



Fingerplanen og Den østjyske Millionby

Fokus på regional planlægning

For langt til København og til vandet!

Hot og Not med
Jacob Bundsgaard
og Michael Ziegler

Side 8 og 12

Leder: Fingerplanen har en fremtid

Side 3

I gåafstand
til stationen!

Side 18

Jordstrategier
som planlægnings-
instrument

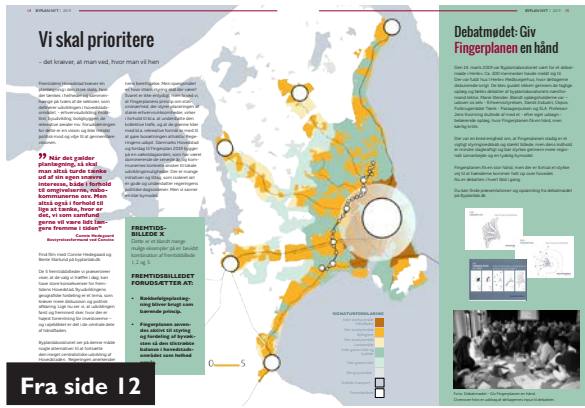
Side 28

Fra planlægger til
byudvikler: Det er
så meget sjovere

Side 32

Sommerhusområdernes
græsrodde på
barrikaderne

Side 34



Tema om regional planlægning

Vi har udsendt debatoplægget "Giv fingerplanen en hånd". Her skitseres 5 alternative fremtidsbilleder med fokus på, hvordan man kan modernisere og bygge videre på Fingerplanens principper; i dette blad får du den korte udgave. Læs bl.a. også om erhvervsudvikling og om det er sundt at gå til stationen! I den anden ende af landet er projektet om DØM – Den østjyske millionby i gang. E45 er omdrejningspunktet, men kan aktørerne bringe udviklingen og fællesskabet videre end en motorvej?

Leder: Fingerplanen har en fremtid

Side 3

Nyt fra netværket

Side 4

Hot og not i Aarhus

Side 8

Hot og not i Høje-Taastrup

Side 10

Giv Fingerplanen en hånd

Side 12

The municipality first

Side 16

I gåafstand til stationen

Side 18

DØM: Vi kan ikke undvære hinanden

Side 20

Livskvalitet skal igen være målet for planlægningen

Side 23

Indhold

Den fremtidige erhvervsudvikling - fra et investeringsperspektiv

Side 24

Byerne breder sig

Side 26

Jordstrategier som planlægningsinstrument

Side 28

Parkering: Spænder vi ben for de bæredygtige visioner?

Side 30

Fra planlægger til byudvikler: Det er så meget sjovere

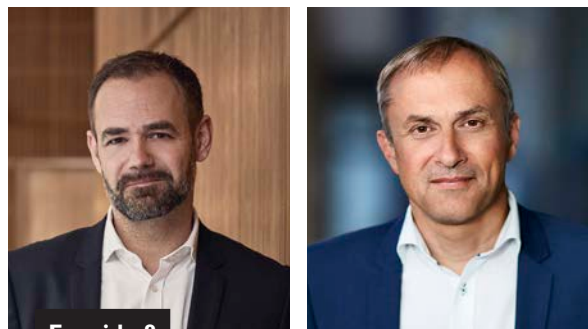
Side 32

Kampen om sommerlandet: Sommerhusområdernes græsrodde på barrikaderne

Side 34

TAK FOR TILSLUTNINGEN!

Side 37



Fra side 8

Hot og Not: For langt til København

Aarhus borgmester, **Jacob Bundsgaard**, synes der er for langt til København, sådan rent fysisk. Løsningen hedder – ifølge borgmesteren – en fast forbindelse over Kattégat og han anpriser, at der på Finanslov 2019 er afsat 60 millioner kroner til en forundersøgelse.

Høje-Taastrups borgmester, **Michael Ziegler**, synes næppe, at der er for langt til København, men kunne godt tænke sig, at være tættere på vandet som Vallensbæk eller Ishøj. De to borgmester er i fokus i dette nummers udgave af Hot og Not.

” ... Hvor er regeringens initiativer til at sikre billigere boliger i et hovedstadsområde, som bliver stadig mere opdelt mellem de ”rige” og de ”fattige” dele?”

Leder

Fingerplanen har en fremtid!

Landsplandirektivet ”Forslag til Fingerplan 2019” er i skrivende stund i høring.

Siden regionplanlægningen blev ”nedlagt” for 12 år siden, har det været statens opgave at varetage de koordinerende hensyn i Hovedstadens fysiske planlægning gennem et landsplandirektiv med rammer for kommunernes planlægning.

Tendensen har været, at kommunerne er kommet med flere og flere ønsker om lempelser i landsplandirektivet. Særligt omkring stationsnærhedsprincippet og de grønne kiler, fordi disse spilleregler kan virke begrænsende for den enkelte kommunes muligheder. Og tendensen har også været, at en række - men ikke alle - af de kommunale ønsker er blevet opfyldt.

Men der er noget afgørende nyt denne gang, nemlig at regeringen samtidig med direktivet har barslet med en ny strategi for Hovedstaden, som rækker langt ud over planlovens regi og beskæftiger sig med regions fremtidsmuligheder i et bredere perspektiv. Dette initiativ må hilses med stor tilfredshed, også selv om vi kunne have ønsket os, at endnu flere emner blev taget op i denne strategi.

Hvor er fx regeringens initiativer til at sikre billigere boliger i et hovedstadsområde, som bliver stadig mere opdelt mellem de ”rige” og de ”fattige” dele? Hvor er initiativerne til opprioritering af den kollektive trafik, der er så hårdt brug for? Hvor er indsatsen, der kan sætte omdannelsen af de ældre, nedslidte erhvervsområder på dagsordenen? Og sidst, men ikke mindst: Hvor er den samlede strategi for bæredygtighed og opfyldelsen af FNs 17 verdensmål blevet af?

Disse helt centrale spørgsmål er druknet i regeringens fokus på at skabe plads til væksten og til det formål at stimulere bolig- og erhvervsbyggeriet i alle regionens kommuner. Rummeligheden i den nye fingerplan er enorm – den rækker til mindst 50 års byudvikling. Når en så stor rummelighed kombineres med et fravær af regional rækkefølgeplanlægning, betyder det i praksis, at det bliver markedsmekanismen, der kommer til at bestemme byvækstens fremtidige placering i regionen. Der bygges de steder, hvor afkastet for bygherrerne er størst.

Vi tror ikke, at denne form for planlægning vil skabe den bedste region, når det kommer til bykvalitet, bæredygtighed, mobilitet – eller for den

sags skyld investeringssikkerhed for erhvervslivet.

Derfor har Byplanlaboratoriet gennemført en proces med inviterede fagfolk og på dette grundlag udarbejdet et debatoplæg, hvor vi leger lidt med fingerplanens fremtid. Vi har opstillet 5 forskellige fremtidsbilleder og prøvet at beskrive forudsætninger og konsekvenser for hvert af dem. Øvelsen har vist os, at fingerplanen kan videreudvikles, men også at der er behov for en række supplerende politiske initiativer, især på bolig- og transportområdet.

Velkommen ind i denne vigtige debat, der ikke slutter med høringsfristen. Forslagene har betydning for de mange borgere, der bor i Hovedstadsområdet, for de mange virksomheder, der er afhængige af kvalificeret arbejdskraft og for fremtidige investeringer i regionen. Vores spalter og blog er åbne for indlæg om Hovedstadens fremtid.



Jes Møller

Formand for Dansk Byplanlaboratorium

BYPLAN NYT

Byplan Nyt 1/2019 (17. årgang)

Redaktion

Ellen Højgaard Jensen (ansv.)
Michael Nørgaard
Nyt fra Netværket og
korrektur: Charlotte
Odgaard Sjælland

Redaktionsadresse

Dansk Byplanlaboratorium
Rådhusstræde 6. 1. sal,
1466 København K

Tlf.: 33 13 72 81

Mail: mn@byplanlab.dk
www.byplanlab.dk

Annoncer

mn@byplanlab.dk
bestilles senest
10. maj 2019

Layout

Anders Tornberg

Forsidefoto

Pixabay

Oplag

3.600

Tryk

KLS PurePrint

ISSN

1602-9038

Signede artikler står for forfatterens regning, usignede for den ansvarshavende redaktørs regning.

Byplan Nyt 2/2019 udkommer i juni 2019.

”Fingerplanen til debat” og artikler om hovedstadsområdet er støttet af Realdania.

Nyt fra netværket



En nænsom fortælling om et boligdanmark meget langt fra hovedstaden

Helårshuse med lange liggetider og en salgspris under 500.000 kr er normalt ikke dem, man finder i foto- og kunstbøger – selvom landets billigste huse er en væsentlig del af vores virkelighed og kulturhistorie. De sidste fire år har Jutta Marie Jessen gennemtrawlet ejendomsmægleres salgsannoncer og udvalgt fotografier og citater til bogen TIL SALG. Bogen rummer et hverdagspoetisk blik på begrebet 'hjem' og er med til at dokumentere ting og stemninger, der måske slet ikke kan genfindes om 30 år.

Kilde: realdania.dk



Fremtidens Landskaber – visioner og planer for det åbne land

Redaktion: Lone S. Kristensen, Jørgen Primdahl og Kamilla H. Møller. Gennem 12 planprojekter fra forskellige steder i Danmark vises aktuelle eksempler på de forskellige krav og udfordringer planlægningen står overfor og især om, hvordan disse krav gennem integreret og samarbejdsdrevet planlægning kan udmøntes i nye forslag til indretningen af fremtidens landskaber. Derudover rummer bogen et tilbageblik på fortidens landskaber samt de planer og visioner, der har medvirket til deres udvikling; Hertil væsentlige teoretiske diskussioner om planlægning og udvikling i det åbne land. Bogen er udkommet på forlaget Bogværket.

Taghave trues af parkeringspladser

Et krav om 23 p-pladser i en næsten 50 år gammel byggetilladelse spænder ben for Østergro, der er med til at realisere hovedstadens ambitioner om en grønnere fremtid. Helt kaffask bliver det, fordi kravet om de 23 p-pladser aldrig har været realiseret. Forvaltningen kæmper med at finde en lovlig løsning, da politikerne bakker op om ØsterGro – der er et vigtigt brand i markedsføringen af Københavns klimatiltag.

Kilde: politiken.dk





Ny folder om udformning af parkeringsanlæg

Ofte indrettes parkeringsanlæg ud fra ønsket om flest mulige biler på mindst muligt areal – derfor har Vejdirektoratet udgivet en vejledning med gode råd til udformning af parkeringsanlæg til personbiler. Folderen kan med fordel udleveres i forbindelse med byggesagsbehandlinger, man kan finde den på www.vejregler.lovportaler.dk. Her kan man ligeledes finde folderen Udformning af områder til varelevering på egen grund.

Kilde: vejdirektoratet.dk

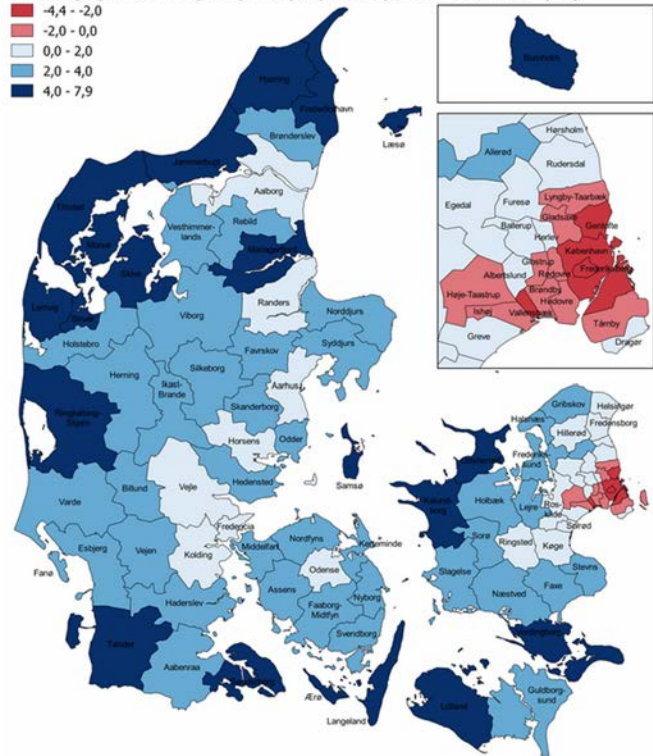


Thyborøn omdanner idrætshal til vandkulturhus

Projektet viser en ny og innovativ tilgang til, hvordan man kan løse en lokal udfordring, så den skaber merværdi for lokalbefolkningen og turismen. Både Lokale og Anlægsfonden samt Realdania har været med til at støtte projektet, som de håber kan være til inspiration for lignende aktiviteter over hele landet.

Kilde: vandverket.dk

Udvikling i gennemsnitlig boligareal per person i perioden 2007-2017 (m²)



Samsø har den største vækst

– Altså i antallet af boligkvadratmeter pr. person siden 2007 – hele 7,8%. Kun i Århus er antallet af kvadratmeter det samme, men tendensen er den samme omkring alle de større byer. Til gengæld falder det i hovedstadsområdet, mest i Frederiksberg Kommune med 4,4% fulgt af Københavns Kommune med 2,8%.

Kilde: politiken.dk

Bygtropolis – ny podcast fra byggebranchen



Målet er at stille skarpt på nogle af de store problemstillinger, der berører branchen over én kam og at få noget af den viden, der løbende produceres på tværs af organisationer, forskningsinstitutioner og virksomheder – ud af publikationerne og ind i øregangene. Holdet bag Bygtropolis håber, at podcasten både kan være med til stille skarpt på de udfordringer, som byggebranchen skal finde fælles løsninger på, samt kan styrke samarbejdet og den gensidige forståelse på tværs af det byggede miljø. Det er BARK Rådgivning, som har søsat projektet med støtte og sparring fra Lokale og Anlægsfonden og Grundejernes Investeringsfond.

Kilde: realdania.dk/podcasts

Nyt fra netværket

Hærvejsbroen binder Viborg sammen

I byudviklingsprojektet Viborg Baneby omdannes et nedlagt industriområde til en dynamisk og mangfoldig bydel midt i byen. Med åbningen af Hærvejsbroen er der skabt forbindelse til resten af byen bl.a. til glæde for de bløde trafikanter, der samtidig kan glæde sig til efteråret, hvor resten af Banebroen åbner.

Kilde: baneby.viborg.dk



En banebrydende klimatilpasningsløsning

Fordampning har vist sig at være en skelsættende klimatilpasningsløsning, når regnvand skal håndteres lokalt. Derfor har Gladsaxe Kommune startet projektet DAMP i samarbejde med Realdania, Novafos, Teknologisk Institut og Københavns Universitet. DAMP har særlig fokus på at udvikle en løsning til regnvandshåndtering i den tætte by, hvor vandet kan bruges til at skabe rekreative byrum. Målet er at skabe verdens første klimatilpasningsanlæg af denne type, hvor løsningen er skalerbar og teknologien kan bruges i resten af verden.

Kilde: gladsaxe.dk

Ny mulighed for støtte til håndtering af fremtidens oversvømmelser

Stormflod og havvandsstigninger er en del af kystkommunernes udfordringer. Derfor har Miljø- og Fødevarerministeriet sammen med Realdania dannet et partnerskab, der nu åbner for første ansøgningsrunde. Partnerskabet yder økonomisk støtte til udvikling af nytænkende løsninger, der både kan ruste danske byer til fremtidens klimaforandringer og samtidig udvikle bæredygtige byområder. I første omgang ydes støtte til 10 pilotprojekter, senere vil mindre antal desuden modtage realiseringsstøtte.

Kilde: realdania



Esbjerg Kommune løb med prisen i 2018

15. maj: Ansøgningsfrist til årets Byplanpris



Kender du Danmarks bedste plan? Så kom frit frem og indstil senest d. 15. maj

Byplanprisen er indstiftet af Akademisk Arkitektforening og Dansk Byplanlaboratorium og uddeles på det årlige Byplanmøde i oktober.

Find tidligere vindere, indstillingsskema og vedtægter på byplanlab.dk



dansk byplan
laboratorium



Jacob Bundsgaard

Borgmester (A) i Aarhus Kommune siden 2011 og formand for Kommunernes Landsforening (KL)

Født: 1976.

Hjemby: Opvokset i Skødstrup og bor i dag i Skejby sammen med sin hustru og tre børn.

