

Et af Danmarks største byudviklingsområder er Vinge ved Frederikssund. Hvis alt går efter planerne, vil Vinge om to-tre årtier huse 20.000 indbyggere, have 4.000 arbejdspladser og således fordoble Frederikssunds nuværende indbyggertal. Opkoblingen til Fingerplanens kollektive trafiknet har været et af de centrale omdrejningspunkter for byudviklingsprojektet. I efteråret 2014 afholdt Frederikssund Kommune i samarbejde med Arkitektforeningen en indbudt konkurrence om en ny central S-togsstation i Vinge. Arkitekten har bedt Boris Brorman Jensen gennemgå dommerbetænkningen og kommenterer konkurrencen og de enkelte projekter.

## EN NY GENERATION AF STATIONSBYER PÅ VEJ?

### EN STATION SOM INGEN ANDRE: VISIONÆR OG SMUK

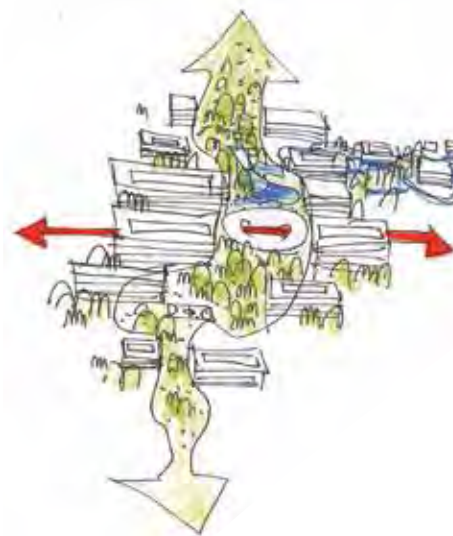
Lad det være sagt med det samme. Det er fem bemærkelsesværdige og meget sympatiske projekter, der kom ud af efterårets arkitektkonkurrence om Vinge S-togsstation og ny bydel. Den udsendte pressemeddelelse fra Frederikssund Kommune er også nærmest rørstrømsk i sin omtale af resultatet og kalder vinderforslaget for "En station som ingen andre: smuk og visionær."

Det er heldigvis svært at forestille sig en arkitektkonkurrence, hvis udfald blev en station som alle andre: grim og visionsløs, men pressemeddelelsen har alligevel en form for pointe.

Der bliver brugt enorme summer på at vedligeholde og udbygge det kollektive trafiksystem i Danmark. Nogle vil selvfølgelig sige langt fra nok - men det er alligevel tankevækkende, hvor monofunktionelle, anonyme og ensformige de fleste S-togsstationer og banegårde i grunden er. Tænk fx på metroen i Moskva, hvis stationsanlæg nærmest udgør en kunsthistorisk rejse. Stationerne har stort set samme funktionelle opbygning, men er bygget over en lang

årrække og har meget forskellige arkitektoniske udtryk. Alle stationer repræsenterer distinkte rum, og man behøver kun at have set en station én gang, før man kan genkende den. Fint nok med moderne infografik, men hvorfor ikke bruge arkitekturen som en mere aktiv stedsmarkør?

Den københavnske Metro minder lidt for meget om en horisontal elevator. Stationerne er nærmest identiske - lige med undtagelse af den nye Nørreport Station. Det betyder noget, hvordan man ankommer til et sted. De fleste togrejsende til hovedstaden og landets større provinsbyer bliver i reglen budt velkommen af ligegyldige reklameskilte, frysende rygere og lunkne 7-Eleven-pølser. Det har ikke altid været sådan, men moderne banegårde, kolde perronanlæg og søvnige S-togsstationer har ikke længere særlig megen civil stolthed over sig og er mere eller mindre blevet til steder, hvor man nærmest forventer at blive forulempet. Man er som rejsende med offentlig transport først kommet rigtig frem, når man er sluppet væk fra perronen og nået på sikker afstand af stationsområdets urin og dieseldunst.



Konceptskitse fra vinderforslaget.

Det er lidt anderledes med lufthavnsbyggerier. De er i reglen pengemaskiner og har i langt højere grad formået at gøre rejseoplevelser lidt mere smækre og eksklusive. Det er, som om luftfartstrafikkens fysiske rammer fortsætter med turen med Metroen fra Kastrup lufthavn ind til Wonderful Copenhagen ved Kongens Nytorv. I hvert fald er det en anden oplevelse end togturen ind



