

TEMA | KAMPEN OM INVESTERINGER

Synergi	side	4
Nybyggerne	side	6
ByggeBooom	side	8
Taberne lukker og slukker	side	10
Synergi eller konkurrence	side	14
Det grønne vækstpotentiale	side	16
Beliggenhed, beliggenhed, boligboble	side	18

KALENDER

HVAD?	HVOR?	HVEM?	HVORNÅR?
Det 60. danske Byplanmøde	Århus	Dansk Byplanlaboratorium www.byplanlab.dk	7. - 8. oktober
Trafik- og mobilitetsplanlægning Kursus	Vejle	COK www.cok.dk	12. oktober
Integrerede projekter i det åbne land Temadag	Thyregod	Skov og Landskab www.sl.life.ku.dk	14. oktober
Samtidskunst, leg og midlertidighed Konference	København	Skov og Landskab www.sl.life.ku.dk	14. oktober
PLUREL: Managing the Urban Rural Interface	Frederiksberg	Skov og Landskab www.sl.life.ku.dk	18. - 21. oktober
Det åbne land - i strategi og kommuneplan Seminar	Esbjerg	Dansk Byplanlaboratorium www.byplanlab.dk	25. oktober
Trafik- og mobilitetsplanlægning Kursus	Hvidovre	COK www.cok.dk	28. oktober
Detailhandel i planstrategien Seminar	Randers	Dansk Byplanlaboratorium www.byplanlab.dk	november
Helhedsorienteret energiplanlægning Kursus	Stenløse	Dansk Byplanlaboratorium www.byplanlab.dk	9. - 10. november
3D arbejdsmetode i terræn Kursus	Frederiksberg	Skov og Landskab www.sl.life.ku.dk	5./12./19./26. november
Fra grænseløs optimisme til kritisk eftertanke Seminar	Hørsholm	Byplanhistorisk udvalg www.byplanlab.dk	12. november
Juraen rundt om lokalplanen Kursus	Grenå	COK www.cok.dk	15. - 17. november
Erhvervsudvikling i landdistrikter Temadag	København	Skov og Landskab www.sl.life.ku.dk	18. november
Liv i boligområderne Seminar	Odense	Dansk Byplanlaboratorium for Socialministeriet	22. november
Planloven i praksis Kursus	Nyborg	Dansk Byplanlaboratorium www.byplanlab.dk	23. - 24. november
Hvor og hvordan vil vi bo? Seminar	Vejle	SBI, center for boligforskning og Dansk Byplanlaboratorium www.byplanlab.dk	25. - 26. november
Byens vand Kursus over 3 dage	Malmø Skanderborg Middelfart	DANVA og Dansk Byplanlaboratorium www.byplanlab.dk	8. december 12. - 13. januar 3. februar
Miljøvurdering af planer Kursus	Middelfart	Dansk Byplanlaboratorium www.byplanlab.dk	9. - 10. december

OKTOBER

NOVEMBER

DEC

INDHOLD

TEMA

- 4 Leder**
Synergi
- 6 Nybyggerne**
Hvordan er det at bo midt i et byudviklingsområde, når udviklingen går i stå?
- 8 ByggeBoom**
Hvad driver de største anlægsinvesteringer – og hvorfor holder budgetterne aldrig?
- 10 Taberne lukker og slukker**
Om infrastruktur, lobbyarbejde og om at kende sin besøgstid
- 14 Synergi eller konkurrence**
Det østjyske bybånd og Århus rolle i det
- 16 Det grønne vækstpotentiale**
Miljøministerens visioner for Udkantsdanmark
- 18 Beliggenhed, beliggenhed, boligboble**
Kampen om investeringer set fra de private investorers side

ANDET

- 2 Plankalender**
- 4 Kort Nyt**
- 12 Byplanprisen 2010**
De tre nominerede



BYPLAN NYT nr. 4 / 2010 (8. årgang)

Redaktion

Ellen Højgaard Jensen (ansv.)
Ny W. Øhlenschläger

Redaktionsadresse

Dansk Byplanlaboratorium
Nørregade 36
1165 København K
Tlf.: 33 13 72 81
Fax: 33 14 34 35
Mail: nwo@byplanlab.dk

www.byplanlab.dk

Annoncer

nwo@byplanlab.dk
Bestilles senest
25. oktober 2010

Layout

Gry Olivia Christophersen

Forsidefoto

Forsidebilledet illustrerer resultatet af en mulig byudvikling i år 2508 i Det østjyske bybånd. Billedet stammer fra en computeranimeret video af tur fra Århus til Fredericia. Videoen er lavet i et samarbejde mellem Henrik Harder, Peter Bro, Thomas Sick Nielsen, Simon Wind og Mikkel Stensgaard. Under arbejdet med animationen havde videoen arbejdstitlen "drøm eller mareridt?"
Se mere på http://vbn.aau.dk/da/publications/2508_148d63d0-9547-111dd-a004-000ea68e967b.html

Oplag

3700

Tryk

Handy-Print A/S

ISSN

1602-9038

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

Byplan Nyt 5 udkommer i december og har temaet: Lys og lyd i byens rum.

Dette nummer er et temanummer, der knytter sig til Dansk Byplanlaboratoriums årlige Byplanmøde i oktober, og som udsendes til alle mødets deltagere.

Leder

SYNERGI

”Først og fremmest skal man være visionær.” Sådan lyder opskriften på en god investor i dette nummer af Byplan Nyt. Faktisk er visioner en rød tråd gennem artiklerne: Miljøministeren har visioner om vækst i udkantsområderne gennem investeringer i grøn teknologi. Investorerne peger på, at det er afgørende, om en kommune har visioner og vil forandringen. Og Bent Flyvbjerg konstaterer tørt, at der er vækst i Region Midtjylland, fordi regionens politikere er drevet af en vision om en ny millionby – og at der er tilbagegang i Nordjylland, fordi der slet ikke er nogen vision til stede der.

Visioner er en afgørende driver, ingen tvivl om det. Men bag Flyvbjergs hårde dom ligger også et budskab om, at en region skal sætte sig selv på landkortet. Kende besøgstiden når kommissioner arbejder, og når der træffes beslutninger om store offentlige investeringer. Det handler om at mestre samarbejdet, kunne samle aktører og agere i netværk. Det er en vigtig pointe.

Men hvad så med visioner for fremtidens planlægning? Byernes udvikling må ikke blive afgjort alene af en politisk kamp om investeringer. Vi skal have en tydelig og retningsgivende planlægning på banen, som kan spille sammen med vækststrategierne og investeringsplanerne. Vi skal bruge planerne som politiske og strategiske redskaber. Og vi skal bruge planlægningen til at skabe sammenhæng. Det handler om at tænke i synergier mellem byer, som Nicolai Wammen ganske rigtigt peger på. Men forudsætningen herfor er, at vi formår at tænke den fysiske planlægning sammen med både politiske visioner og viften af de mange andre fagdiscipliner.

Det er spændende, når region og kommuner finder sammen om at formulere fælles visioner, som vi ser det i for eksempel det østjyske bybånd og i Ringbyen i Stor-københavn. Men vi mangler at bevise for alvor, at vi evner at omsætte visionerne til retningsgivende planlægning. Det kunne være spændende, hvis vi kunne gøre Hans Jørgen Bøgesøs velbegrundede bekymring til skamme og omsætte visionerne til holdbare planer, der udtrykker indbyrdes prioriteringer.

Lad os få en god diskussion til Byplanmødet om, hvordan vi arbejder med dén udfordring i en tid, præget af kampen om investeringer og fondenes gunst.

Maj Green, formand for Dansk Byplanlaboratorium

KORT NYT

BYPLANLÆGNING
– ET PRODUKT AFTIDEN

Fra gadegennembrud og planbebyggelse til byfornyelse og turisme som strategi.

’Byplanlægning – et produkt af tiden’ er en ny guide til udvalgte eksempler på byplanlægning i Danmark fra 1945 til 2010. Guiden skal give inspiration til at diskutere nutidens planer og ikke mindst de paradigmer og idealer som ligger bag.

Guiden indeholder 27 eksempler på vellykket og mindre vellykket planlægning fra hele landet. Eksemplerne er inddelt i fire perioder og er, ved hjælp af en tidslinje, sat i relation til andre tidstypiske forhold.



Bogen er udgivet af Dansk Byplanlaboratorium og Geografiforlaget med støtte fra Realdania. Den kan bestilles via www.geografiforlaget.dk

INTERNATIONAL
KONFERENCE OM VAND

Klimaforandringer og problemer med at håndtere øgede nedbørsmængder i byerne er ikke kun på dagsordenen i Danmark. Den 22.–25. maj 2011 afholdes en stor international konference i Stockholm om koblingen mellem byplanlægning og bæredygtig vandhåndtering: *Cities of the future: Sustainable Urban Planning and Water Management*.

Fristen for at indsende forslag til oplæg (call for papers) er den 1. oktober 2010. Se mere på: www.cof2011stockholm.se

BOG OM ROSKILDE FESTIVAL



Roskilde festival er Danmarks femtestørste by med mere end 100.000 indbyggere. Den genopstår gang på gang men eksisterer kun i fuld format ca. 8 dage om året. Festivalens stadsarkitekt gennem 10 år har udgivet en bog om de strategier som ligger bag udviklingen af den midlertidige by.

*Jes Vagnby:
Midlertidig arkitektur og fysisk planlægning
på Roskilde festival
Forlaget Guldmaj, 2010*

VINDER!

Tillykke til Mikkel Henriques, København! Han deltog i Byplan Nyts læserundersøgelse i juni og har vundet en friplads på årets Byplanmøde i Århus.

540 tilfældigt udtrukne læsere fik tilsendt et spørgeskema og 178 svarede. Læserundersøgelsen blev lavet i samarbejde med Megafon.

Tak til alle, som svarede på spørgeskemaet.

STEDER - DANMARK UNDER FORVANDLING



Foto: Joakim Eskildsen

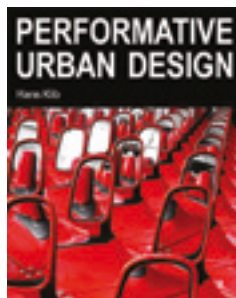
Danmark under forvandling er et fotokunstnerisk og kulturhistorisk projekt, skabt af 14 af Danmarks bedste fotografer.