Uddannelse og civilt erhverv: Uddannet cand.scient.pol og har arbejdet som virksomhedskonsulent.

Hot Hot or not i Aarhus



Sydhavnen for erhverv og kultur

Aarhus har gennem de seneste 10 år skabt en helt ny havnefront, primært i den nordlige del af havnen. I de kommende år kommer turen til Sydhavnen. Det slidte Sydhavnskvarter i Aarhus – tæt på den gamle Aarhus Oliefabrik og slagtehuset – er ved at blive omdannet til en særlig bydel med plads til kunst, kulturproduktion og bevægelse, erhverv, tusindvis af nye arbejdspladser, social mangfoldighed og byliv døgnet rundt. En ny bydelsplan er ved at blive udarbejdet, og indtil videre arbejdes der med to hoteller, restauranter, kreative virksomheder, kreative uddannelsesinstitutioner og kultur.



Bydel med nye visioner

Cirka 10 kilometer uden for Aarhus er en helt ny bydel ved at skyde op. "Nye" har vi kaldt byen. Nye er smukt placeret med udsigt over Aarhus, Aarhus Bugt og Egå Engsø. Terrænet er bakket og sydvendt og omgivet af mark og skov. Den nye letbane bliver ført derud. Nye bliver skabt ud fra et stærkt ønske om at tænke og leve anderledes på en grøn og bæredygtig måde. Første etape bestående af 650 boliger, daginstitution og dagligvarebutik gik i gang i efteråret 2016. Når byen er helt udbygget, vil den rumme mellem 10.000 og 15.000 mennesker.



Gellerup – en attraktiv bydel

Gellerup har siden opførelsen sidst i 1960'erne fungeret som en ø i byen, trafikalt adskilt og med en bygningsmasse, der lukker sig om sig selv. Med en massiv helhedsplan forandrer vi nu det store boligområde – så vi går fra et socialt udsat boligområde til en attraktiv bydel. Gennem de senere år har vi gennemført omfattende forandringer i infrastruktur, boligmasse og byliv. Nye byggerier med rækkehuse og byhuse, kollegie og erhverv skaber en spændende bydel at bo eller arbejde i. Og vi har lige flyttet 1.000 kommunale arbejdspladser ud til området.

Gid det var os ...

Nationalpark Mols Bjerge

Næsten lige uden for Aarhus Kommune – i nabokommunen Syddjurs – ligger Nationalpark Mols Bjerge. Nationalparken er karakteriseret ved det bakkede og særprægede istidslandskab, hvor mennesket har levet i årtusinder. For mig er det et af landets skønneste naturområder.

Af journalist Emilie Koefoed
Fotos: Aarhus Kommune

Not



For langt til København

Vi har i Danmark to store vækstområder – Hovedstaden og Østjylland – men desværre er de i dag så langt fra hinanden i afstand og tid, at det hæmmer den indbyrdes dynamik. Kunne vi reducere afstanden, ville der opstå nye muligheder for vækst og udvikling i alle regioner i Danmark. Løsningen hedder en fast forbindelse over Kattegat, og efter pres gennem en årrække er jeg meget glad for, at der nu på Finanslov 2019 endelig er afsat 60 millioner kroner til en forundersøgelse. Fremtidens Danmark har brug for bedre infrastruktur mellem landsdelene.



Kø på motorvej E45

På 10 år er trafikken på motorvej E45 i Østjylland steget med over 40 procent! Det betyder reelt, at store mængder af både personbiler og lastbiler ofte holder i kø på strækningen mellem Vejle og Randers. I september 2018 blev en udvidelse på noget af strækningen taget i brug, men der skal ske meget mere i de kommende år, hvis ikke væksten reelt skal holde i kø på motorvejen. En vvm-undersøgelse af flere udvidelser mellem Vejle og Randers er sat i gang og ventes klar næste år. Derefter har vi brug for politisk handlekraft til at bringe projektet helt i mål.



Akut behov for tunnel

Aarhus Havn har national og international betydning som Danmarks største containerhavn og største offentlige bulkhavn. Havnen oplever en betydelig vækst på både gods- og personområdet, og der planlægges en udvidelse af havnen for at kunne håndtere de fremtidige transportmængder. Af disse grunde har vi akut behov for en havnetunnel i Aarhus: en cirka to kilometer lang tunnel under den nuværende Marselis Boulevard. Vi har sikret langt den største del af finansieringen, men projektet kan ikke igangsættes som følge af det kommunale anlægsloft. Vi har nu bedt regeringen om en løsning.



Michael Ziegler

Borgmester (C) i Høje-Taastrup siden 2006 og medlem af Kommunernes Landsforenings (KL) bestyrelse.

Født: 1968.

Hjemby: Opvokset i Taastrup, hvor han også bor i dag.

Uddannelse og civilt erhverv: Uddannet civilingeniør og har arbejdet som udviklingsingeniør hos Thrane & Thrane, Danica Biomedical og Nokia.

Hot Hot or not i Høje-Taastrup



”Vestegnens Dyrehave”

Naturpark Hedeland er et fantastisk område, som ligger mellem Høje-Taastrup, Greve og Roskilde og drives i fællesskab af de tre kommuner. I gamle dage var det et område, hvor man gravede grus, men for 30 år siden gik man i gang med at udgrave til et naturområde med ridestier, søer, vinmarker, veteranjernbane, golfklub og skibakke. Undertiden kalder vi det ”Vestegnens Dyrehave,” sådan i slang. Og nu skal hedelandet dramatiseres med endnu højere bakker og endnu dybere dale. Vi udvikler det under mottoet: ”Vildt råt og vildt roligt.”



Ny bydel i Nærheden

Op til Hedehusene Station, syd for jernbanen, ligger byudviklingsprojektet Nærheden på et areal, der både er et gammelt industriområde og en del af det åbne land. Sammen med Realdania skal vi bygge 3.000 nye boliger og lave et bud på fremtidens forstad. Vi prøver at bygge den så blandet og mangfoldigt som muligt med varieret arkitektur og alle typer mennesker. Navnet spiller dels på heden og dels på det med at være tæt på det hele: på København, på stationen og på naturen.



Fremtidens folkeskole

Vi er ved at bygge en fantastisk skole i den nye bydel i Nærheden. De børn, der kommer til at gå der, skal ud til et helt andet arbejdsmarked, fordi der sker en enorm teknologisk udvikling, og der er jobtyper, der forsvinder, og nye, der opstår. Så vores børn skal lære det 21. århundredes kompetencer: kreativitet, kommunikation, kritisk tænkning og kollaboration – de fire K'er. Derfor bygger vi en skole fra grunden, som er bygget til at understøtte denne pædagogik. Samtidig er vi ved at omstille hele vores skolevæsen i denne her retning.

Gid det var os ...

Kyst, strand og vand

Kyst og vand kan man godt være ærgerlig i Høje-Taastrup over, at man ikke har. Vores naboer Vallensbæk og Ishøj har jo stranden og et havnemiljø, og vores nabo til den anden side, Roskilde, de har en hyggelig havn. Så vandelementet kan jeg godt være lidt misundelig over. Og det får vi jo aldrig.

Af journalist Emilie Koefoed
Fotos: Høje-Taastrup Kommune

Not



Sidste valg på boligmarkedet

De udsatte boligområder har en tendens til at cementere den sociale arv. Tilbage i 60'erne og 70'erne byggede man nogle lejligheder, som på det tidspunkt blev set som topmoderne og superlækre med plads og altan og badeværelse. Men man byggede dem forkert, de her mange ens boligblokke, der ligger isoleret fra omverdenen uden trafik igennem og uden byfunktioner, der tiltrækker mennesker fra resten af kommunen. Når man bygger på den måde, har erfaringen vist, at man ender med at få et boligområde, der er sidste valg på boligmarkedet. Og så får du en koncentration af udsatte borgere. Vi er nu i gang med at lave grundlæggende om i bystrukturene i de udsatte boligområder – i forlængelse af regeringens parallelsamfundsudspil.



Fejlplanlagt gul by

Vi har en meget gul og meget monofunktionel by omkring Høje-Taastrup Station. Der er primært virksomheder, og det gør, at byen dør efter 17-tiden. Ikke ret langt derfra – men alligevel adskilt fra stationen – ligger City2, omkranset af store, brede boulevarder. Så der har vi en by, der blev fejlplanlagt i sin tid. Vi er nu ved at frigøre store arealer til boliger og ved at skabe et parkstrøg mellem stationen og City2. Det skal være et oplevelsesrigt parkstrøg med skaterfaciliteter, et nyt rådhus og måske en vielsesbakke.



Aquaparken der aldrig var

For to år siden offentliggjorde vi med stolthed i stemmen, at verdens femtestørste aquapark skulle bygges i Høje-Taastrup – et kæmpestort vandland med ferieboliger, hoteller og conferencefaciliteter. Det bliver desværre ikke til noget, for de kunne ikke skaffe investorerne til det. Men så kan vi glæde os over, at den store omtale af projektet har ført til, at andre har budt ind i samme område, og nu tager vi første spadestik til verdens største racehall – en kæmpestor indendørs gokartbane, hvor man kan komme op på 100 km i timen.

Giv Fingerplanen en hånd

Dansk Byplanlaboratorium vil styrke debatten om Fingerplanens fremtid. Fingerplan 2019 har netop været i høring, men debatten stopper ikke her. Hvis vi i fremtiden skal have en hovedstad, som er i balance – både økonomisk, miljømæssigt og socialt, så kræver det fortsat fokus på planlægning i den store skala.

Af projektleder Elisabeth Jeppesen, Dansk Byplanlaboratorium

Fingerplanens fundament har indtil nu været at sikre, at byudviklingen sker i tilknytning til infrastruktur i håndfladen og byfingrene, mens de grønne kiler mellem byfingrene friholdes til natur og rekreative formål.

Udviklingen i Hovedstadsområdet er tæt forbundet med den udvikling og de forandringer, som sker i verden omkring os. Urbanisering, teknologisk udvikling og klimaforandringer er nogle af de vigtigste globale tendenser, der vil påvirke hovedstadsområdet markant de næste mange år.

Hvordan skabes gode boliger til alle og bymiljøer med liv?

Der er i øjeblikket et stort pres på de centrale bydele, hvilket betyder en markant stigning i boligpriserne. Samtidig ses der i dag en ændret alderssammensætning i hovedstadsområdet, hvor beboerne i de indre bydele bliver yngre, mens de øvrige områder får en voksende andel ældre borgere. Der bliver flere enlige, flere nye familieformer, ligesom der efterspørges små boliger og alternative boformer. Udfordringen er at udvikle hele hovedstadsområdet, så alle kan få adgang til en god bolig. En væsentlig udfordring i den voksende by er tendensen til opsplittning af befolkningen (segregering) i forhold til indkomst, etnicitet og alder. Det er derfor vigtigt at skabe lokalområder, hvor folk kan mødes på tværs af sociale lag og sikre mulighed for, at alle kan bosætte sig i en rimelig pendlingsafstand til arbejdspladserne.

” **Udfordringen er at udvikle hele hovedstadsområdet, så alle kan få adgang til en god bolig.**

Hvordan styrkes adgangen til grønne områder?

Vi er mere fysisk aktive end tidligere – også når vi bliver ældre. I de tætte byer i hovedstadsområdet er det en udfordring at sikre tilstrækkeligt med bolignære friarealer, rekreative områder og mødesteder af høj kvalitet til alle.

Når vi bliver flere i Hovedstadsområdet, kommer de grønne friarealer under pres, da de ofte inddrages til ny by eller trafikprojekter. Samtidig er det svært at bevare de grønne elementer i alle nye byudviklingsprojekter. Det er vigtigt at sikre sammenhængende og tilstrækkeligt store grønne kiler samt naturområder med plads til høj biologisk mangfoldighed og gode rekreative muligheder.

Hvordan mindskes trængslen?

Den økonomiske vækst og stigende befolkning i hovedstadsområdet betyder, at der skal håndteres endnu flere rejser både i de centrale korridorer og på tværs af fingrene. Undersøgelser gennemført af Region Hovedstaden konkluderer, at en udbygning af vej- og banenettet ikke alene kan løse trængselsudfordringerne. Det vil kræve flere forskellige tiltag, hvis udviklingen skal vende. Øget regulering af parkering eller af transport fx ved roadpricing er tiltag, som kan sikre

en bedre fordeling af trafikken i myldretiden, styrke den kollektive transport og skabe øget incitament for deltransport. Mulighed for integration af alle transportformer i en mobilitets-service gør det lettere at planlægge pendlerejser på tværs af gang, cykel, kollektiv transport, taxa, samkørsel, delebil etc. Regeringens forslag om at fremtidssikre den offentlige transport i hovedstadsområdet ved at organisere hele den kollektive trafik i én samlet stærk organisation, Hovedstadens Offentlige Transport (HOT), er et skridt i den rigtige retning.

” **Undersøgelser gennemført af Region Hovedstaden konkluderer, at en udbygning af vej- og banenettet ikke alene kan løse trængselsudfordringerne.**

Hvordan håndteres klimaforandringer og miljøudfordringer?

Klimaforandringer med stigende temperaturer, flere store skybrud og stigende havvand, der skaber oversvømmelser og hedeølger påvirker os alle. Fremtidens byer og de grønne områder skal kunne håndtere og imødekomme klimaforandringerne på en smart måde. I Hovedstadsområdet bør de grønne kiler og byernes grønne områder udvikles til at kunne rumme mere vand og bruge de øgede vandmængder til at styrke biodiversiteten og højne områdernes rekreative værdi. Desværre ser vi ofte den modsatte tendens, når der bygges tæt by.



200.000
NYE BORGERE

forventes i hovedstadsområdet
frem mod 2030

Kilde: Regeringens udspil om Danmarks hovedstad, Januar 2019



2085

ER ÅRET

hvor de nuværende udlæg til
byformål er opbrugt

Kilde: Nybyggeri og arealforbrug til byformål i Hovedstadsområdet,
regionen, BY OG BANE NYT nr. 2, AAU, Marts 2017.



72 %

FORVENTES TRÆNGSLEN
at stige i hovedstaden
frem mod 2030

Kilde: Regeringens udspil om Danmarks hovedstad, Januar 2019

Som et bud på, hvordan udviklingen kan håndteres, har Dansk Byplanlaboratorium udgivet debatoplægget "Giv fingerplanen en hånd". Her skitseres 5 alternative fremtidsbilleder med fokus på, hvordan man kan modernisere og bygge videre på Fingerplanens prin-

cipper. Fremtidsbillederne beskrives ud fra konkrete forudsætninger, som indrammer hvert billede i en kontekst. Inden for rammen synliggøres konsekvenser, potentialer og udfordringer for hvert enkelt billede. Nogle af billederne ligner det, der sker i øjeblikket,

mens andre ligger længere fra den aktuelle virkelighed. Virkeligheden er kompleks og udviklingen sker på mange fronter. Derfor vil et samlet fremtidsbillede for Hovedstadsområdet nok være en blanding af flere fremtidsbilleder.

5 fremtidsbilleder

1



Håndfladen vokser i højden og bredden

Udviklingen fortsætter i København med fuld styrke. Udbygningen med flere boliger og arbejdspladser vil hovedsageligt ske centralt, så denne del af "håndfladen" bliver markant tættere. Samtidig udvides der med nye byområder som Lynetteholmen og Holmene.

2



Loop City skaber nye centrale knudepunkter

Området omkring den nye letbane på Ring 3 vil vokse markant og alle de mulige omdannelsesområder langs med letbanen vil blive taget i brug til nye boliger og arbejdspladser.

3



Købstæderne styrkes med deres respektive potentialer

Købstæderne revitaliseres og de særlige stedsspecifikke potentialer styrkes og udvikles. Der udbygges primært i de stationsnære områder samtidig omdannes og styrkes bymidterne ved centrering af handels- og bylivet. Købstædernes særlige beliggenhed med nærhed til større sammenhængende landskaber udnyttes aktivt.

4



Køgefingern omdannes og udvikles på nye arealer

Udviklingen sker i hele Køgefingern, som kan forlænges imod syd og vest. Køgefingern omdannes så boligsammensætningen kommer i bedre balance. I den nordlige del af fingern er der visioner for et nyt stort erhvervsområde ved Holmene samt trafikale koblinger til Letbanen i Ring 3.

5



Spredt vækst, baseret på kommunernes ønsker

Byvæksten sker uden markant overordnet styring. Væksten sker spredt i hele hovedstadsregionen. Kommunerne har det fulde ansvar for at planlægge og udvikle inden for egne grænser. Det betyder, at både byerne og det åbne land er eksponeret for byudvikling og udbygning.