Fra vinderforslaget: Snit, nord-syd



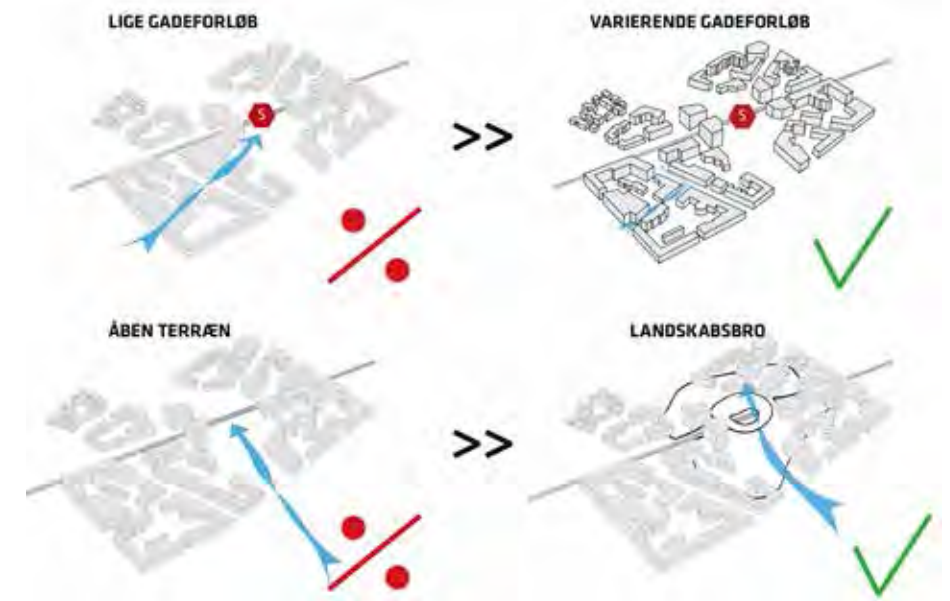
Fra vinderforslaget: Snit, øst-vest

til København H. Det offentlige transportsystems stationsanlæg og fysiske rammer fortjener i mine øjne en helt anden arkitektonisk opmærksomhed og anelse. Offentlig transport tjener i modsætning til kommerciel drevet 'mass transportation' en demokratisk funktion som understøtter af fri bevægelighed for alle, uanset økonomisk formåen. Og det er på den baggrund meget opløftende at læse dommerbetænkningens gennemgang af de fem projektforslag til Vinge S-togsstation og ny bydel.

### I BYENS DYBE STILLE RO

S-togsnettet, som den nye by Vinge kobler sig på, udgør selve skelettet i den kanoniserede og verdensberømte Fingerplan, og det er i et byplanmæssigt perspektiv interessant at studere de tanker og ideer, som konkurrencen udfolder. Der er flere temaer i spil. Det handler selvfølgelig om at sikre en fortsat byvækst inden for rammerne af den reviderede Fingerplan og gøre det muligt for såkaldt almindelige mennesker at bo og arbejde i hovedstadsområdet uden at skulle bruge den halve fritid på at holde i kø på motorvejen. Det er alt sammen

Fra vinderforslaget: Principdiagrammer



meget godt og helt i tråd med Fingerplanens oprindelige intentioner, men ikke specielt revolutionerende. Det nye tema eller byudviklingsideal, som alle fem konkurrenceprojekter imidlertid forsøger at give et kvalificeret bud på, handler om udvikling af nye principper for forening af by og landskab. De fem teams har alle illustreret nogle meget appellerende og

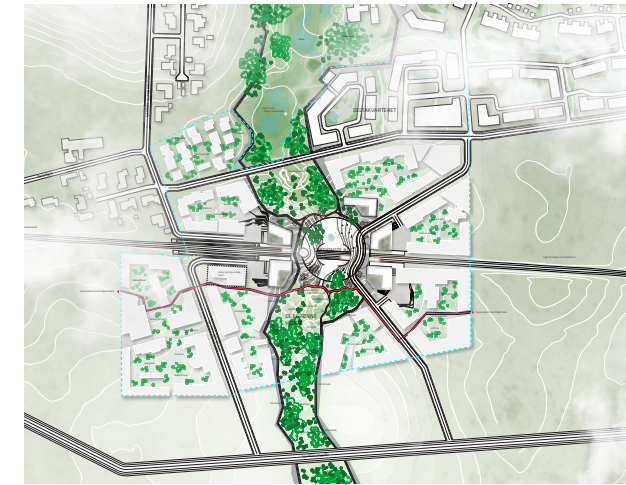
sympatiske principper for, hvordan det i en ikke så fjern fremtid skal blive muligt at leve et liv i byens dybe stille ro. Den klare kontrast mellem kultur og natur, mellem bebyggelse og landskab, der tegner Fingerplanens kontur, er taget op til revision. I Vinge-konkurrencen forsøger

Fortsættes side 50.