DEN FØRSTE PLANSTRATEGI

København Kommune har som den første i landet offentliggjort sit forslag til Planstrategi 2010. Strategien har overskriften "Grøn vækst og livskvalitet".

Man kan læse mere om, hvor langt landets kommuner er nået med den nye generation af planstrategier på www.byplanlab.dk under punktet "på vej mod Kommuneplan 13".

BOG OM PERFORMATIVE BYRUM



De seneste år har mange byer investeret i nye kulturinstitutioner, performative byrum og iscenesatte landskaber som ramme om kulturtilbud, events og underholdning. Artiklerne i bogen "Performative urban design" beskriver teori, koncepter og metodiske tilgange inden for arkitektur, kunst og bybygning.

*Hans Kiib, redaktion
Performative Urban Design
Aalborg Universitetsforlag*

REGERINGSINITIATIV

'Danmark i balance i en global verden' er titlen på regeringens nye initiativ, som skal sikre lige adgang til vækst for alle dele af Danmark. Målet er at understøtte initiativ og virkelyst i yderkommunerne.

Miljøministeriets bidrag til 'Danmark i balance' bliver en ændring af planloven, som vil gøre planlægning mere fleksibel i yderkommunerne end i resten af landet.

Kommuner i yderområder
omfattet af differentieret planlov



Yderkommunerne får med planlovsændringen lettere ved:

- At få opført nye boliger uden for bymidterne
- At få nye butikker uden for bymidterne
- At give virksomheder i tidligere landbrugsbygninger større muligheder for at udvide
- At planlægge i kystnærhedszonen

Kilde: Miljøministeriet

IDÉKONKURRENCE - VIS OS HVORDAN VI SKAL BO TÆT

En tæt by er en bæredygtig by. Men måske er vi kørt fast i vores forestillinger om, hvordan man bor og bygger tæt? Konkurrencen "Vis os hvordan vi skal bo tæt" efterspørger bud på, hvordan vi kan bo, tænke og leve mere bæredygtigt.

Besvarelserne skal afleveres som en film på 3 minutter. Konkurrencen er åben for alle, som interesserer sig for indretningen af vores byer og den måde vi lever og bor på.

Konkurrencen er udskrevet af Statens Kunstfond og skal afleveres senest 8. oktober. Se mere på www.botæt.dk

Nybyggerne



Familien Espenheim på deres solterrasse i Jenstrup Huse. I baggrunden ses kartoffelplanterne, de har sat på en af de mange usolgte nabogrunde. Foto: Anders Kristensen

Hvad gør man, når det hele går i stå? Når byggeriet standser, investorerne smækker kassen i, og de nye naboer aldrig flytter ind? To familier fortæller.

Af journalist Markus Bernsen

Først plantede Nina Espenheim og hendes mand bare græs på nabogrunden. Ukrudtet var blevet så højt, at det truede med at invadere deres egen have, og selvom ingen af parcellerne var blevet solgt, kunne de da godt tage sig lidt nydelige ud. Nogle måneder efter såede ægteparret to rækker kartofler på den tomme nabogrund. Så nogle georginer.

"På nogle måder er det rart nok, at der ikke er bygget mere," siger Nina Espenheim og slår en hånd ud mod markerne for enden af haven. Så uforstyrret ville udsigten fra familiens terrasse nemlig ikke være, hvis der var blevet bygget på alle 97 parceller i Jenstrup Huse på Midtjylland. Familien flyttede ind som de første for to år siden. Endnu er kun 29 grunde solgt.

Det er ikke til at se, hvorfor det skulle være så svært: København er 40 minutters kørsel væk. Det tager et kvarter til Næstved, det samme som til stranden ved Faxe Ladeplads. Ud mod horisonten strækker sig levende hegn med rådyr, harer og fasaner. Landets

officielt næstbedste Super Brugsen ligger lige om hjørnet.

20 års byggestøj

Alligevel er der herhjemme mange områder som Jenstrup Huse, hvor finanskrisen har fastfrosset udviklingen. I en gammel kirsebærplantage 100 meter oppe ad vejen i retning mod Haslev venter yderligere 147 parceller på købere.

"Vores største frygt er, at der kommer til at være byggeplads herude de næste 10, 15 eller 20 år"

Nina Espenheim

"Det var lidt ensomt herude det første år," griner Nina Espenheim, der trives med luften om husene, men nages af usikkerheden.

"Vores største frygt er, at der kommer til at være byggeplads herude de næste 10, 15 eller

20 år. At folk konstant vil bygge, sætte hække op og lægge sten, så det aldrig kommer ordentligt på plads. Vi ved jo, at der skal flytte nogen ind på et tidspunkt, men vi aner ikke hvornår og hvordan, det kommer til at ske."

Beboerne i Jenstrup Huse venter både på naboer og på hjælp fra Faxe Kommune, der stadig mangler at føre en sti op til den nærliggende skole og bygge parkeringspladser.

"Det virker lidt som om, man bare har tænkt: nu sælger vi lige et stykke jord, og så går resten nok af sig selv. Der er mange ting, de ikke har planlagt i planafdelingen," siger Nina Espenheim. "Det ser stadig anderledes ud herude, end nogen af os havde forestillet os."

Køb en computeranimation

Det samme kunne Kristian Mouritzen og Vivian Jordansen finde på at sige. Og så alligevel ikke. Da ægteparrets to børn flyttede hjemmefra, solgte de villaen i Blovstrød og købte i 2008 en stor, lys og endnu ikke opført lejlighed i byggeriet "Stævnen" i Ørestad Syd.

”Med sådan et projekt er det egentligt et billede på en computer, man køber,” siger Kristian Mouritzen. ”Man har kun en computeranimation at forholde sig til, og så er det bygherrens ansvar at sørge for, at virkelighed og plantegning kommer til at ligne hinanden mest muligt.”

”Det virker lidt som om, man bare har tænkt: Nu sælger vi lige et stykke jord, og så går resten nok af sig selv”

Nina Espenhein

Det lykkedes. De to solrige terrasser og udsigten over Amager Fælled til den ene side og spirene i indre København til den anden; har de intet at sætte på. Men ellers er ikke ret meget gået, som de havde forestillet sig. Selv med et betydeligt afslag i prisen fik udviklerne solgt færre end en tredjedel af lejlighederne – resten er lejet ud, og det giver en ubalance i ejendommen.

Sprunget i luften

”Der er stor udskiftning af lejere, og de har ikke samme interesser i byggeriet, som ejerne har,” siger Kristian Mouritzen. ”Samtidig har de 51 procent af stemmerne i

bestyrelsen, så det er svært for os andre at få noget gennemført.”

Fra den største terrasse kan de se over på 8-tallet, tegnestuen BIGs prestigebyggeri, der også er forsinket af krisen. Med jævne mellemrum dukker ejendomsmæglere og potentielle købere frem på altanerne.

”Der er håndværkere i gang derovre – det er altid noget. Det betyder, at det i det mindste bliver færdigt,” siger Mouritzen. ”Det har nok været vores største frygt: At bygningerne bare stod tomme hen. Vi boede i en periode i Bonn tæt ved et hotel, der aldrig blev bygget færdigt. Det var rædselsfuldt. Til sidst sprang de det i luften.”

På lige fod

Ifølge den oprindelige plan skulle der have boet 4.000 mennesker i Ørestad Syd netop nu. Der bor mellem 300 og 400. ”Det er vigtigt at fortsætte udviklingen, selv om byggerierne er forsinkede,” mener Vivian Jordansen. ”Man er nødt til at gøre noget, så det ikke ligner en byggetomt. Det værste er at se på et sted og tænke: nå, der burde ligge noget, men det gør der ikke. Det må der være en grund til.”

Forsinkelserne har bidraget til at skabe myter om Ørestaden, mener ægteparret. De overhører dem i metroen og fornemmer

dem hos venner fra Nordsjælland, der er på besøg. Folk tror stadig ikke, der er liv i Ørestad. De tror, det blæser hele tiden. Og at det bliver en ghetto, inden der er gået ti år.

Intet af det passer, mener de to, der stadig tror på, at der kommer liv til området. Man skal bare have tålmodighed.

”Der er stor udskiftning af lejere, og de har ikke samme interesser i byggeriet, som ejerne har”

Kristian Mouritzen

”Vi er flyttet hertil, fordi vi gerne vil have by, fordi vi vil have højt og tæt byggeri” siger Kristian Mouritzen. ”Hvis ikke vi var flyttet herud, var vi nok endt inde midt i byen.”

”Hvis vi altså havde fundet noget med lige så god udsigt, og en lige så stor altan,” indvender Vivian Jordansen. ”Det var nok blevet svært. Det er også sjovt at være nybygger. Vi boede i et parcelhuskvarter før og kendte ikke rigtig vores naboer. Her kender vi alle, folk kommer forbi og snakker og hjælper hinanden med at finde ud af det hele. Selv om det kan være svært at starte op et nyt sted, kan vi godt lide idéen om at alle gør det sammen. På lige fod.”

*Kristian Mouritzen ved grillen i byggeriet 'Stævnen.' Fra altanen er der kig til Amager Fælled, spirene i Indre By og prestigeprojektet '8-tallet', der nær var gået fallit.
Foto: Anders Kristensen*



ByggeBooom!



Foto: Jesper Voldgaard

Bent Flyvbjerg

Bent Flyvbjerg er en internationalt kendt samfunds- og planlægningsforsker, som især beskæftiger sig med at undersøge og skabe teorier for store anlægsinvesteringer.

Han er uddannet cand.scient. i geografi og økonomi fra Aarhus Universitet og blev i 1979 ansat ved Aalborg Universitet, hvor han blev dr.techn. i 1991. I 1993 udnævntes han til professor i Aalborg og er tillige fra 2006 professor ved det hollandske Delft University of Technology. I 2009 ansatte Oxford University Flyvbjerg som chef for et nyt forskningscenter, der skal analysere og rådgive om styring af meget store investeringsprojekter inden for byggeri, IT, forskning m. v. Centret udbyder desuden en MSc, hvortil folk kommer fra hele verden for at lære at styre de store projekter.

