

byplan | 3/14



byplan

Nr. 3 november 2014/66. årgang

byplan

Udkommer med 4 numre om året

Redaktion

Dennis Lund (ansvarshavende)
Vibeke Meyling

Redaktionsudvalg

Dennis Lund, Ellen Højgaard Jensen,
Niels Østergård, Dorthe Brogård,
Vibeke Meyling, Rena Gonatos

Redaktionsudvalget udpeges af
Dansk Byplanlaboratorium og FAB
(Foreningen af Byplanlæggere)

Redaktionsadresse

Dansk Byplanlaboratorium
Vibeke Meyling
Nørregade 36,
1165 København K
Tlf.: 33 17 72 70
Mail: vm@byplanlab.dk

Abonnement i Danmark

Årsabonnement i 2014: 635 kr.
inkl. moms og porto.
Pris for udenlandske abonnenter
henvendelse til sax@byplanlab.dk
Ved medlemskab af FAB er
abonnement gratis

Grafisk tilrettelæggelse

Rena Gonatos

Forsideillustration

Vibeke Meyling

Bagsidebillede

Vibeke Meyling

Ekspedition

Dansk Byplanlaboratorium
Eva Josefsen
1165 København K
Nørregade 36

Tlf.: 33 13 72 81
Mail: db@byplanlab.dk

Tryk

Handy-Print A/S

ISSN 0007-7658

Oplag

700

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



Hvor fører vejen hen?

Når man kører mod syd fra landsbyen Nørholm ved Limfjorden, er der et magisk sted - hvor der kun er:

Vejen, himlen og markerne – og ingen horisont!

- 2 **Leder:** Planlovsdebat - Hvorfor lige nu?
Vibeke Meyling
- 5 **Debat Mulighedernes Land:** 3 indlæg
Vivi Granby m.fl., Robert Mogensen, Ellen Højgaard Jensen
- 13 **to save or not to save**
Jannie Uhre Ejstrud
- 18 **Der er ikke kun "sort sol" over Vesterhavet**
Dennis Lund
- 19 **Når tvivl er nyttig**
Anne Sofie Osmundsen m.fl.
- 23 **Omdannelseslokalplan?**
Axel Tolstrup, Klaus Johannesen, Jan Carlsson
- 28 **Ligusteranarki?**
Arne Post
- 30 **I Danmark stiger trafikken stadig**
Thomas S. Nielsen
- 33 **Værktøjskassen til en ny trafikplan**
Axel Thrige Laursen, Kjeld Allan Larsen, Marietta Bonnet
- 36 **Hovedstadsregionen - det kører bare deruda'**
Ole Jappe, Jens Galsø
- 38 **Anmeldelse:** Bystruktur og cyklisme
Dennis Lund
- 42 **Omtale:** Travelling Ideas
Charlotte Odgaard Sjælland

PLANLOVSDEBAT

- HVORFOR LIGE NU?

Hvorfor er den politiske kritik af Planloven så intens lige nu? Nogen siger, at planloven hæmmer væksten, og det er jo rigtigt. Planloven hæmmer vækst på den måde at, alt ikke kan ske alle steder. Men når der ikke er vækst, er der nogen der mener, at alt skal kunne ske alle steder. Men det er også et tegn i tiden, en del af en større liberaliseringsbølge, en reaktion mod statslig styring og mod detailstyring. Lad staten tage sig af de store linjer, og lad så os i kommunerne klare resten – agtigt.

På årets byplanmøde var det største delmøde det, der handlede om planloven, og det var også et møde der tiltrak mange politikere. Selvom byplanmødeprogrammet havde kaldt delmødet for speakers corner, var det desværre de to politikere i panelet, der fik størst taletid. De var også ivrige – de to borgmestre fra Roskilde og Ikast - de havde noget på hjerte. Meget kan de vist nok være uenige om, men planloven var de tilsyneladende ret enige om. "Planloven skal være værdibaseret – det skal ikke være jura!" – desværre var der ikke nogen, der spurgte ind til det udsagn. Udsagnet kom midt imellem alt mulig andet og fik lov til at stå alene – men for mig stod det og blinkede resten af tiden. For planloven er jo i den grad værdibaseret, men uden noget jura er det vel ikke en rigtig lov? Når de så siger sådan, må det jo være fordi de oplever, at planloven er mere jura end noget andet, og det kan man måske ikke fortænke dem i. Vi planlæggere har måske ikke så meget på hjerte, så det virkelig kan mærkes. Eller

også er vi ikke tydelige og markante og selvbevidste nok. Jeg vil indrømme, at det var svært for de embedsmænd, der var med på delmødet, at få et ord indført – men jeg tænker det også helt generelt i byplanverdenen eller i dagligdagen eller i pressen eller bare her i Byplan.

Og dog - så er der faktisk i dette nummer af Byplan tanker om planlov og/ eller planpraksis – i artiklerne om Vadehavet, om Svendborg havn og om Arne Post' eget kvarter. Artiklen to save or not to save om de 4 vadehavskommuners bevaringsarbejde dokumenterer i én til én, hvor forskelligt man arbejder i de forskellige kommuner. Men hovedbudskabet er ikke det, at man arbejder forskelligt fra kommune til kommune, men at en bygningskulturarv er ved at forsvinde, fordi planlægningsarbejdet ikke er i orden. Her kan nok så god en lov eller vejledningsmateriale ikke hjælpe. Det medfører her, at et hus der er bevaringsværdigt, ikke er det samme som, at det er eller bliver bevaret. Artiklen om Svendborg havn tager fat i et kompliceret problem om muligheden for lempeligere støjgrænser i byområdesområder i en periode, et emne som mange har kæmpet med i årevis. Det problem skal op på bordet og under lup. Artiklen 'Ligusteranarki' stiller bl.a. spørgsmål ved, om vi regulerer for meget? Hvad er meningen med detaljerede bestemmelser i et parcelhusområde, hvis ingen overholder dem, og ingen holder øje med om de bliver overholdt?

► Borgmesteren og planlæggerne, Byplanmødet
Foto: Vibeke Meyling





Byplanlaboratoriet har afholdt lokalplankurser de sidste mange år, og det generelle billede der tegner sig, hvis man skal give en karakteristik af lokalplanerne over én kam er, at de er alt for detaljerede og samtidig alt for upræcise. Selvom lokalplanlægning er en svær disciplin, er det ikke værktøjets skyld, at planerne er for detaljerede og upræcise. Det er brugen af værktøjet, der er noget galt med.

Men når nu 88 % af alle borgmestre i en rundspørge fra KL siger, at planloven bør ændres, og 81 % mener at planloven udgør en barriere for vækst, så er det selvfølgelig lige nu vi bør tage en konstruktiv debat om planloven. Men vi skal ikke være mikrofonholdere, der bare refererer politikerne. Vi skal lytte og gå i dialog. Vi skal synliggøre, hvad planloven har betydet – det som mange måske tager for givet og ikke er klar over er et resultat af planloven.

Planloven er skabt i en periode, hvor der var brug for at regulere væksten, og når der er vækst tør man i højere grad stille krav til kvalitet og sige nej, end når der ikke er vækst. Når der ikke er vækst, er det svært at sige nej, man bliver taknemmelig for alt, hvad der ligner vækst, men så er der måske i endnu højere grad brug for en planlov. Men måske er der brug for både justeringer og forenklinger, ligesom det blandt meget andet bør undersøges, om planloven er fleksibel nok til

at håndtere de meget forskellige vilkår, der er i landets kommuner.

KL og Miljøministeriet er gået i gang med at nærstudere planloven for u hensigtsmæssige barrierer og udvalget afleverer anbefalinger i foråret 2015. Byplanlaboratoriet vil også tage initiativ til en planlovsdebat, og Byplans redaktion vil gerne opfordre alle til at tage del i debatten ved at skrive til Byplan.

Til sidst en tak til jer der har kommenteret Dennis Lunds leder: Vejen til "Mulighedernes Land" i sidste nummer af Byplan. Jeg vil særlig fremhæve to vigtige pointer i artiklen Yderområder til debat. "Omstillingen er tæt koblet til, at vi med Mulighedernes land forsøger at modarbejde en gammeldags tænkning om en modsætning mellem land og by, hvor en krone investeret det ene sted, går fra det andet sted." Og et andet sted, som svar på spørgsmålet, om hvorvidt det er nødvendigt at støtte fællesskaber ude på landet. "I mange byer på landet er de eneste muligheder for aktiviteter og samvær dem, som borgerne selv skaber." Dennis Lund skriver, som han skriver. Han har hjertet med og han brænder for sagen. Han pakker ikke tingene ind i vat og er ikke bange for at fornærme nogen. Folk kan jo bare reagere, som han siger. Og det gjorde de så denne gang og tak for det! ■

Vibeke Meyling

MULIGHEDERNES LAND

DEBAT



SVAR TIL DENNIS LUND

OMSTILLING UKENDTE PERSPEKTIVER FÆLLESSKAB MODSÆTNING
SAMMENHÆNGSKRAFT STEDBUNDENT POTENTIALE KØBENHAVNERI
IRREVERSIBEL UDVIKLING LIGEMAGERI RESSOURCER BÆREDYGTIGHED
KOMPLEKST SPEKTAKULÆR ARKITEKTUR ØNSKER OG BEHOV EVALUERE
FORSKELLE VISIONER OPGRADERE EKSPERIMENTERE LOKAL STOLTHED
PRIORITERING BESPARELSER REKREATIVE ATTRAKTIONER EJERSKAB
OMSTILLING UKENDTE PERSPEKTIVER FÆLLESSKAB MODSÆTNING
SAMMENHÆNGSKRAFT STEDBUNDENT POTENTIALE KØBENHAVNERI
IRREVERSIBEL UDVIKLING LIGEMAGERI RESSOURCER BÆREDYGTIGHED
KOMPLEKST SPEKTAKULÆR ARKITEKTUR ØNSKER OG BEHOV EVALUERE
FORSKELLE VISIONER OPGRADERE EKSPERIMENTERE LOKAL STOLTHED
PRIORITERING BESPARELSER REKREATIVE ATTRAKTIONER EJERSKAB
OMSTILLING UKENDTE PERSPEKTIVER FÆLLESSKAB MODSÆTNING
SAMMENHÆNGSKRAFT STEDBUNDENT POTENTIALE KØBENHAVNERI
IRREVERSIBEL UDVIKLING LIGEMAGERI RESSOURCER BÆREDYGTIGHED
KOMPLEKST SPEKTAKULÆR ARKITEKTUR ØNSKER OG BEHOV EVALUERE
FORSKELLE VISIONER OPGRADERE EKSPERIMENTERE LOKAL STOLTHED
PRIORITERING BESPARELSER REKREATIVE ATTRAKTIONER EJERSKAB
OMSTILLING UKENDTE PERSPEKTIVER FÆLLESSKAB MODSÆTNING
SAMMENHÆNGSKRAFT STEDBUNDENT POTENTIALE KØBENHAVNERI
IRREVERSIBEL UDVIKLING LIGEMAGERI RESSOURCER BÆREDYGTIGHED
KOMPLEKST SPEKTAKULÆR ARKITEKTUR ØNSKER OG BEHOV EVALUERE
FORSKELLE VISIONER OPGRADERE EKSPERIMENTERE LOKAL STOLTHED