Vi skal prioritere

- det kræver, at man ved, hvor man vil hen

Fremtidens Hovedstad kræver en planlægning i den store skala, hvor der tænkes i helheder og sammenhænge på tværs af de sektorer, som definerer udviklingen i hovedstadsområdet, - erhvervsudvikling, mobilitet, byudvikling, boligbyggeri, de rekreative arealer mv. Forudsætningen for dette er en vision og ikke mindst politisk mod og vilje til at gennemføre visionen.

” Når det gælder planlægning, så skal man altså turde tænke ud af sin egen snævre interesse, både i forhold til omgivelserne, nabo-kommunerne osv. Men altså også i forhold til lige at tænke, hvor er det, vi som samfund gerne vil være lidt længere fremme i tiden”

Connie Hedegaard
Bestyrelsesformand ved Concito

Find film med Connie Hedegaard og Bente Klarlund på byplanlab.dk

De 5 fremtidsbilleder vi præsenterer viser, at de valg vi træffer i dag, kan have store konsekvenser for fremtidens Hovedstad. Byudviklingens geografiske fordeling er et tema, som kræver mere diskussion og politisk afklaring. Lige nu ser vi, at udviklingen først og fremmest sker, hvor der er højest forrentning for investorerne – og i øjeblikket er det i de centrale dele af håndfladen.

Byplanlaboratoriet ser på denne måde nogle alternativer til at fortsætte den meget centralistiske udvikling af Hovedstaden. Regeringen anerkender i sine udspil behovet for styring og planlægning og dermed Fingerpla-

nens berettigelse. Men spørgsmålet er, hvor stram styring skal der være? Svaret er ikke entydigt, men fx ved vi, at Fingerplanens princip om stationsnærhed, der styrer placeringen af større erhvervsvirksomheder, virker i forhold til bl.a. at understøtte den kollektive trafik, og at de grønne kiler med bl.a. rekreative formål er med til at gøre bosætningen attraktiv. Regeringens udspil: Danmarks Hovedstad og forslag til Fingerplan 2019 bygger på en vækstdagsorden, som har været dominerende de seneste år, og kommunernes konkrete ønsker til lokale udviklingsmuligheder. Der er mange initiativer og tiltag, som isoleret set er gode og understøtter regeringens politiske dagsordener. Men vi savner en klar bymodel.

FREMTIDS- BILLEDE X

Dette er et blandt mange mulige eksempler på en bevidst kombination af fremtidsbillede 1, 2 og 3.

FREMTIDSBILLEDET FORUDSÆTTER AT:

- **Rækkefølgeplanlægning bliver brugt som bærende princip.**
- **Fingerplanen anvendes aktivt til styring og fordeling af byvæksten så den tilstræbte balance i hovedstadsområdet som helhed opnås.**

0 5

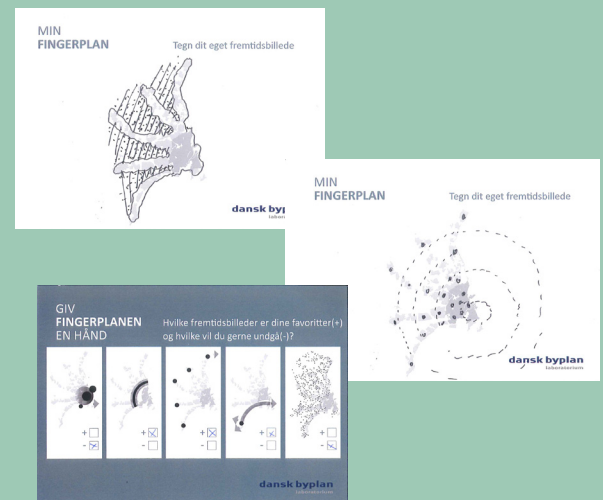
Debatmødet: Giv Fingerplanen en hånd

Den 14. marts 2019 var Byplanlaboratoriet vært for et debatmøde i Herlev. Ca. 200 mennesker havde meldt sig til. Der var fuldt hus i Herlev Medborgerhus, hvor deltagerne diskuterede ivrigt. De blev guidet sikkert gennem de faglige oplæg og fælles debatter af byplanlaboratoriets næstformand lektor, Marie Stender. Blandt oplægsholderne var – udover os selv – Erhvervsstyrelsen, Dansk Industri, Cepos, Forbrugerrådet Tænk - Passagerpuls og SLA. Professor Jens Kvorning sluttede af med et – efter eget udsagn – belærende oplæg, hvor Fingerplanen fik en hård, men kærlig kritik.

Der var en bred enighed om, at Fingerplanen stadig er et vigtigt styringsredskab og stærkt billede, men dens indhold er mindre slagkraftigt og bør styrkes gennem mere regionalt samarbejde og en tydelig bymodel.

Fingerplanen fik en stor hånd, men der er fortsat et stykke vej til at hænderne kommer helt op over hovedet. Nu er debatten i hvert fald i gang.

Du kan finde præsentationer og opsamling fra debatmødet på Byplanlab.dk



SIGNATURFORKLARING

Indre storbyområde Håndfladen	
Ydre storbyområde Byfingrene	
Ydre storbyområde Landområde	
Indre grønne kiler og kystkiler	
Ydre grønne kiler	
Øvrig byområde	
Kollektiv transport	
Fremtidsbillede	



Foto: Debatmødet - Giv Fingerplanen en hånd.
Ovenover foto er uddrag af deltagernes input til debatten.



” Den alt overvejende del af danskerne vil holde vores kyster frie, men en del kommuner vil hellere have lidt flere skatteindtægter fra flere sommerhuse. Også her har kommuneegoisme vundet over danskerne.

Hver enkelt kommune vil have vækst, og hvis det lettest kan ske i de grønne kiler mellem "fingrene" i Fingerplanen, så må det - i en kommunal selvforståelse - være sådan. Planlægning har stadig vanskeligere ved at løfte sig ud over den dagsaktuelle kommunale hensigtsmæssighed. Og tendensen kan blive forstærket såfremt regionernes opgaver bliver overført til kommunerne.

Planlægning er en profession, som har mistet status. For sådan en gammel lektor i byplanlægning på Arkitektskolen som mig, er det værd at fundere over, hvorfor planlægningen har fået den skæbne.

Jeg tror, at der er to afgørende omstændigheder. Først drejer det sig om den fysiske planlægnings jordforbindelse. Da vi fik introduceret kommune-, regions- og landsplanlægning i den første del af 1970'erne, var troen på planlægningen stor. Planlægningen var selve vejen til en ligelig udvikling i landet. Al service og kultur kunne organiseres i et hierarkisk system, som optimerede alle borgernes nærhed til service af første, anden og tredje grad, uanset hvor i landet de boede. Den regionale udvikling var her præget af, at "industrien flyttede mod vest", så de underliggende økonomiske kræfter arbejdede i den retning, som planerne sigtede mod. Så snart den faktiske regionale udvikling drejede mod stærkere centralisering, blev planlægningen imidlertid kompromitteret. Planlæggerne havde drejet på rattet, men det var ikke forbundet med hjulene. En del af planlægningens krise falder tilbage på planlæggerne selv. Planlægningen insisterede på simpelt hen at bestemme det gode samfund. Det er hybrid.

Kommuneegoisme har vundet over danskerne

Det andet afgørende moment er kommunernes oppustning til rene bystater. Vi er i dag nået til, at endog en trafikminister fra Liberal Alliance ønsker et mere sammenhængende system for planlægning af offentlig transport i hovedstadsområdet, men områdets kommuner vil blokere. Det samme ser ud til at blive tilfældet, når det drejer sig om den videre forvaltning af hovedstadsområdets Fingerplan. Hver enkelt kommune vil have vækst, og hvis det lettest kan ske i de grønne kiler mellem "fingrene", så må det i en kommunal betragtning være sådan. Kommunerne er blevet så store og politisk magtfulde institutioner, at de uvægerligt drives til at ville selv og forkaste betragtninger, som ser ud over de enkelte kommunegrænser. Den alt overvejende del af danskerne vil holde vores kyster frie, men en del kommuner vil hellere have lidt flere skatteindtægter fra flere sommerhuse. Også her har kommuneegoisme vundet over danskerne.

Planlægning – over kommunegrænsen

Vi har altså brug for en mere robust fysisk planlægning, der klarere tegner nogle fundamentale værdier og prin-

cipper op, og som forekommer mere forståelige og fornuftige i den brede befolkning. Her er netop fingerplanen et fremragende eksempel. En vision, som blev foldet ud for 70 år siden, er fortsat bredt forståelig i dag. Den har været robust og rummet vækst, men den har også holdt fast i basale værdier og principper.

Og så har vi brug for at få knækket kommunernes selvtilstrækkelighed, når det gælder dispositioner med store effekter for det omgivne samfund. Det er imidlertid ikke nogen nem sag, og det bliver ikke nemmere, såfremt regionernes opgaver bliver overført til kommunerne.

De to indsigter er sammenhængende. Det basale her er efter min vurdering, at kommunegeskæftigheden har udviklet sig til en så dominerende tendens i det danske samfund, at planlægning har stadig vanskeligere ved at løfte sig ud over den dagsaktuelle kommunale hensigtsmæssighed.

Af forskningschef Henrik Christoffersen, CEPOS





BOLIG POLITIK 19

DRØMME,
PLANER OG
MARKED

BYPLANMØDE I KØGE 3.-4. OKTOBER 2019

BYPLAN-
MØDEPROGRAM
UDSENDES MAJ
MÅNED

dansk byplan
laboratorium





600 meter

er grænsen for, hvor langt pendlere og beboere vil gå til kollektiv trafik.

At projektleder, cand.techn.soc. Michael Nørgaard

Fingerplanen til debat:

I gåafstand til stationen

Det skal være attraktivt at bruge gang som transportmiddel i hverdagen; det kan understøtte mobilitet og få folk til at fravælge bilen. Men gåturen skal være spændende og varieret, lyder budskabet fra professor Bente Klarlund Pedersen.

Større befolkningstæthed, flere biler og mere trængsel sætter hovedstadsområdet under pres og efterspørgslen på mobilitet stiger. I nogle årtier har et bærende princip i Fingerplanen været det såkaldte *stationsnærhedsprincip*, der betyder, at udlæg af boliger og erhverv som hovedregel har skullet placeres maksimalt 600 meter fra en station. Det er forudsat og undersøgelser peger på, at 600 meter er grænsen for, hvor langt pendlere og beboere vil gå til kollektiv trafik og dermed fravælge bilen. I øjeblikket er "Forslag til Fingerplan 2019" i høring og med forslaget en række kommunale projektønsker, der ikke overholder *stationsnærhedsprincippet*. Risikoen er, at trængsel og tidsspilde i trafikken øges, fordi der bliver for langt at gå.

Folk går, hvis der er spændende

Men hvordan er det med gang, fodgængere og gåafstand set med videnskabelige briller. Vi har spurgt professor Bente Klarlund Pedersen, der er ekspert i motion og sundhed og netop har en passion for at gå. Og ifølge professoren er der mange andre parametre end afstanden, der har betydning for om folk vil gå.

- Der skal være noget at opleve, når man går. Hvis byerne er æstetiske og ruten spændende, så vækker det nysgerrigheden. Forskningen viser, at folk simpelthen går mere og længere i tæt befolkede områder, hvor der også er butikker og restauranter og også er mere tilbøjelige til at bruge offentlig transport. Flere går også, når der er forbundne gader og grønne rekreative

rum og områder på gåturen, siger Bente Klarlund Pedersen. I 2016 blev dette dokumenteret i en undersøgelse i 10 lande på 5 kontinenter.

- Rom er et eksempel, hvor indbyggerne tager det pæne tøj på og går lange ture. Mens Ørestaden i København er det modsatte; et område, der på ingen måde inviterer til at gå, vurderer Bente Klarlund.

Gå – det er sundt

Og så er der det med sundheden, stigende problemer med overvægt livsstilssygdomme, sukkersyge, depression, stress, angst, hjertekarsygdomme m.m. Gang og gåture er ikke universalmedicin mod disse dårligheder, men næsten.

- Man kan få rigtig meget sund-

hed, hvis man gør det attraktivt at gå. Det kan forskningen dokumentere, siger Bente Klarlund Pedersen.

Motionsløb, cykelsport og ekstrem-sport tiltrækker mange, men skræmmer også andre, som efterspørger noget andet. Og her kan gang være et bud, der rummer mange fordele.

- Det er faktisk muligt at være sund og fysisk aktiv uden at dyrke sport. En gå-trend kan appellere til alle, så det handler om at sælge budskabet om mulighederne og alle de gode effekter ved gang. Det er sundt at gå, men det er altså ikke nok, at der er grønne parker, byen skal være spændende og varieret, siger Bente Klarlund

Hvor langt folk vil gå beror altså på flere faktorer end afstanden, fx om ruten er spændende, tryk og sikker. Afstand betyder rejsetid, så selvfølgelig har afstanden betydning, når man skal til og fra arbejde.

Gang og mobilitetsplanlægning

Fordelene ved gang er altså mange, og der er da også en stigende erkendelse af, at gang har været overset som en del af mobilitetsplanlægningen. Vi har ligefrem set eksempler

på, at fortove er blevet reduceret for at give plads til cykelstier. Der er ingen tvivl om hierarkiet i trafikken.

Norge har en national fodgængerstrategi, og Oslo har en fodgængerstrategi, hvor målsætningerne er, at flere skal gå mere hele året, det skal være attraktivt og trygt at gå for alle. Og – ikke mindst – så skal hensynet til gående være en central del af al planlægning.

Fingerplanens stisystem

Udover stationsnærhedsprincippet, så er gang også relevant i forhold til stisystemet i Fingerplanens område. Grønne og rekreative områder mister betydning, hvis de ikke er tilgængelige.

Stinettet i hovedstadsområdet har til formål at skabe størst mulig offentlig tilgængelighed til alle hovedstadsområdets grønne områder. I Fingerplan 2013 blev fastlagt regler for planlægning af et sammenhængende overordnet rekreativt stinet.

Visse steder i hovedstadsområdet mangler der stistrækninger, for at der er sikret tilstrækkelig sammenhæng i det rekreative stinet.

Man kan få rigtig meget sundhed, hvis man gør det attraktivt at gå. Det kan forskningen dokumentere, siger Bente Klarlund Pedersen.



Fingerplan 2019 angiver disse strækninger som "missing links", hvor kommuneplanerne skal sikre sammenhæng, eventuelt i første omgang ved at fastlægge en principiel linjeføring.

GRATIS KONFERENCE

25. april 2019 kl. 10-15

Fængslet i Horsens

LANDSBYERNES FREMTID

Kom og hør om de overordnede tanker og de konkrete eksempler.

Mød forskere, Erhvervsministeriet, Realdania, kommunale praktikere, politikere og borgere. Som opfølgning på landsbyudvalgets arbejde og de nyeste lovændringer inviterer Realdania, DGI og Lokale- og Anlægsfonden sammen med Byplanlaboratoriet til konference.

Konferencen er målrettet praktikere og politikere i kommunerne. Tilmeld dig på byplanlab.dk



dansk byplan
laboratorium

Af journalist Pernille Steensgaard

Den østjyske millionby – DØM:

Vi kan ikke undvære hinanden

Vi kommer til at savne regionernes ekspertise, for den er sprængt i luften. Sådan tænker både politikere og os, der arbejder med det. Pernille Steensgaard har taget en snak med Niels Højberg, stadsdirektør i Aarhus Kommune og formand for DØM-projektets advisory board.

Netop mens vi taler om Danmarks anden millionby, kører Niels Højberg, stadsdirektør i Aarhus, op igennem den. Hvor passende. E45 er hovedgaden i Den Østjyske Millionby (DØM), der strækker sig fra Kolding til Randers. Diesel og benzin flyder i dens årer. Det er oplagt at spørge, hvad andet end motorvejen, der binder byen sammen? Hvad er Østjyllands identitet?

“Jeg kender regionen og dens forskellige sentimentier usædvanligt godt,” svarer han, født, opvokset og uddannet forskellige steder på bybåndet for bagefter at arbejde i Vejle og Viborg, før han blev stadsdirektør i Aarhus i 2008.

“Østjylland er de gamle købstæders og fjordbyers Jylland og kvintessensen af produktionsdanmark. Hele værdikæden er til stede her fra et universitet i verdensklasse over avanceret moderne teknologi til produktion af råvarer. Vi hænger funktionelt sammen i et net af byer, der er hinandens forudsætning. Vi kan slet ikke klare os uden hinanden.”