Fra 2006-2008 var Bent Flyvbjerg medlem af regeringens infrastrukturkommission.

Der bygges flere store infrastrukturprojekter end nogen sinde før, og de enkelte bygningsværker bliver hele tiden større og større. Desværre bliver udgifterne også større og budgetterne sprænges for et godt ord. Det gælder både for offentlige og private byggerier. For det ser nemlig ikke ud til, at de seneste års forsøg med privat involvering og finansiering i sig selv gør en forskel.

Af journalist Bjørn Thomsen

Det kan godt være, at der er krise. Men ser man udelukkende på de store infrastrukturprojekter til mange milliarder kroner, bliver der bygget som aldrig før - både i Danmark og internationalt.

”Private penge gør i sig selv ingen nævneværdig forskel for det enkelte projekt, men de muliggør flere projekter der, hvor det offentlige mangler penge”

Professor Bent Flyvbjerg

”Antallet af store byggerier bliver flere og flere, og de enkelte byggerier bliver hele tiden større og dyrere”, siger den danske forsker, professor Bent Flyvbjerg. Han blev i 2009 headhuntet til Oxford University for at lede et nyt forskningscenter, som analyserer og rådgiver om styring af meget store investeringsprojekter inden for byggeri, IT, energi, forskning m. v.

Herhjemme er det indtil videre udelukkende det offentlige, der bygger broer, motorveje og jernbaner. Men i andre lande findes både eksempler på rent private byggerier og på forskellige former for partnerskaber mellem

det offentlige og private, de såkaldte OPP'er eller PPP'er. Om et byggeri er offentligt eller privat har dog ikke den store effekt på de faktorer som driver projekterne eller på deres endelige udformning.

”Private penge gør i sig selv ingen nævneværdig forskel for det enkelte projekt, men de muliggør flere projekter der, hvor det offentlige mangler penge. Og hvor gør det offentlige ikke det i disse år? I kæmpebyggerier bestemmer politikerne suverænt hvad og hvor der skal bygges, og de stiller krav til både miljø, sikkerhed, funktion, udformning osv. Så der er ikke plads til, at private kan præge det ret meget uden i samarbejde med det offentlige,” forklarer Bent Flyvbjerg. Af samme grund er der reelt kun en faktor der afgør, om et byggeri bliver til noget eller ej - nemlig om der kan skaffes det fornødne politiske flertal. Dermed nærmer vi os indirekte et andet centralt emne, når man taler om store infrastrukturbyggerier - økonomien. Eller måske rettere “den dårlige økonomi”, for med enkelte undtagelser er budgetoverskridelser og driftsunderskud snarere reglen end undtagelsen. Uanset om det er privat eller offentligt byggeri.

”I begyndelsen blev privat involvering betragtet som en slags patentløsning, der automatisk sikrede hurtigere færdiggørelse, bedre økonomi og færre budgetoverskridelser. Men sådan hænger det ikke sammen,” fastslår

Bent Flyvbjerg på baggrund af sin database med over 500 megabyggerier.

”Det vi kan se er, at det afhænger af, hvilke kontrakter man får lavet. Hvis man indbygger i kontrakten, at den private bygherre også selv skal drive broen, tunnellen, eller hvad det nu måtte være, i 20-30 år bagefter, så er en positiv effekt mere sandsynlig for byggehastighed, budgetoverskridelser og efterfølgende driftsøkonomi.

Hvis projektet derimod skal sælges videre under eller lige efter byggefasen, har ejeren en interesse i at pynte på forventningerne til den trafik, som skal over fx en bro. Det fører så til store driftsunderskud for køberen,”

forklarer Bent Flyvbjerg og nævner, at det værste eksempel, han er stødt på, faktisk er et rent privat byggeri.

”Den Engelske Kanaltunnel, som er 100 % privat, har været en økonomisk katastrofe. Man har faktisk beregnet, at det ville være bedre for den engelske samfundsøkonomi, hvis den aldrig var blevet bygget,” siger Bent Flyvbjerg. ”Anlægsudgifterne endte med at blive 80 % større og finansieringsomkostningerne 140 % større end budgetteret bl.a. på grund af øgede låneomkostninger. Samtidig var passagerprognoserne alt for optimistiske, og de første år kom der kun 10 procent af det antal passagerer, man havde forventet. Efter mange år steg det til 50 procent. Derfor

har selskabet bag tunnelen været i betalingsstandsning og banker og aktionærer har i flere omgange måttet afskrive milliarder. Men stort set det samme mønster gælder for Storebæltstunnellen,” forklarer Bent Flyvbjerg - altså togdelen af Storebæltforbindelsen, der som bekendt er offentligt ejet og drevet.

”Storebæltstunnellen havde faktisk en endnu større budgetoverskridelse, nemlig på 110 %, som DSB skulle have betalt. Men DSB bad til sidst om slet ikke at få tunnelen, fordi de ikke kunne betale den. Den blev så, under protest fra A/S Storebælt, spændt om benet på vejdelene af forbindelsen, så det i dag er bilisterne, som betaler for underskuddet på

Hvad driver de store byggerier?

I følge professor Bent Flyvbjerg fra Oxford University er der fire væsentlige faktorer, såkaldte sublimer, som driver og påvirker store infrastrukturbyggerier:

Teknologi-fetich

Ingeniører vil gerne bygge større, længere, hurtigere og bedre med den nyeste teknologi. Det ligger i faget, at det er fedt at bygge verdens længste bro, og ingeniører og andre teknologer får et kick ud af at sætte rekorder.

”Det er så stærk en trang, at det er en drivkraft i sig selv,” forklarer Bent Flyvbjerg og nævner som eksempel, at vi herhjemme har bygget verdens længste hængebro, nemlig Storebæltbroen. I dag er den dog allerede kun den tredje længste, overgået af både Akashi-Kaikyo-broen i Japan, og Xihoumen-broen i Kina.

Monumentitis

Ingeniører får et kick ud af at bryde rekorder, men det forstærkes af det politiske sublim: Politikere kan godt lide at bygge monumenter. Det er mere tilfredsstillende at slå ud med armene og sige: ”Den har jeg bygget,”

når man kører over en kæmpe bro frem for at prale med, at man har været med til at vedtage en lov om et eller andet mindre håndfast.

”Store projekter er monumentale, materielle og visuelle, og politikere vil gerne ud at klippe snore sammen med dronningen. Det gælder også i lande uden en dronning,” understreger Bent Flyvbjerg.

Money makes the world go around

Selvfølgelig er der også et økonomisk sublim. Store byggerier er simpelthen Big Business, og der er rigtigt mange penge at tjene.

”Herhjemme gør det en stor forskel for hele konsulentbranchen, om der er et stort projekt på tegnebrættet eller ej. Det handler om tusindvis af jobs på højt niveau, ingeniører, arkitekter osv.,” siger Bent Flyvbjerg og tilføjer, at det selvfølgelig også handler om køb af materialer, transport af materialer og selve opførelsen, hvor der igen skabes mange arbejdspladser, selvom de er midlertidige.

Wau-faktoren

Endelig er der det æstetiske sublim: Vi vil simpelthen gerne have nogle smukke ting at se på, og politikerne bevilger gerne lidt ekstra for at få en flot bro. I manges øjne, inkl. Flyvbjergs, er både Øresundsbroen og Storebæltbroen da også meget smukke.

”Selvom arkitekter ikke har stor magt som en selvstændig gruppe i spillet om de store projekter, så falder deres interesser ofte sammen med politikernes, der gerne vil have en indbygget ”wau”-faktor ved byggerierne, og det medvirker til, at vi ofte får nogle flotte byggerier,” siger Bent Flyvbjerg.



Storebæltbroen. Arkitekt: Dissing og Weitling architecture.



Danske eksempler på budgetoverskridelser

Københavns Metro: 151 %
 DRs koncertsal: 120 %
 Storebæltstunnelen: 110 %
 Sallingsundbroen 85 %
 Øresundsforbindelsens landanlæg: 69 %
 Operaen på Holmen: 67 %

Storebæltforbindelsen, Østbroen: 45 %
 Guldborgsundtunnelen: 26 %
 Øresundsbroen: 26 %
 Limfjordstunnelen: 24 %
 Storebæltforbindelsen, Vestbroen: 23 %
 Udvidelsen af Det kgl. Bibliotek: 22 %

jernbanetunnelen,” fortæller Bent Flyvbjerg og tilføjer, at politikerne også har brugt af vejdelens store overskud til at finansiere dele af underskuddet på Øresundsforbindelsen.

”Her blev budgetoverskridelsen 26 % for broen og 69 % for landanlæggene, og broen havde de første år meget lavere indtægter end budgetteret. Derfor endte man med at placere Storebæltforbindelsen og Øresundsforbindelsen i samme selskab af skattehensyn. Selve vejforbindelsen på Storebælt er nemlig en utrolig god virksomhed, og på den måde fik man det til at gå op.

”Mange byggerier behøver ikke at give økonomisk overskud. Skolebyggeri for eksempel. Det er blot en politisk prioritering”
Professor Bent Flyvbjerg

Fordi det i flertallet af store projekter er svært at få god økonomi, sker den slags rekonstruktioner hele tiden - også i andre lande,” fortæller Bent Flyvbjerg. Københavns Metro er et andet eksempel.

”Politikere og administratorer tænker ofte, at det er lettere at få tilgivelse end tilladelse. Typisk er man måske meget optimistisk omkring økonomien i et projekt for at skaffe flertal for det, men det er en ineffektiv måde at træffe beslutninger på,” siger Bent Flyvbjerg.

”Så ender man med en forudsigelig skandale bagefter, og byggeriet bliver dyrere, fordi skandaler og underbudgettering medfører dyre forsinkelser, mens man skaffer den nødvendige ekstrafinansiering, slukker brande i medierne og foretager udredninger, placerer ansvar osv.,” siger Bent Flyvbjerg, som ikke mener at det burde være nødvendigt for politikerne og andre at snyde på vægten for at få ting igennem.