Yderområder til debat

Sidste nummer af byplan satte fokus på yderområderne gennem erfaringer fra det seksårige projekt 'Mulighedernes Land'. I den forbindelse satte redaktør Dennis Lund en række spørgsmål til debat i sin leder og i artiklen om hans egne erfaringer fra dagligdagen på Stevns. Dennis Lunds kommentarer har skabt livlig debat blandt os artikelforfattere, og vi vil gerne tage tråden op og pege på fem problemstillinger, som vi mener, vi alle kan have glæde af at debattere yderligere.

Af: Vivi Granby, Bornholms Regionskommune; Gugga Zakariasdottir, Bornholms Regionskommune; Gerd Dam, Thisted Kommune; Otto Lægaard, Thisted Kommune; Birgitte Rønnow, Lolland Kommune og Henrik Madsen, Lolland Kommune

1. Kan vi overhovedet vende udviklingen i yderområderne?

Lad os fra start af slå fast, at formålet med Mulighedernes Land ikke har været at vende urbaniseringen. Det mener vi ikke, at man kan. Som vores borgmestre skriver i deres artikel, er Mulighedernes Land en del af en bredere og mere gennemgribende indsats for at omstille vores kommuner til en situation med færre indbyggere, en anden type af økonomi og andre boligpræferencer, end vores byer, boliger, virksomheder og landskaber er indrettet til. For os handler den interessante debat om, hvordan vi kan bidrage til en omstilling, som på sigt kan føre til en mere bæredygtig befolkningsudvikling og økonomi, end hvis vi ikke havde gjort noget. I den sammenhæng har Mulighedernes Land været et laboratorium,

hvor vi i kommunerne sammen med vores borgere og lokalsamfund har haft mulighed for at eksperimentere med nye veje, som peger i retning af fremtidens bæredygtige Danmark.

Omstillingen er tæt koblet til, at vi med Mulighedernes Land forsøger at modarbejde en gammel-dags tænkning om en modsætning mellem land og by, hvor en krone investeret det ene sted, går fra det andet sted. I dag er samspillet meget mere komplekst. Folk i yderområderne bruger også storbyerne og deres tilbud, ligesom yderområderne er rekreative områder, for dem der bor i byerne. Med Mulighedernes Land vil vi gerne fremme et perspektiv, hvor vi kigger på sammenhænge mellem land og by og dermed give konkret indhold til vores fælles vision om et bæredygtigt Danmark.



2. Er strategien ikke et udtryk for ligemageri?

Med et grundlæggende fokus på at udvikle bestemte steders potentiale har Mulighedernes Land for os været en chance for sammen med engagerede borgere at prioritere de landsbyer og de rekreative attraktioner, som vi mener, har potentiale til at forblive bæredygtige i mange år fremover.

Mulighedernes Land har på den måde været del af en udvikling internt i vores kommuner, hvor vi har udfordret ideen om, at alle skal have lige meget. Målet om at tage udgangspunkt i det enkelte sted går dog også meget dybere end til at være en diskussion om prioritering. I vores daglige arbejde oplever vi hver især store lokale forskelle internt i vores kommuner, og vi gør en dyd ud af, at vores projekter skal afspejle disse sociale, kulturelle og selvfølgelig også landskabelige samt arkitektoniske forskelle. Og det er vores oplevelse, at vi netop ved ikke at behandle stederne ens styrker den lokale stolthed, ejerskabet og på sigt forhåbentlig også styrker den økonomiske bæredygtighed.

Zoomer vi ud og ser spørgsmålet på nationalt niveau, kunne vi omvendt godt ønske os, at der var et mere lige fokus på land og by. Vi mener, at der skal fokuseres på at udvikle attraktive fysiske miljøer i alle dele af landet. Uanset om befolkningstallet er faldende, så taler vi stadig om en stor del af landets borgere, der i vores øjne har lige så meget krav på kvalitet, som dem der bor i de større byer. Dermed ikke sagt, at vi vil holde liv

i hver eneste landsby. Vi prioriterer benhårdt hver evig eneste dag, men vi har alligevel brug for, at vores gode steder udvikles. Det glemmes ofte, at der hvert år flytter mange til vores kommuner. Sidste år flyttede der således mere end 1.500 borgere til Lolland Kommune. Hvis ikke vi kan tilbyde dem gode steder at bo, vil det først for alvor gå hurtigt med befolkningstilbagegangen.

“Omstillingen er tæt koblet til, at vi med Mulighedernes Land forsøger at modarbejde en gammeldags tænkning om en modsætning mellem land og by...”

3. Tynger de nye projekter ikke blot den offentlige drift yderligere i en svær tid?

Vores ressourcer er små, og de årlige besparelser er så store, at vi ikke har råd til at investere i nye projekter og dermed ny drift, medmindre vi er overbeviste om, at projekterne er vigtige for vores fremtidige udvikling. Vi er samtidig bevidste om, at vi ikke kun kan spare os ud af den aktuelle situation og helt opgive nye investeringer i bosætningskvaliteter, turisme samt nye og fremadskuende erhverv.

I projekterne har vi bl.a. gjort to ting for at undgå driftsudgifter: For det første har vi brugt projekterne til at opgradere eksisterende byrum, in-

frastruktur, installationer, fællesfaciliteter mm.. Mange af disse stod i forvejen over for omfattende istandsættelser, og vi har i flere tilfælde haft mulighed for at vælge materialer og teknologiske løsninger, som fremadrettet giver os vigtige besparelser på den løbende drift. For det andet er mange af projekterne vokset ud af lokale ønsker og behov, hvorfor det helt naturligt er lokale brugergrupper, der varetager den fremtidige drift. Det betyder eksempelvis, at de tre kulturhuse i Frøstrup, Krik og Bedsted i Thisted Kommune drives uden offentlig driftsstøtte.

4. Er projekterne ikke bare spektakulær arkitektur og københavneri?

Projekterne er i næsten alle tilfælde baseret på lokale idéer og videreudviklet i tæt samarbejde med borgere og lokale virksomheder. Et projekt som havnebadet i Hasle er selvfølgelig inspireret af havnebadene i København, men idéer er alle dage rejst på tværs af geografi og kulturer. Projektet, som blev foreslået af borgerne, er arkitektonisk tilpasset havnen i Hasle, tæt flettet ind i den lokale foreningsstruktur, og i vores øjne et godt eksempel på, at der ikke altid er så stor forskel på ønsker og behov fra egn til egn i Danmark.

Blandt projekterne i Mulighedernes Land kan man skelne mellem på den ene side de lavmælte projekter, som er dem, der primært har lokalbefolkningen som målgruppe. Det er blandt andet tilfældet med projekterne i Frøstrup, Bedsted, Birket, Vestervig og Østermarie. På den anden side er de projekter, hvor vi har haft mere fokus

på formgivningen og bl.a. har afholdt arkitektkonkurrencer for at få projekter med en høj æstetisk kvalitet. Det er tilfældet med projekterne i Hammerhavn, Vang, Hasle, Porten til Lolland og perlerækken af projekter langs kysten i Thisted. Disse projekter har både lokalbefolkningen som målgruppe men i høj grad også turisterne. De er i dag afgørende for vores erhvervsliv og økonomi, men der er behov for investeringer i turismen, hvis vi fortsat skal kunne tilbyde tidssvarende attraktioner og oplevelser.

I kritikken af den storslåede arkitektur og de relativt mange huse der bruges til kulturformål, ligger en implicit idé om, at vi i yderområderne ikke skulle have lyst til at have smukke projekter eller brug for et stimulerende fritidsliv. Hvorfor skulle det være tilfældet?

5. Der er masser af fællesskaber ude på landet. Hvorfor så støtte dem?

Det er også vores erfaring, at fællesskaberne blomstrer ude på landet. Men det betyder ikke, at vi ikke skal støtte op om fællesskaberne og skabe bedre rammer for dem. I mange byer på landet er de eneste muligheder for aktiviteter og samvær

dem, som borgerne selv skaber. Skal vi ikke støtte den type af kulturaktiviteter, som er kendetegnet for yderområderne? Særligt, når de er villige til selv at overtage driften af fællesfaciliteterne?

”I mange byer på landet er de eneste muligheder for aktiviteter og samvær dem, som borgerne selv skaber. Skal vi ikke støtte den type af kulturaktiviteter, som er kendetegnende for yderområderne?”

Derudover er der i yderområderne brug for at få de unge og børnene ind i fællesskaberne, samt at udvikle fællesskabsformer, som er mindre forpligtende. I mange mindre samfund er der i dag ikke meget fællesskab, hvis ikke man er medlem af en forening. Det har borgerne i Frøstrup eksempelvis forsøgt at ændre ved at lave et kulturhus, hvor man kan komme ind fra gaden og tage del i aktiviteter.

Har projekterne så nogen effekt?