Niels Højberg bryder sig ikke om

at tale om kommuner og regioner som modstandere i et magtspil med hovedstaden. Østjylland arbejder for Danmark og det fælles. Alt, hvad der styrker konkurrenceevnen for den ene, er også godt for den anden, siger han og pointerer tydeligt og flere gange de 19 DØM-kommuners fællesskab og afhængighed af hinanden. Det er nyt. Og nødvendigt.

Historisk chance

I bogen Den Østjyske Millionby (2017) beskrev en række forskere og fagfolk, hvordan jyderne selv kom til at sabotere en historisk chance ved som Danmarks anden millionby at have fået - eller krævet - den magt, der følger med størrelsen. DØM rokkede ved hovedstadens historiske status. For første gang siden 1864 lå Danmarks centrum ikke malplaceret helt ude til højre på landkortet. For første gang holdt det meget klare hierarki omkring et absolut center ikke. En jysk konkurrent med 1,2 millioner mennesker svarende til en lille fjerdedel af Danmarks befolknings samlede kræfter - uden at vide det. Hvad ville der ikke ske, hvis

DØM blev bevidst om sin egen styrke, egne fortrin og muligheder? Hvad kunne jyderne ikke begynde at kræve af den begunstigede hovedstad? Store ting! skrev historikeren Steen Bo Frandsen i bogen - hvis de havde kunnet arbejde sammen, ikke imod hinanden. Hvis de havde tænkt sig som en samlet flok. Hvis de havde haft en fælles fortælling, forstået sig selv som en sammenhæng og en struktur med fælles, selvstændig interesse. Hvis det ikke var endt i interne skænderier mellem trekantsområdet og Aarhus. Fraværet af en regional interesserepræsentation og beslutningsproces forhindrede en udvikling på jyske præmisser.

- Er du enig i den tese?

“Ja,” svarer Højberg. “Kommunerne har arbejdet indenfor egne rammer, vi har ikke haft et fælles forum for planlægning. Men der sker for alvor noget nu. For første gang i tyve år, siden DØM blev nævnt første gang i Landsplanredegørelsen, arbejder vi sammen med en ambition om at få skabt værktøjer til at planlægge for en by uden et altdominerende centrum,





E45 er altings midte

“Ingen af os kan bære en metro eller anden meget dyr infrastruktur. Ingen tror for alvor på højklassetogtrafik mellem vores byer nu. Bilen er kommet for at blive. E45 er stadig selve livsnerven i DØM, og uanset at DØM blev klippet midt over og lagt i to forskellige regioner, er motorvejens samlede funktion konstant.”

men med mange mindre. Det er inspireret af, men bliver meget anderledes end Fingerplanen, fordi DØM ikke er et tæt bysamfund som København.”

Tre overordnede mål

Han nævner tre mål for arbejdet: Nye sammenhængende billeder af konkurrence og vækst. Af bæredygtighed og FNs verdensmål. Og af en god dagligdag i millionbyen, ofte kaldet liveability.

“Der bliver et tomrum efter regionerne. Vi kommer til at savne regionernes ekspertise, for den er sprængt i luften. Sådan tænker både politikere og os, der arbejder med det. Kommunerne vil bakke hinanden op og lave et redskab, så vi kan hjælpe hinanden med at finansiere projekter. Det findes jo ikke nu.”

Infrastruktur er meget mere end E45

Højberg er ikke i tvivl om, at E45 stadig er altings midte, men at de skal til at se på infrastruktur på en ny måde. Ikke som de plejer ved at tænke i veje og kollektiv trafik, men, når teknologien kommer, koble tog, førerløse elektriske busser, GoMore og delebiler sammen på én platform, hvor man hurtigt kan finde ud af, hvordan man kommer fra A til B. De kalder det “Mobility as a service”.

“Ingen af os kan bære en metro eller anden meget dyr infrastruktur. Ingen tror for alvor på højklassetogtrafik mellem vores byer nu. Bilen er kommet for at blive. E45 er stadig selve livsnerven i DØM, og uanset at DØM blev klippet midt over og lagt i to forskellige regioner, er motorvejens

samlende funktion konstant. Vores kollektive trafik i Danmark er jo forfærdelig dyr. Så hvis man virkelig vil lave noget, der kan hjælpe, skal det være billigt og effektivt frem for dyrt og flot. Det ville være visionen.”

- Kan man forestille sig et DØM-byråd?

“Det tror jeg bestemt ikke. Ingen steder i hele verden spiller kommunerne så stor en rolle som i Danmark. To tredjedele af de offentlige udgifter går gennem kommunerne, mod 37 procent i Sverige, som er nummer to. Man skal ikke forvente afgivelse af autonomi til et overstatsligt eller overkommunalt lag. Men der er behov for samarbejde mellem os, det er helt nødvendigt. Vi har fået en dobbelt indsigt - i vores egen betydning og afhængighed af hinanden. Vi er stærkt



inspireret af samarbejdet mellem Manchester by og en række store kommuner rundt om den. De måtte finde fælles fodslag for at få London i tale. Den store bys borgmester kunne aldrig være formand, det betyder, at de andre tager større ansvar i samarbejdet. Sådan er det også hos os.”

- Hvad skal projektet helst ende med?
 ”Det bedste ville være en relativt håndfast udmelding om, hvordan vi griber det her an både indholdsmæssigt og organisatorisk. Vi er i en tidlig fase og har slet ikke talt om modeller for vores fremtidige samarbejde endnu. Jeg håber på nye sammenhængende billeder af fremtiden. Det er en fin start med en uvildig rapport, som ikke er politisk besluttet, og som ingen behøver at tage politisk stilling til lige med det samme.”

- Hvorfor udspringer initiativet ikke fra jer selv?
 ”Vi kommuner har talt praktisk om transport og koordinering af vores politiske interesser, men ikke hævet os op i helikopterperspektiv og talt om det store billede. Vi har hverken haft kræfter eller viden til det, vi nu forsøger at sætte på formel. Jeg håber,

projektparterne vil med i anden fase, hvor vi kommer endnu dybere ned.” Det nye, mere enige DØM har en fælles, prioriteret ønskeliste til Christiansborg: Tre spor på motorvejen fra Randers til Kolding som forudsætning for, at produktionsdanmark skal blive ved med at fungere. 80 procent af landets eksport produceres vest for Storebælt. ”Så skal vilkårene også være fornuftige,” som Højbjerg formulerer det. En mere effektiv korridor, både vej og tog, til Tyskland, den nuværende er ”underspillet”. En Hærvejsmotorvej ned gennem Jylland til lastbiler. Og en Kattegatforbindelse til at binde de to millionbyer i Danmark sammen.

Kattegatforbindelse vil styrke hele Danmark

”2200 aarhusianere pendler til København hver dag. Så det er ikke så esoterisk med en Kattegatforbindelse, som det kan virke på nogen. Sammenhæng betyder noget! Når Fehmarn er godt, er det ud fra et princip om at styrke Danmark bedst muligt i den internationale konkurrence. Alt, hvad der kan skabe bedre udveksling

af varer og tjenesteydelser, er godt. Men hvis det kun bliver Fehmarn, og ikke også Kattegat, bliver der langt til København fra Østjylland. Og Jylland risikerer at blive til en blindtarm.”
 - Vil projektets resultater forpligte jer?
 ”Vi har lovet at tage det op og bruge det i vores strategiudvikling og samarbejde i Business Region Aarhus og Trekantområdet Danmark. Hvordan, vi gør det, er en politisk beslutning.”

Holdet bag planen

Business Region Aarhus, Trekantområdet Danmark, Arkitektskolen Aarhus og Realdania er gået sammen om at skabe en overordnet plan for regionen, kaldet et strukturbillede. Dansk Byplanlaboratorium er sekretariat for projektet.



Stadsdirektør Niels Højbjerg, Aarhus kommune, er formand for projektets advisory board.

Mens vi venter:

Midlertidige boliger

8. maj 2019 14.00 - 17.00
 i Cphvillage på Refshaleøen

Refshaleøen bliver omdrejningspunkt i de kommende års udbygning af København. Boligudbygning og havnetunnel er nogle af elementerne.

Mens vi venter anvendes Refshaleøen stadig til klassiske erhverv og en række midlertidige aktiviteter, bl.a. 88 2-værelses containerboliger.

På gå-hjem-mødet denne forårsdag får du en introduktion til arbejdet med midlertidighed i planloven og kommer tæt på arbejdet med studieboliger på Refshaleøen.

Det er gratis at deltage i gå-hjem-mødet, men kræver tilmelding.

Dansk Byplanlaboratorium i samarbejde med Cphvillage. Læs mere på:
www.byplanlab.dk og www.cphvillage.com



Foto: CPH Containers



Foto: CPH Village



Foto: CPH Containers

Livskvalitet skal igen være målet for planlægningen

Af professor Stig L. Andersson, Københavns Universitet, designdirektør og partner i SLA



Boligproblemer løses i dag inden for de respektive kommunegrænser, men de bør løses i fællesskab og med fokus på kvalitet – ikke ved at bygge billigt og hurtigt, hvor der kan tjenes flest penge på private hænder.

Livskvaliteten og sammenhængskraften er udfordret i hovedstaden. Det bliver hverken værre eller bedre af de småjusteringer og hensigtserklæringer, som Regeringen har præsenteret i sit forslag til revision af Fingerplanen. Hvis vi for alvor skal skabe livskvalitet og sammenhængskraft i hovedstadsområdet, har vi brug for Fingerplanen. Men vi har også brug for mere end det, den er i dag. Vi har brug for en modernisering, der tager Fingerplanens grundprincipper om fællesskab, samarbejde og livskvalitet alvorligt, og som formår at omsætte dem til konkrete løsninger, der svarer på de udfordringer, vi står over for.

Et aktivt samarbejde

I dag er Fingerplanen reduceret til et passivt landsplandirektiv, som fortæller os, hvad vi ikke må, men intet siger om, hvad vi vil og skal som samfund. Fingerplanen bør igen blive et aktivt og forpligtende samarbejde mellem kommunerne i hovedstadsområdet, som i fællesskab skal arbejde med at realisere hovedstadsområdet som et moderne velfærdssamfund funderet i humanisme og tro på en bedre fremtid end blot overlevelse. Et moderne velfærdssamfund ser ikke ud, som det gjorde for 70 år siden. I dag har vi andre drømme og andre udfordringer. Og derfor skabes livskvalitet og sammenhængskraft også på andre måder i dag.

Skovrejsning og ny natur

I dag ved vi, at naturen er en forudsætning for ikke bare at overleve, men også at leve. Vi har brug for at reintrodere naturen i og omkring hovedstaden. Fingerplanen blev udfundet

lige efter Anden Verdenskrig, hvor forsyningsikkerhed var en prioritet. I dag er virkeligheden en anden, og vi har ikke længere brug for produktionslandskaber i kilerne. De er langt bedre udnyttet som natur og ressource for den store del af Danmarks befolkning, der bor i Fingerplanens 34 kommuner. Derfor skal vi igangsætte den længe ventede skovrejsning og en ny natur i kilerne. Det har kunnet lade sig gøre før med Vestskoven, og det kan lade sig gøre igen, hvis vi vil det. Det vil skabe grundlaget for de biodiversitetsmål, som Danmark har forpligtet sig på, og som vi halter ubegribeligt bagud med at realisere. Træer og skov vil afhjælpe forureningsproblemer, hjælpe med at sikre hovedstadsområdet i forbindelse med skybrud og vil øge livskvaliteten markant, når alle kan trække vejret i en renere luft.

Attraktive alternativer til den indre by

Et øget naturgrundlag vil også skabe grundlag for bosætning i fingrene. Boligproblemer løses i dag inden for de respektive kommunegrænser, men de bør løses i fællesskab og med fokus på kvalitet – ikke ved at bygge billigt og hurtigt, hvor der kan tjenes flest penge på private hænder. Hvis man ser ud over Københavns kommunegrænse, er der god plads til at fortætte, transformere og bygge i Fingerplanen. Et bedre naturgrundlag, nye boformer og nye finansieringsmodeller kan skabe attraktive alternativer til den indre by og skabe nye modeller for fremtidens bysamfund. Det opnås ikke ved at fortsætte at bygge, som man gør i dag.

En moderniseret Fingerplan bør også stille krav til, hvordan der bygges. Byggeriet bør forpligtes til at øge livskvaliteten for hele hovedstadsområdets beboere. Byggeriet kan for eksempel være med til at finansiere skovrejsningsprojekter i kilerne. Men også inde i byen bør byggeri øge livskvaliteten - ikke kun med flotte ord i salgsmaterialet, men i virkeligheden.

Det kan alt sammen lade sig gøre, men det kræver vilje. Velfærdssamfundet Danmark er bygget på en sådan vilje, som i dag synes at være glemt. Derfor er det vores ansvar som fagpersoner at stå fast på, at idealer ikke er luftkasteller, men en forudsætning for at udvikle os.



SLAs forslag til en moderniseret Fingerplan, som bl.a. bygger på, at vi må forholde os til et nyt klima og nye måder at bo og leve på. Vi må skabe i fællesskab, og med livskvaliteten som det vigtigste mål. Du kan læse hele SLAs Forslag til modernisering af Fingerplanen på sla.dk



Den fremtidige erhvervsudvikling - fra et investeringsperspektiv

Udpegningen af nye erhvervsområder er med til at sikre konkurrencedygtige rammer for virksomhederne i hovedstadsområdet. Men udviklingen er afhængig af, om områderne opfylder de rammebetingelser som virksomheder og investorer har fokus på.

Af direktør Ole Hjorth, Cushman & Wakefield | RED

Regeringen lancerede i januar måned en række initiativer under overskriften "Danmarks hovedstad – Initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet". Initiativerne har fokus på en række centrale problemstillinger bl.a. hvordan der sikres plads til 200.000 flere borgere i 2030, og hvordan der sikres konkurrencedygtige rammer for virksomheder og videninstitutioner. Revisionen af Fingerplanen, der blev igangsat i 2016, indgår som en del af initiativerne, hvor stationsnærhedsprincippet fastholdes, dog med enkelte lempelser målrettet større erhvervsbyggeri i købstæderne Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge. Der udpeges desuden tre nye områder til transport- og logistikerhverv i Nivå, Vassingerød og Greve. Udpegningen af nye erhvervsområder til kontorerhverv samt transport- og logistikerhverv er med til at sikre konkurrencedygtige rammer for virksomhederne i hovedstadsområdet, men udviklingen er afhængig af, om områderne opfylder de rammebetingelser som virksomheder og investorer har fokus på.

Lokalisering og rammebetingelser

Virksomhederne har historisk set placeret sig der, hvor der er bedst adgang

til råvarer og deres kunder, og det forventes ikke at ændre sig væsentligt fremover. Det betyder, at videnbaserede virksomheder typisk placerer sig der, hvor der er de bedste muligheder for at tiltrække kvalificerede medarbejdere, mens transport- og logistikerhverv hovedsageligt placerer sig der, hvor der er bedst adgang til motorvejsnettet og den største koncentration af virksomheder og forbrugere. Adgangen til effektiv infrastruktur synes derfor at være en af de vigtigste drivere for efterspørgslen på erhvervs-ejendomme nu og fremover.

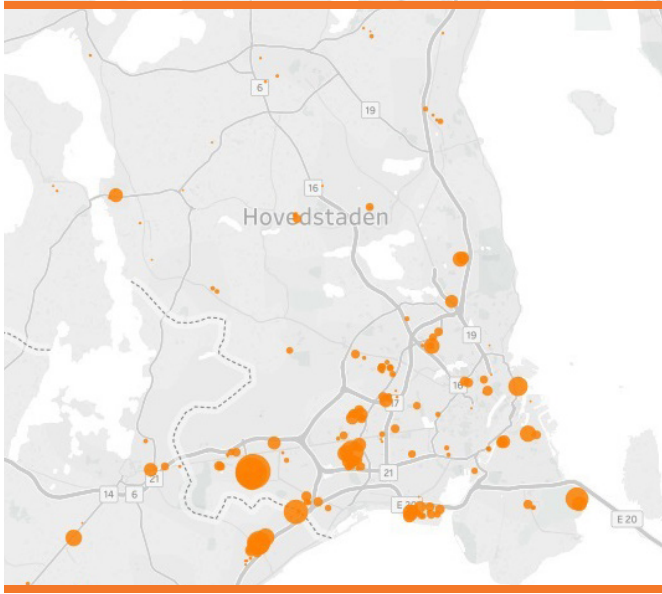
Vigtigheden af infrastrukturel tilgængelig kan direkte aflæses af investorernes geografiske præferencer. Investeringsaktiviteten hænger naturligvis sammen med udbuddet af ejendomme i en geografisk kontekst, men de professionelle investorer fokuserer i høj grad på forholdet mellem risiko og afkast. Det betyder, at genudlejringsrisikoen og forventningerne til lejeudviklingen de næste 10 til 15 år har stor betydning for deres valg af ejendomsstype og geografisk placering. Den geografiske fordeling af den samlede transaktionsvolumen inden for de forskellige ejendomssegmenter kan derfor anvendes som en indikator for områdernes langsigtede attraktivitet. Begrebet transaktionsvo-

lumen dækker over de akkumulerede købesummer for erhvervs-ejendomme.