”Der er mange gode projekter, som kan retfærdiggøres uden snyd. Og mange byggerier behøver ikke at give økonomisk overskud. Skolebyggeri for eksempel. Det er blot en politisk prioritering,” siger Bent Flyvbjerg og understøtter, at prisen for snyd ikke kun er økonomisk. I mange tilfælde får det også andre konsekvenser, f.eks kulturelle.

”Det ser man jo tydeligt med DR-byen, hvor overskridelser på anlægsbudgettet har skullet findes på driften og derfor alt andet lige har betydet mindre eller dårligere kultur, sport og nyheder til befolkningen.”

Taberne

Region Midtjylland stortrives og først og fremmest nogle rigtigt dygtige politikere i Region Nord i infrastrukturkommissionen.

Af journalist Bjørn Thomsen

Region Midtjylland med regionsrådsformand Bent Hansen i spidsen er ekstremt dygtig til at lobbye for infrastruktur til deres område, mens Region Nord med Ulla Astman i spidsen er ekstremt dårlig for tiden. Det vurderer professor Bent Flyvbjerg, som var medlem af regeringens infrastrukturkommission fra 2006 til 2008.

”Allerede dengang var Region Midt meget aktive. Det samme gjaldt borgmestrene for Århus og de andre store kommuner i Østjylland. Visionen er en ny millionby fra Århus til Kolding, som skal opbygges omkring og ved hjælp af store infrastrukturanlæg.” Det forklarer Bent Flyvbjerg, der har arbejdet på Aalborg Universitet i mange år, men som i dag leder et forskningscenter på Oxford University, der analyserer og rådgiver om styring af meget store investeringsprojekter inden for byggeri, IT, forskning m.v.

”Den nye millionby skal være en konkurrent til København, og infrastrukturen er hovedmidlet til at realisere den vision og samtidig argumentet for at få den berømte kattegatforbindelse. Og det er slet ikke urealistisk. Den interne infrastruktur er i fuld gang med at blive udbygget: Motorvej, hurtigtog, nærbane - det hele kan være færdigt om fem til ti år. En kattegatforbindelse har selvfølgelig længere udsigter, den er kun et interessegruppeforslag lige nu. Men selvom der skulle gå 20 år, så er det faktisk en ret kort periode, når vi taler om de her meget store projekter,” siger Bent Flyvbjerg. Han er ikke i tvivl om, at det især er Region Nordjylland der betaler prisen for Region Midtjyllands fremgang.

”Dette er virkelig infrastruktur som højpotentielt konkurrencemiddel, og derfor bør regionspolitikkerne virkelig være helt oppe på dupperne, især når konkurrenterne er så meget på banen. Men politikerne fra Nord er så fraværende, at man må undre sig,” siger Bent Flyvbjerg som, dengang han sad i infrastrukturkommissionen, så sig nødsaget til selv at kæmpe for Nordjylland - simpelthen fordi ingen andre gjorde det.

Lukker og slukker

vokser, mens naboen i Nord bliver helt koblet af. Årsagen er lygtige politikere i Region Midtjylland, og nogle tilsvarende djylland. Det mener et af medlemmerne af regeringens

"Det var egentlig ikke min opgave at varetage enkelte regioners interesser, men i Danmark har vi tradition for ligelig regional udvikling. Derfor arbejdede jeg for, at hurtigtoget skulle gå helt til Aalborg, og det er den eneste grund til, at det står i kommissionens rapport. Ellers ville det være stoppet i Århus," forklarer Bent Flyvbjerg, som var overrasket over den manglende indsats fra politikerne i Region Nord og Aalborg, og hvor lidt de har ydet for Nordjylland i landspolitisk sammenhæng.

"Det går faktisk helt tilbage til da regionerne blev dannet," understreger Bent Flyvbjerg. "Den oprindelige tanke var, at regionerne skulle være nogenlunde lige store. Men i Viborg ville de hellere være sammen med Århus Amt, og de fik trumfet igennem, at det meste af amtet røg til Region Midt. Så

pludselig blev Region Midt dobbelt så stor som Region Nord, og det burde politikerne fra Nord selvfølgelig have forhindret. Eller i det mindste burde de have forsøgt," siger Bent Flyvbjerg og nævner hospitalet i Aalborg som et andet eksempel på, at politikerne fra Region Nordjylland har sovet i timen.

"Hovedsygehuset i Aalborg hedder Århus Universitets Hospital, og det siger jo det hele. Det er på Region Nords budget, men det styres i vid udstrækning fra Århus, fordi de ledende læger og hele karrierestrukturen styres fra Århus. Det gik politikerne i Nord med til for at få en tilknytning til en lægevidenskabelig uddannelse. Nu efter mange

år, har Aalborg Universitet så endelig fået sin egen lægeuddannelse, men to universiteter der konkurrerer om det samme hospital er jo ikke særligt hensigtsmæssigt," siger Bent Flyvbjerg. Han mener, at Region Nordjylland har skudt sig selv i foden gang efter gang og at det viser, hvor vigtige regionspolitikkerne egentlig er.

"Nordjylland ville have været en nationalpark i dag, hvis ikke Aalborg i sin tid havde fået et Universitet"

Professor Bent Flyvbjerg

"Politikerne gør en enorm forskel. Til det bedre eller det værre," konstaterer Bent Flyvbjerg. "Region Midt er i dag skoleeksemplet på stærk regionalpolitisk ledelse. Nord er det modsatte. Nordjylland ville have været en nationalpark i dag, hvis ikke Aalborg i sin tid havde fået et Universitet. Det krævede en hård kamp fra lokale politikere, men siden dengang har man stor set ikke vundet nogen kampe af regionalpolitisk betydning i Nordjylland. Hvis det ulige forhold mellem Region Midt og Nord fortsætter, risikerer Aalborg at ende som forstad til millionbyen mod syd, med god motorvejs- og hurtigtogetforbindelse."

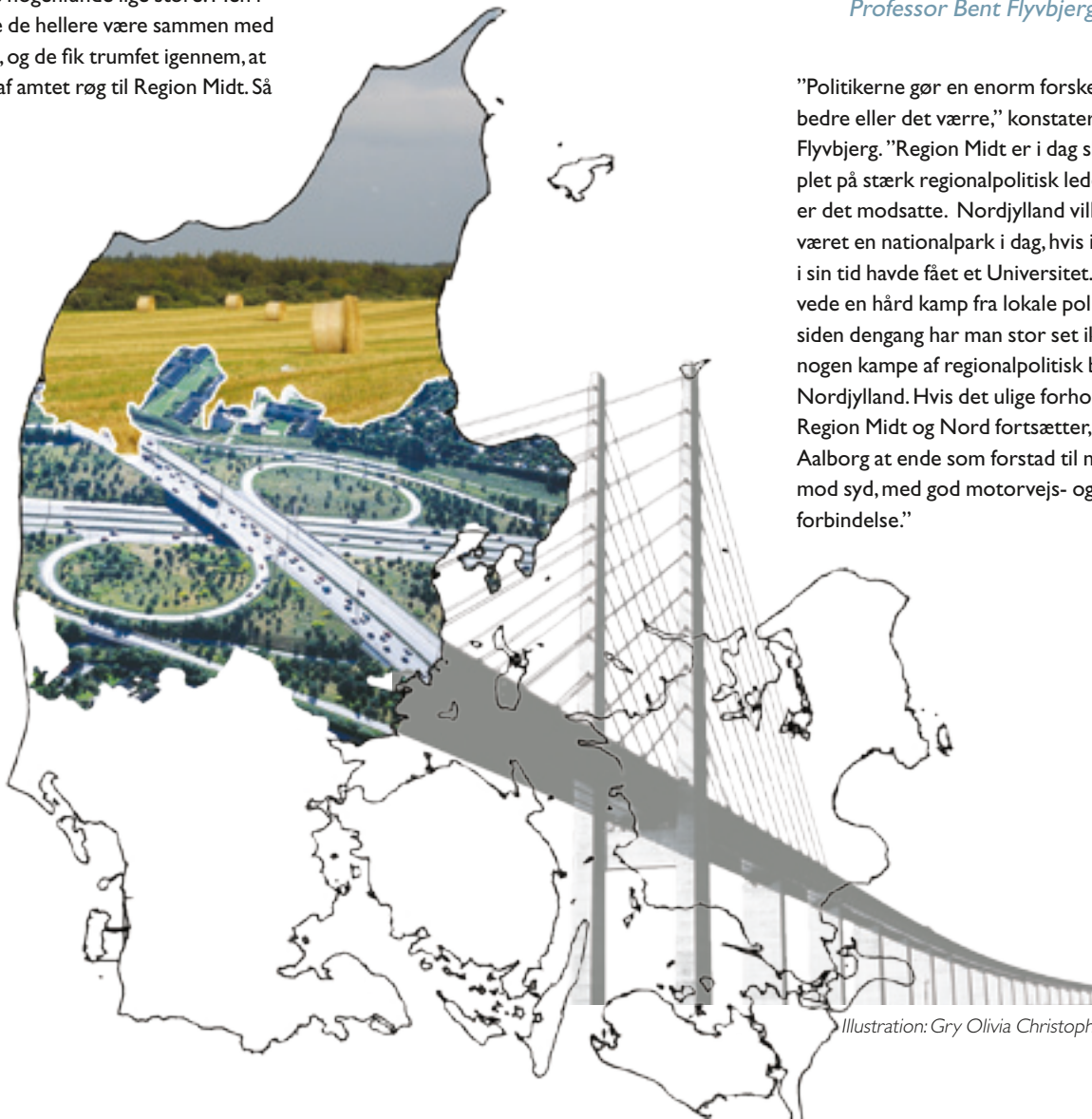


Illustration: Gry Olivia Christophersen

Byplanprisen 2010



Det var festligt, da Byplanprisen 2009 blev sat på plads på Sluseholmen i København. Foto: Ny V. Øhlenschläger

Byplanprisen uddeles hvert år for planlægning, der er udtryk for nytænkning og som samtidig dyrker og videreudvikler landskabets og byens egenart og identitet.

Prisen er indstiftet af dansk Byplanlaboratorium og Akademisk Arkitektforening. Vinderen afsløres på Byplanmødet 7. oktober 2010 i Århus.

