

DØM:

Nyt atlas for Østjylland

Side 12

Debat om planlægning og mobilitet

Side 14

Lokalplanerne lever og har det godt

Side 30

Hot or Not i Aabenraa

Side 10

Fodgængernes rolle i fremtidens mobilitetsbyer

Side 18

Transitorienteret Byudvikling

Side 22

Vi har ikke plads til det hele!

Side 32

Kommunens rolle i erhvervspartnerkaber

Side 38



Mobilitet og planlægning

DI, Danske Byggeri og Region Hovedstaden giver i dette nummer, hver deres bud på, hvordan vi får banet vejen for en bæredygtig mobilitet. Udgangspunktet er, at flere biler skaber stigende trængsel, og koster tid og penge for virksomheder og pendlere, og gør livet besværligt for os alle sammen i fritiden. De efterspørger mere planlægning, så mobiliteten kan sikres.

Leder: Kommer der en god løsning i morgen?

Side 3

Nyt fra netværket

Side 4

Hot or Not i Aabenraa

Side 10

Bedre sammenhæng mellem mobilitet og planlægning

Side 12

DEBAT Trængsel koster vækst og arbejdspladser

Side 14

DEBAT Vores stationer skal være rammen for et skift til grøn transport

Side 15

DEBAT Hvordan sikrer vi en koordineret planlægning i Hovedstadsområdet?

Side 16

Fodgængernes rolle i fremtidens mobilitetsbyer

Side 18

Indhold

Knudepunkter der skaber sammenhæng

Side 22

Cyklen betyder mere, end vi tror!

Side 24

Den Østjyske Millionby: Nyt atlas for Østjylland

Side 26

Lokalplanerne lever og har det godt

Side 30

Konflikter i det åbne land: Vi har ikke plads til det hele!

Side 32

Strategisk-fysisk udviklingsplan for Blokhus og Løkken

Side 34

Rapport om ”Privat-offentlige bysamarbejder”

Side 36

Kommunens rolle i lokale erhvervspartnerskaber

Side 38



Fra side 10

Truet nedrivningsstøtte!

Tag med til Aabenraa og læs, hvad borgmester Thomas Andresen synes er Hot or Not. Han er i hvert fald ikke pjattet med, at de statsstøttede puljer til nedrivning kan falde væk. Opkøb og nedrivning af faldefærdige huse er nemlig en måde at ændre udviklingen. Og så er borgmesteren misundelig på en vis attraktion i Varde!

” Der er brug for en tværgående planlægning, der kan styrke sammenhængen mellem byudvikling og infrastruktur og lægge spor ud for bæredygtig mobilitet for de kommende årtier.”

Leder

Kommer der en god løsning i morgen?

Transport og mobilitet kan som få andre politiske temaer dele vandene. Vi ser det bl.a. i Norge i øjeblikket, hvor protester over forslag om bompenge har banet vejen for nye lokaliteter i de norske kommunalbestyrelser. I Danmark skræmmer sporene fra forslaget om en betalingsring i 2011 stadig, og gør det næsten umuligt at ændre noget i bilernes frie bevægelighed. Der er næsten berøringsangst, når det handler om at pille ved borgernes transportvaner. Angsten bliver omsat til mere af det samme - flere biler og mere asfalt. Fokus er så godt nok på, at vi skal have flere elbiler – for bæredygtighedens skyld. Men ingen betvivler, at vi skal have flere af dem og uanset drivmidlet, så koster bilerne på bæredygtigheden. Og så diskuterer vi ellers elløbehjul, ubertaxier og bilafgifter som afgrænsede dele af en samlet mobilitet. I stedet for at drøfte, hvordan vi tilvejebringer effektiv og attraktiv transport for virksomheder og pendlere. Og for os alle sammen i fritiden.

Her i bladet kan du bl.a. læse, at erhvervsorganisationerne efterspørger et mere nuanceret syn på transport og mobilitet. Trængslen og det medfølgende spild af tid og ressourcer har nået nye højder, og derfor er en bæredygtig udbygning af infrastrukturen, der kan styrke samspillet mellem de forskellige transportformer, på ønskesedlen.

Det forudsætter planlægning og tværkommunal koordinering, lyder en del af budskabet også. Region Hovedstaden sætter i deres indlæg i bladet fokus på, hvordan man kan styrke og udvikle trafikknudepunkterne med såkaldt Transitorieret Byudvikling. Andre artikler peger på, hvordan vi får flere til at gå og cykle.

Ovenstående lille analyse af den politiske situation understreger, at der er brug for en tværgående planlægning, der kan styrke sammenhængen mellem byudvikling og infrastruktur og lægge spor ud for bæredygtig mobilitet for de kommende årtier. Det har vi alle brug for, så tiden ikke spildes. Og bilejerne har brug for investeringssikkerhed.

Tilbage står behovet for at få enderne til at mødes! Der er brug, at vi løfter blikket op over de kortsigtede økonomiske interesser og sætter fokus på, hvordan infrastruktur og mobilitet skal udvikles i de kommende årtier. Så vi ikke spilder tiden og kan give vores bidrag til at løfte verdensmålene. Borgere, kommuner, regioner og erhvervsorganisationer er klar! Så det er Folketinget og partierne i både rød og blå blok, der har bolden.

Michael Nørgaard
Projektleder,
Dansk Byplanlaboratorium



BYPLAN NYT

Byplan Nyt 4/2019 (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
16.03 2020

Layout

Anders Tornberg

Forside

Christine Kjølhed

Oplag

3.600

Tryk

KLS PurePrint

ISSN

1602-9038

Signerede artikler står for forfatterens regning, usignerede for den ansvarshavende redaktørs regning.

Byplan Nyt 1/2020
udkommer 24.03 2020

Nyt fra netværket



Ny podcast om sommerhuskulturen

Gennem 4 episoder kan du høre, hvordan sommerhusejerne oplever de forandringer, der er sket i sommerhusområderne. Blandt emnerne er: hverdagen som helårsbeboer, de parcelhuslignende tilstande der langsomt sniger sig ind i sommerhusområderne, sommerhuset som et samlingspunkt for familien og glæden ved skoven, stilheden og nattens stjerner. Podcasten er produceret af Seva Grogoraki i samarbejde med Dansk Byplanlaboratorium. Du kan finde *Sommerhusområderne i forandring* på Spotify og iTunes.

Kilde: Dansk Byplanlaboratorium



BYENSBIL.DK

ByensBil – landdistrikternes delebilsordning

Fra Vemb i vest til Knebel i sydøst har landsbyer fået delebiler. Entreprenante vestjyder står bag ByensBil, der efter 4 år har 30 delebiler placeret i Region Midtjylland. Blandt firmaets formål er at gøre det nemmere at bo i de danske yderområder og gøre transport/mobilitet tilgængelig for alle. Alle delebilerne er blevet oprettet i samarbejde med det lokale erhvervsliv, borgere eller boligforeninger, så man lokalt får en fornemmelse af ejerskab og ansvar for byens bil. Læs mere på ByensBil.dk

Kilde: dr.dk / ByensBil



Geofence og afmærkede ruter

Er du i Herning og skal fra stationen til Boxen, så tag et elløbehjul og følg rute 5 – en af de ruter, som Herning Kommune har markeret med skilte. De markerede ruter skal sikre, at de andre trafikanter bliver opmærksomme på, at der er kommet et nyt køretøj til byen. Af hensyn til sikkerheden i gågaden, er elløbehjulene udstyret med geofence, så de maksimalt kan køre 5 km/t.

Kilde: Herning.dk



Foto: Roskilde Kommune / City Loop

City Loop – fra byggeaffald til ressource

Initiativet til City Loop kommer fra Region Hovedstaden, fordi fremtidens mangel på råstoffer gør genbrug helt nødvendigt. I Europa stammer op til 30 % af affald fra byggeriet. Roskilde og Høje-Taastrup kommuner huser de danske demonstrationsprojekter og skal være med til at finde løsninger til flow af materialer mellem byggepladserne. Ambitionen er at få sikret genanvendelseskredsløbets mange led.

City Loops har inspireret byer rundt om i Europa, der har oprettet lignende organisationer. Fælles for dem alle er ambitionen om at få skabt en pålidelig og velfungerende forsyningskæde, der samtidig er en god forretning.

Kilde: Roskilde.dk



Klima- og støjskærm i ét

Pileflet og mineraluld er hovedingredienserne i den klima- og støjskærm, der i øjeblikket testes langs en af Danmarks mest trafikerede veje. Skærmen kan håndtere nedbørsmængder svarende til en kloak over jorden. Dermed kan vandet være med til at skabe grønne oaser, hvor beplantningen kan opsuge luftforurening, mens skærmen dæmper trafikstøjen. Lokalt håber man, at skærmen kan være med til at skabe et trygt, åbent og pænt byrum.

Kilde: Teknologisk Institut og KAB



STATENS BYGGEFORSKNINGSINSTITUT
AALBORG UNIVERSITET KØBENHAVN

SBI + Byg = BUILD

Argumentet bag fusionen af Statens Byggeforskningsinstitut (SBI) og Institut for Byggeri og Anlæg (BYG) er behovet for mere tværfaglig forskning med større tyngde. Det er især fremtidens udfordringer med stigende urbanisering, voksende befolkningstal og klimaforandringer, som BUILD skal hjælpe med at finde løsninger på. SBI fastholdes som brand, fordi der er nogle vigtige funktioner og historie bundet op på SBI. Fusionen træder i kraft 1. januar 2020.

Kilde: Politiken Byrum



CENTER FOR STRATEGISK BYFORSKNING

Konference 5. marts 2019 i Aalborg

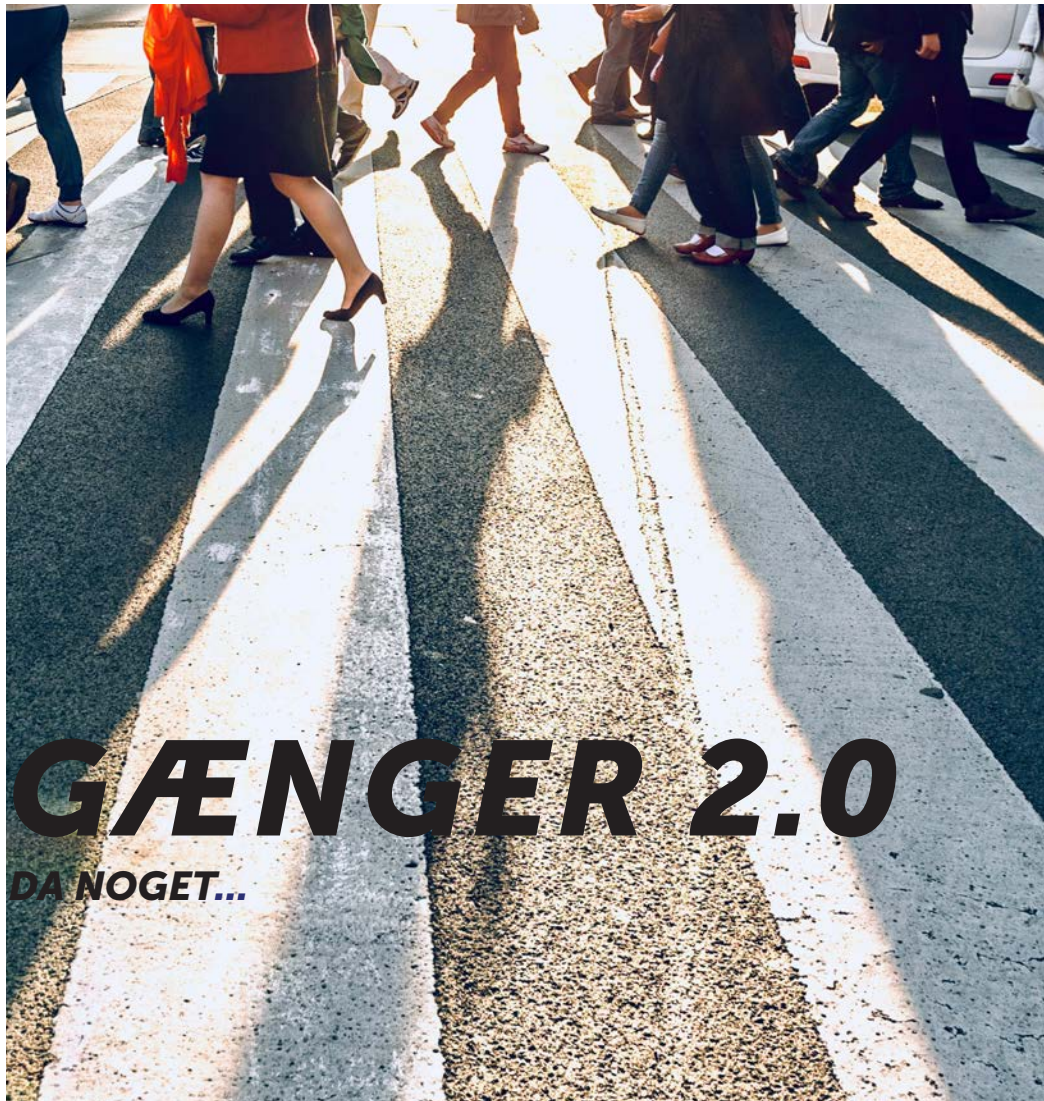
Byplanlægning for fodgængere er et emne, som er ved at blive genopfundet. Hør byforskernes nyeste bud på en fodgænger 2.0 og vær med til at drøfte, hvordan bl.a. fortovet, lyskrydset og knudepunktet udvikler sig for tiden.

Find flere informationer, program og tilmelding på www.byplanlab.dk

FODGÆNGER 2.0

- SÅ ER MAN DA NOGET...

dansk byplan
laboratorium



Nyt fra netværket

Hele verden fulgte fyrets flytning

Fyret på Rubjerg Knude er bragt i sikkerhed, 70 m længere væk fra kysten. Interessen for at følge med i fyrets tur henad skinnerne har været enorm, flere tusind fremmødte og mere end 100 akkrediterede journalister har sikret markedsføring på verdensplan. Begivenheden blev fulgt i over 20 lande. Ifølge Hjørrings Borgmester Arne Boelt viser den store interesse, at Rubjerg Knude virkelig er et besøg værd. Derfor arbejder Hjørring Kommune på at få etableret et besøgscenter ved fyret.

Kilde: TV2



Gladsaxe vil gøre som Seattle

Måske skulle Gladsaxe Kommunes borgmester Trine Græse invitere transportminister Benny Engelbrecht med til Seattle. Her har man besluttet at rive den toetagers motorvej Alaska Way Viaduct ned og føre den igennem en tunnel. Alaska Way Viaduct ligger som mange danske motorveje i et tætbeholdt område, der nu får et enormt rekreativt område i stedet. I et brev til transportminister Benny Engelbrecht opfordrer Gladsaxe Kommunes borgmester Trine Græse til, at man overdækker motorveje i byområder, hvis forstædeme ikke skal ende som rene motorvejsudfletninger, hvor beboerne flygter på grund af støj.