Det er for tidligt at evaluere seriøst på projekternes effekt, og vi har også alene ønsket at videregive vores erfaringer med projektudviklingen og inddrage andre i de overvejelser, der ligger bag den måde, vi har investeret vores midler på. Nu her et lille års tid efter afslutningen af Mulighedernes Land ser vi dog alligevel de første tegn på, at projekterne faktisk gør en forskel. Antallet af turister i Hasle boomer, de bruger penge, og ejendomsmæglerne melder for første gang i mange år om stigende efterspørgsel på huse i byen. Stigende omsætning fra turisme kan der også fortælles om i Hammerhavn, Klitmøller og Nr. Vorupør. I Vestervig og Frøstrup er der ligeledes igen kommet gang i hushandlen. Vi håber, at vi om eksempelvis fem år kan vende tilbage og fortælle om de langsigtede erfaringer, der formentlig både vil have udgangspunkt i succeser og skuffede drømme. Indtil da håber vi at kunne fortsætte debatten her i Byplan, om hvad der skal til for at sikre den længerevarende omstilling, som vores kommuner skal igennem, så vi sikrer en fortsat sammenhængskraft i Danmark. ■

Hold vågen åben

Den kritiske tilgang til arkitekt- og planfaget er ikke lige frem en dusinvarer i disse år. Alt går tilsyneladende godt, som det går. Og det er jo herligt – ja, ganske behageligt for alle parter: Kommunerne, staten, bygherrerne, investorerne og tegnestuerne.

Af Robert Mogensen, arkitekt MAA MDL

I BYPLAN brydes fordrageligheden og den gode stemning dog engang i mellem af den iltre redaktør, Dennis Lund (DL). Kammerateri og nepotisme er bestemt ikke hans bord. Tværtimod har man på fornemmelsen, at han er ganske godt tilfreds med at slå et slag i bolledejen over for en ofte langt mere magtfuld modpart.

Når jeg skriver bolledejen er det ikke for at forklejne DL's indsats. Han har altid noget på hjerte, og han argumenterer altid kompetent og indsigtfuldt. Endelig rammer han tillige ganske ofte ganske godt med sine udfald. Men han er også sådan lidt gadedrengeflabet. Og det falder engang imellem én og anden for brystet.

Uanset form og temperament holder DL imidlertid vågen åben, og det skal han have tak for. Det er der, som skrevet står, ikke mange der gør i disse år. Arkitekt-, og planfaget er med enkelte undtagelser som fx Jan W. Hansen, Dennis Lund og et par stykker mere ved at udvikle sig til en bovlam

brødremenighed, hvor hensynet til de herskende meninger, læs: De herskendes meninger, vejer tungest.

I BYPLAN 2/14 stiller DL således spørgsmålstejn ved et af Fonden Realdanias flagskibe, Mulighedernes Land. Behersket, stille og roligt spørger DL, om Fondens mange flotte projekter i Udkantsdanmark ikke blot tjener til at forhale en i øvrigt irreversibel udvikling. Et interessant og vedkommende spørgsmål, al den stund, at uddannelse, service og erhverv som bekendt koncentrerer mere og mere højlydt i de større bysamfund.

“Projektet Mulighedernes Land har haft Ray-Ban solbrillerne på og alene plukket den ene blomst i buketten, ‘det stedbundne potentiale’...”

At Fonden Realdanias indsats i Udkantsdanmark skulle være omsonst, er jeg dog ikke enig i. Fordi demografien i stærkt stigende tempo går mod en udvikling fra land til by, besidder landet og landdistrikterne dog fortsat interesse som grundlag for først og fremmest fødevarerproduktion, bosætning og rekreation. Til gengæld er jeg enig i, at grund-

laget for projektet Mulighedernes Land alt for ensidigt har baseret sin strategi på det såkaldte ‘stedsbundne potentiale’. Et begreb der første gang blev ført i marken i forbindelse med Fonden Realdanias rapport ‘Ny dynamik i Danmarks yderområder’ fra en konference i Hanstholm i 2006 om landdistrikter og landsbyer.

Det fremgår imidlertid klart af rapporten, at ‘det stedbundne potentiale’ ikke kan stå alene, men skal ses i sammenhæng med ‘det eksisterende potentiale’ herunder bl.a. udviklingen af lokale virksomheder og ‘det stedløse potentiale’, vedrørende informationsteknologi og sociale relationer. At projektet Mulighedernes Land har haft Ray-Ban solbrillerne på og alene plukket den ene blomst i buketten, ‘det stedbundne potentiale’, kan jeg sagtens følge DL i. Dog tror jeg, at DL overser afsmitningseffekten, af en række af de anlæg Fonden Realdania har stået fadder til. Bosætningskvaliteten er da blevet væsentlig forøget ved opførelsen af fx havbadet i Nr. Vorupør, især når man som undertegnede bor en stor del af året i Thy.

Tingene hænger sammen. Et godt tænkt fysisk projekt, stort eller lille, vil i bedste fald generere nye og hidtil ukendte perspektiver, og i værste fald være overflødig, fordi det dublerer allerede eksisterende funktioner. For hvad skal vi med flere kulturhuse og samlingssteder, når fællesskabet i Udkantsdanmark i forvejen er velfungerende? – som DL skriver. ■





Nye planlæggerroller i Mulighedernes Land

I sidste nummer af Byplan blev projektet: Mulighedernes Land beskrevet og diskuteret.

Mulighedernes Land skal ikke kun vurderes på de fysiske resultater på de nævnte lokaliteter. Det vigtigste resultat er efter min mening den læring, der er sket internt i de tre kommuner. Planlæggerne har påtaget sig nye roller, de har lagt ekspertrollen og vi-bedre-vidende attitude i skuffen og har i stedet ageret facilitatorer og fødselshjælpere for borgerne.

Direktør i Dansk Byplanlaboratorium Ellen Højgaard Jensen

Dennis Lund har en pointe, når han påpeger de stærke netværk i yderområderne. Det er rigtigt, at de findes mange steder, men hvis de er konfliktdækkende eller ekskluderende, så bremser udviklingen. Det mest eksponerede eksempel af dem alle er uden tvivl Cold Hawaii i Klitmøller. Her er der verdensberømte bølger, og man har understøttet bosætning og turisme ved at etablere en strandpromenade og et nyt samlingssted i form af et hus. Men vigtigst af alt er, at planlægningen af de fysiske installationer har skabt relationer på tværs

af fiskere og surfere, der før i tiden modarbejdede hinanden. De relationer kan føre Klitmøller sikkert videre og gøre byen bæredygtig på længere sigt. At kommunen så vælger at lukke den lokale folkeskole samtidig, er en helt anden sag, der må føre til refleksion over den manglende sammenhæng mellem skolepolitik og fysisk planlægning.

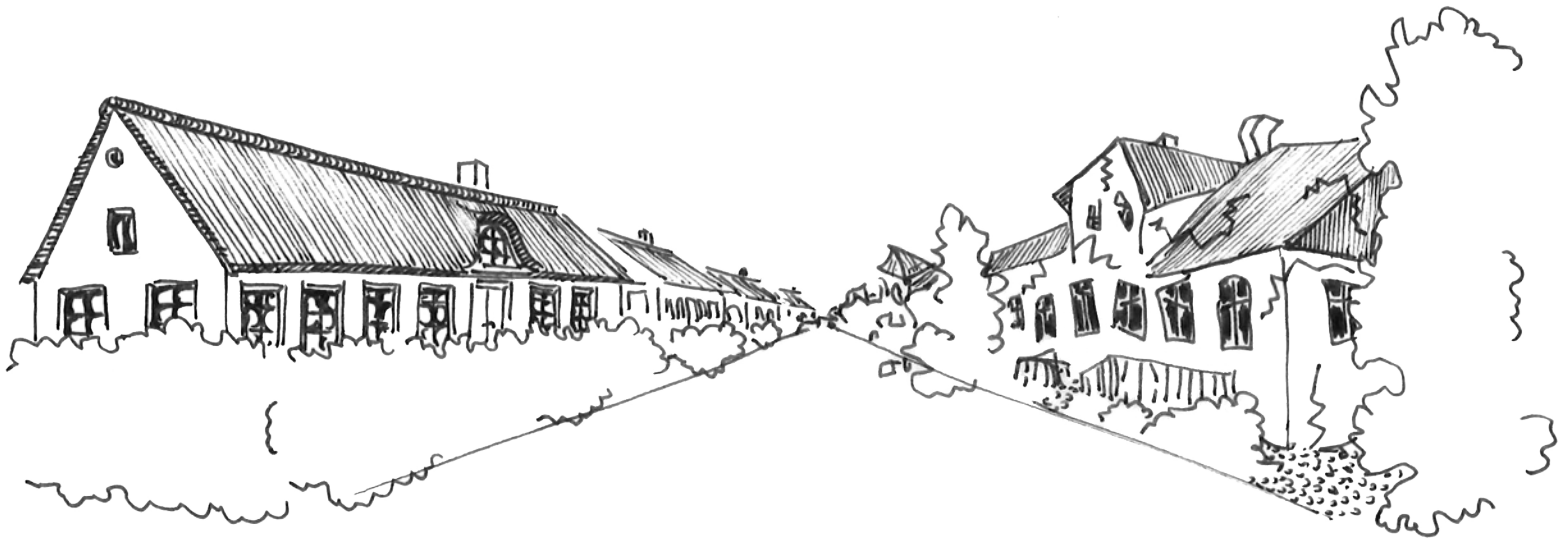
“Selve processen har været eksplorativ og inddragende. Det er helt genialt, at man startede med en ponton i havnen i stedet for at starte med den store masterplan.”

Et helt andet eksempel på nye planmetoder er udviklingen af havnebadet på Hasle Havn. Hasle Havn viser, at fonde og byfornyelsesmidler kan bruges som katalysatorer for private investeringer. Selve processen har været eksplorativ og inddragende. Det er helt genialt, at man startede med en ponton i havnen i stedet for at starte med den store masterplan. Pontonen viste, at der var lokalt ejerskab og interesse for at bade i havnen.

Først derefter gik man i gang med projektet. Det lyder simpelt, men alt for ofte søsættes projekter uden et sådant virkelighedstjek.