Hvem har fået prisen de sidste 3 år?

2009: Københavns Kommune for Sluseholmen.

2008: Albertslund Kommune for Planstrategi og Agenda 21.

2007: Silkeborg Kommune med Henton ejendomme og Årstiderne Arkitekter for Papirfabrikken.

Hvem sidder i Juryen?

Lisbet Snoager Sloth og Hans Martin Skou, udpeget af Akademisk Arkitektforening

Maj Green og Ulrik Winge, udpeget af Dansk Byplanlaboratorium

Peer Frank, udpeget af Foreningen af Byplanlæggere

Arkitekturpolitik i praksis

Vejle Kommune

I Vejle Kommune har man formået at udvikle en helt særlig plankultur, hvor eksperimenter, debat og formidling står i centrum. Kommunen har arbejdet meget strategisk med udviklingsplaner og byinvesteringer, og har været offensiv i forhold til at samarbejde med eksterne parter. Kommunen går ofte proaktivt ind og er medspiller i private projekter og det har haft en betydelig effekt. Et godt eksempel er Bryggen og Lido-biografen, der ligger omkring Søndertorv.

Kommunen har gennem årene opkøbt en række centralt beliggende erhvervsarealer, for på den måde at få indflydelse på anvendelse, udformning og tidsplaner for byggerierne, noget som ikke kan opnås gennem planlægning alene. Byggerier som Bølgen, De fem Søstre, Byparken, Spinderihallerne og Havneparken er udviklet på den måde. Det arbejde, som Vejle Kommune har gennemført, ligger langt ud over, hvad planloven isoleret set kan håndtere. Den ekstra dimen-

sion har vist sig at være afgørende for, at en kommune kan bruge en arkitekturpolitik aktivt til at skabe merværdi. Det kan andre kommuner lade sig inspirere af.

Endelig vil dommerkomiteen fremhæve

den store formidlingsindsats, der fysisk er forankret i Bylaboratoriet. Her kan borgere, kommune og professionelle mødes og arbejde sammen om visioner for byudvikling og arkitektur. Bylaboratoriet er en del af økologiet, der hvert år har 45.000 besøgende.



Spinderihallerne. Foto: Vejle Kommune

nomineret

Ny cykelrute - nye byrum

Frederiksberg og Københavns Kommuner

nomineret



Byens bagsider kan opleves på den nye cykelrute. Foto: Frederiksberg Kommune

"Den Grønne Sti" eller "Nørrebro-ruten" er blevet til i et samarbejde mellem Frederiksberg og Københavns kommuner med henblik på at få flere til at cykle.

På det meste af strækningen er stien anlagt på gamle jernbanearealer og den har skabt

en perlerække af nye byrum, der binder byen flot sammen til gavn for de bløde trafikanter. Men det er selve ruten, som bugter sig gennem grønne parker og langs byens baghaver, der er den største bedrift. Byen bliver vendt på vrangen, hvilket er en stor oplevelse – både for fastboende og turister. Der er

planlagt godt 100 km grønne cykelruter i de to kommuner. Nørrebro-ruten, der er et pilotprojekt på 9 km, blev afsluttet i 2008 og er en stor succes. Det har blandt andet vist sig, at cyklisterne gerne kører en omvej for at opleve de grønne kvaliteter og de fantastiske byrum.

Dommerkomiteen vil gerne fremhæve 3 steder på ruten. Det ene er Frederiksbergs nye bycenter, hvor bagsiden af byen er blevet et livligt mødested med smukke og sanselige pladser. Det andet er broen over Ågade, der fører cyklisterne trygt over den stærkt befærdede vej samtidig med, at den fungerer som en byport i et ellers ret opløst byrum. Endelig er der Nørrebro-parken, der er blevet en oase med plæner til boldspil, grillpladser, blomsterhaver og plads til mangfoldighed.

Nørrebro-ruten er et eksempel på, hvordan god planlægning kan skabe nye byrum og livskvalitet samt en sundere og mere bevægelsesvenlig by. Projektet peger fremad og kan med lethed kopieres.

Grøn-blå plan og klimatilpasning

Dragør Kommune

Dragør Kommune var hurtigt ude og valgte at samtænke det åbne land og klimatilpasning allerede i Planstrategi 2007. Den blev fulgt op af temahæftet "Grøn blå plan" i 2008 og i 2009 kom klimastrategien. I maj 2010 blev kommuneplanen vedtaget med den grøn/blå plan indarbejdet.

Hovedgrebet er at sammenbinde kommunens attraktive landskaber i et net af rekreative grønne og blå kiler. I stedet for at bygge diger alle vegne arbejdes der med et digekoncept, der mange steder giver plads til et fugtigt kystforland med øget biodiversitet. De midlertidige oversvømmelser ses som en attraktion og en ressource.

I fremtiden inddeles kommunen i områder med 3 forskellige beskyttelsesniveauer: Høj beskyttelse i de bynære landskaber, hvor vandet holdes ude. Middel beskyttelse i det åbne land og skovene, hvor oversvømmelser

oftere vil forekomme, og endelig det havpåvirkede, dynamiske kystlandskab.

En anden hovedtanke er at udnytte regnvandet som en positiv ressource, der tilfører landskabet kvalitet. Her arbejdes der med at fremhæve eksisterende kulturspor i form af

de grøfter, som hollænderne anlagde, da de opdyrkede Amager.

Dragør er både en meget lille og en meget lavtliggende kommune. Derfor er det på en gang imponerende og meget indlysende, at netop Dragør har taget udfordringerne omkring det åbne land og klimaet på sig. Klimaudfordringen trænger sig på alle steder lige nu og der er meget inspiration for andre at hente i Dragør Kommunes planer og metoder.



Skitse fra Kommuneplan 2009, Dragør Kommune

nomineret



Infrastrukturelt, kulturelt og økonomisk – Århus er sig sin rolle som lokomotivet i regionen og Det østjyske bybånd bevidst. Foto: Ole Mikael Sørensen

Synergi eller konkurrence i Østjylland?

Med 1,2 mio. indbyggere, landets højeste befolkningstilvækst og sit eget kapitel i Landsplanredegørelsen er Det østjyske bybånd en reel modvægt til Hovedstaden målt i væksttal. Men i bybåndets lokomotiv, Århus, samarbejder man lige så gerne på tværs i Regionen som på langs i bybåndet

Af journalist Ulf Joel Jensen

Set på afstand og lidt oppefra har Danmark to helt dominerende vækstområder: Hovedstaden og dens jyske modstykke – Det østjyske bybånd med Århus som det store lokomotiv. I medgang kan et tværkommunalt samarbejde som det om bybåndet i Østjylland tage sig enkelt og ligetil ud. Men når krisen kradser og investeringsmidlerne bliver færre, skærpes også den indbyrdes konkurrence. Er der reelt tale om synergi eller behård konkurrence mellem de østjyske kommuner?

På rådhuset i Århus er borgmester Nicolai Wammen (S) ikke i tvivl, når han indledningsvis slår fast, at "Århus Kommune generelt satser på samarbejde i alle relationer, da al erfaring viser, at med samarbejde når man langt – og også længst."

Samarbejde i alle retninger

"Derfor har Århus Kommune deltaget aktivt i samarbejdet i det østjyske bybånd, da vi er overbevist om potentialet og styrken i en østjysk millionby. Det handler om vækst. Det handler om positive synergier mellem byerne osv" fortsætter borgmesteren.

Efter kort betænkningstid understreger Nicolai Wammen, at samarbejdet i øvrigt ikke begrænser sig til det østjyske bybånd med Randers i nord og Haderslev i syd. Når man taler samarbejde på tværs af kommunerne i Århus og omegn, så handler det om alle fire verdenshjørner: "I Århus Kommune deltager vi på samme måde særdeles aktivt i samarbejdet i Region Midtjylland. Så vores samarbejdsrelationer går både nord/syd

og øst/vest. Vi samarbejder også med både København og med Hamborg. Ikke for at skabe konkurrence, men for at udnytte potentialet i vores beliggenhed fuldt ud. Set fra Århus er der stort set lige langt til København og Hamborg – og det giver os nogle særlige muligheder," siger Nicolai Wammen.

"Staten skal nok ind over, som fx med Fingerplanen i Hovedstadsområdet, ellers er den politiske kamp mellem kommunerne for dominerende"

Direktør Hans Jørgen Bøgesø

”Vi samarbejder med både København og Hamborg. Ikke for at skabe konkurrence, men for at udnytte potentialet i vores beliggenhed fuldt ud. Set fra Århus er der stort set lige langt til København og Hamborg”

Borgmester Nikolai Wammen

Mangler politisk styring

Så vidt verden set fra Århus Rådhus. På havnen i Kolding sidder Hans Jørgen Bøgesø – tidligere teknisk direktør i Kolding Kommune og nuværende direktør for Kolding Havn. Hans Jørgen Bøgesø har siddet med i styregruppen for Det østjyske bybånd og var desuden centralt placeret i maskinrummet, da der skulle udarbejdes en fælles kommuneplan for de seks kommuner i Trekantområdet. Og selvom han bestemt anerkender samarbejdet mellem byerne og potentialet i det, så savner han også en mere klar politisk styring.

”I 2009 fik vi vedtaget en fælles kommuneplan for de seks kommuner i Trekantområdet. Den skitserer rammerne for arealanvendelsen både i byerne og i det åbne land. Men den plan savner indbyrdes prioritering i arealudlæggene. Der var simpelthen ikke politisk vilje til at prioritere områderne imellem kommunerne, og det betyder, at alle seks kommuner i realiteten har fået deres egne ønsker med i planen,” forklarer Hans Jørgen Bøgesø.

Han ser en klar parallel til samarbejdet i Det østjyske bybånd: Heller ikke her har der været politisk vilje til at udarbejde en fælles plan, der prioriterer eksempelvis arealudlæg til erhverv mellem kommunerne, selvom bl.a. Hans Jørgen Bøgesø har været en varm fortaler for det.

”Det får man nok aldrig kommunerne til at gøre frivilligt. Det lykkedes ikke for alvor i Trekantområdet, og det lykkedes heller ikke i Det østjyske bybånd. Der skal staten nok ind over – som fx med Fingerplanen i Hovedstadsområdet – ellers er den politiske kamp mellem kommunerne for dominerende.”