Kilde: gladsaxe.dk og wsp.com

1 VISIONSPROCES (2019)

INFORMATIONSMØDE - BYVANDRING - KONFERENCE



Informations- og dialogmøder afholdes

2 HELHEDSPLAN (2020)



Behandling i Teknisk Udvalg



Borgermøde/ workshop afholdes



Høringsproces



Behandling i Byråd



Helhedsplan vedtages

3 LOKAL-PLANER



Lokalplaner laves

Visioner for Aarhus H

Skal baneterrænet overdækkes, så der bliver plads til en park ovenpå? Hvad skal der ske, når rutebilstationen lukker? I Aarhus er visionsprocessen i fuld gang, målet er at udarbejde nogle overordnede principper, der kan hjælpe med at prioritere pladsen og sikre, at bydelen Aarhus H bliver levende og attraktiv for alle.

Kilde: aarhus.dk



Bæredygtig arkitektur

Mens vi venter på klimaloven, kan du i en ny eksempelsamling se helt konkrete eksempler på bæredygtig arkitektur. Ifølge Lene Espersen, adm. direktør i Danske Arkitektvirksomheder skal de konkrete eksempler være med til at opfordre branchen og politikere til at sørge for, at den kommende klimalov både inkluderer og stiller krav ressourceforbrug og hvordan der bygges. Blandt eksemplerne er Vandkunstens træbyggeri Lisbjerg Bakke i Århus og Le Mur i Lemvig af Hasløv og Kjærsgaard, der sikrer Lemvig mod oversvømmelse.

Kilde: danskeark.dk



Flere Supercykelstier – TAK

- Etabler en langsigtet og målrettet udvikling af dansk cykelinfrastruktur med en fast national cykelpulje.
- Styrk det tværkommunale samarbejde om at løfte den regionale cykelinfrastruktur.
- Skabe incitament til fremme af cykelpending – for arbejdstager og arbejdsgiver.

Sådan lyder opfordringen til transportminister Benny Engelbrecht (S) fra Region Hovedstaden og de 27 kommuner bag supercykelstisamarbejdet. Transportministeren kvitterede med at anbefalingerne ville indgå i de kommende drøftelser om en investeringsplan. Hvis de nødvendige miljø- og klimahensyn skal tages alvorligt, så spiller cyklismen en vigtig rolle i fremtidens infrastruktur.

Kilde: supercykelstier.dk

Partnerskaber: Fra forvalter til grøn facilitator!

Erfaringerne fra store og små kommuner viser, at **PARTNERSKABER**, hvor dialog og frivillighed er omdrejningspunktet kan skabe værdi og succes for **NATURPLEJE, MTB-SPOR, STIFORLØB OG OPHOLDSMULIGHEDER PÅ PRIVATE EJENDOMME**.

Parter i samarbejderne er bl.a. lodsøgere, landmænd, sportsforeninger, landbrugskonsulenter og borgere.

Park- og Naturforvalternes Vintermøde 2020 fokuserer på:

- Hvordan taler vi bedst med borgere og interessenter, og hvad gør vi, når dialogen går i hårdknude?
- Konkrete eksempler på projekter, hvor der er skabt grøn merværdi gennem dialog og samarbejde.
- Opvarmning til Danske Parkdage i Faaborg-Midtfyn, hvor friluftsliv og sundhed er nogle af emnerne.



Park- og Naturforvalterne Vintermøde 2020

27. februar 2020
Nordatlantisk Hus
Nordatlantisk Promenade 1
5000 Odense C



PARK OG NATURFORVALTERNE
www.parkognatur.dk

Nyt fra netværket

Foto: Rasmus Hjortshøj – COAST



IOC hædrer Lüders Konditag

Fordi det er et imponerende bud på, hvordan man kan skabe plads til sport og leg i et tæt bybillede ved at inddrage hidtil oversete steder – taget af et Parkeringshus. By & Havn modtog sølvmedaljen fra IOC/IAKS/IPC ved et gallaarangement i Köln, prisen uddeles hvert andet år og bliver betragtet som verdens fornemmeste pris inden for sportsbyggeri.

Kilde: By & Havn



Fællesskabet er i Fokus

Efter 126 års virke som vandværk er bygningen i Københavns Nordvest kvarter under forvandling til et fleksibelt forsamlingshus. Bæredygtighed har været en vigtig parameter under ombygningen, derfor er der lagt vægt på at udnytte bygningens iboende potentialer og genanvendelse. Visionen er at samle lokalbefolkningen og skabe mulighed for at knytte sociale bånd på kryds og tværs.

Kilde: vandvaerket.dk



København skifter til el-busser

I et opslag på Facebook bekendtgør overborgmester Frank Jensen, at man har besluttet at alle bybusser fremover skal køre på el. I første omgang bliver rute 2A og 18 fra den 8. december betjent af de første 41 el-busser. Alene de 41 busser vil reducere trafikstøjen og ifølge Movias beregninger reducere CO₂-udslippet med op til 19 %.

Kilde: Politiken Byrum



Vand er liv og forbindelser

Hovedtemaet på arkitekturbiennalen i 2020 er *How will we live together?* Den danske Pavillon kurateres af kunsthistoriker og ph.d. Marianne Krogh, som i samarbejde med arkitekterne Lundgaard & Tranberg har lavet en udstilling om vandets betydning for menneskets sameksistens og liv med titlen *forbundet*.

Kilde: Dansk Arkitektur Center



Årets Landsby 2019

Landsbyen Torup i Halsnæs Kommune har både delebiler, egen spildevandsrensning og en økologisk bydel og et stigende indbyggertal. På en helt særlig måde har Torup formået at bygge bro mellem fortidens og fremtidens landsbysamfund og er et foregangseksempel på, hvordan landsbyer over hele landet kan fremtidssikre sig selv.

Kilde: landdistrikterne.dk

SOMMERHUSKONFERENCE

VELKOMMEN PÅ LANDET

NY DATO

dansk byplan
laboratorium

SDU 

En række initiativer og lovændringer har i de sidste par år haft fokus på ferie- og fritidshuse. Ambitionen er at øge anvendelsen, tiltrække turister, sætte gang i lokal vækst og forbedre livskvaliteten i sommerhuskommunerne. Hvilke udfordringer – planlægningsmæssige, miljømæssige og praktiske – giver en øget anvendelse af sommerhusene? Det sætter vi fokus på med denne konference.

Øget brug af fritids- og sommerhuse presser på den ene side naturen, klimabelastningen, den kommunale service og kan skabe visse konflikter mellem de forskellige anvendelser af områderne. På den anden side er ferie- og fritidsområdet et potentielt vigtigt bidrag til lokal bosætning, handel og kulturlivet i sommerlandets kommuner, der generelt oplever faldende befolkningstal.

Hvordan balancerer kommunerne i denne udvikling vækstambitionerne med hensynet til naturen, de nuværende sommerhusbeboere og deres egen serviceorganisation? På konferencen fokuserer vi på 5 udvalgte temaer. Målet er at samle en række anbefalinger til indretningen af de nationale rammebetingelser og kommunernes planlægning for sommerhusområderne.

STED
Nyborg Strand, Nyborg

KURSUSDATO
13. MAJ 2020

MÅLGRUPPE
Lokalpolitikere, planlæggere, forskere og interesseorganisationer

PROGRAM
OG TILMELDING
Se program og tilmeldingsinfo på www.byplanlab.dk

SE PROGRAM OG TILMELD DIG PÅ BYPLANLAB.DK



PENSIONISTER
I SOMMERHUS:
GENVEJEN TIL LIV
OG BOSÆTNING

PLANLÆGNING
FOR SOMMERHUS-
OMRÅDER



FEM
TEMAER



KONFLIKTER I
SOMMERLANDET

NATUREN I
SOMMERHUS-
OMRÅDERNE



KLIMA
OG MILJØ



Thomas Andresen

Borgmester (V) i Aabenraa siden 2014

Født: 1964.

Hjemby: Opvokset i Søgård og bor i dag i Tinglev sammen med sin kone Vivian.

Uddannelse og civilt erhverv: Uddannet diplomingeniør og har tidligere arbejdet som projektleder.

Hot Hot or not i Aabenraa



Storetorv til store events

Aabenraas centrale torv var tidligere i flere niveauer, og det gjorde det vanskeligt at afholde større arrangementer. Samtidig er der kommet nye og ændrede krav om tilgængelighed. Derfor lavede vi en makeover af Storetorv, hvor vi respekterede det gamle, men samtidig var nødt til at ændre på nogle ting, hvori der var nogle dybe følelser – blandt andet det meget store springvand, som er blevet fjernet. Jeg vil dog sige, at det lykkedes rigtigt godt at tage diskussionen om, hvordan funktionerne ændrer sig i takt med nye ønsker og krav. En plads er ikke skabt til evigheden.



Strandpromenade forbinder by og fjord

Vi har én af Danmarks smukkeste strande, unikt beliggende i byen. Vi kalder den vores riviera. Nu er vi ved at lave en ny strandpromenade langs det meste af stranden parallelt med vores kystvej. Den nye strandpromenade binder stranden bedre sammen med vores lystbådehavn og på sigt midtbyen. Den er et rekreativt byrum med stor indflydelse på, hvor indbydende Aabenraa præsenterer sig – både for kommunens borgere og for besøgende. Vi vil gerne, at byen ikke vender vandet ryggen, men i stedet trækker de studerende og de besøgende i gågaden ned til vandet – og omvendt.



Centerbyernes nye liv

Vi er én af de kommuner i Danmark, der bruger flest penge på at skabe udvikling i landdistrikterne – blandt andet ved udviklingsplaner og områdefornyelser. Og lige nu er vores tidligere centerbyer ved at finde deres nye identitet. Vi har blandt andet opkøbt nogle bygninger i Tinglev og revet dem ned for at åbne til de centrale dele af byen og har krævet, at dagligvarebutikker skal ligge i centrum. Det har medført, at vi fik afblæst en begyndende butiksød. Vi har også valgt at holde liv i flere landsbyskoler, og mange af vores landsbyer, som ligger naturskønt, har fået vandrestier, shelters og naturområder, som animerer til udeliv.

Gid det var os ...

Tirpitz i Varde

Jeg synes, de har gjort det bragende godt i Varde med Tirpitz. De har i den grad taget noget stedbundet – de her bunkers fra den tyske besættelsehistorie – og gjort det til et turistmål uden mage. Men det ville ikke være ude af proportioner at sige, at vi inden for 10 år kan have noget lignende. Vi har Frøslevvejren i Aabenraa Kommune, hvor der under krigen sad frihedskæmpere, homoseksuelle og jøder fængslet. Og efter krigen sad der Gestapo-folk. Så vi har en meget stærk fortælling og vil gerne lave noget som det, de har lavet i Tirpitz med fremragende arkitektur og formidling.

Af journalist Emilie Koefoed
Fotos: Aabenraa Kommune

Not



Truet nedrivningsstøtte

I landsbyerne giver rækkerne af faldefærdige huse en negativ spiral. Fordi forfald avler forfald. Når man laver investeringer i byrum, og der er de her øjenbæer imellem, så er det vanskeligt at få folk til at renovere deres egne huse. Nu har regeringen meldt ud, at den statsstøttede pulje til nedrivning kan falde væk. Der vil jeg sige, at uanset hvad staten gør, ville det være NOT at droppe opkøb og nedrivning af faldefærdige huse i vores kommune, for det er på den måde, at vi flere steder har kunnet ændre tendensen.



Halvfjerdserbibliotek vs. Folkehjem

Sønderjyllands Forsamlingshus i Aabenraa er en smuk gammel bygning. Men lige ved siden af har man i 70'erne bygget et bibliotek med fladt tag og persiener, der i sin tid var moderne, men i dag ikke fremstår arkitektonisk i harmoni med forsamlingshuset Folkehjem – nærmere som et sammenstød. I mine øjne skriger det til himlen, når vi har én af Danmarks fem bedst bevarede indre byer. Vi har stort fokus på at renovere de gamle huse, for de skal ikke erstattes af glas og stål. Vi vil bevare vores gamle bydel for eftertiden, samtidigt med at den bliver moderniseret.



Høje huse i smeltvandalen

Vi er jo en østkystby, og det betyder, at vi i princippet er en smeltvandaldal, og så er vi omkranset af skrænter. Derfor bør vi ikke, efter min mening, bygge høje bygninger. De høje huse har vi altid placeret, så de har skrænten i baggrunden, sådan at vi ikke får et fremmedlegeme, der pludselig rager op. Men vi har lige bygget et seksetagers byggeri, Cimbria Parken, som nærmer sig det, jeg helst ikke ser, at vi gør fremadrettet. Vi er blevet en erfaring rigere, og den kan vi lære af.



Bedre sammenhæng mellem mobilitet og planlægning

Transporten er helt afgørende for, at vi kan skabe grøn omstilling og forfølge en ambitiøs klimapolitik. Men tilpasningen af transportsektoren er fuld af dilemmaer og derfor er der brug for en god og langsigtet planlægning, der kan understøtte en bæredygtig og effektiv mobilitet.

Byudviklingen tager for alvor fart i disse år med befolkningstilvækst og fortætning, særligt i de største byer i Danmark. Det sætter transportsystemerne under pres, når behovet for at transportere folk og varer stiger. I landdistrikterne sker en affolkning, der gør det vanskeligt for regioner og kommuner at fastholde de kollektive transporttilbud. Risikoen er, at man ikke kan bo "på

landet" uden at have adgang til én eller flere biler. Det underlæber i værste fald ambitionen om at fastholde og udvikle bosætningen i hele landet.

Et scenarie er, at udviklingen løber yderligere løbsk, hvis vi fortsat forsømmer muligheden for at bruge planlægningen aktivt både i byerne og på landet.



Af projektleder
Michael Nørgaard,
Dansk Byplan-
laboratorium

Fra stationsnærhedsprincip til landsplanredegørelse

Et eksempel er stationsnærhedsprincippet, der siden 1980'erne har været bærende i Fingerplanen. Princippet betyder, at udlæg af boliger og erhverv som hovedregel har skullet placeres maksimalt 600 meter fra en station. Den afstand er grænsen for,



hvor langt pendlere og beboere vil gå til kollektiv trafik og dermed fravælge bilen. Princippet har vist sit værd.

I forbindelse med "Fingerplan 2019" er vejen banet for en række kommunale projektønsker, der ikke overholder stationsnærhedsprincippet og risikoen er, at trængsel og tidsspilde i trafikken øges, fordi der bliver for langt at gå. Dette er et eksempel på, at det faste planlægningsmæssige greb om udviklingen slækkes. Men stationer og trafikknudepunkter skal kunne andet end at "være tæt på"; det er også helt afgørende, at områderne indrettes som gode byrum, der understøtter byliv og gør det attraktivt at benytte de kollektive transporttilbud og skifte mellem de forskellige transportformer.



