktur, beboelse, erhverv og rekreation. MONO LAB kalder selv hybriden af lodret modernistisk doktrin et manifest for »Exponential Urbanism«. Kæmpetårnets etageplaner er på 35.000 kvm, og med 68 udnyttede etager giver det plads nok til at indlogere det meste af Tunø + festival. Dækkene ligger fordelt i syv blokke med hver ni etager, som opdeler strukturen i skiver af program og åbne flader af rekreative landskaber. Programpakken rummer omkring 1/4 boliger, i alt ca. 2500 lejligheder. Resten er udnyttet til butikker, spisesteder, kontorer,

kulturelle aktiviteter, service og parkering. De enkelte planer er disponeret, så boligerne ligger fordelt langs den ydre omkreds. Den kommercielle del henter dagslys fra det enorme atrium, der gennemskærer hele mastodonten. De bærende dele og cirkulationssystemet er atomiseret og fordelt over hele grundfladen. Det decentrale system af bærende kerner, flugtveje og installationsskakte er hver omgivet af en krans af elevatorer.

Basen hæfter den lodrette by på vejsystemet og fungerer som bufferzone for trafikstrømmen, der samtidig er forbindelsesled til den interne, lodrette transport.

### Infrascape

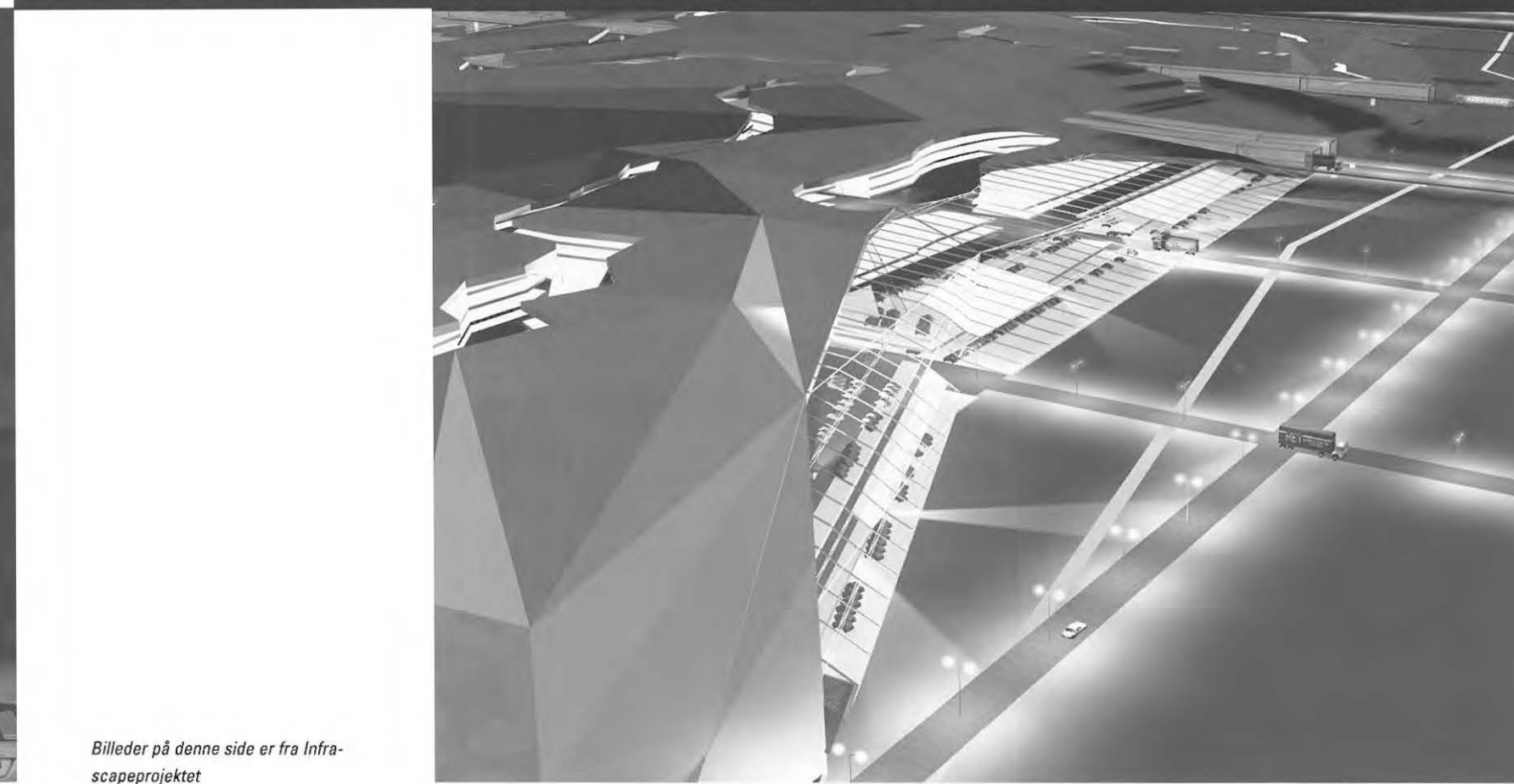
En anden og mindre bombastisk model for integrering af bymæssige programmer, landskabelige områder og infrastrukturelle netværk, som tegnerstuen har udviklet på baggrund af Infrabodie-kataloget, er et kamouflerede byskab kaldet »Infrascape«. Konceptet trækker på skemaet fra »Non-Buil-

ding«-typen ved Terbergse Plein og »Parallel Soils«-typen ved Rotte Delta, der er de østligste modeller i Infrabodie-strengen (de bageste på illustrationen). I stedet for at sende hybridværket i vejret opererer Infrascapet under dække af et kunstigt bakkelandskab. Materialet til de enorme klitter er ikke et astronomisk udgiftsparameter, men løsningen på et reelt problem med lokal overskudsjord og sand fra sødgravninger i området omkring Breda i det sydlige Holland, hvor scenariet tænkes udspillet. Infrascapet placeres uden for den historiske bykerne, som en selvstændig by-enhed hægtet direkte på tog og motorvejsforbindelserne og proppet med et 5.000.000 kvm stort forstadsprogram af konsummiljøer og rekreative udfoldelsesmuligheder.

Den indfoldede by dukker op som huller i et kunstigt terræn og ses kun fra omgivelserne som skrånende indgangspartier til noget, der ligner »Stealth Valley«. Det underjordiske trafiksystem tegner et klassisk grid og ligger i niveau med det

faste terræn. Trafikken kører direkte ind i byskabet, hvor den møder de parkeringsarealer og den containerarkitektur som udgør et normalt forstadslandskab. De interne cirkulationssystemer minder om strukturalismens niveaudelte gadeforløb. Dele af den gennemgående trafik overdækkes og gøres til svævende boulevarder. Hullerne i det artificielle landskab er offentlighedsnicher og fordelingsrum for den indvendige by. Her standser toget, og her ligger de vigtige servicefunktioner som en omgivende krans af glasgardiner. Ud over de offentlige kraterformationer er tæppet perforeret af mindre ånehuller og lyskakte, der forbinder de underliggende programmer med overfladen. Oven på byen kan det moderne forstads menneske lege cowboy, spille tennis, fodbold og golf, køre motocross, cykle ned ad bakke, kigge på fugle, klatre og dyrke alle de aktiviteter, som det øvrige hollandske ingeniørlandskab ikke kan honorere.

Besøg MONO LABS hjemmeside på: <http://www.monolab.nl>



Billeder på denne side er fra Infrascapeprojektet