Grænserne skal nedbrydes

Tilbage i Århus vil borgmester Nicolai Wammen hellere tale om synergi end om konkurrence mellem kommunerne: Det handler om at skabe vækst for alle – og det gør man ved at se ud over de kommunale skel.

”Jeg er som borgmester i Århus med i formandskabet af Kattegatkomiteen – og arbejder som sådan særdeles hårdt for at få en fast forbindelse over Kattegat”

Borgmester Nikolai Wammen

”Alle analyser viser, at byerne er drivkraft for vækst. Og hvad der er godt for de større byer, er på samme måde gavnligt for deres oplande. Derfor handler det ikke om at sætte grænser mellem kommunerne, men om at

nedbryde dem. I Århus arbejder vi derfor på at etablere – og det i dag er næsten en realitet – en egentlig Business Region Aarhus med Århus og de omkringliggende kommuner,” forklarer borgmesteren, med henvisning til et erhvervsmæssigt samarbejde mellem de syv kommuner Århus, Favrskov, Norddjurs, Odder, Samsø, Skanderborg og Syddjurs. Samarbejdet er delvist inspireret af det svenske modstykke Business Region Göteborg AB, hvor 13 kommuner er gået sammen om at markedsføre det lokale erhvervsliv – særligt overfor udlandet.

Og skal der endelig tales om en konkurrencesituation, så er horisonten en helt anden end de omkringliggende kommuner i Østjylland. Så handler det om at løfte blikket, så man konsoliderer sig i den internationale konkurrence med andre europæiske metropoler. Igen går vejen via samarbejde og synergieffekter: ”Jeg er som borgmester i Århus med i formandskabet af Kattegatkomiteen – og arbejder som sådan særdeles hårdt for at få en fast forbindelse over Kattegat.

Én times transporttid mellem Århus og København vil være med til at binde landets to store vækstcentre sammen på en helt ny måde. De positive synergieffekter vil være enorme – ikke bare for de to byer, men også for deres meget store oplande,” slutter Nicolai Wammen.

Det østjyske bybånd

Formelt strækker Det østjyske Bybånd sig fra Haderslev i syd til Randers i nord og omfatter i alt 17 kommuner.

Området kaldes også den østjyske millionby, fordi kommunerne tilsammen har 1,2 mio. indbyggere. Det svarer til godt en femtedel af landets samlede befolkning.

Samarbejdet mellem de østjyske kommuner startede som et dialogprojekt på initiativ fra Miljøministeriet og Transportministeriet i 2008, hvor kommuner og ministerier i fællesskab forsøgte at formulere visioner for områdets udvikling. I juni 2010 præsenterede ministerierne og de 17 kommuner deres fælles anbefalinger for fremtidens byudvikling.

Læs anbefalingerne på www.blst.dk

De 17 østjyske kommuner fortsætter samarbejdet uden statens deltagelse. Hvor arbejdet hidtil fortrinsvis har fokuseret på kommunernes fysiske planlægning, ønsker kommunerne fremover at fokusere på vækst. Trekantområdet er tovholder i det nye samarbejde.



Miljøminister Karen Ellemann. Foto: Steen Ewald

Det grønne vækstpotentiale ligger i Udkantsdanmark

Miljøhensyn og vækstdagsorden kan sagtens gå hånd i hånd, hvis man spørger miljøminister Karen Ellemann. Det handler om at fokusere på støtten til den grønne teknologi. Det vil komme Udkantsdanmark til gode – men vækst og succes er ikke noget man kommer sovende til.

Af journalist Ulf Joel Jensen

Det lyder næsten, som om det gør fysisk ondt på miljøministeren, når hun tager ordet i sin mund. I hvert fald kvier Karen Ellemann sig gevaldigt ved at tale om lige præcis "Udkantsdanmark". Efter en smule snak frem og tilbage bliver vi dog enige om, at begrebet er så tilpas fasttømret, at det er den bedst egnede referenceramme i denne sammenhæng – uanset hvor ladet det er. Altså fortsætter vi samtalen om Udkantsdanmark – og hvordan man med miljøtiltag kan fremme væksten netop dér.

"Der er ingen tvivl om, at grøn teknologi rummer et stort vækstpotentiale. I Danmark har vi gennem mange års målrettet arbejde

gjort os værdifulde erfaringer med udvikling af grøn teknologi og mange af de teknologiske tiltag hører naturligt til i det, vi kan kalde Udkantsdanmark: Det er teknologier til landbrugssektoren, til dambrugsindustrien og til udvikling af vedvarende energi," indleder ministeren.

Ikke i min baghave!

"Jeg er lige kommet hjem fra en arbejdsrejse til Kina. De er i gang med en meget tiltrængt og omfattende modernisering af deres landbrug. Det er godt for bønderne og det er rigtig godt for fødevarerforsyningen i landet. Men vi må nok også sige, at det har nogle ret store miljømæssige konsekvenser.

De har et kæmpestort behov for grøn teknologi og der kan vi hjælpe fra dansk side. Vi har opbygget stor ekspertise på området – både teknologisk, lovgivningsmæssigt og administrativt. Vi kan være med til at starte et eksporteventyr for Danmark og på den måde fremme væksten i Udkantsområderne. Derfor sætter vi i regeringen i alt 2 mia. kr. af til forskning, udvikling og afprøvning af grønne teknologiske tiltag," siger miljøministeren.

Midt i det, der meget hurtigt bliver en lovprisning af grøn teknologi og de vækstmuligheder den rummer, er ministeren dog ikke blind for, at der også er omkostninger ved den. For at det lovede eksporteventyr

kan realiseres, kræver det etablering af store anlæg og virksomheder herhjemme. På den ene side en mulighed for nye arbejdspladser og vækst i en region, men på den anden side ofte genstand for stor lokal modstand: Vi vil gerne have arbejdspladserne – men de skal helst ikke etablere sig lige her i vores egen baghave...

”Der skal investeres i væksten. Og for Udkantsdanmark kan grøn teknologi være en af de mest farbare veje frem”

Miljøminister Karen Ellemann

Et aktuelt eksempel er det kommende testcenter for havvindmøller i Østerild, hvor ministeren fremhæver, at der er arbejdet behårdt for at finde den bedste løsning ud fra en samlet vurdering. Alligevel har placeringen ikke været mødt af stor jubel hos de lokale.

Et andet eksempel kunne være etablering af biogasanlæg. ”Gennem lovgivningen stiller vi krav til landmændene om, at de kun må udvide deres husdyrhold, hvis de investerer i grønne tiltag i deres produktion. Målsætningen er, at 50% af al husdyrgødning inden 2020 skal udnyttes på biogasanlæg. Det gør vi naturligvis for at sikre en mindre belastning af miljøet og industriel vækst i den grønne sektor. Men etablering af store biogasanlæg kan møde modstand i lokalbefolkningen. Derfor har vi i Miljøministeriet etableret et rejsehold med sekretariat i Miljøcenter Århus, der skal hjælpe med ekspertbistand, når der skal etableres biogasanlæg,” forklarer Karen Ellemann.

Ændring af planloven på vej

Det er en vanskelig balancegang, indrømmer ministeren: Det er et stort arbejde at placere fx et biogasanlæg, så det giver den mindste belastning for både miljø, natur og mennesker – også når man tænker på transporten til og fra det.

Dernæst kommer så opgaven med at forklare de lokale om det fornuftige i placeringen. For Karen Ellemann er det nemlig et

ufravigeligt krav, at de store projekter finder folkelig opbakning. Hun nævner selv Samsø som et pynteligt eksempel på, at det kan lade sig gøre. Men hun er klar over, at tingene langt fra er sort/hvide.

”Derfor er det også nødvendigt at lave en ændring af planloven, så kommunerne bliver forpligtiget til at inddrage placeringen af biogasanlæg i kommuneplanen fra 2013. Allerede nu har vi indgået aftale om at lave 50 frivillige tillæg til kommuneplanerne, så vi er faktisk kommet i gang,” siger Karen Ellemann.

Hun understreger, at der ikke nødvendigvis kommer til at ligge et stort biogasanlæg i alle 50 kommuner. Men de 50 kommuner er et realistisk billede af det faktiske behov, fordi 99% af landets husdyrbrug i dag ligger i lige præcis de 50 kommuner.

Der skal investeres i væksten

Ministerens nævner også flere andre tiltag, der skal hjælpe miljøet og fremme den grønne vækst i Danmark generelt. Fx er der afsat et større beløb til GUDP – Grønt Udviklings- og Demonstrations Program. Også her er der tale om støtte til miljørigtige udviklingsprojekter, der er målrettet landbruget. Og dermed til projekter, der ofte ligger i udkanterne af Danmark.

”En forudsætning for, at det her projekt lykkes er, at vi sikrer og fastholder den folkelige opbakning”

Miljøminister Karen Ellemann

De konkrete projekter under GUDP kan være mange og meget forskellige. Det kunne være udvikling af ny teknologi, der mindsker lugtgenerne fra gyllebeholdere. Det kunne være alternative staldindretninger, så man nedbringer miljøbelastningen fra husdyrbrug.

”Der skal investeres i væksten. Og for Udkantsdanmark kan grøn teknologi være en af de mest farbare veje frem. I regeringen insisterer vi på en vækstdagsorden – også selvom det er et vanskeligt politisk arbejde, både lokalt og på landsplan,” siger Karen Ellemann, inden hun summerer op:



Foto: Ny W. Øhlenschläger

”En forudsætning for, at det her projekt lykkes er, at vi sikrer og fastholder den folkelige opbakning. Og den opbakning kan kun komme af en bredt funderet tiltro til de enkelte vækstprojekter. Derfor skal vi åbne diskussionen om landbrugets rolle i den vedvarende energi. Vi skal huske de positive eksempler på danske vækstvirksomheder, der viser vejen frem, vi skal tro på fremtiden – og vi skal informere og oplyse befolkningen om de stærke sider, der skal sættes på fremover”.