Flere biler, mere trængsel

En række indikatorer mere end antyder, at det går den helt forkerte vej, når det handler om effektiv transport og mobilitet. Trængslen øges, så tidstabet i forbindelse med transport stiger kraftigt. Region Hovedstaden har beregnet, at der i 2015 blev spildt 16,7 mio. timer på vejene og at tallet forventes at stige til over 33 mio. timer i 2035. Tilsvarende udviklinger er i gang omkring landets øvrige større byer. Det skyldes bl.a., at antallet af biler stiger, godt hjulpet på vej af sænkede bilafgifter. I perioden fra 2010 til 2018 er den danske bilpark steget til ca. 2.500.000 personbiler. Og kurven rammer forventeligt 3 mio. biler før 2030.

En udvikling som også kræver en sikker planlægning

Også Landsplanredegørelsen fra 2018 rummer uudnyttede muligheder for at planlægge for, hvordan mobilitet og transport skal udvikle sig i de kommende årtier. Hvordan med den afledte betydning af de store infrastrukturprojekter som Femernbælt og en eventuel Kattegatforbindelse. Hvordan vil projekterne påvirke Danmarkskortet. For det vil de, men Landsplanredegørelsen forholder sig ikke til det.

Under alle omstændigheder er der behov for at styrke den tværgående planlægning og det baggrundsmateriale som kommunerne kan planlægge ud fra.

Del fremfor helhed

En del af udfordringen er, at debat og politik om mobilitet og byudvikling i Danmark ofte kommer til at handle om specifikke transportformer og enkelttiltag, og de – ofte økonomiske – særinteresser, der er koblet til disse.

Vi konstaterer også, at der med skiftende regeringer skiftes prioriteter, så balancen mellem kollektiv trafik og infrastruktur til biler tipper uden et samlet syn på mobilitet og på hvordan vi opnår den mest effektive og komfortable transport. Helt centralt er desuden, at mange aktører, debattører og politiske partier – uanset farve – synes at have accepteret, at el-biler og selvkørende biler både definerer fremtidens transport, redder klimaet og sikrer mobiliteten.

Den tilgang sker på bekostning af en samlet politik og tværgående planlægning og prioriteter, der rummer alle de facetter, der skal til at skabe en bæredygtig mobilitet: Bedre forhold for fodgængere og cyklister, bedre kollektiv trafik og ikke mindst muligheden for effektive skift mellem forskellige transportformer.

Det mener Dansk Byplanlaboratorium om planlægning, byudvikling og mobilitet

- **Byplanlægningen** kan sikre, at **byudvikling og fortætning** kobles med **effektiv og bæredygtig transport af personer og varer**. Faciliteterne til gang, cykling og offentlig transport m.m. skal være tilgængelige og attraktive at anvende, så der er reelle alternativer til biltransport. Delebil og andre ordninger, der reducerer antallet af biler skal fremmes.
- Planlægningen skal sikre **begrænsning af byspredningen** og styrke en **stationsnær lokalisering**. Vi skal **udvikle vores forståelse af stationsnærhedsprincippet**, som har været bærende i Fingerplanområdet. Transportknudepunkterne har andre vigtige kvaliteter end at være tæt på. De er afgørende for et effektivt og attraktivt skifte mellem forskellige transportmidler.
- **De statslige og nationale trafikinvesteringer** (overordnede vejnet, baner m.m.) skal hænge sammen med Landsplanredegørelsen.
- Forudsætningen for **livet i mindre byer og i landdistrikterne** er mobilitet og tilgængelighed, man skal kunne komme til og fra arbejde og uddannelsessteder uden nødvendigvis at have adgang til bil.
- **Der mangler generelt en tværgående/regional planlægning**, der understøtter et sammenhængende transportsystem, både for cykling og kollektiv trafik. Muligheden for integration af mange transportformer med mobilitetsservices (MAAS) kan være et understøttende redskab.



DEBAT

Trængsel koster vækst og arbejdspladser

Vi spilder mere og mere tid i trafikken – vi bliver også fattigere af det. Derfor skal Danmark have en plan for udbygningen af infrastrukturen, som både er grøn og kan styrke samspillet mellem de forskellige transportformer.

Vi kender det alle, hvad enten vi er i bil eller med tog og bus. Det tager længere og længere tid og det stresser os, når vi skal nå et møde om morgenen, eller hente børn om eftermiddagen i daginstitutionen. Trafikken bliver mere uforudsigelig, forsinkelserne længere og vi skal bruge mere og mere tid på at komme frem. Tid som går fra familien eller arbejdet.

Vejdirektoratet kom i foråret med den første landsdækkende opgørelse af spildtiden på vejene. 77 mio. timer blev spildt i 2016 som følge af trængsel. Det svarer til 60.000 fuldtidsstillinger om året og et samfundsøkonomisk tab på 24 mia. kr. Passagerpulsens hos Forbrugerrådet har tidligere opgjort forsinkelser i tog til et samfundsøkonomisk tab på 2,4 mia. kr. i perioden juli 2016-juni 2017. Når tabet her er mindre, skyldes det, at jernbanen står for ca. 8 % af persontransporten, mens biler står for ca. 80 %

Med andre ord taber samfundet stort allerede i dag som følge af trængsel og forsinkelser. Tankevækkende er det, at samfundstabene er langt større end de beløb, som staten, regionerne og kommunerne bruger på veje, baner og tilskud til jernbanedriften. Mens tabet stiger som følge af stigende trængsel, så falder bevillingerne til at udbygge infrastrukturen. Det er ikke ligefrem god samfundsøkonomi.

Stigende trængsel

Vi kan nemlig konstatere, at trængslen stiger. Dansk Byggeri har fået foretaget beregninger, der viser, at trængslen på vejene frem mod 2025 stiger med 45 %. Ser man endnu længere frem – mod 2035 er stigningen på næsten 80 %. På motorvejene stiger trængslen endnu mere. Der er tale om en fordobling af trængslen allerede i 2025. Stigningen er endnu større i myldretiden om morgenen og eftermiddagen. Det har mærkbare konsekvenser for virksomhedernes muligheder for at tiltrække de medarbejdere, de skal bruge.

Der er ganske enkelt en grænse for, hvor meget tid medarbejderne vil bruge på at pendle. Hvis grænsen sættes til en time hver vej mellem hjem og arbejdsplads – altså i alt to timer om dagen – vil mange virksomheder i 2035 få reduceret deres arbejdskraftopland med ca. 20 % pga. sværere fremkommelighed på vejene. Hvis villigheden til at pendle kun er en halv time hver vej, så er virksomhedernes tab af arbejdskraftopland generelt endnu større. Det betyder, at det bliver sværere at besætte ledige stillinger med den bedst kvalificerede arbejdskraft, hvilket igen kan betyde tab af produktivitet, produktion og omsætning.



Af branchedirektør for Dansk Infrastruktur i Dansk Byggeri, Henrik Friis

Vi skal have en plan for infrastrukturen – og den kan sagtens være grøn

Med andre ord: ikke nok med at vi spilder mere og mere tid i trafikken – vi bliver også fattigere af det. Derfor skal Danmark have en plan for udbygningen af infrastrukturen, som både er grøn og kan styrke samspillet mellem de forskellige transportformer, så det bliver lettere at kombinere f.eks. cykel, tog og bil.

Derfor skal vi indrette og udbygge infrastrukturen, så den mest CO₂-effektive transport kan bruge infrastrukturen. Fremtidens bilpark består med sikkerhed af flere elbiler, men også af biler med drivmidler, der er baseret på brint og biogas. Allerede i dag er der brinttog i Storbritannien og de tyske delstater, og teknologien udvikler sig meget hurtigt, ligesom det gør sig gældende med biogas. Derfor er det vigtigt, at der etableres tank- og ladefaciliteter til fremtidens bilpark ligesom vi fremover skal køre med el-, batteri- og brinttog.

Grundlæggende vil der derfor fremover i endnu højere grad være behov for flere veje og jernbaner, hvor CO₂-venlige biler og tog kan køre. Ganske enkelt fordi vores transportbehov stiger samtidig med, at en høj mobilitet er helt afgørende for beskæftigelsen og den økonomiske vækst.

DEBAT

Vores stationer skal være rammen for et skift til grøn transport

Hvert knudepunkt løser sin rolle i det regionale trafiksystem, og vi skal styrke netop dét potentiale, det lokale sted har. Vi skal sikre nemme skift og gode forbindelser til og fra – både for gående, cykler og buspassagerer. Og så vi skal være klar til at teste nye løsninger.

I Region Hovedstaden er det en kerneopgave at gøre det nemt og hurtigt at vælge en klimavenlig og effektiv transport på vej til uddannelse eller arbejde. Derfor afsætter vi hvert år godt en halv mia. kr. til at sikre gode sammenhængende regionale busruter, lokaltog, og vi er i fuld gang med at bygge en helt ny letbane sammen med staten og kommunerne langs Ring 3. Vi har i dag et veludbygget kollektivt net – og som er blevet voldsomt opgraderet med den nye metro-cityring. Men hvis vi vil fortsætte med at have en velfungerende region, bliver vi nødt til at arbejde tættere sammen på tværs af myndigheder og trafikselskaberne – og sætte en fælles retning for, hvordan vi gør den kollektive trafik til et førstevalg for flere.

Vi rykker tættere sammen

Pendlere i hele Greater Copenhagen oplever alt for ofte at blive fanget i lange køer på vejene, og CO₂-udledningen fra trafikken er enorm. Samtidig peger prognoserne på, at vi rykker tættere sammen i hovedstadsregionen, hvor mellem 10.000 og 12.000 nye borgere hvert år modtager et sygesikringskort med Region Hovedstadens logo trykt i toppen. Flere borgere betyder også flere rejser. Vores analyser viser, at antallet af daglige rejser vil stige med 20 % frem

mod 2035, og hvis ikke vi tænker ud af boksen og optimerer det samlede trafikale net, vil vi få en uoverskuelig trængsel på vejene, som også vil presse bussernes fremkommelighed og pladserne i S-toget.

Knudepunkter der skaber sammenhæng

For at imødegå udfordringerne har vi i Region Hovedstaden vedtaget 5 strategiske udviklingsområder, hvor vi vil arbejde for, at der kan tilbydes reelle alternativer til at sidde alene i sin bil i kø. Et sammenhængende og effektivt mobilitetssystem skal tilbyde en bred vifte af muligheder og valg for borgerne. Det kollektive system skal kombineres med samkørsel, cykler, delebiler og meget mere for at tilbyde den størst mulige frihed i den enkeltes transportvalg. Fremtidens knudepunkter er der, hvor de mange transportformer møder hinanden – og hvor man samtidig kan hente sin pakke, en kop kaffe eller gøre sine indkøb. Derfor er "Knudepunkter der skaber sammenhæng" et af de fem strategiske udviklingsområder.

Ny mobilitetsløsninger testes i Glostrup

Hvert knudepunkt løser sin rolle i det regionale system, og vi skal styrke netop dét potentiale, det lokale sted



Af formand for Trafikudvalget i Region Hovedstaden, Jens Mandrup

har. Vi skal sikre nemme skift og gode forbindelser til og fra – både for gående, cykler og buspassagerer. Og så vi skal være klar til at teste nye løsninger. Vi bliver nødt til at tænke nyt og nedbryde barrierer, hvis vi vil gøre det attraktivt for pendlere at skifte bilturen ud med god kollektiv transport eller en frisk cykeltur. Fx bruger man på Glostrup Station den gamle posthusgrund som midlertidigt testgrund for nye mobilitetsløsninger som bycykler og senere løbehjul og delebiler – og afprøver nye typer af trafikinformation, cykelparkering, bedre skiltning og andre tiltag, som kan gøre livet som pendler nemmere. I Glostrup går kommunen foran og bringer offentlige og private parter sammen i forsøget på at finde de gode løsninger. Ingen af os kan løse udfordringerne for mobiliteten og sikre den grønne omstilling alene, men i Region Hovedstaden tror vi på, at vi kan ved at samarbejde.

DEBAT

Hvordan sikrer vi en koordineret planlægning i Hovedstadsområdet?

Gader og veje er under stadig større pres fra en stigende trafik. Det gælder, når vi ser på Hovedstadsområdet som helhed, men også når vi zoomer ind og ser på kommunerne enkeltvis. Ligger en del af løsningen i et mere forpligtende samarbejde med tværkommunal koordinering af både infrastruktur og byudvikling?

Trængslen er stigende på indfaldsvejene til de store byer og på motorvejsnettet i Hovedstadsområdet. Mange virksomheder oplever, at mobiliteten for både medarbejdere, varer og gods forværres, og efterspørger derfor løsninger og investeringer i infrastruktur, der kan sikre en bedre fremkommelighed og mobilitet generelt.

Internationalt set ligger Hovedstadsområdet lavt i trængselsniveau, men der er ingen grund til at stræbe efter at komme højere på netop den liste. Det lave niveau af trængsel har flere årsager, men en væsentlig kan tilskrives den historiske fysiske planlægning med Fingerplanen, som har haft en reducerende effekt. Den kloge, tætte kobling mellem placering af boliger og arbejdspladser har givet mange indbyggere mulighed for aktivt at vælge toget eller cyklen som transportmiddel.

Vi skal til en vis grad acceptere, at vores generelle aktivitet medfører trafik og trængsel, og at vi derfor aldrig kommer til at slippe helt af med trængsel. Skulle vi, vil det kræve så store investeringer, at det ikke ville give mening økonomisk. I stedet må de næste løsninger være mindst lige så kloge, som Fingerplanen oprindeligt var.

Manglende regionalt fokus skaber problemer

Det er dog en generel udfordring i disse år, at kommunerne individuelt søger at tiltrække boligbyggeri, og at kun få kommuner ønsker byggeri rettet mod erhverv og industri. Størstedelen af kommunerne i fingerplanområdet – og i særlig grad i de geografisk indre dele af området – blev desuden ikke påvirket geografisk af kommunalreformen i 2007. Det har betydet, at den tværkommunale koordinering af planlægningsstiltag i dag alene er varetaget med Fingerplanen. Dette er to væsentlige årsager til de udfordringer, vi løbende møder på det kommunale planlægningsområde.

Ved udvikling af boligområder og erhvervsområder er der et samtidigt behov for, at der etableres kollektiv transportbetjening og traceer til cykeltrafikken i lokalområdet som forudsætning for realiseringen og modvirkning af kødannelser på vejene. Effekten på transportarbejdet af stationsnære byggerier er veldokumenteret, og det vækker bekymring for udviklingen i trængsel på vejnettet, såfremt de seneste årtiers tendens til manglende stationsnærhed forstærkes.



Af chefkonsulent
Anders Rody Hansen, DI

”Internationalt set ligger Hovedstadsområdet lavt i trængselsniveau, men der er ingen grund til at stræbe efter at komme højere på netop den liste.

Vigtigheden af det regionale aspekt er også til stede, da de negative konsekvenser af ikke-stationsnær lokalisering, så som belastning af vejnet, trængsel og miljø, oftest er langt større uden for arbejdspladskommunen end i arbejdspladskommunen.