Dennis Lund langer ud efter de mange huse og samlingssteder, der får støtte. Det er ganske rigtigt vigtigt at være opmærksom på den langsigtede drift. Langt de fleste af husene drives af lokale kræfter, og tiden vil vise, om de alle er levedygtige. Det er indlysende, at kommunerne ikke kan give tilskud til kulturhuse alle steder. Derfor skal der prioriteres og udvikles modeller, hvor civilsamfundet selv overtager driften af de fælles mødesteder i landsbyerne. Det kan projekt Mulighedernes Land bidrage til gennem en evaluering efter en årrække. De metoder, der benyttes i Mulighedernes Land, kan ikke vende udviklingen eller redde yderområderne. Men de kan styrke lokale netværk. Samtidig er projektet med til at sætte planlægningens rolle i perspektiv – og det er der efter min mening et stort behov for. Jeg er enig med Dennis Lund i, at det er for tidligt at evaluere resultaterne nu. Men jeg tror, at vi ved en evaluering ville fokusere på forskellige aspekter. For mig vil lakmusprøven være, om de nye roller holder, når det igen bliver dagligdag uden Realdania-støttede projekter. Først da kan borgerne virkelig få glæde af planlæggere, der er trænet i at tænke strategisk og at gribe mulighederne, når de opstår. ■

to save or not to save



Artiklen handler om Vadehavskommunernes forskellige planlægningspraksis i arbejdet med bevaringsværdige bygninger og helheder.

Af Jannie Uhre Ejstrud

Illustrationer: Rena Gonatos

I september-december 2013 foretog Nationalpark Vadehavet i samarbejde med de fire statsanerkendte Vadehavsmuseer (Museet for Varde By og Omegn, Fiskeri- og Søfartsmuseet, Sydvestjyske Museer og Museum Sønderjylland) en gennemgang af de bevaringsværdige bygninger i Nationalpark Vadehavet. Projektet var affødt af et generelt behov for et materiale, der behandler Nationalpark Vadehavets bevaringsværdige bygningsmasse i sammenhæng, og dermed helt konkret en del af *Nationalpark Vadehavet Plan 2013-18*. Nationalparkplanens målsætning 4a, indsatsområde 4.1 har til hensigt at sætte fokus

på nationalparkens kulturmiljøer og i samarbejde med kommuner og museer fremme de bevarende indsatser i forhold til områdets bevaringsværdige og fredede bygningskulturarv. En del af projektet var således at beskrive bærende bevaringsværdier og vadehavsspecifikke træk i bygningskulturen på baggrund af en gennemgang af de bevaringsværdige bygninger. Før undersøgelsen af den bevaringsværdige bygningsmasse kunne finde sted, var det derfor nødvendigt med et overblik over, hvilke bygninger inden for nationalparkens afgrænsning, der var bevaringsværdige.

Bevaringsværdige bygninger ifølge lovgivningen

De bevaringsværdige bygninger defineres af Kulturstyrelsen som bygninger med "særlige arkitektoniske eller kulturhistoriske kvaliteter af regional eller lokal betydning". Siden 1997 har bygningsfredningsloven, *Bekendtgørelse af lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer*, haft et kapitel om bevaringsværdige bygninger. Af kapitel 5, "Bevaringsværdige bygninger", § 17, fremgår det således, at en bygning er bevaringsværdig, "når den er optaget som bevaringsværdig i en kommuneplan eller omfattet af et forbud mod nedrivning i en lokalplan eller byplanvedtægt, jf. planlovens § 15, stk. 2, nr. 14." Dertil kan der være tinglyst bevaringsdeklaration på en bygning. De bevaringsværdige bygninger er i mange tilfælde udpeget på baggrund af en SAVE-vurdering, dvs. en arkitektvurdering af bygningens forskellige bærende træk f.eks. arkitektoniske, kulturhistoriske eller miljømæssige, hvorefter de er tildelt en samlet SAVE-værdi mellem 1 og 9.

Optimalt vil de bevaringsværdige bygninger, der har en høj eller middel bevaringsværdi, indgå i kommuneplanerne, og det vil være dem, der af planlæggerne reelt ansues som bevaringsværdige. Optimalt vil de bevaringsværdige bygninger tillige være at finde på kulturstyrelsens registrant *Fredede og Bevaringsværdige Bygninger*, som er et publiceringstilbud til kommunerne. Det viste sig dog, at hverken kommuneplanerne eller *Fredede og Bevaringsværdige Bygninger* kan give et reelt billede af den bevaringsværdige bygningsmasse, idet begge medier i flere tilfælde er præget af manglende ajourføring og uensartede metoder kommunerne imellem. I det følgende

skitseres de fire Vadehavskommuners forskelligartede baggrunde for udpegelserne af deres bevaringsværdige bygninger. Forskellene i fremgangsmåderne for udpegelse giver nogle særlige udfordringer i forhold til at danne et samlet overblik over bygningskulturarven i Nationalpark Vadehavet, når overblikket søges på baggrund af de bevaringsværdige bygninger. Bygningskulturarven er nemlig ikke altid samstemmende med den bygningsmasse, der af kommunerne er udpeget som bevaringsværdig.

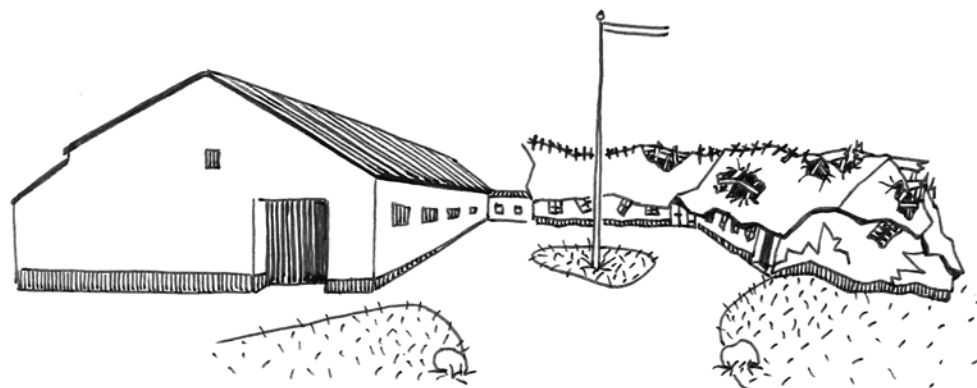
Varde Kommune

I Varde Kommunes kommuneplan indgår bygninger, som har fået tildelt en SAVE-værdi på 1-4 eller en værdi svarende til SAVE 1-4. Ikke alle bygningerne i Varde Kommune er SAVE-registrerede; de, der ikke er, har fået tildelt en værdi svarende til SAVE-værdierne. Inden for nationalparkens afgrænsning ligger der således fem bevarings-

værdige bygninger i Varde Kommune, hvoraf de tre er lader. Den ene af de tre lader illustrerer forskellighederne i kommunernes arbejde med SAVE-værdierne på et helt overordnet plan. Laden, som ligger på Ho Bugt Vej, er fra 1885. Den er bevaringsværdig, idet den har fået SAVE-værdien 4 og dermed er med i kommuneplanen. Det strå-tækte stuehus fra 1840 har også fået en SAVE-værdi men på 5. Derfor er det ikke med i kommuneplanen, og eftersom der ikke er udarbejdet en bevarende lokalplan for området, er det ikke beskyttet efter bygningsfredningsloven. Havde huset ligget i Esbjerg Kommune, hvor kommuneplanen omfatter huse med SAVE 1-5, havde det været beskyttet.

Fanø Kommune

I kommuneplanen for Fanø Kommune berøres Fanøs kulturmiljøer kort, men der er ingen egentlig udpegning af bevaringsværdige bygninger. De



◀ **Forrige side: Fanø.** Lokalplanens afgrænsning i Nordby på Fanø deler husene på hver sin side af en vej i bevaringsværdige og ikke-bevaringsværdige.

▲ **Varde.** Varde Kommunes kommuneplan omfatter huse med SAVE-værdierne 1-4. Bygninger fra samme tid kan tildeles forskellige værdier uden alle at være bevaringsværdige.

bevaringsværdige bygninger er ikke SAVE-registrerede, og optræder ikke på *Fredede og Bevaringsværdige Bygninger*. I stedet er de udpeget i tre bevarende lokalplaner for henholdsvis Nordby, Sønderho og Sønderklit. Heraf fremgår, at de afgrænsede by-, og sommerhusmiljøer rummer bevaringsværdige huse, som skal varetages efter lokalplanernes forskrifter. Dette betyder i praksis, at to næsten identiske, historiske huse kan have forskellig beskyttelse, hvis det ene ligger inden for lokalplanafgrænsningen, og det andet ligger uden for. Historiske huse uden for lokalplanerne har ifølge Fanø Kommunes udpegelseskriterier ingen egentlig bevaringsværdi. I lokalplanen for Nordby flugter den vestlige afgrænsningslinje med Vestervejen. Alle huse på vestsiden af Vestervejen er dermed ikke bevaringsværdige, hvorimod dem på østsiden er. Denne afgrænsningsudpegelse betyder, at en stor del af de historiske huse på Fanø ifølge forvaltningen er uden beva-

ringsværdi, fordi de ligger uden for bevaringszonerne. Alligevel rummer Fanø Kommune det højeste antal bevaringsværdige bygninger i nationalparken, nemlig omkring 445 som alle i kraft af lokalplanafgrænsningerne ligger i Nordbys og Sønderhos bykerner samt i sommerhusområdet Sønderklit.