Jørn Tækker, ejer af ejendomsselskabet Tækker Group. Foto: Ib Sørensen



Ole Byriel, udviklingsdirektør i byggeselskabet Olav de Linde. Foto: OdL Magasinet

Beliggenhed, beliggenhed, boligboble

Hvad er vigtigst for private udviklere, når det næste byggeprojekt skal snuses op? Hvorfor fravælger de en kommune, men står i kø for at bygge i en anden? Interview med to af landets mest erfarne investorer.

Af journalist Markus Bernsen

Alle udviklere har en historie om det perfekte projekt, som aldrig blev til noget. Måske fordi kommunen sprang fra i sidste øjeblik. Måske fordi lokalbefolkningen satte sig på tværs. Måske bare fordi, udviklerne var forud for deres tid. Fordi idéen var så god, at alle andre havde svært ved at få øje på den.

”Det er især det, der gør det spændende at være udvikler,” siger Ole Byriel, udviklingsdirektør i byggeselskabet Olav de Linde. ”Man skal kunne mange ting, men først og fremmest skal man være visionær.”

Medarbejderne i det århusianske byggeselskab kan berette om flere solide, gennemtænkte projekter, som af den ene eller den anden uforudsigelige grund gik i vasken. En af dem er historien om den gamle radiatorfabrik

i Herlev, der skulle omdannes til en multi-etnisk markedsplads efter samme principper som BazarVest i Gellerup, som Olav de Linde også står bag.

”Udviklingen vil ske i de kommuner, hvor ledelsen er konstruktive medspillere”

Ole Byriel

Sundhedstegn

Flere kommuner var interesserede i projektet, der både ville skaffe arbejdspladser og virke

integrationsfremmende, og ingen var mere interesseret end Herlev. Alligevel ændrede lokalpolitikterne pludselig mening. Tilsyneladende havde de forretningsdrivende på Herlev Hovedgade overbevist dem om, at en basar ville dræne butiksstrøget for handlende. På det tidspunkt havde Olav de Linde investeret mere end 25 millioner kroner i projektet.

Eller der er den om 'Kulturkajen' i Århus Havn, hvor Olav de Linde ville indrette kreative værksteder i de forladte pakhuse. Projektet kunne være blevet enestående for hele Norden, men kommunen nægtede at ændre lokalplanen. Det er ti år siden. I dag kan de fleste politikere se, at ideen var rigtig, men i mellemtiden er de gamle bygninger blevet ombygget og lejet ud til andre formål.

Tiden er løbet fra visionen og muligheden kommer ikke tilbage.

Olav de Linde foreslog også at ombygge tør-relofterne i byens ældre etageejendomme til lejligheder, længe før planlæggerne i de fleste kommuner gjorde sig den slags tanker. Og sådan skal det også være, mener Ole Byriel.

”Det skal bare ligge 50 meter forkert, så kan det være lige meget”

Ole Byriel

”Hvis vi skal have nogen berettigelse som udviklere, er vi nødt til at udfordre byen og kommunen med idéer, som de ikke selv kommer på. Det er et sundhedstegn, at man kan fortælle den slags historier. Vi skal tænke fremad og hele tiden spørge myndighederne: Kan vi udvikle eller ændre området sådan her? Udviklingen vil ske i de kommuner, hvor ledelsen er konstruktive medspillere.”

Mursten på mursten

Beliggenhed, beliggenhed, beliggenhed. Ejendomsmæglerens velkendte mantra er også Ole Byriels, når han spejder efter nye projekter.

”Man investerer selvfølgelig ikke i noget, hvis regnskabet ikke stemmer. Det er også vigtigt, at kvaliteten i byggeriet er, som det skal være, så man ikke skal bygge om hver gang, der kommer en ny lejer. På den måde går mange måneders husleje hurtigt op i røg. Men ellers kan kun en god beliggenhed i forhold til infrastrukturen give udviklere sikkerhed for, at et projekt er fornuftigt på den lange bane. Det betyder ufatteligt meget inden for alt byggeri i dag, om det så er boliger, kulturlokaler eller handel og butik. Det skal bare ligge 50 meter forkert, så kan det være lige meget.”

Af samme grund er et detaljeret lokalkendskab vigtigt, forklarer han. Olav de Linde investerer kun i Århus, Odense og København, hvor man kender forholdene – og vil være sikker på at kende dem fremover.

”Det er ikke fordi, vi har noget imod de andre kommuner, men vi tænker, at det koster stort set det samme at lægge mursten oven på hinanden og slå søm i, uanset hvor man gør det. Så må man som udvikler spørge: hvor er efterspørgslen størst? Hvis man skal kende gode fremtidige beliggenheder, vide hvor efterspørgslen også er stor om tyve år, kræver det et ekstremt godt lokalkendskab. Vi investerer for eksempel ikke i Randers, selv om det kun ligger 30 kilometer herfra, fordi vi ikke har det nødvendige lokalkendskab”

Kun i Århus og København

Finanskrisen har gjort udviklere over hele landet mere varsomme. Beder man Jørn Tækker, ejer af ejendomsselskabet Tækker Group, om at nævne de vigtigste hensyn til nye byggeprojekter, er svaret et helt andet i dag end det, han ville have givet for to år siden.

”Der er ingen, der vil planlægge, investere eller opføre noget i udkantsområder i øjeblikket”

Jørn Tækker

”Jeg ville have fortalt noget andet dengang. Finanskrisen har virkelig skilt fårene fra bukkene og skabt nogle helt andre parametre for, hvad der er en god investering, og hvad der ikke er. I øjeblikket er der jo stort set ingen investeringer, der duer. I dag må det altover-

vejende hensyn være befolkningstilvækst. Et nyt byggeri skal placeres i et område, hvor folk flytter til, ikke i et, de flytter fra. Det er det fuldstændigt altafgørende. Der er ingen, der vil planlægge, investere eller opføre noget i udkantsområder i øjeblikket.” Det gjorde man før krisen, påpeger Jørn Tækker.

”Der kunne man købe jord af en landmand, få lavet en lokalplan og sælge det til en driftig entreprenør. Alt det er gået i stå. I øjeblikket sker der stort set kun noget i landets to største byer, og kun så tæt på centrum som muligt. Det er kun i Århus og København, det sner. Jeg tror ikke, du kan finde de første ti privatfinansierede byggeprojekter i Danmark i øjeblikket.”

”Før krisen kunne man købe jord af en landmand, få lavet en lokalplan og sælge det til en driftig entreprenør. Alt det er gået i stå”

Jørn Tækker

Følehornene trækkes ind

Igen kredser udviklernes tanker altså om beliggenhed, beliggenhed og atter beliggenhed?

”Det kan man godt sige, men definitionen af beliggenhed er blevet mere snæver under finanskrisen,” siger Jørn Tækker. ”Den har ændret sig, så det lige nu udelukkende er Århus centrum og København K, der er salg i – selv boliger på Sluseholmen i København og i Ørestad er ikke lette at sælge. Men definitionen af, hvad der er god beliggenhed, vil nok bløde langsomt op igen, så det ikke



Projektet SHIP på Århus havn er Olav de Lindes største for øjeblikket. Som så meget andet ligger projektet i dvale for tiden. Illustration: Olav de Linde / Arkitema

længere kun er det bedste projekt i byen, der tiltrækker købere.”

Udover infrastruktur og befolkningstilvækst er dialogen med kommunen også umådelig vigtig for udviklerne, understreger både Jørn Tækker og Ole Byriel. Efter den kedelige oplevelse med basaren i Herlev har Olav de Linde, på nær i København ”trukket følehornene til sig øst for Storebælt,” som Byriel siger.

Kommunens planlæggere kan ændre betingelserne i et område, så det pludselig bliver attraktivt. En motorvej, en letbane eller en ny gågade kan gøre udslaget. ”Det kan godt ske, stedet ikke er helt rigtigt nu, men at kommunen så laver en lokalplan, der gør det helt rigtigt,” siger Ole Byriel. ”Intet er statisk. Et havneområde kan pludselig åbne op, det har vi set flere steder. Engang var Latinerkvarter-

ret det sted, alle skulle opholde sig i Århus, men så blev åen lagt fri, og nu myldrer alle derned.”

”Politikere har det med at synes bedst om deres egne idéer”

Jørn Tækker

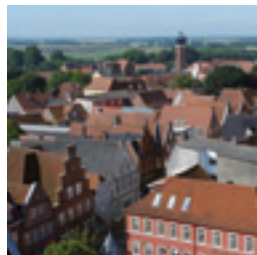
Vi gør det selv

Jørn Tækker mener, at det faktisk kan være en positiv konsekvens af finanskrisen, at linjen mellem de to parter er blevet mere åben i de seneste år. ”Vi bliver i hvert fald særdeles godt behandlet af myndighederne i både Århus og København,” siger han. ”Måske bedre end nogensinde.

For ejendomsudviklere er det helt afgørende, at kommunen er visionær og vil forandringen. ”Vi gør det selv. Først og fremmest. Og når vi kommer med et konstruktivt og gennemtænkt forslag til en kommune, vil de som regel også gerne samarbejde, for naturligvis er de fleste interesseret i udvikling. Som udvikler er man først rigtigt afhængig af en kommune, når man vil have gennemført en lokalplan,” siger Jørn Tækker.

Det er også et spørgsmål om at sælge sine projekter på den rigtige facon, vurderer han. Politikere har det med at synes bedst om deres egne idéer.