Forpligtende, tværkommunal koordinering kan bidrage

Der er derfor i dag, i højere grad end tidligere, behov for en forpligtende, tværkommunal koordinering af placering af infrastruktur, erhvervsområder og boligområder. Kommunerne i fingerplanområdet er i dag, med få undtagelser, geografisk små, og borgernes og virksomheders aktionsradius er langt større end den enkelte kommunes geografiske råderum. Adgang til arbejdskraft med de rette kvalifikationer prioriteres højt af virksomhederne, og for alle virksomheder er det af væsentlig betydning at have god adgang til arbejdskraft via både veje, cykelstier og jernbaner.

Program 2020

Hold dig opdateret om ændringer i programmet og om nye arrangementer i Plankalenderen på www.byplanlab.dk.

Har du forslag til nye arrangementer, er du rigtig velkommen til at kontakte os.



JANUAR

Kommuneplanen - klarhed og ejerskab

14. januar - Odense (1. gang)

Byens (hverdags-)Gulv

29. januar - Nyborg

FEBRUAR

Kommuneplanen - klarhed og ejerskab

6. februar - København (2. gang)

Park-og Naturforvalterne

27. februar - Odense

Digitale værktøjer i lokalplanlægningen

27. februar - Vejle

MARTS

Smart City Netværksmøde

Marts - Vejle

Fodgænger 2.0

5. marts - Aalborg

Økonomi i byudvikling

19. marts - Middelfart (1. gang)

APRIL

Verdensmål og udvikling i det åbne land

April - Sjælland

Økonomi i byudvikling

23. april - Middelfart (2. gang)

MAJ

Sommerhuskonference

13. maj - Nyborg

JUNI

Netværksbar

4. juni - København

Learning from Tübingen (Studietur)

Juni - Tübingen (Tyskland)

JULI

AUGUST

SEPTEMBER

Danske Parkdage

9.-11. september - Faaborg-Midtfyn

Åben Land-dagene

September

OKTOBER

Byplanmøde - "Partnerskaber"

1.-2. oktober - Aabenraa & Sønderborg

Fra Planlægger til Byudvikler, hold 5

Oktober

NOVEMBER

Lokalplaner i praksis

November

DECEMBER

Økonomi i byudvikling - for chefer

December - Sjælland



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

Er Superfortovet vores nye planlægningsredskab?

Fodgængernes rolle i fremtidens mobilitetsbyer

Ny forskning viser, at vi er villige til at gå op til 70 procent længere til den kollektive trafik, hvis vores rute er attraktiv. Det giver nye muligheder i arbejdet med at sikre visionen om bære- og levedygtige byer. Et drømmescenarie i en tid, hvor klima og grønnere mobilitet er i fokus. Alligevel er bilen fortsat et af de transportmidler, som fylder mest i vores by- og trafikplanlægning.

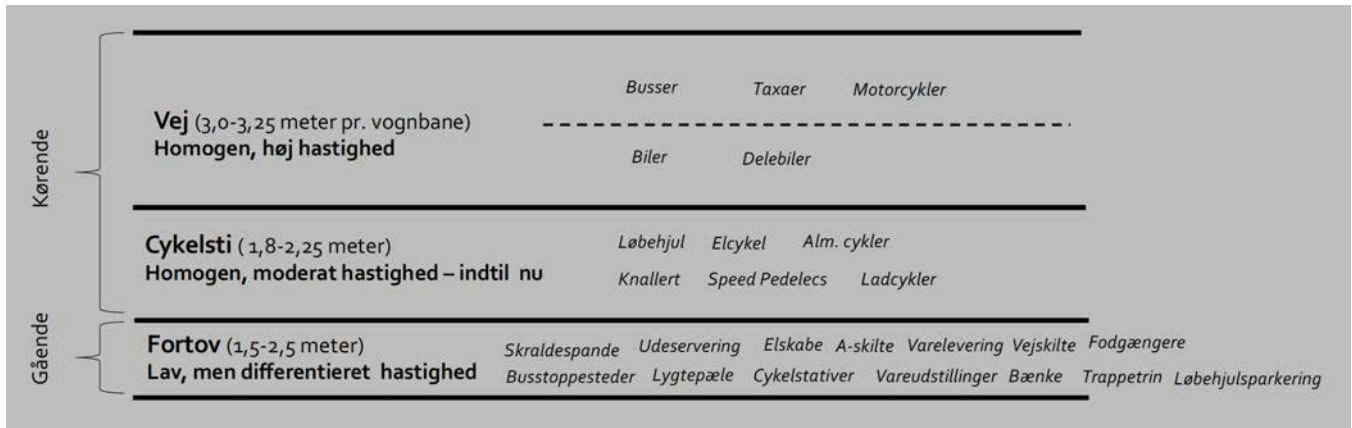
Hvis vi skal i mål med vores visioner, skal vi i højere grad indtænke fodgængerne i vores planlægning og stoppe med at indrette fremtidens byer efter en transportform, som vi samtidig prøver at begrænse. Implementering af begrebet Superfortovet, større fokus på tværfagligheden og den menneskelige skala i udviklingsprojekter kan være vejen frem.

Mange politikere og kommuner har i disse år fokus på grøn mobilitet og erklærer sig villige til at handle på det. Alligevel ser vi stadigvæk, at bilen ofte er den primære spiller i vores by- og

trafikplanlægning. Siden 1960'erne har der været stort fokus på bilismen i byplanlægningen. Der er brugt mange ressourcer på at skaffe plads til den hastigt voksende biltrafik samtidigt med, at modernismens planlægningsideologi direkte har nedprioriteret færdslen til fods og byrummets rolle som mødested for byens borgere.

Resultatet af dette er, at bilerne i dag har ca. ni gange så meget plads i byerne som andre transportmidler¹. En stor del af vejenes tværfiler reserveres til biler, og de mange parkerede biler fylder i byens rum, når de holder

stille i store dele af døgnet 24 timer. Faktisk planlægger vi, på trods af de grønne ambitioner, stadigvæk for bilerne. Når nye veje skal planlægges, udgør vejens betjening det primære parameter. Nogle af de spørgsmål, vi oftest starter med at stille os selv, er: skal vejen busbetjenes? Og, hvor stor en trafikmængde forventes der? Herefter beslutter vi, hvorvidt der skal være cykelstier, og afslutningsvis får fodgængere det areal, som er "til overs". Ofte svarende til de vejledende minimumsbredder på 1,5 meter – i nogle tilfælde helt ned til 1,0 meter,



En stor del af vejenes tværprofiler reserveres stadig til bilisme, selvom der nationalt arbejdes for mere bæredygtig mobilitet. Faktisk fastsættes vejene ud fra busbetjening og vurdering af forventet trafikmængde. Dernæst fastsættes areal til cykelstier, mens restarealet reserveres til fodgængere. Samtidig udnyttes det sparsomme fortovsareal til flere og flere funktioner, mens cykelstier heller ikke revurderes til trods for, at der i disse år er mere differentierede hastigheder på dem.

hvis gangarealet er en del af en delt sti. Man kan spørge sig selv, om det er bymiljøer, man selv ville finde attraktive som fodgænger?

Mikromobilitet og flere funktioner deles om "restarealet"

Samtidigt med, at fodgængere har væsentligt mindre plads, skal de i takt med den teknologiske udvikling også dele pladsen med flere funktioner. Fortovet benyttes f.eks. til opbevaring af el-løbehjulparkering, lygtepæle, større skraldespande og lignende. Det medfører i praksis, at den enkelte fodgænger har mindre end 1 meter til rådighed, når vedkommende færdes i byen, hvilket eksempelvis gør det svært for to personer at gå og tale sammen, eller at passere en fodgænger med en barnevogn.

Foreløbige tal fra akutmodtagelsen i København viser, at ca. 15-20 af i alt ca. 100 tilskadekomne personer i "el-løbehjulsulykker", er kommet til skade ved at falde over et el-løbehjul eller af at blive påkørt af et el-løbehjul². El-løbehjulene parkeres på fortovsarealer og kan gøre det svært for personer med nedsatte gang- eller synsfunktioner at færdes sikkert i trafikken. Generelt medfører de mange funktioner på fortovsarealerne en risiko for øget utryghed blandt fodgængere. Dette faktum bidrager blandt andet til at gøre el-løbehjulene udskaeldt i medierne. Kunne vi undgå faldulykker, hvis el-løbehjul f.eks. fik tildelt noget af det areal, som er reserveret til bilparkering, eller hvis en større del af vejens

tværprofil på visse strækninger blev reserveret til fodgængere?

Attraktive ruter øger gangdistancen

Ny forskning fra Norge viser, at byens design er afgørende for, hvor langt vi vil gå til kollektiv transport³. Hvis byerne indrettes, så dimensionerne passer til de menneskelige sanseregner, kan vi gøre gang mere attraktivt. Undersøgelser viser, at fodgængere vil gå op til 70 procent længere, hvis ruten er attraktiv. Det kan blandt andet ske ved at indrette byens gangarealer efter en menneskelig skala, hvor der er brudt med de monotone oplevelser f.eks. ved hjælp af beplantning, materialevvalg og lignende. Kan det lykkedes os at få flere til at gå længere, er der samtidigt potentiale for at øge oplandet til de enkelte stationer og busstoppsteder rundt omkring i byen. Det kan potentielt set styrke den kollektive trafik og mobiliteten i byerne.

Forskningen fra Norge viser desuden, at attraktive fodgængeroplevelser f.eks. kan skabes gennem indtryk fra de nære omgivelser undervejs, f.eks. træer, græs, blomster, butiksfacader og opholdsarealer, som alle er med til at generere positive følelser hos fodgænger. I kontrast til dette er monotone, større bygningsmasser uden grønne elementer, som ofte er for uniformt til at være stimulerende i menneskelig skala.

Et nyt begreb: Superfortovet

I dag planlægger vi Superbilveje (motorveje), Superbusveje (bus rapid

"Ny forskning fra Norge viser at fodgængere vil gå op til

70% 

længere, hvis ruten er attraktiv."

transit) og Supercykelstier. Et nyt begreb som Superfortov kan bidrage til at give helt bestemte associationer, og derigennem medvirke til at løfte særlige og udvalgte strækninger fra et standardfortov til et superfortov. Et fortov med plads til alle.

Når man siger Superfortov, har man således prioriteret sikkerhed, fremkommelighed, tilgængelighed samt oplevelser højt på en strækning for at tilgodese mobiliteten og fodgænger. Det er altså fodgængernes svar på Supercykelstien – noget, der forbinder byen på nye måder. Superfortovet kan f.eks. indtænkes i den overordnede planlægning, eller i specifikke projekter, eksempelvis hvis en station skal renoveres, eller hvis der skal placeres nye funktioner i byen.

Med Superfortovet kan vi planlægge med fokus på fodgængerstrømme og droppe de "gamle standarder" for bytrafikplanlægningen. Det vil kræve mere tværfaglighed og samarbejde på tværs af instanser, men kan være et brugbart værktøj til at bryde med de eksisterende planlægningsparadigmer. Måske fodgænger er den oversete brik, der får det store puslespil om fremtidens mobilitet til at gå op i en højere enhed.



Tak for et godt Byplanmøde!

Her er de bedste skud fra årets Byplanmøde i Køge. Vi ses til Byplanmødet 2020 i Aabenraa og Sønderborg!

Fotos: Martin Håkan, Palle Skov & Søren Svendsen

dansk byplan
laboratorium





Knudepunkter der skaber sammenhæng

Region Hovedstaden har sat fokus på, hvordan erfaringer med Transitorienteret Byudvikling, kan udbredes og systematiseres. Resultatet er et katalog i tre dele med inspiration og konkrete værktøjer til kommuner, trafikelskaber, rådgivere og investorer med interesse i at udvikle trafikale knudepunkter.



Af Caroline Schousboe,
Region Hovedstaden,
Center for Regional
Udvikling

I 2019 har Region Hovedstaden gennemført et udviklingsprojekt med titlen „Transitorienteret byudvikling omkring kollektive transportknudepunkter i hovedstadsområdet“. Målet har været at se på metoder til at skabe udvikling af stationsknudepunkter, som kan bidrage til at øge attraktiviteten af det kollektive transportsystem i hovedstadsregionen.

domsværdien. Jo tættere på en station og mere varieret udbud af butikker og erhverv, der er i gåafstand, jo højere værdi.

Peter Hartoft-Nielsen og Ida Reiter viste med deres undersøgelser i 2017 for Aalborg Universitet, at effekten af stationsnærhed i bymæssige omgivelser udvides fra 600 m til 800 m. Dette bekræftes af den norske forsker Helge Hillnhütter, der har vist, at gode byrum forlænger afstanden, man er villig til at gå til kollektiv transport med 70%. Dette tredobler det forventede opland til stationerne.

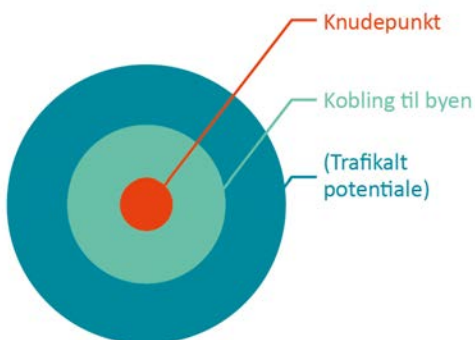
I USA viser studier, at god planlægning og byudvikling forstærker de gavnlige effekter ved god tilgængelighed. Hvor stationsnærheden i sig selv giver et moderat løft i ejendoms-værdi, ses en fordobling af effekten ved planlægning, der øger fortætning og mangfoldighed, og ved attraktive og fodgængervenlige byrum omkring TOB-stationer.

Der findes altså ikke en klar grænse mellem TOB og begrebet stationsnær byudvikling, men centralt står ønsket om en udvikling i retning af en god by og sammenhængende regionale transportsystemer. En by, der bringer mennesker, bygninger og aktiviteter tættere på den kollektive trafik, og hvor funktionerne er blandede, og omgivelserne er trygge, attraktive og af høj kvalitet.

Disse faktorer har stor betydning for de nøgleinteressenter, der ofte skal aktiveres for at starte en TOB-proces: operatører af den kollektive trafik (flere passagerer) samt grundejere og ejendomsudviklere (højere ejendoms-værdier).

De otte nøglefaktorer i TOB – Transitorienteret Byudvikling

1. Promover forhold for fodgængere
2. Prioriter cyklister
3. Skab et finmasket vej- og stisystem
4. Placér ejendomsudviklingen tæt på kollektiv trafik
5. Stræb efter blandede funktioner og beboere
6. Øg tætheden og udnyt den kollektive trafiks kapacitet
7. Skab byer med korte afstande
8. Reducér parkerings- og vejarealer



Hvorfor se på transitorienteret byudvikling?

Transitorienteret byudvikling (TOB) dækker over en helhedsorienteret tilgang til udvikling af trafikale knudepunkter, hvor man kigger systematisk på stationers udformning og placering, men også inddrager de omkringliggende boliger, erhverv og institutioner i både planlægning og finansiering af knudepunktets funktioner og kvaliteter.