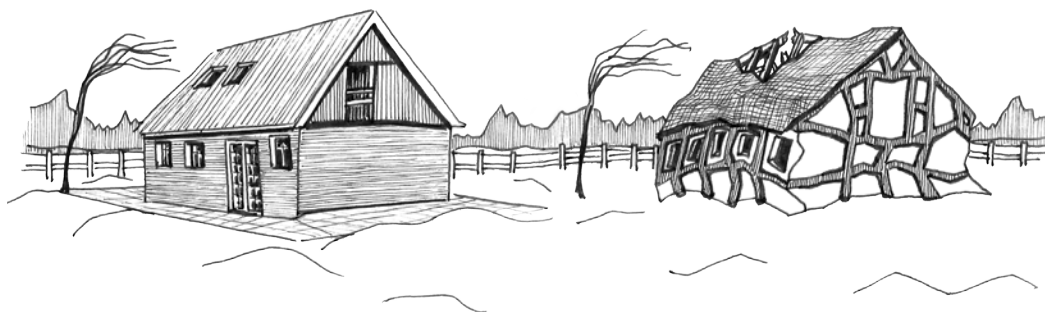
Esbjerg Kommune

I Esbjerg Kommunes kommuneplan indgår de bevaringsværdige bygninger, der har fået tildelt en SAVE-værdi på 1-5. De 96 bevaringsværdige bygninger, der ligger inden for nationalparkens afgrænsning, er fortrinsvist kyst-, og landbebyggelse. Undtagelsen er de 27 bevaringsværdige huse på Mandø, som ligger i det lille landsbymiljø Mandø By. Iblandt de bevaringsværdige bygninger på fastlandskysten ses flere eksempler på huse, der nok ved en nyvurdering ville få tildelt en lavere bevaringsværdi enten på grund af om-

bygning med ændring af facade og tag eller på grund af forfald. Ifølge lovgivningen er der forbud mod at nedrive de bevaringsværdige huse, men der er ikke forbud mod forfald. Der er således et tilfælde, om ejerne vælger at opføre et nyt beboelseshus på matriklen frem for at vedligeholde det hus, der har fået tildelt bevaringsværdien. Eksemplet illustrerer et generelt behov for ajourføring af de tildelte bevaringsværdier i de kommuner, der opererer med SAVE-værdier givet på baggrund af Kommuneatlæssene fra 1990'erne. I mange tilfælde bliver bevaringsværdierne kun opdateret i forbindelse med aktuelle byggesager, facadesager og lokalplansager.

Tønder Kommune

I Tønder Kommune behandler kommuneplanen bevaringsværdige bygninger med SAVE 1-4, men langt fra alle kommunens bevaringsværdige bygninger er med. Mange skal findes i bevarende lokalplaner (herunder 11 lokalplaner for Rømø), i landskabsfredninger, på *Fredede og Bevaringsværdige Bygninger* samt i bygningsregistranten *Bevaringsværdige bygninger i Højer Kommune* fra 1975, som omfatter bygninger med tinglyst bevaringsdeklaration. Der er ikke ét medie, der giver en samlet oversigt over de bevaringsværdige bygninger, og i mange tilfælde vil det først være i anledning af byggesager, at en eventuel bevaringsværdi kommer frem. På baggrund af disse forskellige registreringsmedier kan det udledes, at der er omkring 94 bevaringsværdige bygninger inden for nationalparken i Tønder Kommune, hvoraf hovedparten er henholdsvis sommerhusbebyggelse og klyngedannende kyst-, og landbebyggelse på Rømø. Det endelige tal forbliver dog unøjagtigt, idet ingen har det fulde overblik over de bevaringsværdige bygninger.



▲ **Esbjerg.** Der opføres nye huse på adresser med bevaringsværdige huse...

▲ Mens de oprindelige og bevaringsværdige huse får lov at forfalde...

Fordele og ulemper

At de fire Vadehavskommuner anvender så forskellige arbejds-, og registreringsmetoder i arbejdet med de bevaringsværdige bygninger, at nogle anvender SAVE, andre ikke, og igen andre kun delvist kan både rumme fordele og ulemper. En fordel er den klare metodefrihed, som sætter den enkelte kommune i stand til at arbejde med bevaringsværdi i tråd med kommunens øvrige planlægningsstrategier, men også ud fra den enkelte kommunes særlige kulturarvmæssige og naturgivne forudsætninger. I Ribemarsken kan det være hensigtsmæssigt at udpege og registrere bygningerne enkeltvis, idet bygningerne ikke ligger i gensidigt afhængighedsforhold til hinanden rent kulturhistorisk eller æstetisk. I de velbevarede skippermiljøer på Fanø kan det til gengæld give god mening at betragte de oprindelige bymiljøer som bevaringsværdige helheder, og udpege disse i lokalplaner. Udfordringen er så at afgøre, hvor strengen skal lægges på kortet, og samtidig på anden vis sikre de bygninger uden for strengen, der også indeholder væsentlige bevaringsværdier og ofte indgår i kulturmiljøer, som går på tværs af stregerne. Et eksempel på denne problematik sås i kontroversen om den gamle arrestbygning fra 1876 i Nordby på Fanø. Arresten ligger lige akkurat uden for den bevarende lokalplan, og er ikke SAVE-registreret. På trods af at bygningen er en væsentlig del af bygningskulturarven, og ifølge kommunens eget forslag til lokalplan 110 "har været en del af gadebilledet i Hovedgaden siden 1876", står den nu foran en nedrivning. Her betyder den manglende prioritering af SAVE-registrering uden for de bevarende lokalplaner på øen et tab af en væsentlig del af den lokale kulturarv, som både efterlader et hul i



øens historie, hvad angår byggeskik og social- og institutionel historie, og som rent fysisk og visuelt skaber et tomrum i det ellers sammenhængende og velbevarede historiske kulturmiljø. Heller ikke kulturmiljøet omkring det gamle Fanø Bad er udpeget som bevaringsværdigt. Her findes der en lokalplan for sommerhusområdet Sønderklit, primært med sommerhuse i imiteret 'Fanøstil' fra 1930'erne, mens de oprindelige villaer, der indgik i kurbadestedet Fanø Bad fra 1890'erne, og som har haft endegyldig betydning for øens udvikling som rekreativ turistdestination, ikke er sikret bevaring. Af de 23 oprindelige bygninger i mondænk arkitektur, herunder tre strandhoteller, er kun fire af de oprindelige villaer tilbage. De sidste rester af det dengang storslåede Fanø Bad er ikke mere beskyttet af lovgivningen end et hvilket som helst andet hus uden bevaringsværdi. I forhold til de forskellige registreringsmeto-

der er en af de mest åbenbare ulemper manglen på et fælles forståelsesgrundlag for, hvad bevaringsværdi egentlig er. Fælles fodslag ville kunne styrke formidlingen af den bevaringsværdige bygningskulturarv til borgerne og dermed medvirke til at opnå større beskyttelse af de bærende kulturhistoriske værdier i bygningerne.

SAVE

SAVE-metoden er et planlægningsredskab, der kan styrke den fælles forståelse af bevaringsværdi, men metoden bruges forskelligt fra kommune til kommune. I Varde Kommune kommer SAVE 1-4 med i kommuneplanerne, og mange af bygningerne er ikke egentligt SAVE-registrerede. I Esbjerg Kommune er det bygninger med SAVE 1-5, der kommer med i Kommuneplanen. I Tønder Kommune er det bygninger med SAVE 1-4, men mange er ikke SAVE-registrerede og skal findes i

lokalplaner eller knap 40 år gamle registranter. På Fanø er bygningerne slet ikke SAVE-registrerede, og her betragtes kun bygningerne i de tre bevarende lokalplaner som bevaringsværdige – historiske huse med bygningskulturelle værdier, der ligger uden for lokalplanerne, er slet ikke registreret. Sammen med den manglende ajourføring – mange af de bevaringsværdige bygninger har ikke været besøgt, siden kommuneatlassene og kulturarvsatlassene blev udarbejdet (1990-2006) – giver de eksisterende registreringer i flere kommuner et forældet billede af den bevaringsværdige bygningsmasse. SAVE-registreringer kan være en hjælp til at danne et hurtigt overblik over et områdes bevaringsværdige bygningskultur blandt andet i forbindelse med byggesager eller udarbejdelse af kommuneplaner og lokalplaner; men når metoden bruges forskelligt, og når registreringerne er forældede, så de ikke giver et reelt billede af de bevarede værdier, kan metodens potentiale ikke udnyttes til fulde.

Resultatet af uens og mangelfulde registreringer og ajourføringer er i værste instans en bygningskulturarv, der forsvinder. Når der omvendt i de fire Vadehavskommuner findes så forholdsvist mange bevaringsværdige huse, der efter planlæggernes eget udsagn er så ændret i ydre form siden registreringen, at de ikke længere i forbindelse med byggesager vil blive betragtet som bevaringsværdige, kan man spørge sig selv, om en bevaringsværdi egentlig er med til at sikre bevaringen af et hus. Som det ser ud nu, er det, at et hus er bevaringsværdigt, ikke det samme som at det er eller bliver bevaret.

Bevaring af Vadehavets bygningskultur

Vadehavets kulturmiljøer er en vigtig del af kultur-

arven – ikke kun på lokalt, regionalt og nationalt plan, men nu også på internationalt plan i kraft af UNESCO-udpegelsen af den danske del af Vadehavet som verdensarv. Ingen andre steder i Danmark ses samme type historiske kystkulturmiljøer, hvor ikke mindst Vadehavets skippersmiljøer, gårdbebyggelsen og de bevarede levn fra den tidlige badeturisme er medvirkende til at give området sit særpræg. Med bygningsfredningsloven er det blandt andet hensigten at yde beskyttelse af den bevaringsværdige bygningskultur. Det store spørgsmål er, hvordan denne beskyttelse ydes i praksis, og hvordan den ydes bedst. I forbindelse med nedrivningssager konsulteres museerne som en del af Kapitel 8-arbejdet (Museumsloven), og museerne kan således som kulturhistoriefaglig instans give bemærkninger i form af for eksempel argumenter for en bygnings historiske egen værdi eller værdi som del af et betydningsfuldt kulturmiljø. Men hvis bygningen allerede i kraft af mangelfuld vedligeholdelse er ved at forgå, kan selv de bedste argumenter for dens særlige kulturhistoriske værdi i området have svært ved at få vægt. Lokalplaner kan være medvirkende til at bevare en vis vedligeholdelsesstandard for den historiske og bevaringsværdige bygningsmasse, og SAVE-metoden kan være medvirkende til at udpege de særlige bevaringsværdige træk ved det enkelte hus. KIP-metoden, som blev udviklet i 1997-98, behandler kulturmiljøer som kulturhistoriske helheder, og bibringer således et vigtigt kulturhistorisk supplement til de ellers arkitekt-, og planlægningsfaglige vurderinger. Det væsentligste argument for at styrke indsatsen i den fremtidige bevaring af den fælles kulturarv er, at hvis vi ikke gør det, kan vi miste store dele af den. Problematikken er ikke mindst aktuel i forhold

til Kulturstyrelsens fredningsgennemgang, hvor ophævelser af fredninger vækker bekymring fra flere sider, også selvom de pågældende bygninger stadig i princippet kan opnå kommunal 'beskyttelse', da bevaringsværdige bygninger med den nuværende lovgivning ikke opnår lige så stor beskyttelse som de fredede.