Investeringer i kontorejendomme

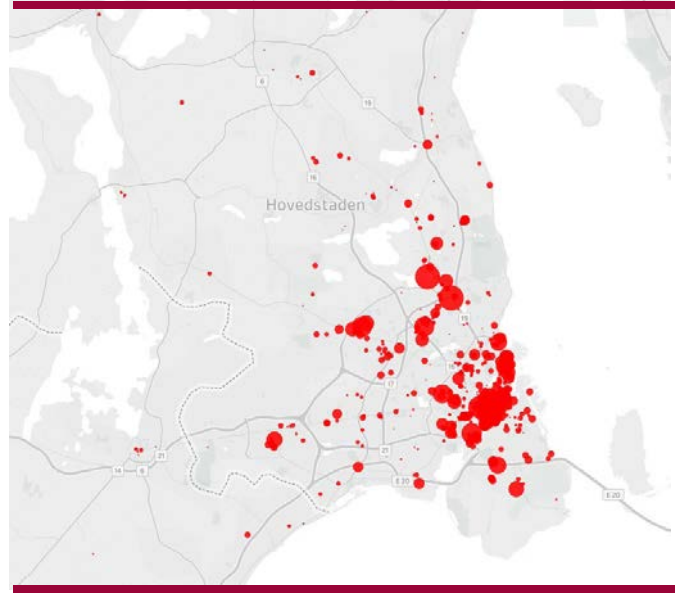
Siden 2009 har kontorejendomme udgjort ca. 25% af den samlede nationale transaktionsvolumen på godt 400 mia. kr. for alle typer af erhvervs-ejendomme inkl. boligudlejningsejendomme. København og det øvrige hovedstadsområde stod i samme periode for 78% af de samlede nationale transaktioner og vidner om hovedstadens styrkeposition. I en regional kontekst (hovedstadsområdet) er det værd at bemærke, at ca. 2/3 af den samlede transaktionsvolumen med kontorejendomme i perioden 2009-2018 svarende til ca. 51 mia. kr. har fundet sted i Københavns- og Frederiksberg kommuner, mens godt 80% af den samlede transaktionsvolumen kan henføres til området inden for Ring 3. Udvides oplandet til Ring 4 udgør transaktionerne næsten 90% af den samlede volumen. Denne koncentration af investeringerne i kontorejendomme viser tydeligt, at adgangen til kvalificeret arbejdskraft og en tilgængelighed til effektiv infrastruktur har afgørende betydning for virksomheder og investorer.

Transaktioner med kontorejendomme 2009-2018



Kilde: Cushman & Wakefield | RED

Transaktioner med industri- og logistikejendomme 2009-2018



Kilde: Cushman & Wakefield | RED

Investorenes fokus på de centrale dele af hovedstadsområdet omkring Fingerplanens håndflade vidner om en stærk tiltro til områdets attraktivitet på langt sigt, hvilket også understøttes af de tilhørende afkastkrav fra investorenes side. For de mest attraktive kontorejendomme i det centrale København, der benævnes CBD udgør nettostartafkastkravet primo 2019 ca. 3,75% til 4,25%, mens afkastkravet stiger til intervallet 4,25% til 5,25%, når der er tale om tilsvarende ejendomme, der ligger uden for CBD. Et højere afkastkrav afspejler netop investorenes opfattelse af en højere risiko ved investeringen.

Med de planlagte investeringer i Letbanen langs Ring 3 samt udbygningen af Metroen vurderes den centrale del af Fingerplanens håndflade, herunder langs Ring 3, at rumme de udviklingsområder som har størst kommerciel realiseringspotentiale. Specifikt vil der være punkter, hvor flere typer af infrastruktur krydser, hvorved der skabes grundlag for et erhvervsområde med kritisk masse. Omvendt vurderes det kommercielle grundlag for udvikling i de yderste dele af Fingerplanen at være mere begrænset, og større kontorbyggerier vil formentlig blive baseret på offentlige lejere.

Investeringer i industri- og logistikejendomme

Segmentet industri- og logistikejendomme er mere blandet, og omfatter en bred vifte af ejendomme fra ældre produktionsejendomme til moderne og effektive logistikejendomme. Den samlede transaktionsvolumen i Region Hovedstaden og Region Sjælland udgjorde ca. 10,3 mia. kr. for perioden 2009-2018.

Hovedparten af den samlede transaktionsvolumen er lokaliseret langs Ring 3, Roskilde-fingeren og Køge Bugt-fingeren. Området, der strækker sig fra Lufthavnen over Avedøre, mod Køge og Roskilde står for

mere en 60% af transaktionsvolumen. Erhvervsområderne langs Hillerød-fingeren og langs Helsingørmotorvejen nord for Lyngby står omvendt for mindre end 1% af den samlede transaktionsvolumen i samme periode. Ses der på handler med store ejendomme med en købesum på mere end 50 mio. kr. er 90% beliggende i et af erhvervsområderne i tilknytning til Roskilde-fingeren, Køge Bugt-fingeren samt de store erhvervsområder langs den inderste del af Holbækmotorvejen og Avedøre Holme.

Denne koncentration af transaktionerne vurderes ikke kun at være et resultat af store koncentrationer af den pågældende ejendomstype, men i højere grad at være et udtryk for områdernes langsigtede potentiale og attraktivitet. Den planlagte udbygning af Avedøre Holme vurderes derfor at være kommerciel realiserbar i lighed med udbygningen af erhvervsområderne langs Køge Bugt-fingeren. Omvendt vurderes det kommercielle udviklingspotentiale for nye erhvervsområder målrettet transport- og logistikerhverv i den nordlige del af regionen at være mere begrænset på trods af mulighederne for nye udlæg.

” Virksomhederne har historisk set placeret sig der, hvor der er bedst adgang til råvarer og deres kunder, og det forventes ikke at ændre sig væsentligt fremover.”



Byerne breder sig

Byerne vokser, men deres opland vokser endnu mere, og dermed også deres forbindelse med andre byer. De bliver til netværksbyer, der indgår i en deleøkonomi.

Af Rune Stig Mortensen, Stran – center for kommunalstrategisk analyse



Byanalyser.dk - byg din by på tal

I Region Syddanmark har regionen og kommunerne i 2018 taget temperaturen på 30 større syddanske byer som støtte til planlægningen. Det hele er samlet i en byportal, Byanalyser.dk, med de nyeste tal om byerne. Hvem bor i byerne? Hvor arbejder de? Hvem flytter til, og hvem flytter væk? Hvad har byen af tilbud? Hvordan står det til med midtbyernes kvaliteter og arkitektur? Hvordan ser fremtidens boligbehov ud? Og hvad siger indbyggerne selv, om den by de bor i.

Regiopoler kalder tyskerne nogle af deres små storbyer. Det gør de for at fremhæve byernes regionale betydning, deres evne til at samle et område og spille en rolle, som geografisk rækker ud over dem selv og det nærmeste opland. Det er ikke tilfældigt.

Byernes regionale rækkevidde stiger uanset størrelse. De forbinder sig i netværk og låner skala af hinanden for tilsammen at skrue sig op i noget endnu større. Fælles for dem er, at de udnytter hinandens styrker og komplementerer hinanden. Selv om de ikke fysisk smelter sammen, gør de det funktionelt. En slags byernes deleøkonomi.

I en byregional kontekst taler vi om at låne størrelse, hvilket betyder, at den enkelte by får flere funktioner og tilbud, flere specialiserede arbejdspladser, kan trække på en større arbejdsstyrke og har adgang til flere arbejdspladser, end vi traditionelt ser for en by med den volumen. En slags andenordens rumlighed eller rækkevidde.

Bevægelser binder byerne sammen

Hvad er det, der binder byerne sammen. Det korte svar er mennesker og deres bevægelser. Pendlinger stiger både i afstand og omfang. Byerne deler arbejdskraft og den gensidige afhængighed øges.

I de fleste af 30 større byer i Syd-danmark er det over halvdelen af de beskæftigede, der pendler ud af byen. Tilsvarende henter byernes virksomheder og offentlige institutioner i stadig højere grad arbejdskraften uden for byen og fra byer uden for kommunen.

Og det er endda kun en del af historien. For i borgernes daglige mobilitet er fritidsturene i klart overtal. Når borgerne bevæger sig til hverdag, er det groft sagt den ene halvdel af gangene med fritid som formål. Det kan være besøg hos venner eller familie, sport, en tur på biblioteket, oplevelsessteder eller til lægen. Den anden halvdel af turene deles næsten ligeligt, så borgerne er afsted for at købe ind, lige så ofte som de transporterer sig til arbejde eller uddannelse.

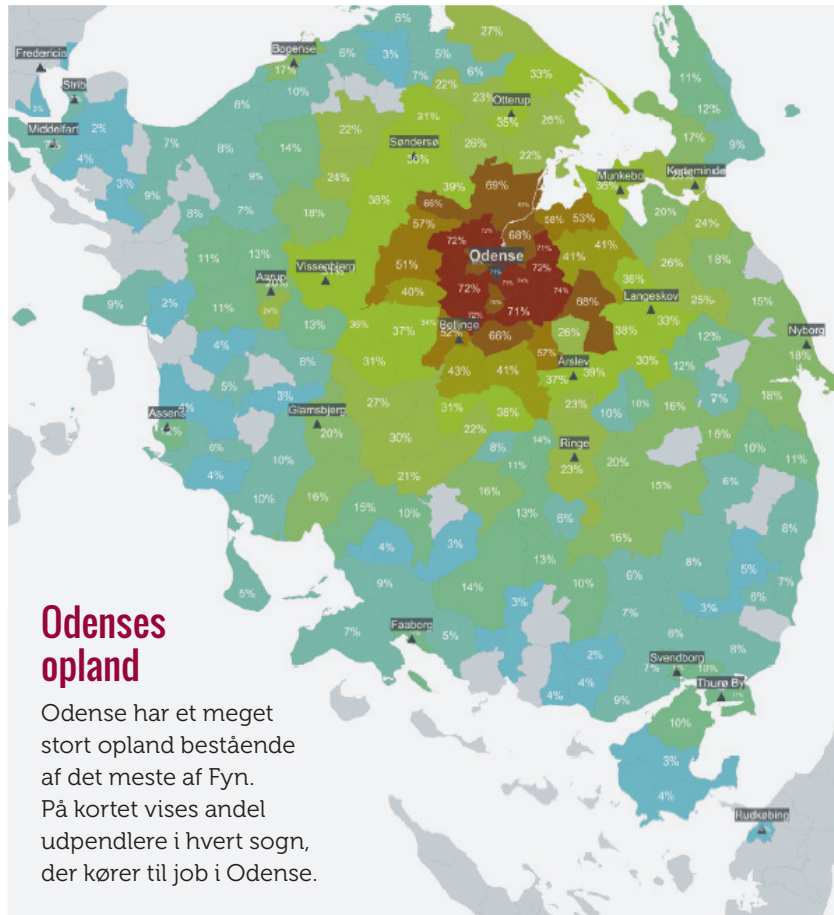
Tallene viser, at det er lige så vigtigt med et godt udbud af kulturtilbud og daglige faciliteter som adgang til arbejdspladser, når det gælder om at skabe Det Gode Liv og fastholde og tiltrække borgere.

Fritidstilbud og indkøbsmuligheder i én by er til gavn for borgere i en anden by, og er således med til at binde byerne sammen i byregionen og øge deres attraktivitet for hinanden og for oplandet.

Bymidter og byliv

Samtidig står det klart, at selve bymidterne er udfordrede. Når butiksdøden svinger leen i byerne, og aflastningscentre og e-handelen overtager en stadig større del, får alle kommuner og byer behov for at finde ud af, hvad der skal blive de nye omdrejningspunkter i bymidterne.

Hvorfor skal folk komme i bymidterne, hvilke oplevelser, hvilke mødesteder, hvilke funktioner, hvilke butikker? Hver by har sine egne styrker og udfordringer, og skal finde svar, der gør, at der fortsat er liv i byen.



DIGITALE VÆRKTØJER – i lokalplanlægningen

Geoforum og Dansk Byplanlaboratorium holder digital værktøjsmesse den 20. juni i Bygningen i Vejle.

Værktøjsmesse med fagligt plenumprogram og messe for kommuner og konsulenthuse.

Har dit konsulentfirma brug for en stand og en oplægsmulighed? Så skriv til Mette og Jesper fra Geoforum på geoforum@geoforum.dk

Program udsendes i april.

Jordstrategier som planlægningsinstrument

Et stigende antal kommuner har fået øjnene op for, at overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter kan blive en værdifuld ressource. Det handler om at reducere behovet for jomfruelige råstoffer og samtidigt tænke jorden med i planlægningen af kommunens fysiske udvikling. Det er nyt land for mange planlæggere.

Af projektchef Graves Simonsen, Bygherreforeningen, og chefkonsulent Jens Lind Gregersen, Region Hovedstaden

12 ANSVARLIGT FORBRUG OG PRODUKTION



Delmål 12.2

Inden 2030 skal der opnås en bæredygtig forvaltning og effektiv udnyttelse af naturressourcer.

Delmål 12.5

Inden 2030 skal affaldsmængden væsentligt reduceres gennem forebyggelse, reduktion, genvinding og genbrug.

Delmål 12.7

Fremme bæredygtige offentlige indkøbspraksis, der er i overensstemmelse med nationale politikker og prioriteter.

I den aktuelle samfundsdebat rangerer klimaproblematikken som dét emne, borgerne tillægger størst betydning. Tilsvarende opleves en stigende forventning fra politikere og borgere om, at der skal tages konkrete skridt i retning af implementering af FN's 17 verdensmål. Som både miljø- og planmyndighed indtager kommunerne en central rolle i indfrielsen af FN's 17 verdensmål.

Men hvordan omsættes verdensmål til praktisk handling på det kommunale niveau? Her kan jordstrategier nævnes som eksempel på en indsats på vejen mod bæredygtig forvaltning og omstilling fra den nugældende, lineære, vækstøkonomi og til en mere cirkulær økonomi baseret på genanvendelse af ressourcer.

Overskudsjord udfordrer den kommunale miljøforvaltning

Traditionelt har overskudsjord i den kommunale forvaltning været betragtet som et rent miljømæssigt anliggende, som har været afkoblet den fysiske planlægning. Men mange kommuner er udfordrede i forhold til muligheder for anvisning af jord til modtagelokaliteter og hensigtsmæssige genanvendelsesprojekter. Mange kommuner oplever, at et stigende antal landmænd søger tilladelse til at modtage overskudsjord i tvivlsomme jordforbedringsprojekter. På denne baggrund ser flere kommuner nye muligheder i jordstrategier, med udgangspunkt i en koordineret indsats på tværs af miljøforvaltning og fysisk planlægning.

Partnerskaber viser vej mod nye løsninger

I 2014 iværksatte Region Hovedstaden et initiativ, hvor et konsortium under ledelse af Bygherreforeningen skulle sætte overskudsjord ind i et mere bæredygtigt perspektiv: En række kommuner, myndigheder og virksomheder på tværs af landet etablerede partnerskaber med det formål at afsøge, udvikle og teste genanvendelsesmuligheder med fokus på f.eks. jordstabilisering, klimatilpasning og sundhedslandskaber. Initiativet eksponerede mange af de udfordringer, som flytning, deponering eller genanvendelse af overskudsjord giver myndigheder, bygherrer, transportører og modtageanlæg. Det gælder udfordringer som jordforureninger, samtidigheder mellem projekter, tung og CO₂-udledende transport over store afstande, trafikbelastninger osv., som på trods af mulige perspektiver af de tværsektorielle løsninger overlades til de enkelte, involverede parter at håndtere ad hoc og uden brug af strategiske værktøjer.