I dansk sammenhæng er der god viden om, hvordan boliger og arbejdspladsers afstand til en station påvirker transportvaner. Analysen 'Byliv, der betaler sig' (Naturstyrelsen mfl. 2013) viste, at nærhed til stationer og mangfoldighed i butiksliv mv. øger ejen-

Hvordan kan vi arbejde med Transitorienteret byudvikling i Danmark?

Med projektet har vi i Region Hovedstaden ønsket at give inspiration til, hvordan erfaringer med Transitorienteret Byudvikling kan udbredes og systematiseres. Vi har bl.a. samlet viden fra ind- og udland og gennemført en række workshops.

Resultatet er et katalog i tre dele, som vi håber, kan bidrage med inspiration og konkrete værktøjer til kommuner, trafikelskaber, rådgivere og investorer med interesse i at udvikle trafikale knudepunkter. Kataloget består af tre elementer: en samling af eksempler på TOB-tiltag, en guide til screening og et inspirationsoplæg med gennemførte screeninger af fem udvalgte knudepunkter i Region Hovedstaden.

De seks TOB-elementer



Samlingen af eksempler og erfaringer er systematiseret ud fra seks elementer; byfortætning, brugeroplevelse, design, interessentsamarbejde, fortælling og finansiering (se figur 1). Her beskrives TOB som en proces fra impuls over initiativ til finansiering og implementering af en fysisk ændring i og omkring et knudepunkt. Målet er at vise eksempler på, hvad der har drevet udviklingen frem til realisering, og fremhæve hvordan projektet er organiseret og finansieret.

Guiden til screening bidrager til at skærpe opmærksomheden på problemer og potentialer omkring konkrete knudepunkter, – og er tænkt som et værktøj til tidligt i en proces at samle interessenter, styrke den fælles viden om og forståelse af knudepunktet samt finde fælles fodslag.

Guiden hjælper til at komme "hele vejen rundt", når en impuls dukker op i form af en konkret idé eller problemstilling. Her er der mulighed for at starte en helhedsorienteret proces med inddragelse af flere interessenter, der kan skabe yderligere forbedringer af knudepunktet og samspillet med byen.

Screening i seks dimensioner

Screening af knudepunkter foreslås foretaget i seks dimensioner, der relaterer sig til geografien og til brugernes behov og præferencer (se figur 2). Der skelnes mellem selve knudepunktet og dets kobling til den omgivende by eller opland. Der analyseres herefter på tre temaer, som identificerer og beskriver, hvad brugerne mødes af på deres tur gennem knudepunktet og videre ud i byen: effektivitet, brugervenlighed og kvalitet. De tre temaer kan betragtes

som forhold med forskellig evne til at tiltrække eller afskrække passagerer. Derudover kan det være væsentligt at se på knudepunktets betydning i det lokale og regionale trafiksystem. Til dette har Urban Creators (med bidrag fra Atkins og MOE/Tetraplan) tidligere kategoriseret kollektive transportknudepunkter i Ringbyen og Fingrene i Region Hovedstaden – læs mere på www.regionh.dk/trafik

Guiden indeholder desuden inspiration til, hvordan knudepunktets historik kan formidles til interessenter og videreføres i udviklingen af knudepunktet.

Metoderne afprøves i dansk kontekst

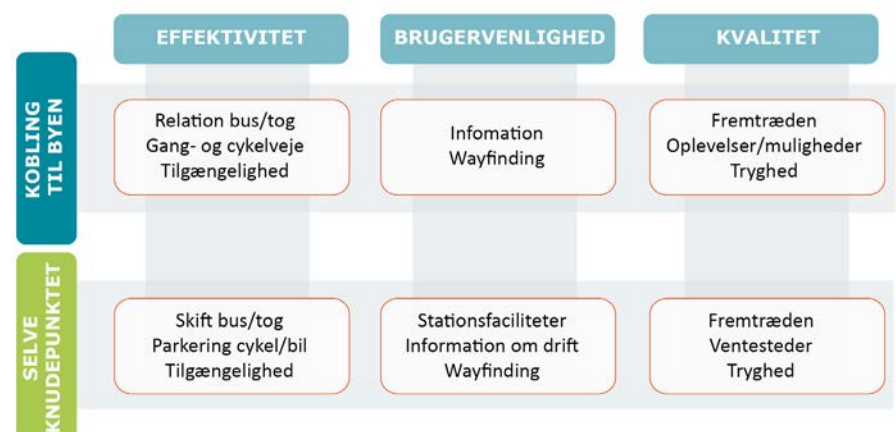
En væsentlig del af arbejdet med transitorienteret byudvikling har været at afprøve tanker og metoden i en dansk kontekst. Derfor har en central del været arbejdet i fem vigtige knudepunkter i hovedstadsregionen, nemlig Helsingør, Hillerød, Herlev,

Høje Taastrup og Vallensbæk. Dette arbejde præsenteres i inspirationsoplæggene.

Her har kommunerne sammen med eksperter og lokale interessenter debatteret transitorienteret byudvikling samt udviklet og konkretiseret ideer til forbedring af lokale knudepunkter. Derudover har de undersøgt og drøftet forskellige partnerskabs- og finansieringsmodeller for hver enkelt lokalitet.

I inspirationsoplæggene præsenteres ideer og konkrete forslag til, hvordan de fem knudepunkter kan optimere og udvikle deres station og stationsområde. De konkrete problemstillinger er i sagens natur forskellige, men samlet set kommer oplægget omkring en række generelle emner, som f.eks. hvordan man kan forbedre trygheden i og omkring stationen, arbejde proaktivt med wayfinding, anvende stationsbygningen på nye måder eller styrke koblingen til den lokale detailhandel og byudvikling.

Screening i seks dimensioner





Cyklen betyder mere, end vi tror!

I Danmark er cyklisme noget selvfølgeligt – så selvfølgeligt at vi ikke tænker over, at cyklisme kan bruges som politisk styringsmiddel til social udvikling.

Når mange danskere hver dag springer på cyklen for at tage på arbejde eller i skole, sker det som det mest naturlige i verden. Vi bander måske over vejret, men cyklen gør os mobile, og vi kan uden større problemer komme fra A til B.

God mobilitet – som for de cyklende danskere – er vigtigt for mennesker i hele verden. Men i mange lande er muligheden for at komme fra hjem til job eller skole desværre forbundet med så store barrierer, at det bliver til et spørgsmål om liv eller død; om at kunne forsørge sig selv og sin familie.

The Tropical Copenhagen?

Et eksempel er Brasilien, hvor jeg for nylig var inviteret til at deltage i en 4-dages event om cyklisme i

Sao Paulo arrangeret af Den Danske Ambassade. Brasiliens politiske situation er sårbar, og i den sammenhæng har cyklismen oplevet både stor fremgang og stor modstand – indenfor blot få år. I Brasiliens største by Sao Paulo med 12 mio. indbyggere var der førhen et politisk ønske om at fremme cyklismen, og den tidligere borgmester Fernando Haddad havde i første omgang et mål om at anlægge et netværk af 400 km cykelsti. Det fik *The Economist* til at kalde Sao Paulo for 'The Tropical Copenhagen'. De planlagte cykelstier er i dag stort set realiserede med 350 km anlagt. Selvom Sao Paulo har næsten 20.000 km vej, er det en kæmpe fremgang for cyklisterne.



Af mobilitetsekspert Jakob Skovgaard Villien, Atkins Danmark A/S

Lang vej til cykelsamba

Men med skiftende politiske vinde og en ny borgmester João Doria med valgsloganet 'Sao Paulo: Speed up!' kom bilen atter i fokus. Hastighedsgrænserne ved hovedveje skulle nu sættes op igen. I dag er der en reel risiko for, at alle de nye cykelstier skræbes af igen – trods den nuværende borgmester Bruno Covas' plan for 1.300 km cykelsti i Sao Paulo. Cyklismens image er dårligt og forbindes med lav social status, fordi man primært cykler, hvis man ikke har råd til en bil. Selvom det lokale cyklistforbund kæmper en nærmest aktivistisk kamp, er det usikkert, om planerne kan realiseres, og der er stadig lang vej igen for cyklismens udbredelse i Brasilien.

Øget mobilitet nedbryder barrierer

Cykelinfrastruktur er en billig måde at sikre mennesker mobilitet. Og mobilitet – eller mangel på samme – kan enten nedbryde barrierer mellem mennesker eller bygge dem op. Det er et fænomenalt godt politisk styringsmiddel til at skabe social udvikling – mens mangel på mobilitet er med til at fastholde social adskillelse.

Som vi ved i Danmark, har cyklen også en masse andre fantastiske egenskaber; den reducerer trængslen, mindsker forureningen og fremmer folkesundheden. Men i byer som Sao Paulo er cyklen først og fremmest et billigt, hurtigt og stabilt alternativ til kollektiv transport og bilisme for mennesker, hvis livsgrundlag afhænger af at kunne møde til tiden og fragte sig over store afstande fra byens periferi til centrum, hvor størstedelen af arbejdspladserne findes.

Busser kører socialt skævt

Der er mange eksempler på, hvordan mangel på mobilitet reelt holder

mennesker adskilt: man kan bygge indkøbscentre, mennesker reelt kun kan komme frem til med bil. Det tiltrækker velstående borgere – mens mindre velbemidlede, fattige og tiggere ikke kan komme i nærheden af centret. Man kan også undlade at have offentlige busser i fattige boligområder. Et eksempel er, når en buslinje kører fra et universitet til centrum – men ikke den anden vej; sådan at man kan holde fattige og tiggere væk fra universitetsområdet.

Manglende mobilitet skaber ulighed – også i Danmark

Eksemplerne fra Brasilien er en god reminder også her i Danmark om, hvad mobilitet kan. Hvis mobiliteten begrænses, giver det ulighed; hvis den øges, fjerner man en central hindring for social udvikling. Det understreger behovet for god mobilitets- og byplanlægning, hvis man vil udvikle samfund i positiv retning. Ikke kun i forhold til klima og miljø, men også i forhold til social lighed.

Når vi eksempelvis drøfter en

trængselsring, skal vi være opmærksomme på, at det ganske vist kan løse store udfordringer, men samtidig skaber risiko for at ramme særlige grupper i samfundet ekstra hårdt. Når vi som samfund nedlægger buslinjer og forringer mobiliteten i områder uden for de største byer, skal vi huske, at manglen på mobilitet er med til at fastholde social skævhed og isolere grupper som eksempelvis de ældre.

Når cyklismen i Danmark er i tilbagegang, undtagen enkelte steder i de allerstørste byer, skal vi være opmærksomme på, hvad det betyder for udviklingen i forskellige dele af landet. Når vi lader butikcentre – primært for bilister – blomstre frem, skal vi vide, at der kan være en social konsekvens. Og når vi taler om socialt belastede boligområder, skal vi have fokus på, at disse områder har behov for god mobilitet, for at der kan ske en positiv udvikling.

Jo, det er ganske vist; Cyklen – og mobiliteten – betyder langt mere, end vi lige går og tror.



PARTNERSKABER

... er temaet for Byplanmødet i Aabenraa & Sønderborg kommuner 1.-2. oktober 2020

Hvordan håndterer planlægningen de udfordringer, som ikke kan klares af én institution alene?

Byplanmødets værtskommuner lægger for med stærke eksempler - Aabenraa med byledelse af bymidtens aktører og Sønderborg med sin omfattende havneomdannelse og CO₂-reduktionsindsats.

Har **du** en god idé til emner for Byplanmødets messe og eftermiddagssessioner? Vi er på udkig efter partnere - send os et praj på db@byplanlab.dk.

Byplanmødeprogrammet udsendes maj 2020.

Den Østjyske Millionby



Nyt atlas for Østjylland

I efteråret 2018 skød en arbejdsgruppe gang i arbejdet med at udarbejde fremtids-scenarier for Østjylland og Den Østjyske Millionby, også kaldet DØM. Målsætningen er at skabe et fagligt afsæt for en robust og fremtidssikret regional bydannelse i Østjylland. I udgangspunktet har regionen manglet et fælles billede af vækst- og udviklingsstrukturer, der kan sikre, at regionen udvikler sig i en bæredygtig retning. Arbejdet er nu mundet ud i 3 fremtidsscenarier og et stort atlas over området.

Projektdeltagere

Projektets arbejdsgruppe

Professor Tom Nielsen, Arkitektskolen Aarhus, byplankonsulent Holger Bisgaard, Bisgaards Kontor, arkitekt Boris Brorman Jensen.

Projektets styregruppe

Direktør Morten Rettig, Trekantområdet Danmark, Jane Baad Jensen, Business Region Aarhus og programleder Astrid Bruus Thomsen, Realdania

Herudover har der været tilknyttet et advisory board med forskere og centrale interessenter. Projektbeskrivelse, Atlas og Scenarier kan findes på www.byplanlab.dk

Den Østjyske Millionby omfatter i alt 19 kommuner med omkring 1,5 millioner indbyggere, 700.000 arbejdspladser og et samlet areal på godt 11.500 km². Området er i dag landets største samlede vækstområde uden for hovedstadsområdet. Offentlige og private aktører i området har været involveret i arbejdet med at udarbejde de tre udviklingsscenarier. Vurderingen fra arbejdsgruppen er klar: Østjylland er den største vækst-region udenfor hovedstadsområdet, og potentialet for at styrke og udvikle positionen som byregionalt vækstscenter i Danmark og Nordeuropa er enormt.

Atlas viser udviklingsmuligheder

Projektets resultater foreligger bl.a. som et stort "Atlas over Østjylland"; samlet og visualiseret i et smukt detaljeret kortmateriale, med statistikker, diagrammer, modeller og grafer. Men atlasset har også udmøntet sig i tre fremtidsscenarier, der viser hvordan Østjylland kan sikre sin konkurrencekraft på lang sigt. Bæredygtighed, mobilitet, konkurrenceevne og det nære hverdagsliv er nogle af de temaer, der ligger til grund for scenarierne som er tre forskellige bud på, hvordan atlasset kan bringes ud i virkeligheden.

Mange andre scenarier vil på samme måde kunne skabes ud af atlassets mange datasæt. På disse sider kan du finde illustrationer, der viser de tre scenarier.