Fra vinderforslaget: Snit, nord-syd

Fra vinderforslaget: Snit, øst-vest





Masterplan



Situationsplan

### LYKKELIG KOLLISION

Forslag nr. 2/16212. Udpeget som vinderforslag. Forslaget er udarbejdet af totalrådgiver Henning Larsen Architects (ophavsret) i samarbejde med MOE Rådgivende Ingeniører, Tredje Natur og Railway Procurement Agency.

Godt på vej mod en tredje natur. Konkurrencens vinderforslag er som et meteornedslag i den funktionsadskilte by. Byrum, park, bygningsanlæg og infrastruktur forenet i en lykkelig kollision. Overgangene mellem parkstrøget, byrummet og S-togsstationen bliver elegant optaget af det terrasserede landskab. På undersiden af det dobbeltkrumme bylandskab er der direkte adgang til de fire markante bygninger, der udgør pladسدannelsens hjørnesteen. BBJ





### KARAKTERISTISK TERRASSELANDSKAB

Forslag nr. 3/71263. Forslaget er udarbejdet af totalrådgiver Cobe i samarbejde med Arup og SLA (ophavsret bygning: Cobe og Arup, ophavsret landskab: Cobe og SLA).

Forslaget har ladet det blå landskab træde tydeligt frem. Niveauspringet over baneføring og perronanlæg optages i et karakteristisk terrasselandskab, der minder om Bymilen ved SEB Bank. De forskellige blågrønne landskabslommer fremstår som biopsier eller en eksempelsamling over lokalområdets økosystem. De hvide stiforløb er en åben invitation til skatere og andre street sport-entusiaster.

BBJ



Situationsplan



Situationsplan

### STOR-LANDSBY

Forslag nr. 5/24051. Forslaget er udarbejdet af totalrådgiver Tegnstuen Vandkunsten (ophavsret) i samarbejde med Brownlie Ernst and Marks Limited (ophavsret) og EKJ Rådgivende Ingeniører.

Forslaget udformer Vinge S-togsstation, så den fremstår som en landskapskulptur. Det 'vilde' landskab kommer helt hen til bygningen, der samtidig fungerer som en X-formet bro over banen. De omgivende bygninger er illustreret mere nedtonet og formidler visioner om en anden skala end de øvrige projekter. Mere stor-landsby end miniature-storby.

BBJ

### TO DISTINKTE ANKOMSTSITUATIONER

Forslag nr. 1/77332. Forslaget er udarbejdet af totalrådgivergruppen KHR arkitekter / BIG Bjarke Ingels Group / Tyréns AB - Hansen, Carlsen & Frølund / Via Trafik Rådgivning / Bisgaard Landskabsarkitekter (alle ophavsret).

Forslaget arbejder med to distinkte ankomstsituationer. Et blå og et grønt cirkulært landskabsrum, der møder perronanlægget fra henholdsvis nord og syd. En glaspavillon på landskabsbroen forbinder stationen med gaderummets trafik.

BBJ



Situationsplan



Situationsplan

### BYPARK

Forslag nr. 4/23220. Forslaget er udarbejdet af totalrådgiver Rambøll Danmark (ophavsret) i samarbejde med Effekt, Snøhetta og Møller & Grønborg Arkitekter.

Forslaget fremstår med en dobbelt landskabsbro med en central pladsdannelse, der trapper ned i niveau med perronarealerne. Fornemmelsen af at ankomme til en bypark står stærkt i forslaget, der spiller på en større kontrast mellem bygninger og landskab end vinderforslaget.

BBJ



arkitekterne at hægte grønne infrastrukturer, supercykelstier og kollektive trafiksystemer sammen. Landskabet har fået en anden status og er nærmest foldet ind i den nye bys centrum. Landskabet tænkes som et allestedsnærværende lag i byen. Det 'blå landskab' er sluppet fri af kloaksystemet og det 'grønne' vokset ud af parkrummet og ind i bygningerne. Og pladserne er blevet tredimensionale rum ligesom landskabet.

Det er lykkedes flere af forslagsstilerne at udvikle en ny bygningstypologi eller hybrid landskabstopografi, hvor S-togsstation, busholdeplads, parkeringsanlæg, byrum, park og landskabskile smelter sammen i ét fortætningspunkt. De landskabelige situationsplaner, der er medtaget i dommerbetænkningen, er forførende på en lidt Fifty-Shades-of-Green-agtig måde. Det er ikke helt så vildt og vådt at se på, som teksten antyder. Men alligevel langt mere sansvækkende og levende end de klassiske havebyprincipper, som byudviklingsprojektet syd for Frederikssund i en vis forstand forsøger at genopfinde.