En af hovedkonklusionerne af initiativet var, at det er muligt at sikre bæredygtighed i håndteringen af overskudsjord, hvis der tages udgangspunkt i den kommunale, fysiske planlægning – ikke som et problem, men som en positiv udfordring med fx kreative, landskabelige udviklingsperspektiver og klimasikring, brug af overskudsjord som erstatning for primære råstoffer, eller som landvindinger i forhold til udvikling af nye bosætnings- eller erhvervsområder. Millioner af tons overskudsjord flyttes

hvert år rundt på de danske landeveje. Meget jord går til spilde og mister værdi som følge af, at der mangler strategier for at anvende overskudsjorden som en ressource.

Jordstrategi og nye værktøjer

Baseret på resultaterne af Region Hovedstadens initiativ er der nu for alvor kommet grøde i tankerne om at inddrage overskudsjorden i den kommunale planlægning og at anvende jorden som et planlægningsinstrument. Vordingborg Kommune var frontløber i forhold til at udvikle en jordstrategi, og i 2018 tog Region Midt initiativ til at samle de 19 kommuner i regionen i et klyngesamarbejde om at udvikle værktøjer til en mere bæredygtig håndtering af overskudsjord.

Det er indtil videre resulteret i fire værktøjer: En metodebeskrivelse og beregningsmodel for udarbejdelsen af en prognose for mængden af overskudsjord over en 12-årig planperiode, et inspirationskatalog med 20 inspirerende projekter, hvor overskudsjord er genanvendt på forskellig vis, og en skabelon og projektvejledning til udarbejdelsen af en kommunal strategi for bæredygtig jordhåndtering.

Det midtjyske initiativ har tydeligt vist, at kommunerne hver især sidder med mange af de samme udfordringer, som mest hensigtsmæssig løses på tværs af kommunegrænser og gennem videndeling på flere niveauer.

Ved at anvende de samme værktøjer i det strategiske planarbejde øges mulighederne for at skabe synergier og udnytte de fordele, der kan ligge i at være på forkant med udviklingen.

EU støtter op om nye løsninger på vejen mod cirkulær økonomi

Et andet kommunalt forankret initiativ for strategisk planlægning med cirkulære perspektiver løber af stablen i løbet af efteråret 2019. Dette initiativ, kaldet CityLoops, er udviklet af Region Hovedstaden og skal fremme cirkulær

økonomi. Projektet er videreudviklet i et internationalt konsortium med det resultat, at der er opnået støtte fra EU-programmet Horizon 2020. CityLoops handler om strategisk planlægning og genanvendelse af ressourcer i kommunalt regi og tager udgangspunkt i konkrete demonstrationsprojekter. I dansk sammenhæng skal der udføres demonstrationsprojekter i Roskilde Kommune og Høje-Taastrup Kommune, med udgangspunkt i dels konkrete nedrivningsprojekter og dels nybyggeri med fokus på genanvendelse/genbrug af byggeaffald og overskudsjord som hovedfraktioner.

Projekterne vil operere på både det strategiske (planlægningsmæssige), det taktiske (i forhold til ressourceudnyttelsen) og det operationelle (implementerings- og markedsmæssige) niveau. Projekterne vil fordre tværsektorielt samarbejde og koordinering, og vil inddrage alle parter i værdikæden, samt resultere i konkrete guides og værktøjer til bred, almen anvendelse.

Sidstnævnte skal understøttes af en indsats for forankring i byer, kommuner og regioner som tilslutter sig projektet som replikeringspartnere.

Artiklen er sponsoreret af projektet Helhedsorienteret Bæredygtig Jordhåndtering, som Region Hovedstaden har taget initiativ til i samarbejde med Bygherreforeningen.

Gratis miniseminar den 13. maj 2019

Byplanlaboratoriet, Region Hovedstaden, Region Midt og Bygherreforeningen inviterer kommunale planlæggere til gratis miniseminar i Bygningskulturens Hus i København. Her vil artiklens indhold blive yderligere udfoldet og suppleret med indlæg omkring de nye holmene i hovedstadsområdet. Program og tilmelding findes på www.jordhåndtering.dk



Det er slut med at køre overskudsjord ud til højre.

Overskudsjord udfordrer bygherrerne på økonomi og bæredygtighed

Overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter har traditionelt ikke været i fokus hos bygherrerne og overskudsjord er som hovedregel bortskaffet uden forudgående overvejelser om eventuel genanvendelse.

Men i takt med stigende byggeaktivitet og stigende deponeringspriser, er bortskaffelse af overskudsjord ikke længere en marginal post på budgettet – og sammen med øgede krav om bæredygtighed kalder det på nytænkning.

Alene i hovedstadsområdet produceres op imod 10 mio. tons overskudsjord om året, og der er her et markant behov for bæredygtige løsninger, der kan reducere miljøaftryk som følge af uhensigtsmæssig transport og deponering, samt manglende genanvendelse.

Spænder vi ben for de bæredygtige visioner?

Et hurtigt tjek viser, at mange af landets kommuner opererer med de samme krav til parkering ved nybyggeri på trods af, at bilrådighed, demografi og politiske visioner varierer. Konsekvenserne ved at operere med de samme krav til parkering kan blandt andet betyde, at der reserveres unødvendige arealer til parkering og at vi dermed forringer byens kvalitet og potentiale for byliv.

Af Sara Sonne, trafik- og mobilitetsplanlægger i Via Trafik Rådgivning A/S og Troels Vorre Olsen, teamleder i Via Trafik Rådgivning A/S

I disse år oplever mange kommuner et paradigmeskift i form af en mere målrettet mobilitetsplanlægning, der er centreret om at skabe en mere bæredygtig transport. Det skyldes blandt andet et større fokus på klimaet og ønsker om at sikre plads til en bred vifte af funktioner. De høje ambitioner skal bidrage til at sikre bæredygtige byer med god mobilitet og plads til bedre byliv for byens borgere. Som en skarp kontrast til kommunernes ambitiøse mobilitetsplanlægning

står arbejdet med kommunernes parkeringsnormer. Normer, som ofte bærer præg af at være en videreførelse af tidligere parkeringskrav, og hvor der ikke tages højde for den demografiske, politiske og socioøkonomiske udvikling.

Normer bør tilpasses de faktuelle forhold

Erfaringer fra Vejdirektoratet og en lang række parkeringsundersøgelser viser, at der er stor spredning på par-

keringsbehovet. Behovet kan således adskille sig betydeligt fra område til område og fra kommune til kommune.

Et hurtigt tjek af kommunernes parkeringsnormer viser imidlertid, at en stor del af de krav der stilles til parkering ved nybyggeri og ændret arealanvendelse, er ens i de forskellige kommuner. Noget tyder altså på, at flere kommuner kigger hos nabokommunen når parkeringsnormerne skal opdateres.

Bør parkering i højere grad tilpasses de faktiske behov, så vi understøtter vores bæredygtige visioner og får plads til bedre byrum?



Tre råd til bedre parkeringskrav i byudviklingen

Jævnlige registreringer kan medføre et større kendskab til det faktiske parkeringsbehov. Med tre gode råd i baghovedet kan der sikres mere målrettede parkeringskrav i byudviklingen.

1 Foretag jævnlige parkeringsregistreringer ved forskellige bolig- og erhvervstyper, så I kender det reelle behov.

2 Brug tid på at drøfte jeres parkeringsnormer når de skal opdateres, så er I sikre på, at de afspejler de reelle behov i hele organisationen. Understøtter de den politiske vision og samfundsudviklingen eller modarbejder de den?

3 Tag stilling til om de samme normer bør gælde overalt i kommunen, eller om der skal differentieres imellem stationsnære områder, landsbyer og øvrige områder.

Parkeringsnormer i byplanlægningen

Parkeringsnormer i byplanlægningen kan jf. forfatterne principielt inddeles i tre kategorier: lempelige, neutrale og restriktive. Hvilke normer der er relevante at anvende afhænger af de politiske visioner og lokale forhold.



Lempelige normer

Afspejler et niveau, hvor der etableres en overkapacitet for at sikre, at der altid er nok parkeringspladser. Disse normer kan med fordel benyttes på steder, hvor der ikke er behov for at begrænse arealudlæg til parkering eller hvor det fremtidige transportbehov ikke forventes at kunne dækkes med kollektiv trafik, cykling og gang.



Neutrale normer

Afspejler det faktiske behov for parkering 1:1. Normerne bidrager således ikke nødvendigvis til ændrede transportvaner eller bedre udnyttelse af eksisterende parkeringspladser. I stedet sikres det nødvendige areal ift. den aktuelle parkeringssituation.



Restriktive normer

Afspejler et niveau, hvor der etableres færre pladser end det umiddelbare behov. Normerne kan med fordel benyttes, hvor der er begrænset plads til ny parkering, og hvor man vil tilskynde trafikanter til at benytte andre transportmidler. Normerne kan også anvendes, hvor der i forvejen er en overkapacitet, som man gerne vil og kan udnytte.

Det medfører en risiko for, at det reelle parkeringsbehov fejlvurderes. Hvis behovet vurderes for højt og normen sættes herefter kan det ende ud med halvtomme parkeringspladser, som modvirker visionerne om trygge og inspirerende byrum, eller tilskynder til større brug af bil.

Vurderes parkeringsbehovet omvendt for lavt, kan det skabe u hensigtsmæssige parkeringer og frustration hos dem, som skal benytte pladserne.

Parkeringsnormer, som ikke følger med den reelle udvikling, udgør derfor en væsentlig risiko for fejlvurderinger i nybyggeri og ændret arealanvendelse.

Almennyttige boliger har reducerede parkeringsbehov

Vi har i 2018 udført flere registreringer i Roskilde, Glostrup og Høje-Taastrup, der viser, at antallet af biler pr. bolig er væsentligt lavere for almennyttige boliger end for øvrige boliger. Det gælder uanset om boligerne er placeret i stationsnære områder eller mere perifert. I vores undersøgelse er der registreret op til 0,4 biler pr. bolig ved almennyttige etageboliger, mens der er registreret op til 1,1 ved øvrige etageboliger.

Det indikerer et væsentligt lavere parkeringsbehov ved almennyttige boliger end ved øvrige etageboliger. Alligevel stilles der ofte de samme parkeringskrav til nybyggeri. Kravet er ofte min. 1 plads pr. bolig, hvilket medfører en risiko for, at der ved nye almennyttige boligbyggerier etableres for mange parkeringspladser.

Parkering er ofte en omkostningstung post, der risikerer at stjæle en stor del af byggeriets budget. Måske man i stedet skulle arbejde ud fra at stille krav i forhold til det faktiske behov?

Er minimumsnormer forenelige med bæredygtige visioner?

Et tjek af kommunerne parkeringsnormer viser, at en stor del af kommunerne har fastsat en minimumsnorm på 1 plads pr. pr. 50 m² for kontorbyggeri udenfor de stationsnære områder. Imidlertid viser flere af vores parkeringsundersøgelser, at kontorvirksomheder ofte anlægger flere parkeringspladser end minimumsnormen. Ved en kontorvirksomhed i Roskilde er der konstateret et udlæg på 1 plads pr 20 m².

Hvis det antages, at der er ca. 20 m² til hver medarbejder i en kontorbygning, og parkeringsnormen er fastsat til 1 plads pr. 50 m², svarer det til, at kun 40 procent af medarbejderne kan benytte bilen til arbejde. Under samme antagelse svarer et udlæg på 1 plads pr. 20 m² til, at op til 100 % af medarbejderne kan tage bilen på arbejde.

En fast norm på 1 plads pr. 50 m² for kontorvirksomheder vil på baggrund af vores undersøgelser mange steder være for lidt i forhold til det reelle parkeringsbehov. Omvendt vil en minimumsnorm, hvor man giver virksomhederne frihed til at etablere så mange pladser, som de har lyst til, kunne modarbejde visionerne om at øge brugen af kollektiv trafik og cykling.

Med det i tankerne kan man spørge sig selv, om vi skal turde at bevæge os væk fra at bruge minimumsnormer og i stedet sætte faste krav til parkering på baggrund af de politiske visioner, lokalområdet og de fremtidige behov?

Normarbejdet bør prioriteres

I disse tider, hvor mobilitetsplaner og ambitiøse byudviklingsprojekter er på dagsordenen, kan det være en fordel at lade parkeringsnormer fylde en væsentlig større del af den strategiske planlægning, end det er tilfældet nu. Befolkningsvækst betyder flere biler i byerne de kommende år. Det bliver derfor også mere afgørende at sætte de rigtige parkeringsnormer for fremtidens byggerier.

Enhver kommune bør spørge sig selv om man i højere grad bør arbejde mere dynamisk med de krav der stilles til parkering. Det vil for nogle kommuner kræve et styrket samarbejde mellem byplanlæggere og vejforvaltninger i både kommune- og lokalplanlægningen, men kan måske også medføre, at der specifikke steder kan lempes for kravene til parkering ved opførelse af fx almennyttige boliger, så der i højere grad kan disponeres midler og arealer til bedre byrum. Andre steder i kommunen bør der måske stilles højere krav fordi lokalområdet i forvejen er belastet af et stort parkeringspres. Under alle omstændigheder er der behov for, at parkeringsnormer prioriteres som en væsentlig del af by- og mobilitetsudviklingen, hvis den skal være succesfuld og sikre plads til bedre byliv såvel som parkerede biler.

Om forløbet

Første hold af forløbet "Fra planlægger til Byudvikler" strakte sig fra november 2017 til november 2018. Kursusforløbet bestod af 7 dage fordelt på 5 seminarer. 21 projektledere fra 10 forskellige kommuner deltog. Realdania har støttet udviklingen af det første kursusforløb. 'Fra Planlægger til Byudvikler' bliver løbende videreudviklet og lige nu er hold II og hold III i gang med kompetenceudviklingsforløbet.



Det er så meget sjovere!

Direktørerne taler om det, fagcheferne taler om det, og nu taler projektlederne også om det... Strategisk byledelse er på alles læber. Men hvordan gør man egentlig – og er det overhovedet noget, man kan lære?

Af projektleder Marianne Bendixen, Dansk Byplanlaboratorium & arkitekt MAA Ny Øhlenschlæger partner i Nyforbyelse.dk

Der tales meget om strategisk byledelse og agil projektledelse indenfor byudvikling for tiden. Der er fokus på, at planlæggernes opgave ikke alene består i at sætte rammerne for byens fysik, men også at drive den ønskede udvikling fremad med et strategisk fokus på byens udvikling for øje. Mange politikere, direktører og fagchefer har allerede deltaget i kursusforløbene om Strategisk byledelse, ligesom det første hold af projektledere har gennemført kurset "Fra planlægger til byudvikler". Et kompetenceudviklingsforløb, der består af

fem seminarer henover et år, og tager afsæt i deltagernes egne komplekse byudviklingsprojekter.

Nogle af de temaer, vi kredser om, er: Netværksledelse, kompleksitet, innovationsprocesser, magt, politisk tæft, relationer, økonomi og kommunikation. Her er, hvad en række af deltagerne på det første hold siger om forløbet.

Netværksledelse og navigation

Deltagerne er allerede kompetente projektledere med redskaberne og begreberne fra den traditionelle



” Det var godt at få sat nogle andre begreber på magt, at magt også kan være andet end noget negativt – at der ligger en handlingskraft i det.”

Rikke Jægersdorf, projektleder i Gladsaxe Kommune



værktøjskasse i rygsækken. Så i stedet for milepælsplanlægning, KPI'er og målhierakier i en lineær projektstyringslogik tager vi afsæt i netværksledelse, iterative processer og hvordan man leder projekter i komplekse og foranderlige systemer. Og så rykker vi begreberne tættere på den enkelte planlægger. Her handler det om, hvordan man som person og projektleder kan lede opad og til siden i et netværk, og hvordan man kan lære at sætte retning og føle sig trykkere ved at navigere i 'kaos'.

Det kræver konstant opmærksomhed på den omverden projektet indgår i. På hvilke strategiske dagsordener, projekter og beslutninger der omgiver projektet. Man styrer altså efter projektets mål eller vision og navigerer i høj grad efter, hvad der sker i projektets omverden.

Relationer

Som projektleder skal man altså have en vis følsomhed overfor, hvad der sker rundt om projektet. Det gælder ikke mindst de aktører, man samarbejder med. Et tema i forløbet er vigtigheden af at kunne skabe gode relationer, et ord der går igen er 'professionel empati'. Det handler om forstå de aktører, der omgiver projektet, deres perspektiver og hvad der driver dem. Det er nødvendigt at forstå sine samarbejdspartnere, når man ikke har nogen formel magt over dem. Man bliver nødt til at kunne motivere dem til at byde ind, tage fra og drive projektet fremad – ellers kommer man ingen vegne.