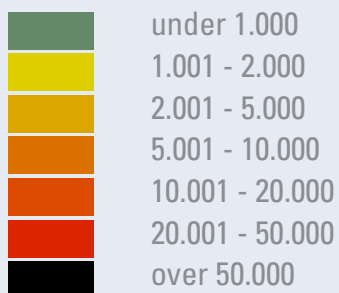
Den Østjyske Millionby

Den grænse- løse by er en realitet

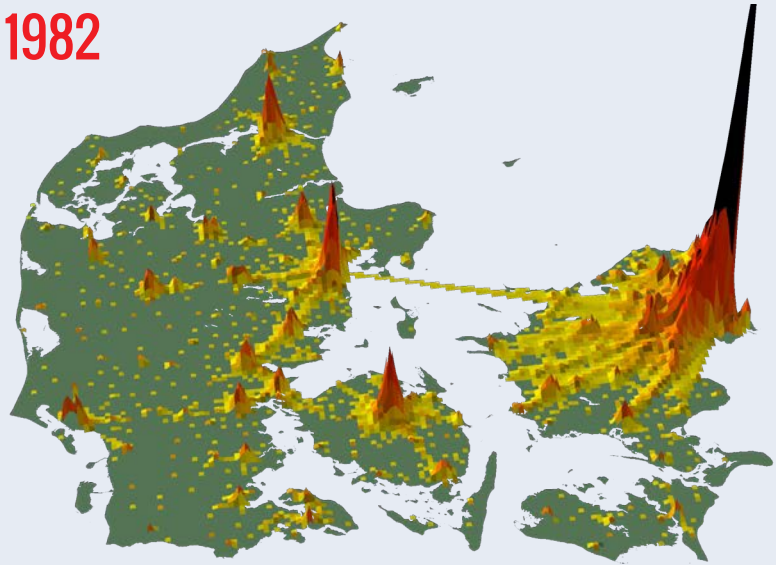
Den voldsomme vækst i pendlingen fra 1982 til 2017 tegner et billede af en stadig større integration af hovedbyerne i Østjylland, men også mellem landsdelene.

Det seneste kort er udarbejdet for projektet af Thomas Sick Nielsen.

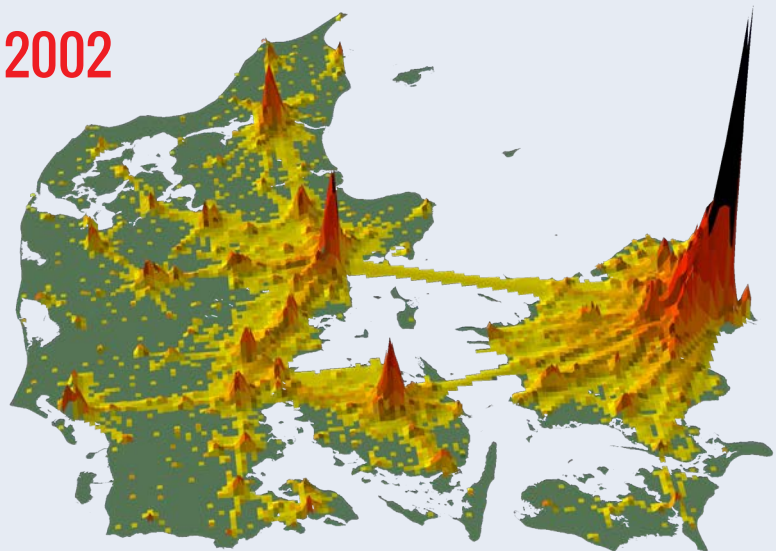
Pendlerflow 1982, 2002 og 2017, antal personer



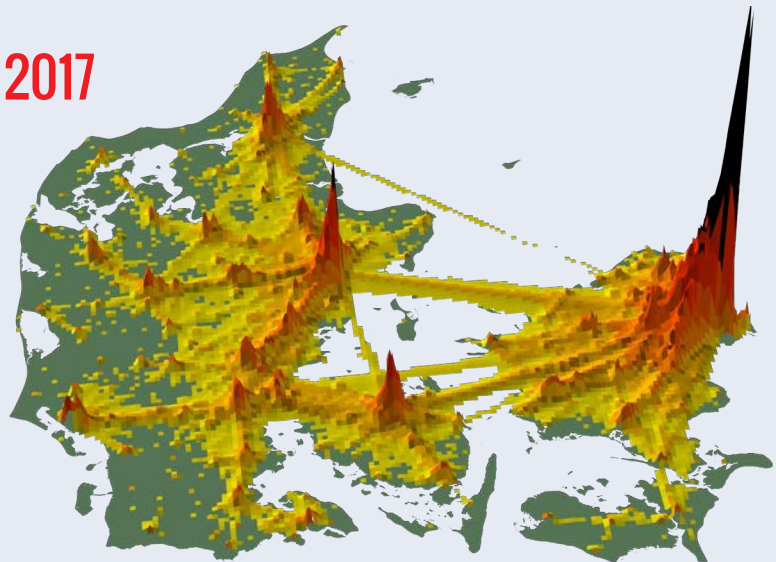
1982



2002



2017



Den Østjyske Millionby

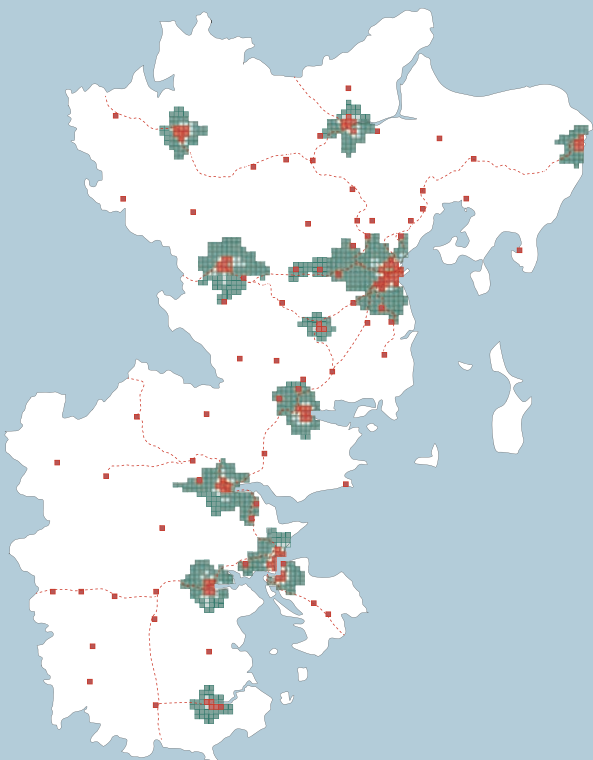
De tre hovedscenarier

- By
- Bynatur
- Bynær naturgenopretning
- - - Højteknologisk infrastruktur

1. Naturen i centrum

Østjylland med natur og miljø som driver

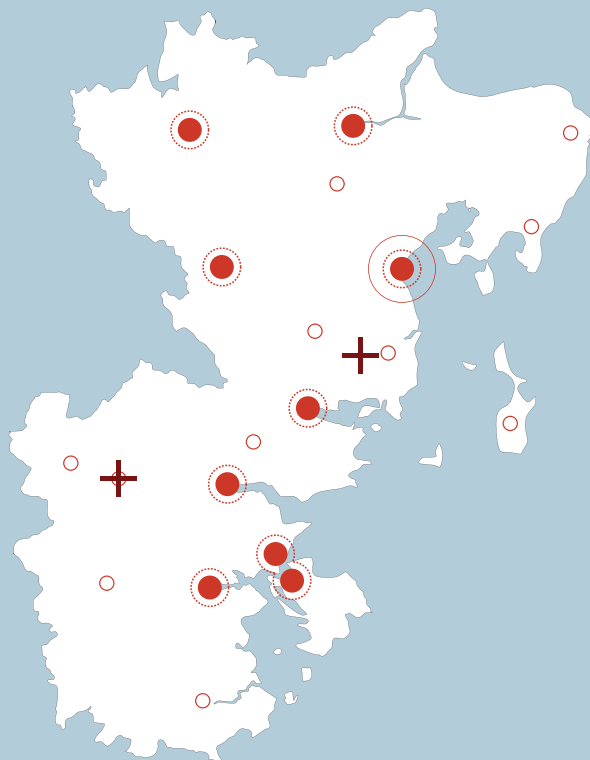
Den fortsatte byvækst koncentrerer sig i de syv største byer: Viborg, Randers Aarhus, Horsens, Vejle, Kolding og Fredericia/Middelfart for at reducere trængsel og sikre bedst mulig udnyttelse af bæredygtige transportformer.



2. Fuld skrald på væksten

Østjylland - Europas nye konkurrencedygtige region

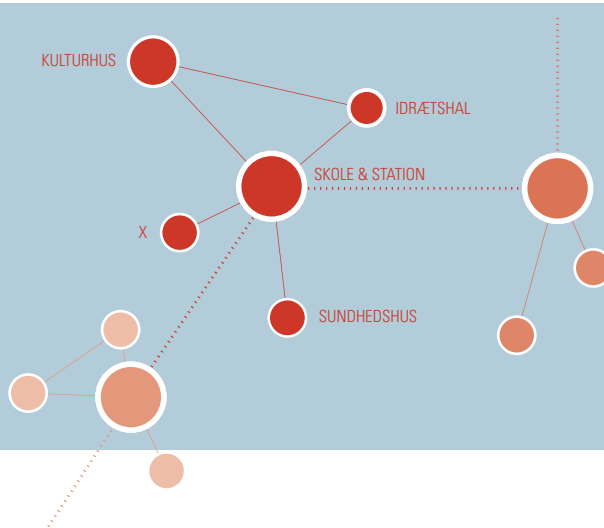
Byvækst foregår primært i de lidt større byer og klynger med kritisk masse i form af både fortætning og udbygning af nye områder med god trafikbetjening. Der indføres kattegatforbindelse, højhastighedstog og opgradering af jernbane og motorvejsnet.



3. Skolen som omdrejningspunkt

Østjylland - den nære velfærdsby

Det er byer på omkring 3.000 indbyggere, der er omdrejningspunktet for scenariet. Normalt er folkeskolen en vigtig institution for disse byer, og scenariet har også grundskolen som et af sine omdrejningspunkter.





Plankalender

- | | | | |
|----------------------------|---|--------------------------|---|
| <p>2.-3. dec.
2019</p> | <p>Tinglysning og ejerlejligheder
www.landinspektøren.dk
Fredericia</p> | <p>17. mar.
2020</p> | <p>Recipientbeskyttelse og separeringsprojekter
www.fvc-kursus.dk
Silkeborg</p> |
| <p>4.-5. dec.
2019</p> | <p>Landzoneadministration for erfarne
www.fvc-kursus.dk
Silkeborg</p> | <p>2. apr.
2020</p> | <p>Naturbeskyttelseslovens bygge og beskyttelseslinjer
www.fvc-kursus.dk
Silkeborg</p> |
| <p>30. jan.
2020</p> | <p>Jura på jordforureningsområdet
www.fvc-kursus.dk
Silkeborg</p> | <p>23. apr.
2020</p> | <p>Tilsyn og håndhævelse på natur- og miljøområdet
www.fvc-kursus.dk
Silkeborg</p> |
| <p>3.-4. feb.
2020</p> | <p>Lokalplanlægning – teori og praksis
www.landinspektøren.dk
Vejle</p> | <p>27. apr.
2020</p> | <p>Regnvandsbassiner
www.fvc-kursus.dk
Silkeborg</p> |
| <p>5. feb.
2020</p> | <p>Projektdag for projektledere m.fl.
www.fvc-kursus.dk
Silkeborg</p> | <p>5. maj
2020</p> | <p>Landzoneadministration
www.fvc-kursus.dk
Silkeborg</p> |
| <p>25. feb.
2020</p> | <p>Byggemodning fra lokalplan til accept
www.fvc-kursus.dk
Silkeborg</p> | | |
| <p>27. feb.
2020</p> | <p>Kortlægning med droner
www.fvc-kursus.dk
Silkeborg</p> | | |

2019-2020





Anmeldelse

Lokalplanerne lever og har det godt

Der er generelt ros til kommunernes arbejde med lokalplaner, men et skridt på vejen til endnu bedre lokalplaner er at undgå mystificerende formuleringer og øget opmærksomhed på, hvilke forhold det er bedre at regulere efter andre love.

Af arkitekt maa Arne Post, AP Byplanrådgivning

Som led i forberedelsen af en forelæsning på RUC har jeg gennemladret en lille snes nye lokalplanforslag fra forskellige kommuner. Indtrykket er helt overvejende positivt. Planlæggerne gør generelt meget for i redegørelsen at forklare, hvad der er formålet med og indholdet i lokalplanforslaget og for sammenhæng med anden planlægning. Mulighederne for at supplere redegørelsen med illustrationer udnyttes godt, og mange indsætter forklarende bemærkninger – og i nogle tilfælde også illustrationer! – til konkrete lokalplanbestemmelser.

Det er således mit helt overordnede indtryk, at planlæggerne rundt om i kommunerne gør en stor indsats for at gøre lokalplanforslagene forståelige for borgerne. Og samtidigt, at lokalplanlægningen opfylder den vigtige funktion, der ligger i at bearbejde de problemstillinger, der kan være knyttet til konkrete bygge- og anlægsprojekter.

Lokalplanerne kan blive endnu bedre

Opmærksomheden på klimaforandringer kommer til udtryk en del steder, bl.a. i form af bestemmelser og redegørelser om befæstelsesgrader, regnvandshåndtering og solceller.

Det bør inspirere Erhvervsstyrelsen til at støtte planlæggerne ved at lave en ajourført udgave af afsnittet "Bidrag til en bæredygtig udvikling", der indleder "Vejledning om lokalplanlægning for boligområder, 2009". En sådan vejledning bør behandle de muligheder, der er for at bruge fysisk planlægning til at reducere klimabelastning og ved tilpasning til klimaændringer både på kommuneplan- og lokalplanniveau. I ingen af de lokalplanforslag, jeg har bladret igennem, har jeg set eksempler på den type ulovhjemlede kompetencenormer, som angiveligt skulle give kommunalbestyrelsen ret til efterfølgende at godkende en udstyknings- eller bebyggelsesplan. Nogle

snerper måske derhenad i forsøg på at holde flere muligheder åbne eller ved, at man efterfølgende kan kræve dokumentation for overholdelse af støjkrav – det bør vel være en del af planlægning, at det undersøges, om de kan overholdes?

Det vil være ret let at gøre en del lokalplaner endnu bedre. Fx ved at undlade bestemmelser om tilslutning til kloakanlæg. Eller ved at undlade bestemmelser om, at der skal "etableres den til enhver tid nødvendige parkering", og at der ikke må ske parkering med lastbiler på vejene og lignende "bestemmelser". Her burde forfatterne nok overveje, om det ikke er bedre at bruge miljøbeskyttelsesloven, byggeloven og færdselsloven.

Det, der i Håndbog om Miljø og Planlægning, betegnes som afstandsklasser, bliver i mange lokalplaner kaldt miljøklasser eller erhvervsklasser, og begreberne kunne gøres lettere at forstå hvis det blev forklaret, hvad de betyder. Den opmærksomme læser



”Det samlede antal vedtagne lokalplaner er på ca. 33.700 (inkl. byplanvedtægter). Ifølge Plandata er der ganske mange, der angiveligt er vedtaget i 1910 og 1911 – men så gamle er de nok ikke.“

kan måske undre sig, når der i en lokalplan for et boligområde henvises til et bilag, der bl.a. omfatter cementfabrik, stålvalseværk og skibsværft ...

Ved fx bevarende lokalplaner kan det være hensigtsmæssigt i formålsparagraffen at skrive noget om bebyggelsens omfang og placering mv. Men når man gør det i ”almindelige” lokalplaner, og hermed – måske utilsigtet – begrænser mulighederne for at dispensere, illustrerer det vanskeligheden ved at skrive en meningsfuld formålsbestemmelse. Et formål om at sikre arkitektonisk kvalitet er sympatisk, men læseren må føle sig snydt, når det ikke er fulgt op med konkrete bestemmelser. Også her kunne Erhvervsstyrelsen hjælpe med en lille vejledning i, hvordan den vigtige formålsparagraf kan formuleres meningsfyldt.