Undersøgelsen af de bevaringsværdige bygninger i Nationalpark Vadehavet har i sagens natur kun omfattet de fire kommuner, der ligger inden for nationalparken; men hvis den manglende ajourføring er landsdækkende, ligger der et stort arbejde forude. De manglende ressourcer i planafdelingerne er medvirkende til at give et billede af den bevaringsværdige bygningsmasse, der ikke nødvendigvis afspejler den faktiske historiske bygningskulturarv. Det er ikke alene planlæggernes opgave at løfte, men i høj grad en prioritering, der skal ske fra politisk side. Ved at samarbejde og koordinere fælles praksis for beskrivelse og registrering af bevaringsværdier kommunerne imellem kan der ikke alene opnås et bedre overblik over den bevaringsværdige bygningsmasse på landsplan, men også en større synlighed af bevaringsværdierne for borgerne og dermed større medejerskab for den bygningskulturarv, der er så vigtig en del af vores historie. ■

Om Forfatteren

Jannie Uhré Ejstrud er ph.d. i historie og akademisk medarbejder på Vestjyske Museer.

◀ **(Motsatte side) Tønder:** *Der er ikke ét medie med samlet oversigt over de bevaringsværdige bygninger. Ud fra forskellige registreringsmedier kan det udledes, at hovedparten af de ca. 94 bevaringsværdige bygninger er henholdsvis sommerhusbebyggelse og klyngebyggende kyst-, og landbebyggelse på Rømø.*

Der er ikke kun "sort sol" over Vadehavet - der er også sorte skyer

Kommentar

til artiklen: to save or not to save

Af Dennis Lund

Jannie Ejstrup gør os i artiklen om Vadehavet opmærksom på, at foruden det storslåede landskab, som i dag indgår i UNESCO's kulturarvsliste, rummer området også en del bygninger, som knytter sig til dette landskabs brug. Disse bygninger synes derimod ikke at være på højde med den landskabelige kulturarv, måske snarere tværtimod. Selvom bygningerne i området er registreret i de lokale kommuneatlasser og/eller indgår på en eller anden måde i kommuneplanerne for de stedlige kommuner, så er kvaliteten af dem ikke prangende. Det kan man måske ikke i sig selv gøre så meget ved, fordi bygningerne tilhører private, som ikke umiddelbart kan pålægges omkostninger i forbindelse med istandsættelse. Men det interessante er også, at JE doku-enterer, at den klassificering som en del bygninger er anført med bunden i lidt usystematiske registreringsmetoder og lokalt forgodtbefindende, således at den samlede bygningsmasse, som trods alt tæller flere hundrede bevaringsværdige bygninger, tumler lidt tilfældigt rundt i landskabet. Og det betyder, at nogle bygninger langsomt sygner hen og står til nedrivning. Hermed smuldrer samspillet mellem det prægtige og unikke landskab og dets byg-

ningsmasse – og kulturarven viskes ud for stedse. Denne lokale foretagsomhed har SAVE-systemet for år tilbage forsøgt at inkludere ved at acceptere, at man godt kan have bygninger f.eks. i kategori 2 i én kommune og bygninger som egentlig er af samme kvalitet vurderet til kategori 4 i en anden. Det skyldes, at man accepterer, at kategoriseringen ikke er absolut, men relativ. Antager vi f.eks., at Amalienborg er et ekstraordinært bygningsanlæg og derfor place-res i kategori 1, så betyder det ikke, at alle andre bygninger skal rangeres i en lavere klasse. Andre kommuners bygninger kan udmærket få tilkendt samme kategori i relation til stedet. Man har således valgt at lade skalaen afhænge af stedet. Årsagen hertil er formentlig, at alle landets kommuner har eller ønsker at have bygninger af en vis kvalitet, således at landets bygningskvalitet ikke får geografisk slagside.

Set på afstand kan man måske være forbeholdende over for denne anskuelsesmåde, men begrundelsen er, at bygningen skal ses i sin kontekst og ikke måle sig med alverdens andre bygninger. Men fordi Vadehavsområdet er unikt og et helstøbt landskab følger heraf, at også bygningsla-

get bør behandles særdeles eftertænksomt. Desværre dokumenterer artiklen det stik modsatte.

Artiklen udtrykker pænt og urbant, at der tydeligvis mangler en harmonisering i arbejdsmetoder/registreringer kommunerne imellem, noget som går ud over samspillet mellem bygning og landskab og derfor underminerer kulturforståelsen. Man udtrykker sig høfligt over for de kommunale myndigheder, men ret beset burde der tales med store bogstaver til dem.

Og man kunne tilføje, at selve SAVE-registreringens "glidende" værdiskala måske heller ikke er hjælpsom i denne situation. Og videre kunne man mene, at vi her er i et af landets få hjørner, som har noget ekstraordinært at byde på – og så er det underlagt et lokalt forgodtbefindende. Kunne det ikke være i disse ganske få situationer, at Staten/naturstyrelsen gik ind med en sammenfattende registrering og lokalplanlægning, således at registrerings- og beskyttelsesgrundlaget i hvert fald er i orden. Her er en oplagt og meget konkret landsplanopgave at tage vare på, i dette lille lands betrængte tider. ■

DL

Når tvivl er nyttig

Når udfordringerne og projekterne er komplekse, er det så optimalt at løse dem med det værktøj, vi nu lige tilfældigvis har i hånden og gå hurtigt i løsningsmode med kommandoer? Eller skal vi blive i den undersøgende fase og stille spørgsmål sammen med de involverede parter?

Af Anne Sofie Osmundsen, Morten Bøgebjerg, Rolf Johnsen og Dorthe Selmer

Mange opgaver løses effektivt og på bedste vis ved hurtigt at gå i løsningsmode og løse den udfordring, der står lige for uden at se på helheder og afledte effekter. Dette fordi vi er vant til at blive belønnet for at løse det forestående problem, som vi bliver stillet, og samtidig fordi det netop er det, procedurene og organiseringen er tilpasset til gennem mange år.

Men ikke alle opgaver kommer lige heldigt ud på den anden side. Nogle udfordringer er så komplekse, at de ikke løses særlig hensigtsmæssigt efter en tur igennem den lineære arbejdsgang.

Keith Grint (professor fra Warwick Business School) argumenterer for, at jo større usikkerhed der er omkring løsningen på et problem, jo mere skal vi samarbejde, og jo flere spørgsmål skal vi stille.

Aktionslæringstilgangen kan være behjælpelig med at finde frem til de rette, mest presserende og kvalificerede spørgsmål vedrørende en kompleks udfordring. Hensigten med dette indlæg er at tilbyde et andet perspektiv på løsningen af komplekse udfordringer i samfundet. Det handler om aktionslæring, og om hvordan det kan være en fordel at være i tvivl.



Lad tvivlen komme dig til gode

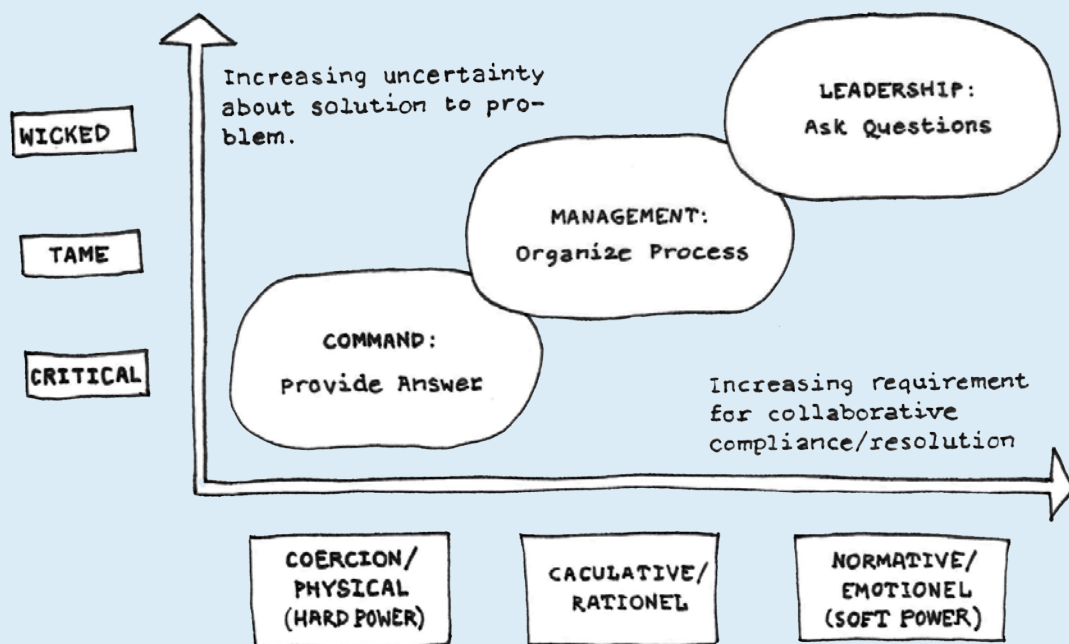
I dagligdagen får vi ofte god feedback, når vi finder løsninger og svar. Planlæggere sidder måske endda især med en faglighed, hvor det at arbejde løsningsfokuseret er helt afgørende. Hverdagens opgaver løses ved at kende loven, vide hvordan det fysiske rum tager sig bedst ud, vurdere på baggrund af erfaringer i sammenhæng med cirkulærer, vejledninger og lovgivning. Det føles også rart, når vi lykkes med opgaverne. Det giver en tilfredsstillelse og en vished om, at man har udført sit arbejde.

At være i tvivl forbindes modsat med nogen grad af usikkerhed – ja, måske endda frustration. Når en kompleks udfordring lander i indbakken, og der hverken er tidligere projekter at referere til eller kollegaer med lignende erfaringer, så kan det føles ubehageligt ikke at vide, hvordan opgaven bør gribes an. Måske strejfer tanken endda, at man er utilstrækkelig i sit job. I aktionslæring (AL) betragtes tvivl som en fordel. Tvivlen fordrer nemlig nysgerrig udspørgen, som er en grundsten i AL-metoden.