Fra afmagt til magt

Et af seminarerne i kursusforløbet har særligt fokus på magt og politik.

Mange relaterer ordet til hierarki, formel magt og det, at nogen har magt over andre. Når vi efterfølgende taler med deltagerne, er det et af de begreber, de har fået meget ud af at reflektere over. Magt kan også forstås som evnen til at få ting til at ske i samspillet med andre mennesker. Så bliver det straks mere nærværende og ikke kun noget, der hænger sammen med hierarkier, titler og forklaringer på hvorfor ting ikke kunne lade sig gøre. Det at blive bevidst om og kigge efter de formelle og uformelle magtrelationer i et projekt, gør det nemmere at navigere og skaffe sig det nødvendige mandat til at handle.

Just do it

Deltagerne arbejder igennem hele kursusforløbet med deres egne projekter. Undervejs bliver de stillet hjemmeopgaver, hvor formålet er hurtigt at kaste sig ud i kontakten med projekternes aktører og afprøve 'nye virkeligheder' inden de implementeres til dyre lærepenge. Formålet er at tilegne sig viden om de steder, der er i spil og opleve, at man ikke behøver have en færdig plan, før man mobiliserer netværket.

Som Heidi Møller fra Haderslev Kommune formulerede det: "Vi har taget hul på processen ved at gå rundt og snakke med en masse mennesker i stedet for at starte med en masse analyser. Det er så meget sjovere!" Haderslev Kommune har i deres bymidtestrategi udpeget afprøvningsområder, hvor de tester fysiske tiltag for at finde ud af, hvad der virker. Afprøvningerne gennemføres i samarbejde med et forum af engagerede borgere, der blev nedsat i efteråret 2018.



” Det har været godt at få sat ord på betydningen af netværksledelse. For jeg er opdraget i sådan en traditionel projektledelseskultur med de værktøjer, der er der. De er jo rigtig gode at trække ind, når det er relevant. Men der er nogle af de her sammenhænge, hvor det er noget helt andet, man skal bruge tid på. Hvor det er en helt anden måde at drive fremdrift på.”

Anette Otto, projektleder i Gladsaxe Kommune



” Her har man læst 6 år på arkitektskolen og virkelig dygtiggjort sig, og så finder man ud af, at det er i virkeligheden ens tidlige socialisering, som er mest udslagsgivende for, hvordan man agerer, det er meget interessant! Men det er jo helt rigtigt. I projekterne er det jo hele tiden noget med at skabe alliancer eller at få folk med. At få en kollega i en anden afdeling - som også har drøntravlt - til lige at bruge en halv time på at hjælpe. Eller omvendt. Den der relationelle evne er enormt vigtig.”

Magnus Haahr Nielsen, planlægger i Roskilde Kommune



Kampen om sommerlandet:

Sommerhusområdernes græsrodde på barrikaderne

Af professor Anne-Mette Hjalager, Syddansk Universitet og projektleder, cand.techn.soc. Michael Nørgaard, Dansk Byplanlaboratorium

Charmerende langsomme. Beroligende uforstyrrede. Uforpligtende. Sådan er vi vant til at se på sommerhusområderne. Men anvendelsen af sommerhusområderne øges, og det giver flere konflikter og øget pres på naturen. Forsknings- og udviklingsprojektet InnoCoast har screenet avisindlæg for arealkonflikter med relation til turisme og sommerhuse i kystnære områder. Undersøgelsen viser, at sommerhusejere og grundejerforeninger protesterer i stigende grad. Artiklen ser på, hvad de er utilfredse med, og hvad man skændes om.

Forandringerne ruller ind over sommerlandet. Der kommer mere tummel og trafik med flere turister i udlejningshusene. Der moderniseres med internetkabler, cykelstier og nogle steder sågar også kloakker. Der bygges og regeres med udestuer, udsigtsterrasser og højbede. Det er alt sammen noget, som potentielt giver højere kvalitet for sommerhusbrugerne. Men der er også en udvikling, som byder på håndfaste dilemmaer og konflikter, som ikke bare kan affejes med, at sommerhusejere er stokkonservative og mod ethvert fremskridt.

Forsknings- og udviklingsprojektet

InnoCoast¹ er dykket ned i arealkonflikter med relation til turisme, herunder sommerhuse, i kystnære områder. Metoden har primært været at screene lokalavisstof over en periode på 5 år. Målet er at forstå, hvad der foregår i sommerlandet. Det er vigtigt for de, som ejer og bruger sommerhusene. Og det også af stor betydning for den fremtidige udvikling af turisme i kystzonerne.

Hvilke typer af sager mobiliserer sommerhusejerne for alvor?

Undersøgelsen har identificeret 213 større konflikter i kystzonen, som har

været behandlet af mediernes. Næsten halvdelen af sagerne (44 %) hidrører fra bygge- og anlægsprojekter og ombygninger. Vi ser bl.a. sager med opførelse af meget store sommerhuse til udlejningsformål med rydning af vegetation og omlægning af terræn. Og generel frygt for mere genererende støj, trafik, parkering og affald. 18 % af sagerne kan kategoriseres som ændringer i anvendelse. Eksempler kan være campingpladsers udvikling af outdoor-aktiviteter, paragliding, mountainbiking, kajaksejlads, som konkurrerer om

¹ Læs mere om InnoCoast-projektet på www.cgs.aau.dk/forskning/projekter/innocoast

arealressourcer, og som kan skabe trafik, indkig og indblik i sommerhusområder. Andre typer af sager kan vedrøre udvidelser og ændringer i nabovirksomheder, herunder især landbrugets indretning af staldanlæg, grusgravning m.v., Med frygt for lugt, støj, trafik og insekter. Tabel 1 viser, hvad de 213 registrerede konflikter omhandler.

Hvordan protesterer sommerhusejerne og grundejerforeningerne?

Utilfredsheden ytres ikke på nogen særlig militant og voldsom måde. Medierne beretter kun sjældent om demonstrationer, bannere, skilte og marcher, sådan som de turismebelemrede befolkninger i Sydeuropa er begyndt at gøre. Hovedkanalen til at forsøge at komme igennem med en protest er at bruge de almindelige klageregler: indsigelser ved lokalplanforslag og nabohøringer samt henvendelser i Planklagenævnet. På den måde kan man sige, at det danske plansystem faktisk er hensigtsmæssigt indrettet med gode muligheder for at kommet til orde og blive hørt. Der er dog også en del eksempler på, at sommerhusejere – eventuelt sammen med lokale beboere – finder det nødvendigt at råbe lidt højere. De iværksætter underskriftindsamlinger og invaderer borgermesterkontorerne og byrådsale. Eller de danner organisationer, som skal holde pressen til ilden og debatten kørende. Det synes at være en god ide for en protest, hvis man bruger flere forskellige metoder.

Delvis succes med protester

Vrede sommerhusejere og grundejere kan have succes eller fiasko med alle protestmetoder. Der er ikke noget klart mønster i, hvad der virker bedst. I omkring halvdelen af de sager, hvor sommerhusejere er på barrikaderne, tilgodeses deres interesser helt eller delvist. For eksempel er der i et vist omfang blevet lyttet til de sommerhusejere, som vil have havvindmøllelængere ud på vandet. Energistyrelsen og vindmølleaktørerne må erkende, at de har skamredet bæredygtighedsargumentet. Sommerhusejere på Lolland har fået skubbet nye sommerhusområder langt ud i fremtiden, fordi de har kunnet argumentere overbevisende ikke bare om et manglende behov for nyudlæg, men også med natur- og miljøbaserede argumenter.

Konfliktemner i kystzonen 2014-2018

Emner	% af sagerne	Eksempler og typiske modstandsargumenter
Bygge- og anlægsprojekter, herunder ombygning	44,6%	<ul style="list-style-type: none"> Opførelse af meget store sommerhuse til udlejningsformål og i den forbindelse rydning af vegetation og omlægning af terræn. Frygt for mere genererende støj, trafik, parkering og affald. Hotelbyggeri på arealer, som opfattes som "offentlige" naturperler. Tilladelse til byggeri eller ændringer i lokalplaner på måder, så udsigtsmuligheder forringses for andre ejere eller for offentligheden. Udlæg af nye sommerhusområder, hvor der ikke kan påregnes en efterspørgsel, eller hvor en ekspansion vil føre til unødvendigt pres på strand, vejinfrastruktur o.l.
Ændringer i anvendelse	18,3%	<ul style="list-style-type: none"> Campingpladsers udvikling af outdoor-aktiviteter, for eksempel paragliding, mountainbiking, kajaksejlads, som konkurrerer om arealressourcer, og som kan skabe trafik, indkig og indblik i sommerhusområder. Udvidelser og ændringer i nabovirksomheder, herunder især landbrugets indretning af staldanlæg, grusgravning m.v., Frygt for lugt, støj, trafik og insekter. Indretning af naboområder til større publikumsintensitet, for eksempel omdannelse af restaurant med udeservering, indretning af festivalpladser, strandmøblering med motionsredskaber, bålhytter m.v. Påstande om støj, affald og afskæring af adgang.
Ændringer i infrastrukturen	15,0%	<ul style="list-style-type: none"> Byggeri af kystnære havvindmøller. Frygt for støjgener, skader på dyrelivet og æstetiske og økonomiske værdiforringelser. Heliport og flylandingsbane, som vil give støjgener. Cykelstier på diger og tæt ved sommerhuse, i særlig grad, hvis det medfører ekspropriation.
Ulovlige forhold	8,9%	<ul style="list-style-type: none"> Overskridelse af udlejningsreglerne for sommerhuse. Tilbygninger og ombygninger, som ikke er i overensstemmelse med lokalplaner og bygge Lov, eller som går ud i strandbebyggelseslinjen. Mangel på respekt for kulturhistoriske bevaringsinteresser, fredninger o.l.
Ændringer i landskab, vegetation m.v.	6,1%	<ul style="list-style-type: none"> Fældning af for området karakteristisk og ikonisk beplantning. Ændring af klitformationer for at skabe udsigter.
Klima-tilpasning eller mangel herpå	4,2%	<ul style="list-style-type: none"> Kystbeskyttelse, hvor nogle sommerhusejere og grundejerforeninger protesterer ved at etablere egen hård kystbeskyttelse, mens andre sætter sig imod selvtægt og ulovligheder og forlanger handling fra myndighedernes side. Frygt for borterosion af fast ejendom og værdiforringelse.
Ændringer i adgangsforhold	2,8%	<ul style="list-style-type: none"> Blokering af stier og trapper til stranden fra bagvedliggende sommerhusområder.



Planlægning på forkant – eller bagkant?

Der er adskillige eksempler på, at konflikterne er kommet helt bag på kommunerne, for eksempel de store sommerhuse og de kommercielle forretningsmodeller, som ligger bag ved deres opførelse, ejerskab og udlejningsintensitet. I Skive Kommune illustrerer eksemplet Hostrup Strand konflikttypen. Her begyndte en bygherre i modstrid med lokalplanen opførelse af store udlejningssommerhuse, hvilket medførte stor utilfredshed og kraftige reaktioner fra grundejerne. Sagen i Skive gøres yderligere betændt af, at bygherren har startet arbejderne uden byggetilladelse, og at der er foretaget ændringer i et terræn, som var vurderet til at have høj kvalitet. Det så heller ikke godt ud, at et byrådsmedlem har stærke ejerinteresser i området. Efterfølgende har kommunen – stadig under kraftige protester – vedtaget en lokalplan, der baner vejen for sommerhuse på op til 375 m², nok med plads til 20-30 gæster. Så nu er plangrundlaget på plads. I andre kommuner har man også nølet, og det har givet grundlag for en eskalation af konflikter og for ufrugtbar dæmonisering af kommunernes intentioner og handlekraft. Det er måske noget nyt for kommunerne, at borgerne og sommerhusejerne er begyndt at holde mere øje med noget, som er eller kan opfattes som uregelmæssigheder.

Misforståelser

Mange sommerhusejere mener, at deres huse og grundstykker er fri-steder i mere end én forstand, og at de må gøre hvad de vil. De er ikke opmærksomme på gældende regler, og de finder dem ofte også urimelige. Gennemgangen af de 213 sager viser, at misforståelser i udtalt grad flourer blandt sommerhusejerne. Et eksempel er et fiskerhytteområde ved Agger, hvor ejernes afskærmning af terrasser med hegn og deres tilbygning af små knaster til toiletter og opbevaring medvirker til at ændre bebyggelsens karakter. Det er en stor overraskelse, at man ikke må foretage noget sådant, når "nu naboerne allerede har gjort det". I det hele taget synes der i sommerhusområderne at være en tro på, at der er noget, som hedder stiltiende tilladelse eller syndsforladelse.

Naboprotester får de kommunale medarbejdere til at tage gummistøvlerne på og forhandle løsninger på

plads. Vores materiale viser dog, at den vej i nogle tilfælde, men ikke altid, skaber resultater. Der er eksempler på, at sager, som er dårligt forberedt og belyst i kommunerne, får en pinlig tomme nedad i Planklagenævnet. Norddjurs Kommune har måttet mærke dette på Anholt Havn, hvor en af kommunen blåstemplet funktionsglidning over mod turisme ikke kunne rummes i den gældende lokalplan, som i vidt omfang tilgodeser havnens erhvervsinteresser.



Undersøgelsen illustrerer klart, at tiden er løbet fra mange af de gamle kommuneplanrammer, lokalplaner og lokalplanvedtægter for sommerhusområderne. Oftest tager disse planer slet ikke stilling til de naturmæssige og æstetiske kvaliteter, som sommerhusejerne i konflikterne henviser til som fuldkommen essentielle for dem. De bedste planer for sommerhusområderne deltagerer nøje de bebyggelsesregulerende og landskabsregulerende rammer.

Hvad vil vi med sommerhusområderne?

Planloven inddeler landet i zoner: Byzoner, landzoner og sommerhusområder. Reglerne skal sikre, at sommerhusområder fastholdes til rekreative formål og hindre, at sommerhusområderne udvikler sig til parcelhuskvarterer. Fra lovens intentioner til plangrundlag og reel håndhævelse i sommerhuskommunerne er et stykke. Mange steder er sommerhusområderne uregulerede, og det betyder frit spil for byggeri og ændringer på grundene. Få kommuner ser ud til at bruge lokalplaner meget aktivt i sommerhusområderne. Der er behov for, at kommunerne skærper interessen for

sommerhusområderne, hvis områderne skal bevare deres særpræg og naturindhold i overensstemmelse med lovens intentioner. Lokalplanen kan både være med til at sikre forudsigelighed og retning på udviklingen i området, skabe transparens, inddragelse og forebygge konflikter, eller i hvert fald definere en ramme for håndtering af konflikterne.

Nyborg – 8 lokalplaner for sommerhusområder

Nyborg Kommune er én kommune, der arbejder aktivt med lokalplanlægning i sommerhusområderne, og kommunen har i 2018 udarbejdet nye lokalplaner for 8 sommerhusområder. Man ønsker at skabe et tidssvarende administrationsgrundlag for kommunens sommerhusområder, bl.a. skal der sikres overensstemmelse med bygningsreglement 2018. Formulerede målsætninger er også "at sikre offentlig adgang til strandarealer, sikre områdets karakter som sommerhusområde, ved at sikre den forskelligartede arkitektur og integrationen i kystlandskabet samt ved at modvirke spredt bebyggelse". Der er lokalplanlagt for ca. 790 af Nyborg Kommunes 820 sommerhuse.