Undgå mystificerende formuleringer

For den borger eller grundejer, der

søger at sætte sig ind i hvilke retsvirkninger, der er knyttet til et forslag til en lokalplan, kan det være forvirrende at læse, at byrådet efter indsigelsesfristens udløb kan tillade bebyggelse mv. i overensstemmelse med lokalplanen. Altså når denne formulering bruges i tilfælde, hvor dette slet ikke er muligt, fordi der er tale om et lokalplanpligtigt projekt, eller fordi området først skal inddrages i byzone.

Problematiske bestemmelser som dem, jeg er faldet over, fjerner ikke det generelle indtryk af, at der laves gode lokalplaner. Men – som man i en kommune skriver – ”Lokalplanen skal være let forståelig”. Et skridt på vejen er at undgå mystificerende formuleringer og være mere opmærksom på, hvilke forhold det er bedre at regulere efter andre love. Herved mindskes også risikoen for magtmisbrug, hvis lokalplanbestemmelser, der ikke har hjemmel i planloven, søges håndhævet.

Lidt lokalplanstatistik

Opgjort medio september 2019 var der da ifølge Plandata godt 400 forslag til lokalplaner. Heraf er dog mere end 50 ramt af forældelsesfristen efter planlovens § 32. Nogle af disse er vedtaget i helt tilbage i 2006 og 2008.

Det samlede antal vedtagne lokalplaner er på ca. 33.700 (inkl. byplanvedtægter). Ifølge Plandata er der ganske mange, der angiveligt er vedtaget i 1910 og 1911 – men så gamle er de nok ikke ...I alt 425 lokalplaner figurerer som endeligt vedtaget i 2018. Søgning på perioden 1. 1. til 31. 12. 2018 resulterede i 913 forslag til lokalplaner og 518 forslag til kommuneplantillæg. Sammenfaldet er ikke undersøgt, men der er næppe tvivl om, at mange lokalplaner ledsages af et kommuneplantillæg. Det ses også af, at der indtil medio september i år er vedtaget godt 600 forslag til lokalplan og knap 350 kommuneplantillæg. Ca. 570 lokalplaner er vedtaget endeligt.

Konklusion: lokalplanredskabet bruges!

Konflikter i det åbne land

Vi har ikke plads til det hele!

Multifunktionalitet og samarbejde er begge uundgåelige dele af løsningen, hvis vi skal have styr på pladsproblematikken i det åbne land. Men først og fremmest skal vi tale sammen – for løsningen skal findes i fællesskab.

Der er kamp om pladsen i det åbne land. En kamp, som kun vil blive større i fremtiden, fordi målsætninger om mere natur, mere skov og mere vedvarende energi pryder den politiske dagsorden. På Åben Land Dagene 2019 i oktober var temaet derfor netop "konflikter i det åbne land".

Konferencen blev skudt i gang af seniorforsker Rasmus Ejrnæs med en peptalk om naturens ringe forfatning og den verserende biodiversitetskrise. Herefter satte Søren Gram tal på. Hvis alle løfter og intentioner om mere natur, mere skov, mere grøn energi, mere infrastruktur og større byer skal indfries, så har vi ikke plads til det hele. Det ville i år 2050 bare i Danmark kræve mere end 130 % af vores nuværende areal.

Under formiddagens sidste oplæg kom Mads Tenney Jordan med en vigtig pointe om, at vi skal huske at tænke kvalitet ind i det åbne land. Vi skal skabe steder, ikke typer – også når det gælder tekniske anlæg.

Dagene fortsatte med debat, flere oplæg og workshops indtil fredag eftermiddag, hvor en udflugt rundt i Naturpark Lillebælt rundede af. Herefter kunne man tage hjem med en masse ny viden og nye perspektiver på det åbne land i bagagen. Dog suppleret af en uafklaret frustration og en følelse af, at vi overhovedet ikke blev færdige. Når det kommer til det åbne land, er der meget at blive klogere på.

Det åbne land kommer tit i anden række, når vi taler om planlægning. Måske fordi vi ofte først og fremmest

taler om planlægning som "byplanlægning". Denne næsten uadskillelige kobling mellem by og planlægning ses allerede på de planlægningsorienterede uddannelser. Men som Mads Tenney Jordan rigtigt sagde på Åben Land Dagene, så er det vigtigt at huske på, at "i det store landskab er byen bare en detalje".

Pointer, men ikke svar

Åben Land Dagene 2019 leverede mange pointer. Vi skal passe bedre på vores natur end vi gør i dag. Vi har ikke plads nok, hvis alle målsætninger om mere natur, grøn energi, infrastruktur og meget mere skal indfries. Vi skal huske den æstetiske kvalitet i det åbne land. Vi har travlt, hvis Parisaftalen skal overholdes, da vi ikke engang kan ane en stagnation af drivhusgasudligningen endnu. Landbruget skal reducere deres udledninger markant hurtigere end hidtil, hvis ikke de først skal være CO₂-neutrale i år 2290.

Pointer var der mange af, men alligevel var Åben Land Dagene 2019 en konference, som stillede flere spørgsmål end den gav svar. For selvom vi på mange måder er enige om målet, er der uendeligt mange veje derhen. Det handlede om klima. Det handlede om natur. Det handlede om plads og arealanvendelse. Og ikke mindst, så handlede det om interesser. For i virkeligheden er det hele jo "bare" interesser. Men hvem bestemmer så, hvad der er vores fælles interesser?

For det er vel for fællesskabet, at udviklingen skal ske?



Af bachelorstuderende Maria Kathrine Holt Povlsen, Dansk Byplanlaboratorium

Multifunktionalitet som del af løsningen

Når man sad som deltager på Åben Land Dagene virkede interessekonflikterne i det åbne land nærmest uoverskuelige. Samtidig vækkede konferencen også håb, engagement og viljestyrke til at være en del af løsningen.

For løsningerne er der. På hver af de små delproblemer. Udfordringen kommer, når de skal kombineres. Derfor var et af konferencens nøgleord og måske det vigtigste budskab også "multifunktionalitet". En form for funktionel sameksistens er givetvis en del af løsningen.

Men hvordan? Her kommer netværk og samarbejde ind i billedet. Sameksistens kræver, at man gør det sammen. For vi kan ikke gøre det alene. Ingen kan gøre det alene. Netop derfor tales der også meget om en national løsning. Eller plan. Eller anbefalinger. Eller retningslinjer. Det er næsten lige meget, så længe det er nationalt. Eller hvad?

Regional planlægning i partnerskab

For hvad er det helt præcis, vi gerne vil have? Og hvis vi får det, hvad er så næste skridt? Hvad er det, der mangler?

En del af deltagerne gav udtryk for, at de manglede amterne som vagthund for natur og miljø. Men selvfølgelig skal vi ikke bare genindføre amterne i en nervøs krampetrækning med et håb om, at det løser alle vores proble-

“Det åbne land kommer tit i anden række, når vi taler om planlægning. Måske fordi vi ofte først og fremmest taler om planlægning som 'byplanlægning'.”



mer. Man fristes nærmere til at spørge undrende, hvorfor regionerne ikke har fået et ansvar for regional planlægning, når nu de er der? I det mindste bare for naturens skyld?

Andre deltagere – især fra de større kommuner – følte sig godt klædt på til at løfte opgaven, men de mener at rammerne mangler og det kalder på statslig handling. Hvis lovgivningen indirekte forhindrer os i at indgå forpligtende regionale partnerskaber,

som kan sikre planlægningen i større skala så må staten løfte det ansvar som kun er deres at tage. Nemlig at sikre at vi får plads til det hele. Eller i hvert fald bare til det meste. På den måde kan det være et større partnerskab mellem kommunerne og staten, der er svaret.

Der er ikke noget enkelt svar og vi har brug for at blive klogere. Men vi bliver klogere af at tale sammen. Vi bliver klogere af at tale om udfordringerne i det åbne land.

Derfor er Åben Land Dagene kommet for at blive. Ikke kun drevet af lysten til at debattere disse emner, men i høj grad drevet af en grundlæggende nødvendighed for, at vi lærer af hinanden og udfordrer hinanden. For konflikterne i det åbne land er der – og vi kan kun løse dem i fællesskab.

Strategisk-fysisk udviklingsplan for Blokhus og Løkken

Blokhus og Løkken skal arbejde sammen om at udvikle nye oplevelser, øge kvaliteten og tiltrække flere turister og investorer. Som de første af en række særlige feriesteder langs Vestkysten er de populære kystbyer klar med en fælles udviklingsplan. Og dermed er kursen sat for et samarbejde, der skal gøre byerne til én sammenhængende destination.

Med brede sandstrande, brusende bølger, klitlandskabet og de traditionsrige bymiljøer tiltrækker Blokhus og Løkken hvert år mange besøgende. Og siden de første feriegæster indtog Vestkysten for mere end 150 år siden, har de to kystbyer været blandt Danmarks foretrukne feriesteder. Blokhus og Løkken ligger i blot 13 kilometers afstand fra hinanden, de er udpeget som to af Vestkystens særlige feriesteder, og begge er inde i en god udvikling. Senest har bymidterne fået et kvalitetsløft, og nye hoteller og oplevelser er kommet til.

Blokhus og Løkken skal bindes bedre sammen

Nu ligger en såkaldt strategisk-fysisk udviklingsplan klar som første skridt på vejen mod at udvikle de to tidligere konkurrenter til én sammenhængende destination.

Det er første gang der laves en samlet planlægning for Blokhus og Løkken – og på tværs af kommunegrænsen. Alliancen skal styrke og skabe opmærksomhed på området og bane vejen for flere investeringer og lokale arbejdspladser. Så turismen bliver løftestang for lokal udvikling og bæredygtige lokalsamfund.



Af turismeudviklingschef Anna Oosterhof, Hjørring Kommune

Den færdige udviklingsplan friholder naturen og koncentrerer udviklingen i og omkring Blokhus, Løkken og Fårup, hvor der i forvejen findes et stort udbud af oplevelser og overnatningstilbud. Ved at bygge videre på de kvaliteter, der allerede er, skal flere oplevelser, nye former for overnatning, styrkede forbindelser og bedre byrum løfte hele den samlede destination.

Hvordan?

I foråret 2017 talte vi med Partnerskab for Vestkysten om at sætte spot på de to kendte stærke kystbyer Blokhus og Løkken, da vi alle så et potentiale i at udvikle byerne i en sammenhæng. Turisterne kender som bekendt ikke kommunegrænsen og vil i vores del af Nordjylland gerne nyde naturen, men også have nem adgang til spise-

Hvad er en strategisk-fysisk udviklingsplan?

En strategisk og fysisk udviklingsplan er en plan, som beskriver, hvad der skal ske, og hvor det skal ske. Samtidig forholder den strategisk-fysiske udviklingsplan sig til, hvornår der skal ske noget, og hvordan det kommer til at ske. En strategisk og fysisk udviklingsplan er helhedsorienteret – ud over at beskrive den ønskede fysiske udvikling rummer den også vision, økonomi, organisering og rækkefølge.



steder, spændende bymiljøer, oplevelser og lidt større byer i umiddelbar nærhed.

Sammen med Dansk Kyst og Natur, det daværende Vækstforum under Region Nordjylland og Jammerbugt Kommune landede vi en samlet projektsum på 3,2 mio.kr.

Et stærkt ejerskab fra erhvervslivet i Blokhush-Løkken var afgørende for udvikling og derfor samlede vi i oktober 2017 et stort antal lokale toneangivende turismevirksomheder til et opstartsmøde.

Dét var et godt afsæt for videreudvikling, da der kom en masse ideer – både gamle og nye – på bordet. Vi blev hurtigt enige om, at erhvervslivet skulle udgøre et såkaldt Advisory Board som fik en vigtig rolle som sparringspartner hele vejen gennem projektperioden. Tanken var, at hvis vi fik byerne til at tale sammen på tværs – hvilket der ikke var umiddelbar tradition for – så kunne vi lykkes med vores fælles indsats.

Projektets indsatser blev inddelt i tre spor: et infrastrukturspor, et erhvervsnetværk og et eventspor, sidstnævnte med fokus på at bruge fælles events som platform for samarbejde og udvikling.

Det fysiske aftryk af turismeudviklingen var også en kæphest for begge kommuner. Kravene fra turisterne til hyggelige bymiljøer og kvalitet har en afgørende betydning for, om man bliver lidt længere eller kommer igen en anden gang.

Det smitter af på den lokale turismeomsætning i byerne, og det er igen godt for vækst og lokale arbejdspladser. Vi vil på én gang have adgang til natur og til autentiske – men ikke slidte! – kystbyer.

Hele vejen igennem har vi desuden nydt godt af stor opbakning fra begge kommunalbestyrelser, både Jammerbugt og Hjørring Kommuner har i løbet af efteråret nikket ja til at arbejde videre med at udvikle området.

Det er fedt, når turismeudviklingen kan nå nye højder ved at sætte forskellige fagligheder og perspektiver sammen med øje på at skabe en bæredygtig og langsigtet udvikling – så vi sikrer, at vores område fortsat forbliver attraktivt for den moderne turist som elsker Vesterhavet.

Anbefalinger

Det jeg vil anbefale andre, der skal i gang med en lignende proces er hele tiden at være nysgerrig og åben i forhold til de muligheder, der byder sig. Både inden, under og efter. Husk ikke at være fastlåst i nogle tanker fra starten og giv plads til kursændringer undervejs uden at miste det overordnede formål.

En anden vigtig pointe er at afsætte dedikerede ressourcer til projektet, der udover at kunne bidrage med deres viden også og især har en stor kærlighed til området.

Det giver et godt fælles fundament at stå på med positiv energi og engagement som sidegevinst.

Lyt og lær: involvering – især fra erhvervslivet – er afgørende for projektets forankring. Det er dem der lever i og af turismen i området og derfor har de en naturlig særinteresse i videreudviklingen af lokalområdet.

Afslutningsvis er løbende kommunikation vigtigt både internt i egen projektorganisation og eksternt. Nyhedsbreve, fortællinger om projektaktiviteter i den lokale ugeavis og opdateringer til samarbejdspartnere på status- og netværksmøder kan bruges som værktøjer til at styrke projektets positive fortælling.



Del af en større indsats for Vestkysten

Med den fælles plan 'Udviklingsplan for Vestkysten' arbejder Partnerskab for Vestkystturisme, 11 kommuner og tre regioner om at udvikle og styrke turismen langs hele Vestkysten. Det skal bl.a. ske gennem et samlet kvalitetsløft, ved at styrke forbindelser, lokale særkender og kvaliteter og gennem udvikling af nye destinationer på tværs af feriesteder – præcis som det nu sker i Blokhush og Løkken. Blokhush og Løkken er udpeget som to af Vestkystens 18 særlige feriesteder i 'Udviklingsplan for Vestkysten'.