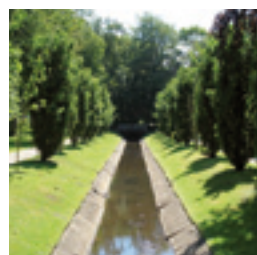
”Heldigvis for alle parter er der da også en del ambitiøse og visionære politikere, som hele tiden søger efter at udvikle deres bysamfund, og som gerne lytter til råd udefra.”



projektscreening
 analyser
 bevaring
 bæredygtighed
 formidling



lokalplaner
 kommuneplaner
 smv / vvm
 bebyggelsesplaner



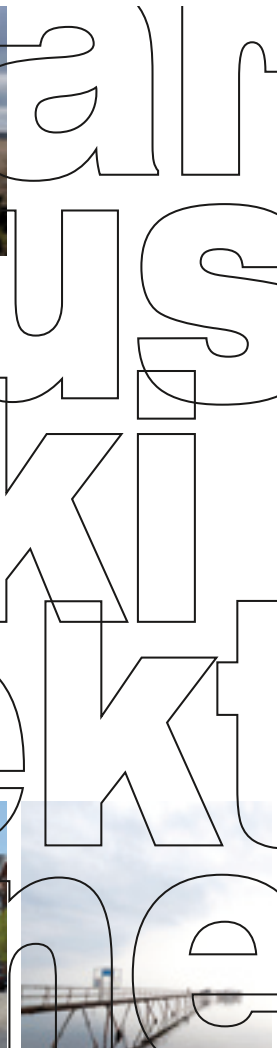
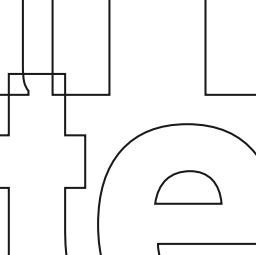
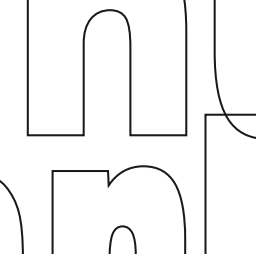
europaplads 16
 postbox 5138
 dk - 8100 Århus c

70 24 40 00
 www.aa-a.dk

aarhus
 arkitekterne



afdeling for
by og landskab
 inger ansbjerg / ia@aa-a.dk



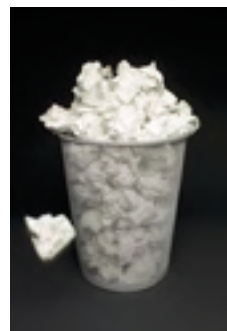
Træt af at se de gode ideer ende i papirkurven?

Med COWI som rådgiver kommer du hele vejen rundt om byudvikling

Hos COWI ser vi enkeltprojekter i en bymæssig helhed og indtænker inddragelsen af investorer og andre aktører fra start.

Det øger sandsynligheden for, at projekterne bliver til virkelighed, og at der ikke går på kompromis med de ønskede kvaliteter.

Vi arbejder aktivt med investorsøgning og forretningsmodeller for byudvikling, når vi planlægger og designer.



Planlægning, Udvikling og Design

Søren Holm Pedersen - forretningsplaner og investorsøgning - 29255069
 Ole Stilling - netværksdannelse og byplanlægning - 40473522

COWI
 www.cowi.com



OPGRADÉR DIN KØBENHAVNERVIDEN TIL 2.0

Byens udvikling opleves bedst ude i byen. Oplev Københavns nye bydele på guidede ture med By & Havn. Få indblik i byudviklingen og se prisbelønnet arkitektur i Ørestad, havnemiljøerne i Nordhavnen og kanalbyen på Sluseholmen.

Book ture og læs mere på:

www.byoghavn.dk/besog

BY&HAVN



BÆREDYGTIGHED I LOKALPLANER



Foto: Seier + Seier, Flickr Creative Commons



Foto: Seier + Seier, Flickr Creative Commons

”Når et byudviklingsprojekt sættes i gang og en projektudvikler eller grund-ejer henvender sig til kommunen præsenteres bæredygtighedsværktøjet, og der starter en dialog omkring de 14 bæredygtighedshensyn, såfremt projektet har en vis størrelse (f.eks. er over ca. 50.000 m²). Bæredygtighedslisten fungerer som et overbliksskema og en tjekliste, som skal sikre, at man når hele vejen rundt og får tænkt bæredygtighed ind fra starten af byudviklingsprojektet. Gennemføres bæredygtighedsstedsanalysen bliver kommunens medarbejdere klædt bedre på til selve arbejdet med lokalplanen og til at indgå i en kvalificeret dialog med bygherre/developrom projektet.”

Annette Egetoft, specialkonsulent, Center for Miljø

www.bæredygtigebyer.dk

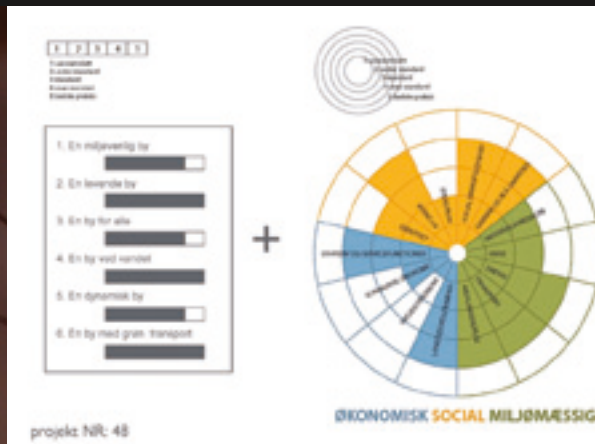
www.sustainablecities.dk



Case



Foto: Seier + Seier, Flickr Creative Commons



projekt NIR: 48

I midten af august 2010 foreslog miljøministeren, at det skal være nemmere for kommunerne at stille miljø- og klimakrav i lokalplanerne. Men hvad er de væsentligste udfordringer i forhold til at kunne fremme en bæredygtig udvikling i lokalplanlægningen? Københavns Kommune har været langt fremme på den sag, og har allerede gjort sig erfaringer om, hvad udfordringerne er med hensyn til at indarbejde bæredygtighedshensyn i lokalplaner og i processen med udvikling af lokalplanen.

På processiden har Københavns Kommune udviklet et koncept for en bæredygtighedsanalyse, der tager udgangspunkt i det omgivende sted og hvis formål er at skabe en kontekstuel og stedspecifik ramme for planlægningen og for dialogen med f.eks. bygherren. Analysen gennemføres med udgangspunkt i de 14 bæredygtighedshensyn, som er udviklet i kommunens bæredygtighedsværktøj, bl.a. arealanvendelse, transport, vand, energi, materialekredsløb, social mangfoldighed, byens rum og grønne områder **se www.kk.dk/bdv.aspx**

Gennemføres analysen, sikres der en systematisk screening af byudviklingsområdet og det omkringliggende område for at få identificeret, hvad det nye område kan bidrage til ifht. omgivelserne, hvad omgivelserne allerede indeholder (og derfor ikke nødvendigvis skal prioriteres i det nye område)

samt hvilke natur- og kulturelle værdier planen skal sikre.

Bæredygtighedsstedsanalysen kan gennemføres for både mindre og større områder. Kriteriet er, at bæredygtighedshensynene som vedrører et projekts omgivelser har relevans for hvordan projektet skal udformes. Det kan f.eks. være, at den eksisterende trafikale infrastruktur og byrumsnetværk spiller en afgørende rolle for hvordan projektet udformes.

Analysen gennemføres dels på et screeningsniveau, som bidrager til prioritering af de 14 bæredygtighedshensyn, og et mere detaljeret niveau, hvor de enkelte hensyn vurderes nøjere. Screeningsdelen foretages meget tidligt i planforløbet – når en developer henvender sig med et forslag til udvikling af et område, der endnu ikke er lokalplanlagt.

Det er projektlederen for en lokalplan som er ansvarlig for udarbejdelse af analysen og for at den indarbejdes i den efterfølgende planproces. Bæredygtighedsstedsanalysen foregår på en workshop med en bredt sammensat faggruppe nedsat af den lokalplanansvarlige, så der er viden til stede om områdets planlægningsmæssige, natur- og miljømæssige, sociale og økonomiske forhold.

Gennemførelse af bæredygtighedsstedsanalyser skal bidrage til at højne kommunens arbejde med bæredygtighed i planlægningen.

På www.bæredygtigebyer.dk kan du læse mere om erfaringerne med bæredygtighed i lokalplanlægningen i Københavns Kommune.

Dette indlæg er skrevet i samarbejde med Københavns Kommune, Center for Miljø.

KAMPEN OM INVESTERINGER I PRAKSIS



BÆREDYGTIG FORSKNINGS- OG UDVIKLINGSPARK - Kolding

Nordic Synergy Park har som mission at skabe et univers, hvor mennesker, natur og erhverv frigør en hidtil uset synergi. En magnet for inspiration og bæredygtig vækst. Alle aktiviteter skal være baseret på et bæredygtigt grundlag. Det 1.500 ha store område kan rumme ca. 30.000 arbejdspladser. Masterplan for Business Kolding, 2009-2010.



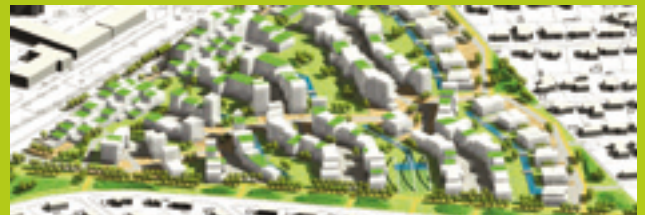
BÆREDYGTIG BYUDVIKLING - Anebjerg, Skanderborg

Anebjerg er planlagt som et bæredygtigt byudviklingsområde med 900-1000 boliger. Målet er at skabe en ny bydel med en særlig identitet, stærkt præget af bynær natur og grundvandsbeskyttende skovarealer. Nye planlægningsværktøjer er udviklet for at fremme den åbne, dialogbaserede planlægning. Landskabsplan, bebyggelsesplan, kvalitetsmanual og lokalplan for Skanderborg Kommune, 2006-2010.



BÆREDYGTIG BYOMDANNELSE - Bryggervej, Århus

Bryggervej-området skal udvikles som landets mest bæredygtige byomdannelsesområde. Et blandet område, hvor miljømæssig, kulturel og økonomisk bæredygtighed forenes i et mangfoldigt og inspirerende bymiljø. På de 13 ha kan opføres ca. 130.000 etagekv. Byomdannelsesplan for Århus Kommune, 2009-2010.



BÆREDYGTIG BYOMDANNELSE - Europæiske perspektiver

Eksempelsamling med en række inspirerende cases fra Sverige, England, Østrig, Schweiz og Tyskland. Byomdannelsen sættes i perspektiv, og der reflekteres over organisering, forankring og finansiering. Publikation for Plan 09 (Miljøministeriet og Realdania), 2009.