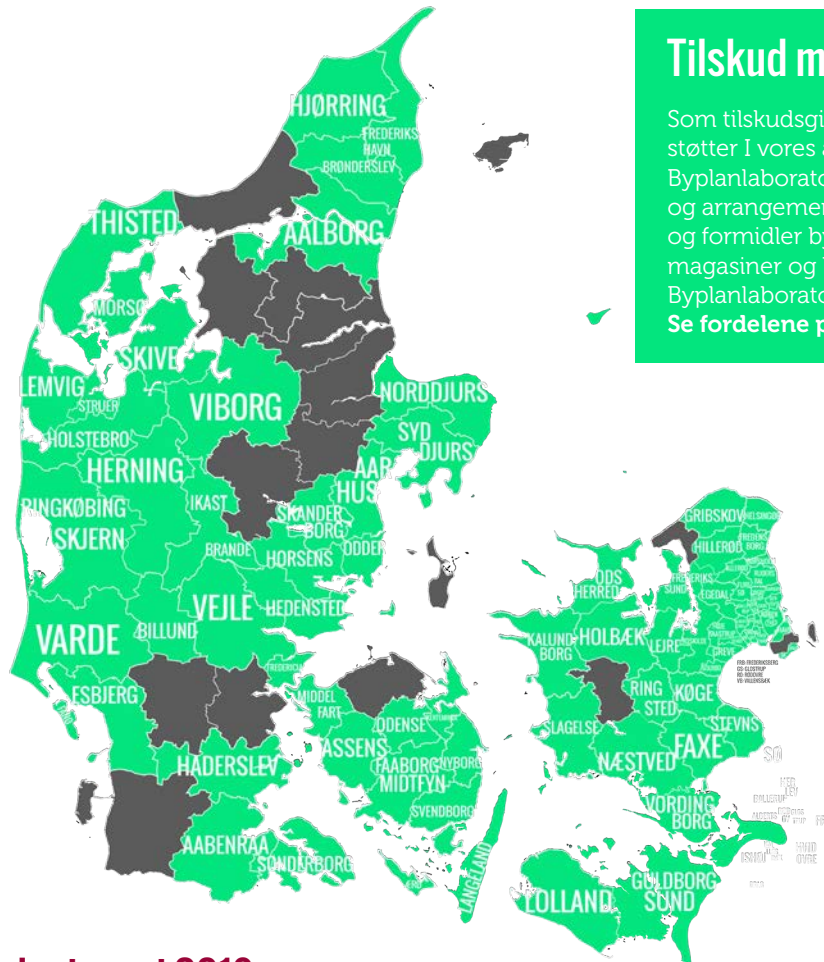
Grundejerforeninger som græsrodsorganisationer?

Hvis kommunen efterlader et planvakuum, er der nogle få eksempler på, at grundejerforeningerne arbejder aktivt med at fylde det ud. Vedtægterne kan være et virkemiddel, som fylder tomrummet ud, men er det sjældent. Vi ser gode eksempler på, at grundejerforeninger ved en form for selvregulering faktisk tager ansvar for andre temaer end vejvedligeholdelse og hastighedsregulering. Skærbjerg Strand Grundejerforening i Odsherred har fx udarbejdet en "Vejledning om Naturgrunde med anbefaling til udvikling og pleje af forskellige naturtyper". I grundejerforeningen har man igennem flere år gennemført naturplejevandring, og man har derudover fået udformet en plejevæjledning til de mange forskellige typer natur i området.

Sommerhusejerne vil gerne involveres i en bedre planlægning i deres områder og i naboarealerne. De er ærgerlige, når de har misset et borgermøde eller en besigtigelsesvandring, fordi de ikke jævnlige åbner deres postkasse på adressen. Sommerhusejerne er bonusborgere, og de efterspørger at de bliver hørt.

Tak for tilslutningen!

83 kommuner, en region, Erhvervsministeriet og en lang række private og offentlige organisationer støtter Byplanlaboratoriet i 2019. Tak! Jeres støtte er vigtigt for vores fortsatte virke som en uafhængig institution, der formidler og udvikler viden, skaber netværk og sætter planlægningen til debat.



Tilskud med fordele

Som tilskudsgiver til Dansk Byplanlaboratorium støtter I vores arbejde og virksomhed. Dansk Byplanlaboratorium tilbyder byplanfaglige kurser og arrangementer, deltager i udviklingsprojekter og formidler byplanlægningen via debatmøder, magasiner og hjemmesiden. Tilskudsgivere til Dansk Byplanlaboratorium opnår en række særlige fordele. [Se fordelene på www.byplanlab.dk.](http://www.byplanlab.dk)

Tilskudsgivere i 2019

dansk byplan
laboratorium

Private og offentlige organisationer: Akademisk Arkitektforening • Arkitektskolen i Aarhus • Bark Rådgivning • BM Arkitekter ApS • By og havn • CFBO • Codex Advokater P/S • Cowi A/S • DAC • Danske Regioner • Erhvervsstyrelsen • Forbundet Arkitekter og Designere • Hasløv og Kjærsgaard • ICP A/S • Kommunernes Landsforening • Kuben Management • Køge Kyst P/S • LandSyd I/S • Lifa A/S • Malthas Tegnestue • Mølbak Landinspektører A/S • NIRAS Planlægning • Planværkstedet • Rambøll Danmark • Region Nordjylland • SBI • Schønherh A/S • SeTilSiden • Skov og landskab, KU • Trekantområdet Danmark • Aalborg Universitet • Årstidernes Arkitekter A/S

Kommuner: Albertslund Kommune • Allerød Kommune • Assens Kommune • Ballerup Kommune • Billund Kommune • Bornholms Regionskommune • Brøndby Kommune • Brønderslev Kommune • Dragør Kommune • Egedal Kommune • Esbjerg Kommune • Fanø Kommune • Faxe Kommune • Fredensborg Kommune • Fredericia Kommune • Frederiksberg Kommune • Frederikshavn Kommune • Frederikssund Kommune • Furesø Kommune • Faaborg-Midtfyn Kommune • Gentofte Kommune • Gladsaxe Kommune • Glostrup Kommune • Greve Kommune • Gribskov Kommune • Guldborgsund Kommune • Haderslev Kommune • Hedensted Kommune • Helsingør Kommune • Herlev Kommune • Herning Kommune • Hillerød Kommune • Hjørring Kommune • Holbæk Kommune • Holstebro Kommune • Horsens Kommune • Hvidovre Kommune • Høje-Taastrup Kommune • Hørsholm Kommune • Ikast-Brande Kommune • Ishøj Kommune • Kalundborg Kommune • Kerteminde Kommune • Københavns Kommune • Køge Kommune • Langeland Kommune • Lejre Kommune • Lemvig Kommune • Lolland Kommune • Lysngby-Taarbæk Kommune • Middelfart Kommune • Morsø Kommune • Norddjurs Kommune • Nyborg Kommune • Næstved Kommune • Odense Kommune • Odense Kommune • Odsherred Kommune • Ringkøbing-Skjern Kommune • Ringsted Kommune • Roskilde Kommune • Rudersdal Kommune • Rødovre Kommune • Skanderborg Kommune • Skive Kommune • Slagelse Kommune • Solrød Kommune • Stevns Kommune • Struer Kommune • Svendborg Kommune • Syddjurs Kommune • Sønderborg Kommune • Thisted Kommune • Vallensbæk Kommune • Varde Kommune • Vejle Kommune • Viborg Kommune • Vordingborg Kommune • Ærø Kommune • Aabenraa Kommune • Aalborg Kommune • Aarhus Kommune



Hvordan kan vi planlægge for at sikre fremtidens byer?

Når havet stiger, risikoen for stormflod øges, og havnene er et af de vigtigste byudviklingsområder i mange byer, er der grund til at stille spørgsmål til den fremtidige byudvikling og relationen mellem by og hav. Hvor skal vi sikre bebyggelsen? Hvor skal vi tilpasse til klimaforandringer? Er der steder vi bør afskrive til byudvikling og boliger? Hvordan kan vi planlægge i det lange perspektiv for at sikre fremtidens byer?

Af professor Gertrud Jørgensen, landskabsarkitektur og planlægning

De fleste større byer i Danmark ligger ved en kyst. Det er en historie, vi bærer med os fra de gamle købstæder, som lå ved kysten, fordi det gav adgang til den mest effektive fjerntransport der fandtes: skib. I disse byer bor der stadig en meget stor del af Danmarks befolkning. Det har – både historisk og i dag – givet en konkurrencefordel at ligge ved kysten.

Havnen var omdrejningspunktet for udviklingen af kystbyerne. Men i dag bruger havneaktiviteter langt mindre areal end førhen, og havnen er blevet basis for økonomisk vækst i form af boligudbygning, hvor udsigt til vand er blevet afgørende for økonomisk gevinst. Set i et bæredygtighedsperspektiv har havneomdannelse mange fordele: mindre efterspørgsel efter nyt byareal, de tætte havnebe-

byggelser giver effektiv energiudnyttelse og har potentiale til et levende byliv. Men set i et resiliensperspektiv, er det – til trods for at der ofte bygges med god sikkerhedsmargin til stigende havvand – måske på den lange bane mindre resiliert.

” Med bedre tekniske muligheder op gennem det 20. århundrede glemte vi måske at bygge fornuftigt i forhold til vandet.”

Stormflod er kommet for at blive

Historisk set har Danmark været ramt af store stormfloder med jævne mellemrum med store konsekvenser for mennesker, byer og landskaber. I den såkaldt 'store manddrukning' i 1362 forsvandt byen Rungholt i havet. I den anden store manddrukning' i 1634 omkom mindst 8000 mennesker, og en relativt stor fisker- og handelsby, Sønderby, nord for Esbjerg blev totalt udslettet. Den berygtede østersøstormflod i 1872 dræbte 80 mennesker. I dag er der heldigvis færre omkomne, men storme som fx Bodil i 2013 forvolder stadig stor ravage. I alt nævner kystdirektoratet 58 stormfloder i det 20. århundrede – det er mere end hvert andet år i gennemsnit.¹

Hvis vi kigger fremad, vurderede DMI i 2014², at vi kan vente stigninger

i vandspejlet på mellem 20 og 80 cm med en risiko på op til 120 cm frem mod år 2100. Det vil påvirke daglige og forværrer stormflodshændelser. Hvad der sker efter år 2100 afhænger af, hvor meget det lykkes at bremse temperaturstigningerne. Havet stiger, men det er usikkert hvor meget.

Hvor byggede vi før, og hvor skal vi bygge i fremtiden

Med tiden er vi blevet langt bedre til at sikre os teknisk. Til gengæld kan man spørge, om vi er blevet bedre til at bygge byer fornuftigt og resilient? Mange gamle bykerner i kystbyerne ligger højt, som små øer i oversvømmelsestruede områder. Det fremgår bl.a. af Naturstyrelsens og Kystdirektoratets udpegnings af risikoområder³: Middelalderbykerne er i stort omfang resiliente i relation til havvand og stormfloder, selv i risikoområderne.

Med bedre tekniske muligheder op gennem det 20. århundrede glemte vi måske at bygge fornuftigt i forhold til vandet. Jyllinge Nordmark er et eksempel: Dele af boligområdet ligger lavt, lige ud til å og fjord, og er igen og igen blevet oversvømmet. Bekymrede beboere pressede på for beskyttelse i form af et dige. Det var et sejt træk at få etableret med administrative barrierer og indsigelse bl.a. fra Danmarks Naturfredningsforening omkring naturinteresser. Diget kommer til at koste godt 60 mio. kr. finansieret af kommunen, lodsejerne og et mindre tilskud fra staten.

Det er klart, at boligejerne ønsker at leve sikkert i deres hjem, og at kommunen ønsker at hjælpe sine borgere. Men den ulykkelige situation er i sidste ende opstået på baggrund af kortsigtet byplanlægning tilbage fra 1950'erne – først med udlæg af området til sommerhuse og senere overførsel til boligområde.

Over halvdelen af kommunerne forventer, at stormflod vil blive et problem fremover, og næsten alle forventer at byplanrelaterede aktiviteter vil blive en del af klimatilpasningen⁴.

Men det vurderes også, at særligt mindre kommuner mangler viden⁵, og at kobling mellem forskellige vidensfelter og sektorer er en udfordring.

Strategier for tilpasning

IPCC, det internationale klimapanel, arbejder som bekendt med tre strategier for at imødegå vandstandsstigninger og stormflod: Beskyttelse, fx i form af diger, det kræver store investeringer, men bevarer værdier, som er opbygget gennem generationer som bygninger, essentiel infrastruktur og kulturværdier. Tilpasning der udvikler lokale løsninger for arealudnyttelsen eller tilpasser den til udfordringerne. Tilbagetrækning hvor arealer eller funktioner opgives.

En dansk forskergruppe gør opmærksom på, at arbejdet med klimatilpasning i forhold til havvand er en kompliceret opgave, der ikke bare kan løses med tekniske løsninger, men desuden må indbefatte 'bløde' strategier, der omfatter restaurering af naturlige balancer og ny- eller omformulning af vores fysiske omgivelser⁶. Det indebærer langsigtet, strategisk planlægning af en fremtid, vi ikke helt kender – kombineret med løsninger der 'virker' her og nu.

Det kræver, at ikke kun tekniske, byggede løsninger favoriseres, men at landskabers og bymiljøers kvalitet tænkes ind i beslutningerne. Det kan være vanskeligt at arbejde strategisk med planlægning på så langt sigt, når der samtidig er tale om at prioritere fremtidige risici op mod nutidige gevinster ved kystnær byudvikling. Måske er det vigtigste – på det videnskabelige grundlag vi har nu – at undgå planlægningsbeslutninger, der på 30-50 års sigt enten kræver store investeringer i beskyttelse, viser sig at ødelægge kvaliteten af landskaber og byområder, eller nødvendiggør (upopulær og tabsgivende) tilbagetrækning.

Artiklen er en bearbejdning af Gertrud Jørgensen forelæsning på konferencen Byen og Havet d. 7 marts i København.



Her er en af arbejdsgrupperne på konferencen *Byen og Havet* i København d. 7. marts ved at drøfte dilemmaer for kystsikring i Frederiksværk.

Nystartet forskernetværk

Der mangler generelt forskningsbaseret viden om, hvordan danske byer kan planlægges, sikres og udvikles i forhold til fremtidens klima. Et nystartet forskernetværk med deltagelse fra Københavns Universitet, Danmarks Tekniske Universitet og Arkitektskolen Aarhus vil nu styrke vores viden og følge en række pilotprojekter, som støttes af Realdania og Miljø- og Fødevarerministeriet. Pilotprojekterne skal finde nye svar på, hvordan man på én gang kan tilpasse og udvikle byerne i forhold til fremtidens klima.

” Det kan være vanskeligt at arbejde strategisk med planlægning på så langt sigt, når der samtidig er tale om at prioritere fremtidige risici op mod nutidige gevinster ved kystnær byudvikling.”

¹ Kystdirektoratet, 2011: Forslag til udpegnings af risikoområder, bilag A: www.masterpiece.dk/UploadetFiles/10852/36/Baggrundsrapport_Bilag_A.pdf

² Fremtidige klimaforandringer i Danmark. Danmarks Klimacenter rapport nr. 6, 2014. www.klimatilpasning.dk/media/854031/dmi_-_klimaforandringer__2014_.pdf

³ www.oversvømmelse.kyst.dk/risikoomraader-2018/

⁴ Jensen, A., Nielsen, H.Ø. & Nielsen, M.L. 2016. Climate adaptation in local governance: Institutional barriers in Danish municipalities. Aarhus University, Scientific Report from DCE – Danish Centre for Environment and Energy No. 104 www.dce2.au.dk/pub/SR104.pdf

⁵ Som ovenfor

⁶ Faragó, M., Rasmussen, E. S., Fryd, O., Rønde Nielsen, E., & Arnbjerg-Nielsen, K. (2018). Coastal protection technologies in a Danish context. Vand i Byer.

Plankalender

17. marts **Kondemneringssager**
www.fvc-kursus.dk
Silkeborg

4. april **Naturbeskyttelseslovens bygge- og beskyttelseslinjer**
www.fvc-kursus.dk
Silkeborg

10. april **Kysterne – sikring og udvikling**
www.byplanlab.dk
København K

25. april **Landsbyernes fremtid**
www.byplanlab.dk
Horsens

29.-30. april **Regnvandsbassiner**
www.fvc-kursus.dk
Silkeborg

30. april **Skimmelsvampe og indeklime**
www.fvc-kursus.dk
Silkeborg

2. maj **Åben Land Dagene**
www.byplanlab.dk
Middelfart

2. maj **Landzoneadministration**
www.fvc-kursus.dk
Silkeborg

13. maj **Jordstrategier som planlægningsinstrument**
www.byplanlab.dk
København K

21. maj **Planstrategi og kommuneplan**
www.byplanlab.dk
København, Odense og Vejle

28. maj **Miljøvurdering af planer og programmer**
www.ida.dk
Vejle

20. juni **Digitale Værktøjer i Lokalplanlægningen**
www.byplanlab.dk
Vejle

28.-30. august **Have & Landskab**
www.haveoglandskab.dk
Slagelse

3. oktober **Byplanmødet 2019**
www.byplanlab.dk
Køge

31. oktober **Forvaltningsret for landinspektører**
www.ida.dk
Vejle

2019