Projektet støttes økonomisk af Vækstforum Nordjylland, Dansk Kyst- og Naturturisme, Realdania og Jammerbugt og Hjørring kommuner.

Læs mere her:

realdania.dk/publikationer/faglige-publikationer/udviklingsplan-for-vestkysten



Gratis download

Rapport om "Privat-offentlige bysamarbejder"

I foråret 2017 fandt en række kommuner, Realdania By & Byg, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen samt KL sammen i et netværk med det formål at belyse kvaliteterne i og erfaringerne med privat-offentlige samarbejder indenfor byudviklingen. Der er nu sat et foreløbigt punktum med rapporten "Privat offentlige-bysamarbejder".

Netværket har i løbet af perioden undersøgt en lang række danske og udenlandske eksempler på både privat-offentlige bysamarbejder og BIDs. De undersøgte cases spænder vidt, hvad angår geografi, aktører, temaer, byrumstype, økonomi og tilgang. De har udspillet sig i alt fra bymidter (i både små og store byer) til erhvervs-kvarterer, turistområder og et udfordret forstads-kvarter.

Trods den store variation i, hvordan privat-offentlige bysamarbejder drives og organiseres, er der alligevel fælles træk. Partnerskaber om byernes udvikling er effektive. Business

Improvement Districts (BID's) samt privat-offentlige bysamarbejder (POB's) har siden 1970 bredt sig til det meste af kloden og findes i dag i tusindtal. Dette skyldes, at disse samarbejder rummer et stort potentiale i tidens bestræbelser på at fastholde og udvikle livskvaliteten i vores byer.

Bæredygtige byer udvikles kun i et samarbejde mellem myndigheder, erhvervsliv og civilsamfund. Hvis danske byers komplekse udfordringer for alvor skal adresseres, udgør partnerskaber i form af POB med andre ord en væsentlig nøgle. At kunne skabe byer, der er bæredygtige i både social,

økonomisk og miljømæssig forstand, kræver samskabelse og et ligeværdigt samarbejde på tværs af offentlige, private og civile parter.

Læs mere om samarbejdet
og hent hele rapporten her:
www.byplanlab.dk/node/3219



Sagt på konferencen d. 18. september

”Global cities are human ecosystems with problems needing solutions”

Direktør David Downey,
The International
Downtown
Association

”Projektlederens evne til netværksledelse er afgørende”

By- og Miljødirektør Maj Green,
Gladsaxe Kommune.
Formand for netværket

”Vores største ressource er borgerne”

Museumsdirektør
Jane Sandberg,
ENIGMA

”Lokale erhvervs-partnerskaber formår at bygge broer mellem erhvervsliv og civilsamfund”

Seniorforsker
Jesper Ole Jensen,
SBI Aalborg Universitet

POB - hvad er det?

Det spørgsmål blev stillet på en velbesøgt konference om privat-offentlige bysamarbejder og bæredygtige byer og lokalsamfund i september. Hovedspørgsmålet var hvorfor stadig flere offentlige og private parter finder sammen i lokale partnerskaber om byer og byområders attraktivitet og udvikling. Og et andet væsentligt spørgsmål var, hvilke modeller, der findes. 2 af dem er BID og POB.

BID?

Et BID (Business Improvement District) er et afgrænset område, hvor en række private aktører vælger at gennemføre en række aktiviteter eller projekter med det formål at opgradere et specifikt område – eventuelt i samarbejde med kommunen. Det særlige ved BID er, at samarbejdsmodellen er omfattet af national lovgivning, som vi ikke har i Danmark.

POB?

Privat-Offentlige Bysamarbejder (POB) er her defineret ved, at private aktører frivilligt organiserer sig i fællesskab med kommunen. Privat-offentlige bysamarbejder har mange organisationsformer – fra det mere formelle til det løst organiserede. Fælles for POB er dog, at alle deltager på frivillig basis. Der findes med andre ord ingen dansk lovgivningsramme, der understøtter en obligatorisk medvirken.

Kommunens rolle i lokale erhvervspartner-skaber

Erfaringerne med erhvervspartner-skaber viser, at disse kan engagere lokale erhvervsdrivende i udviklingen af lokalområder. Kommunerne har mange forskellige muligheder for at deltage i etablering og drift af lokale erhvervspartner-skaber.

Af seniorforsker, PhD, Jesper Ole Jensen og seniorforsker, PhD Jacob Norvig Larsen, Statens Byggeforskningsinstitut, AAU

I flere kommuner og lokalsamfund er der oprettet erhvervspartner-skaber, der skal medvirke til at løfte et område. Partnerskaberne er kendetegnet ved, at de omfatter aktører inden for erhverv og detailhandel, kommuner, lokale aktører mm.

Et erhvervspartner-skab er kendetegnet ved, at det

- Vedrører et geografisk afgrænset lokalområde, har fokus på den service som virksomheder og deres kunder bliver mødt med. Kan vedrøre byrummets indretning, renholdelse og sikkerhed; men også fx markedsføring af området og dets virksomheder.
- Deltagerne kommer fra private virksomheder, butikker, iværksættere mv., men inkluderer også hyppigt samarbejde med repræsentanter fra kommunale forvaltninger, institutioner og andre lokale aktører i området som grundejere, boligselskaber og frivillige foreninger
- Er udviklingsorienteret, dvs. sigter på en forandring af området og udvikling af gode rammer for kvarterets virksomheder og borgere. Derudover omfatter det daglige driftsopgaver som renholdelse, markedsføring og mindre events

Partnerskaberne er med andre ord båret af frivillighed og forventninger om, at man selv får noget ud af at indgå i det, herunder at byområdet bliver mere attraktivt at handle og opholde sig i. I modsætning til i en række andre landes Business Improvement Districts (BID) er det i Danmark ikke tilladt at "tvinge" modvillige grundejere med.

Forskelligheden af lokale erhvervspartner-skaber er meget stor. I den ene ende af skalaen finder vi samarbejder med mange store aktører, eksempelvis C4 i Hillerød, Vidensby Lyngby og Erhvervsby Gladsaxe. Her betaler mange større virksomheder, institutioner og kommunen til en fælles indsats for at styrke samarbejdet mellem aktørerne og styrke området som helhed. I den anden af skalaen er der en række mindre samarbejder, eksempelvis i Kirke Hyllinge, Hirtshals, og Græsted, hvor partnerskabet primært er drevet af frivilligt lokalt engagement, og hvor kommunens bidrag er begrænset.

Frivillighed uden direkte finansiering

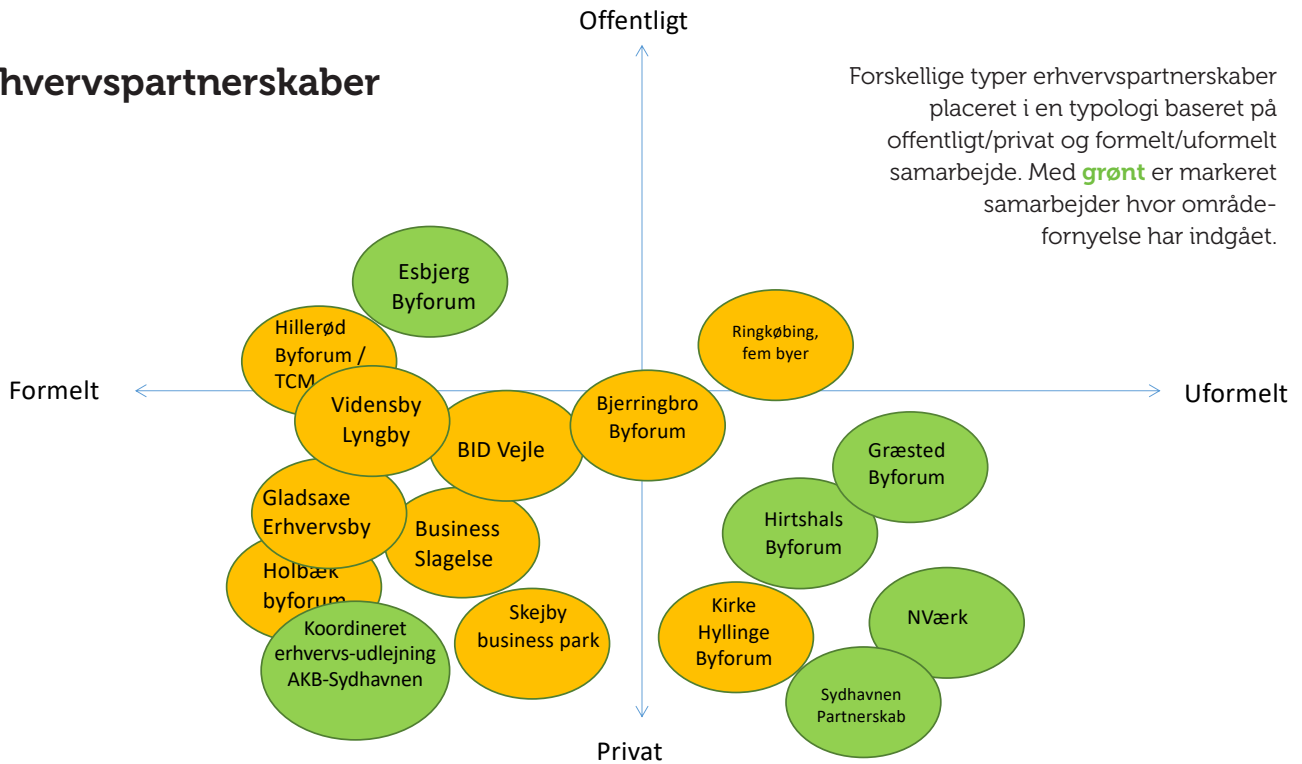
Imellem de to yderpunkter er der en lang række modeller, der er baseret på frivillighed og overvejende er uden direkte finansiering. Kommunen kan have en større eller mindre aktiv rolle. Et kendt partnerskab er Byforum Esbjerg, der er fra 1995. Kommunen er tovholder og en række virksomheder,

institutioner, frivillige foreninger mm. i byforum er med til at finansiere lokale initiativer og forbedringer i udvalgte områder i byen. Modellens succes har medført, at den er videreført i Bramming og Ribe.

I andre kommuner giver man støtte til lokale samarbejder, uden selv at være aktivt involveret, fx i Vejle. Her er der en række lokale samarbejder blandt butiksejere forskellige steder på hovedgaden og i de omkringliggende byer. I Ringkøbing-Skjern kommune har kommunen afsat 1 mio. kr. årligt til at støtte oprettelse af byfora i hver af kommunens fem hovedbyer. I Viborg kommune støttes aflønning af en bychef, der står for mobilisering af et byforum i Bjerringbro.

Et eksempel på indirekte kommunal støtte er områdefornyelsen i Københavns Sydhavn, som har ageret støtte for AKBs initiativ "koordineret erhvervsudlejning". Her har man gennem formulering af en handels- og bylivsstrategi, kortlægning af eksisterende butikker og survey blandt lokale beboere foretaget en centralisering af erhvervsudlejningen. Der sker nu en strategisk fornyelse af erhvervslejemålene, som nu huser flere og flere nye, anderledes og utraditionelle erhverv. Resultatet er meget synligt i bybilledet og giver handelslivet i Sydhavnen et løft.

Erhvervspartnerskaber



Partnerskabstyper

Forskelligheden vedrører således deltagerkreds, brugerbetaling til et sekretariat der driver samarbejdet, eller om det sker på frivillig basis, om kommunen deltager og hvordan, samarbejdets karakter, hvilke initiativer og indsatser der sættes i gang mm. Inspireret af tidligere forskning på feltet kan der skelnes mellem to vigtige dimensioner i samarbejdet:

- 1) Balancen mellem formel og uformel organisering (herunder medlemsbetaling og foreningsdannelse).
- 2) Balancen mellem offentlig og privat (herunder om graden af det kommunale engagement).

Krydses de to akser fremkommer fire felter, der repræsenterer principielt forskellige partnerskabstyper. Vores kortlægning viser, at der er mange partnerskaber med en stærkt privat deltagelse. Partnerskaberne er dermed lykkedes med at engagere lokalt butik- og erhvervsliv i længerevarende konstellationer typisk i et samspil med kommunen, andre foreninger, civilsamfund mm.

Områdefornyelse

I flere projekter har områdefornyelse vist sig at være en betydelig fødsels-hjælper. Områdefornyelse kan levere ressourcer til det opstartsarbejde som

er nødvendigt for at mobilisere de lokale aktører (fx i Maribo), eller levere viden, kortlægning mm. til en målrettet indsats (fx den koordinerede erhvervsudlejning i Sydhavnen). Samtidig har erhvervspartnerskabet i flere tilfælde været en udløber og forankring af områdefornyelsen, da man ønskede at fortsætte det lokale samarbejde, man har haft omkring områdefornyelsen (fx i Hirtshals og Græsted). Der er således flere grunde til allerede fra starten at tænke erhvervspartnerskaber ind som en mulig forankring af områdefornyelsen. Og omvendt – at benytte områdefornyelse til at styrke initiativer og organiseringer som lokale erhvervspartnerskaber sætter i gang.

Potentialerne i erhvervspartnerskaber

Hvad er der anderledes ved erhvervspartnerskaberne end ved andre typer indsatser og samarbejder? I forhold til handelsstandsforeningerne repræsenterer erhvervspartnerskaberne typisk en mere strategisk, udviklingsorienteret og langsigtet indsats med samarbejde mellem flere aktørgrupper. Partnerskaberne startes ofte op på baggrund af udfordrede bymidter, forårsaget af butiksdød, storcentre og internethandel. De har allerede vist sig at kunne levere resultater i form af mere levende bymidter, mere konstruktive samarbejder mellem de lokale aktører, og flere

fælles visioner om byen og bymidten. I lighed med udenlandske erfaringer har man erfaret, at etableringen af lokale erhvervspartnerskaber formår at skabe "place management" og bygge lokale broer mellem erhvervsliv og civilsamfund samt agere vigtig medspiller for kommunen omkring byudviklingen.

Undersøgelsen er gennemført af SBI med støtte fra Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen.

Projektet er foreløbigt formidlet i en kort rapport, der kan findes på Trafik, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside, www.trafikstyrelsen.dk



K O N F E R E N C E
BYENS GULV
ARKITEKTUR TEKNIK PLANLÆGNING
29 01 2020



BYENS GULV er en endags-konference om og for alle, der arbejder med det, der er "under knæhøjde" i byerne. Fra ideer til skitser over planer, anlæg og drift – for pladser, torve, belægninger, beplantninger, klimatilpasning, indretning og møbler i byens rum.

I 2020 breder vi os lidt ud over de centrale byområder og ser mere bredt på **BYENS HVERDAGSGULVE**. Vi er interesserede i de rum, vi alle færdes i hver eneste dag. Det er på villaveje, skoler, legepladser, arbejdspladser, veje, cykelstier, i forstæder og parker – og selvfølgelig i byerne.

Tilmeld dig konferencen på www.byplanlab.dk.