Aktionslæringens DNA

Kort fortalt handler aktionslæring om at udføre handlinger (aktioner) og lære af dem – samt at lade læringen være med til at kvalificere den næste handling. Man bevæger sig altså med små skridt (eller små loops) i retning af en løsning uden at vide, hvordan løsningen kommer til at se ud i sin færdige form.

Der findes mange varianter af AL-metoden. En model, som meget godt indfanger de elementer, vi finder meningsfulde, er beskrevet i håndbogen *Aktionslæringens DNA* (2010) af Benedicte Mad-



▲ Kilde: *Wicked problems and clumsy solutions*
- *The Role of Leadership* (Keith Grint).

sen m.fl. Modellen rummer fire principper, der kan sige at udgøre aktionslæringens DNA, nemlig: Forpligtende fællesskab, nysgerrig udspørgen, refleksion og stram, men rummelig rammesætning.

Den nysgerrige udspørgen og refleksionen er med til at kvalificere handlingerne, der udføres i konteksten af et forpligtende læringsfællesskab og med en stram rammesætning, der eventuelt kan være styret af en ekstern konsulent. Rammesætningen skal dog stadig være så tilpas rummelig,

at roller, processer og opgaver i læringsgruppen hele tiden er meningsfulde for deltagerne.

Klimatilpasning møder aktionslæring

Et eksempel på en kompleks udfordring i kommunerne, hvor løsningen ikke lige er at skue i horisonten, er klimatilpasning. Emnet er komplekst af flere grunde. Der er forvirring i forhold til lovgivningen, og ingen ved helt, hvem der har ansvaret for at undgå, at vandet oversvømmer os. Opgaven er ny, og der er ikke entydig myndighedsstruktur

på området. Samtidig har vi kun spæde erfaringer med oversvømmelser, og de opstillede scenarier er altid forbundet med en grad af usikkerhed.

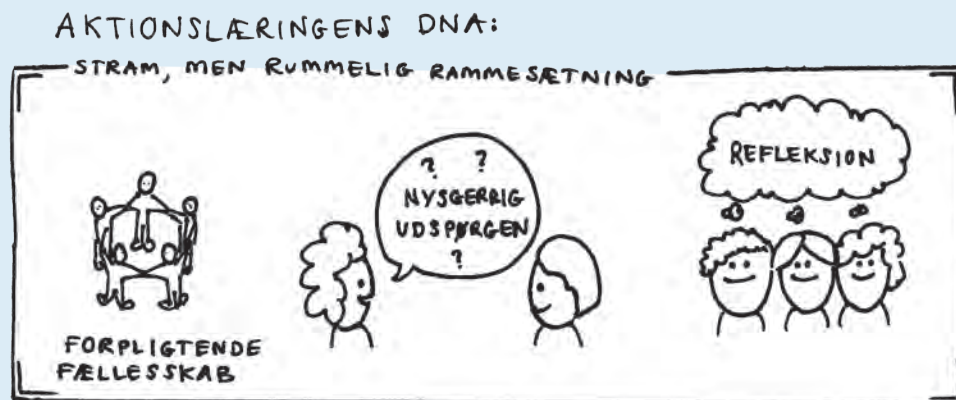
I Region Midtjylland har syv kommuner og en række vandforsyninger gjort sig nogle erfaringer med at anvende aktionslæring som tilgang i et udviklingsforløb omkring klimatilpasning. I foråret tog regionen initiativ til projektet "Havvand på land" med det formål at tage fat på en udfordring, der er aktualiseret gennem de seneste storme, som har ramt midtjyske kyster. I tillæg har kommunerne øget fokus på klimatilpasning efter udarbejdelse af klimatilpasningsplaner og risikostyringsplaner.

Klimatilpasningsplanerne peger på en række udfordringer, men løsningerne er endnu ikke fundet. I mange af områderne skal de findes i tæt samarbejde med de implicerede interessenter i et komplekst samspil uden foruddefinerede rammer og finansiering.

Kommunerne entrerede med en eller flere cases tilknyttet deres geografiske område. Casene blev omdrejningspunkt for de i projektet etablerede læringsgrupper, hvor man på tværs af kommuner og fagligheder arbejdede reflekteret med hinandens udfordringer i workshops og på en tredages studietur til Holland og Tyskland.

Gensidigt forpligtende fællesskaber

Udover de faglige input var en vigtig del ved forløbet at skabe rammer for sparring på tværs af kommunerne. Dette fordi udfordringerne var meget sammenlignelige. Eksempelvis ligger mange østjyske byer i zonen, hvor ferskvand fra åer og vandløb møder havet.



▲ **Model:** Aktionslæringens DNA (2010) af Benedicte Madsen m.fl. Modellen rummer fire principper, der kan sige at udgøre aktionslæringens DNA, nemlig: forpligtende fællesskab, nysgerrig udspørgen, refleksion og stram, men rummelig rammesætning.

I den forbindelse spurgte en af deltagerne lidt betænkeligt på den første workshop, om ikke det var lidt svært, når de jo også var en slags konkurrenter? Den første forsigtighed lagde sig dog hurtigt, og det virkede som om, at der var stor glæde forbundet med, at kunne diskutere egne arbejdsopgaver og lokale udfordringer med andre ligesindede. Bertel Mejlvang, der til daglig sidder alene

med sin faglighed i Samsø Kommune, fortalte, at det for ham var som at møde sine kollegaer.

Det forpligtende fællesskab og læringsgrupperne er en grundlæggende forudsætning for aktionslæring, ligesom den kollektive refleksion er i centrum. Reg Revans, som var pioner indenfor aktionslæring, mente at den bedste måde at

tilgå vanskelige problemer på, var at hjælpe andre med tilsvarende problemer. Han så med andre ord læring som en social proces.

Spørgsmål og svar – og nye spørgsmål

Udgangspunktet var, at der efter forløbet ville foreligge konkrete skitser til en indstilling til det politiske udvalg. Mange gjorde sig undervejs den erfaring, at udfordringen derhjemme nok ikke alene handlede om projekter, men i ligeså høj grad om processer.

Som Michael Haustorp, planlægger og projektleder fra Lemvig Kommune, fortalte, fandt flere deltagere frem til, at de skulle hjem og dyrke processerne. "Danmark er det land med den måske største forståelse for klimaforandringer – men med mindst fornemmelse for, hvad det betyder i praksis. Der ligger en stor oplysningsopgave heri", fortæller Michael. Et ret fint eksempel på, at læringen ikke umiddelbart gav færdige svar, men også kaldte på, at deltagerne foretager sig nye handlinger, når de kommer hjem. Hvordan får man eksempelvis kommunikeret, at borgerne skal være med til at finde løsningerne – og på hvilken måde skal man oplyse om risici ved oversvømmelser og alvoren heraf?

Studieturen til Holland og Tyskland var et element i forløbet, hvor vi søgte svar på en lang række spørgsmål, vi havde forberedt hjemmefra. Men turen gav ikke kun svar. I det hele taget emmede bussen af ligeså mange nysgerrige spørgsmål på hjemturen, som da vi tog afsted. På trods af store mængder frisk vind, gruppearbejde og mange kilometer i benene var stemningen præget af diskussionslyst og intensitet omkring spørgsmål som "hvilken mental tilgang har den danske befolkning

til kystsikringsdilemmaerne – og hvad betyder det for os som planlæggere?" eller "hvordan ser en optimal dansk myndighedsstruktur ud på kystområdet?". Det at være i tvivl og stille spørgsmål var for deltagerne blevet en nyttig del af forløbet.

Læringsforløbet mandede på den sidste workshop ud i, at grupperne fandt tre temaer, som var særligt vigtige at få klarlagt, for at kunne komme videre med klimatilpasningsarbejdet derhjemme. Region Midtjylland har derfor nu sammen med deltagerne sendt tre udbud afsted omkring temaerne triggerplanning, lovgivning og samskabende processer. Et aktionslæringsforløb har dermed stillet skarpt på konkrete spørgsmål, som vi i samarbejde søger løst. Det at blive skarp på sin problemstilling kan være et vigtigt skridt i retningen af en god løsning.

Set i bakspejlet

Arbejdsgruppen for projektet er overordnet godt tilfredse med deltagernes udbytte af forløbet. En overvejelse her på bagkanten går på, om det havde styrket aktionslæringsforløbet, hvis man havde haft en endnu bredere deltagerbase med fra de enkelte kommuner? Måske kunne det have givet mere energi på den innovative og spørgende vinkel, hvis hver kommune havde været repræsenteret af både en planlægger/projektleder og en udviklingsmedarbejder.

Den vigtigste erfaring, som også ønskes videregivet her, er, at det kan være en stor fordel at lægge låg på ambitionen om at finde den geniale løsning i første hug. Når det handler om komplekse opgaver som klimatilpasningen, kan det være værdifuldt, at man i stedet udvider fasen, hvor man er i tvivl, stiller spørgsmål og prøver ting af i et reflekterende fællesskab. Aktionslæringen rum-

mer metoder til at rammesætte en proces som denne, og ad den vej kan det forhåbentlig lade sig gøre at finde de bedste værktøjer til at håndtere udfordringer, hvor løsningen er ukendt fra start. God arbejdslyst! ■

Om Forfatterne

Anne Sofie Osmundsen, kandidatstuderende på statskundskab ved AU. Arbejder med procesledelse i DGI og er projektassistent ved Rambøll Attractor.

Morten Bøgebjerg, ledelses- og organisationskonsulent ved Rambøll Attractor. Arbejder med design, ledelse og implementering af forandringsprocesser og strategisk udvikling.

Dorthe Selmer, vicekontorchef ved Region Midtjylland, Regional Udvikling. Arbejder med statslige tværorganisatoriske samarbejder for samfundsudvikling.

Rolf Johnsen, chefkonsulent ved Region Midtjylland, Regional Udvikling. Arbejder med klimatilpasning, grundvand og jordforurening og er projektleder for Klimatilpasningsgruppen.