Landsby-urbanitet eller *rubanity*, som det vist hedder på moderne dansk, er et andet gennemgående tema i konkurrencen. Vinge bliver med 6-8 etager høje bygninger omkring stationen meget tættere bebygget end de fleste forstæder og tilhører i den forstand en ny generation af stationsbyer ligesom Nye ved Elev nord for Aarhus. Man vil selvfølgelig kunne køre i bil til både Nye og Vinge, men det er den kollektive trafikbetjening og ikke motorvejen, der kommer til at udgøre både rygrad og tyngdepunkt i denne nye generation af stationsbyer.

#### Konkurrencefakta

Konkurrencen blev udskrevet af Frederikssund Kommune som en indbudt projektkonkurrence med forudgående prækvalifikation.

#### Inviterede teams

Totalrådgiver Cobe i samarbejde med SLA og Arup  
 Totalrådgiver KHR arkitekter i samarbejde med BIG, Tyréns AB - Hansen, Carlsen & Frølund, Via Trafik Rådgivning samt Bisgaard Landskabsarkitekter  
 Totalrådgiver Henning Larsen Architects i samarbejde med RPA, MOE og Tredje Natur  
 Totalrådgiver Rambøll Danmark i samarbejde med Effekt, Snøhetta samt Møller & Grønborg Arkitekter (udpeget som vinder)  
 Totalrådgiver Tegnstuen Vandkunsten i samarbejde med BeaM og EKJ Rådgivende Ingeniører



Modelfoto af bydelen Nye Nord for Aarhus.

Konkurrencen om Vinge S-togsstation demonstrerer en klar vilje til at gøre op med provinsbyens anonyme trinbræt. S-togsstationen i Vinge vil være et centrum ikke bare logistisk, men også rumligt, arkitektonisk og symbolsk. Det er også værd at bemærke, at den nye generation af stationsbyer tænkes som miniatureudgaver af storbyen. Vinge og Nye får et klart defineret og tæt bebygget centrum, med institutioner, karréstrukturer, butikker og villakvarter. En storby *en miniature*.

#### EN NY FORM FOR CENTRALITETSFORSTÅELSE?

Når det danske skattevæsen skal afgøre, hvor man bor, og dermed skal beskattes, kigger de på det, de kalder 'centrum for livsinteresser'. Det er et interessant begreb. De fleste danskere vil gerne bo i nærheden af skov og strand tæt på en velfungerende skole, storbyens kulturudbud, superhospitaller, opkoblede infrastrukturer og et stort udbud af arbejds-

pladser. Det puslespil giver en helt anden centralitetsforståelse end den, vi benytter i vores daglige tale om byen. Det histocentriske bybegreb er svært at komme udenom. Slotsholmen er stadig magtens centrum, men hverdagslivet har fået et langt mere komplekst og finmasket net af centralitet. Vi kan, uanset hvor meget vi måtte ønske det, ikke alle bo i samme centrum. Moderne urbanitetsformer er netværk, og Vinge S-togsstation er i den forstand mere end bare en et nyt stoppested langt uden for byen. Vinge-konkurrencen er et interessant forsøg på at definere en bæredygtig netværksby. Jeg håber, at Frederikssund Kommune har mod og vilje til at gennemføre projektet uden alt for mange kompromiser.

Boris Brorman Jensen er arkitekt MAA og ph.d.

**Vederlag:** 300.000 kr. ekskl. moms til hvert team.

**Offentliggørelse af resultatet:** 10. oktober 2014

#### Dommerkomité

Alle medlemmer af Frederikssund Kommunes Økonomiudvalg: John Schmidt Andersen, borgmester og formand for dommerkomiteen; Tina Tving Stauning, byrådsmedlem; Ole Søbæk, byrådsmedlem; Poul Henrik Hedeboe, byrådsmedlem; Hans Andersen, byrådsmedlem; Kasper Andersen, byrådsmedlem. Repræsentant for part, der ikke er i Økonomiudvalget: Tom Lysgaard, byrådsmedlem.  
 For Frederikssund Kommune: Thomas Sichelkøw, projektchef  
 Fagdommer for DSB: Niels A. Dam, bygherrechef

Ingeniørfagdommer udpeget af FRI: Christian von Scholten, ingeniør. Fagdommere udpeget af Akademisk Arkitektforening: Jan Ammundsen, arkitekt MAA; Jens Kvorning, arkitekt MAA

**Rådgivere:** Per Bendix, direktør, Bendix Consult; Søren Christensen, bygherrerådgiver, Emcon; Anker Riis, chef for Plan, Vej og Miljø; Jacqueline Briand de Crèvecoeur, projektleder Vinge; Anne Møller Larsen, projektleder Vinge

#### Konkurrencens sekretær

Bettina Mylin, arkitekt MAA, Arkitektforeningens Konkurrenceafdeling.