Litteratur:

- Benedicte Madsen, 2013: "Aktionslæringens landskab – med fokus på de senere års mange danske AL-miljøer". VIA University College, Aarhus
- Keith Grint, 2008: "Wicked problems and clumsy solutions: The Role of leadership"



Omdannelses lokalplan

Arbejdet med Svendborg Havn har givet masser af erfaringer og frustrationer. Det er et godt eksempel på, at plan- og miljølovgivningen på visse felter er forældet og ikke altid lever op til det, der er brug for i dag.

Af Alex Tolstrup, Klaus Johannesen og Jan Carlsson

Fotos: Klaus Johannesen

Svendborg Havn har i mange år været genstand for overvejelser og indledende plantiltag i takt med ændrede betingelser for skibsfart og transport over kaj, samt værfts-, fremstillings- og fødevarereproduktion. En gang var det en driftig havn midt i byen med mange arbejdspladser og en livlig aktivitet – byens omdrejningspunkt for kontakter ud i verden, fra før det blev moderne at snakke om globalisering.

▲ Det er over 15 år siden de første store virksomheder på havnen i Svendborg, Kelloggs og Svendborg Værft henholdsvis lukkede og gik konkurs. Andre virksomheder, som korn- og foderstofferne, har holdt sig i gang grundet stedbundne investeringer til trods for at behovet for lokaliseringen ikke længere er til stede: transporten sker på landevejen. De tilbageværende aktiviteter betyder, at der blokeres for indpasning af nye funktioner, eksempelvis kontorer eller boliger. Der er således endnu ikke bygget nyt eller fundet en permanent værdiskabende udnyttelse af hele bygningsmassen på havnen. Og de lokalpolitikere, der drister sig til at agere på ændrede strukturer og nye muligheder, bliver uagtet hensigten påklæret et ry som "virksomhedsslagtere"!

► **Ring Andersens træskibsværft** har næsten 150 år på bagen og er i høj kurs hos alle svendborgensere. En aktiv virksomhed med et strejf af tjærelugt og masser af kulturarv lige midt i havnen. Værftet kan ind i mellem have behov for nogle støjende sideaktiviteter. Det får mange til at frygte, at blot den mindste boligudbygning på havnen vil kunne sætte en stopper for værftets fortsatte eksistens.

Et særligt område, som alle svendborgensere har et nært forhold til gennem egne oplevelser eller historier, som er blevet fortalt i generationer.

Vores erfaring viser, at der ikke er værktøjer til rådighed, der gør det muligt i tilstrækkelig grad at blande funktioner, der kan skabe en vedvarende og dynamisk omdannelse med oplevelsen af et oplevelsesrigt byområde til følge - og det savner vi ret så kraftigt!

Hvordan kan Svendborg havn forblive et blandet område?

Planlovgivningen er skabt i en tid, hvor der var fokus på nyanlæg og barmarksprojekter, og ikke på byomdannelse. Af miljøhensyn har man primært tænkt i monofunktionelle delområder og forandring er defineret som at gå "i en lige linje" fra en type anvendelse til en anden type anvendelse. Men sådan fungerer det bare sjældent i praksis.

De små og mellemstore byer, som Svendborg må siges at høre med til, er ikke "belastet" af så stor en efterspørgsel og investeringsvillighed efter nok så spændende arealer, at det muliggør en forholdsvis ensartet udvikling i et hurtigt tempo.



Erfaringerne fra Svendborg er, at politikere og borgere slet ikke ønsker en ensartet omdannelse til monofunktionelle anvendelser. Alle er skræmt over eksemplerne fra andre provinsbyer med rene boligområder og privatisering af omgivelserne. Man ønsker fortsat en levende havn med en masse forskellige aktiviteter og arbejdspladser i en nutidig kontekst, adgang til kajerne og forankret i en bevaret kulturarv.

Som mulighederne er nu, er omdannelse forbundet med en masse "dødtid", hvor miljøbelastende aktivitet skal bringes til ophør, såfremt nye bymæssige og mere følsomme aktiviteter skal bringes i spil. Og de "vejledende" støjretningslinjer er med Natur- og Miljøklagenævnets afgørelser gået hen og blevet stadfæstet som firkantede fortolkningsregler. I praksis opleves det voldsomt

ufleksibelt, og som en meget forsimplet tilgang til nutidens komplicerede samfund.

Det er sjældent den fysiske planlægning, der bestemmer, hvornår en omdannelse begynder, og hvordan den forløber. Omdannelse starter ofte med at en virksomhed lukker, så endnu en og måske en tredje. Andre af virksomhederne forsøger at holde sig oven vande til trods for at lokaliseringen ikke længere har fordums styrke. Nogle klarer sig måske tilmed godt, så dem er der mange lokalpolitikere, der ikke er interesseret i at udfordre, især så længe der ikke står nye investorer på spring.

Omdannelseslokalplan?

Der mangler værktøjer, der gør det muligt at ud-



pege og udvikle særligt beliggende områder til vedvarende omdannelsesområder. Det bør ikke være en tidsmæssig grænse på 8, 20 eller 30 år, der er afgørende for, at der til stadighed skal være mulighed for at omdanne og udvikle arealer, hvor tiden sætter sine spor, men ikke løber fra. Områder hvor der er en dynamik, der trækker byen med i en stadig fornyelsesproces.

Et konkret forslag kunne være udvikling af et nyt plandokument – måske en "omdannelseslokalplan", hvor miljøgrænser omdefineres, således at mange flere funktioner kan leve side om side. Og hvor der er plads til eksperimenter og midlertidige tiltag. Det skal selvfølgelig være juridisk gældende, således at klagesystemet følger planlægningen. I kommuneplansammenhæng kan der evt. blive tale om at forhandle med staten om

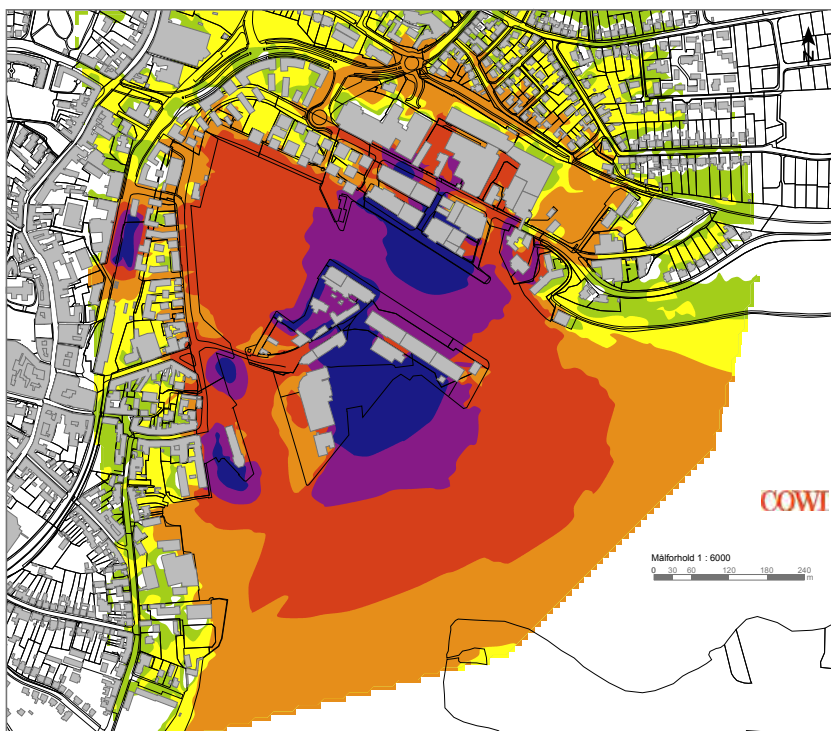
omfanget af omdannelsesområdet set i forhold til byen størrelse, beliggenhed og andre parametre. Derved vil det stå klart for alle, både nye og eksisterende "beboere", hvilke betingelser de indordner sig under ved lokalisering i området.

Man kunne også kigge på støjgrænserne indenfor enkelte afgrænsede centrale og bymæssige områder. Vi må gøre op med regler, der absolut skal gælde alle steder, og lade være med altid at være forskrækket over mulige præcedensvirkninger. Mange af dem, som bosætter sig i bymidterne ønsker at mærke byens puls.

Det må være muligt at arbejde tydeligt – gennem en form for mærkningsordning - med "på eget ansvar" i de mest dynamiske byområder - der hvor der er allermost brug for omdannelse og nytænkning.

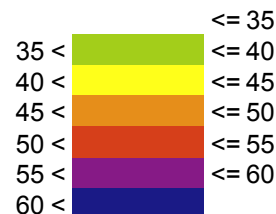
◀ **En speciel havneproblematik** er den svigtende indtægt pga. faldende godsmængde over kaj. Det går tydeligt ud over kajarealernes og molernes vedligehold m.m. Der er behov for indtægter fra nye funktioner for at sikre havnens værdier.

▲ **Midlertidige anvendelser** er en oplagt måde at skabe liv, at få afprøvet, forkastet og videreudviklet ideer, og til at sikre at bygninger ikke bare står og forfalder. Men her skaber både planlovgivning og miljølovgivning en masse udfordringer i praksis. Skal vi lave en ny lokalplan hver gang vi kommer i tanke om nye ideer – med krav om store udredninger ift. anden lovgivning? Dispensationer kan ikke gives på tid! Og kan vi styre uden om at få skabt eksisterende lovlig aktivitet, som ikke kan "lukkes ned" igen? Rundt omkring tester rigtig mange kommuner mulighederne. Selv MBBL har udgivet en rapport om midlertidighed ("Mental byomdannelse") på trods af, at begrebet ikke eksisterer i planlovgivningen. Der mangler godkendte værktøjer!



LAeq 8h [dB(A)] - 1,5 m.o.t.

Klient
Svendborg Kommune



Projekt
Svendborg Havn - Støjredegørelse

Støjudbredelse
Støej fra virksomheder

Modelgrundlag
Udvikling af Svendborg Havn Mari-
time Byhavn, område 1

Kildeomfang
Alle virksomheder, faktiske støjekil-
der inkl. havnekran oestkaj, færges
og ny busterminal dagperiode kl.
07-18

Signaturer



◀ **Havn og by** har rent faktisk levet i symbiose uden mange klager i årtier. Men når man måler og beregner virksomhedsstøjen og sammenholder niveauerne med de vejledende støjgrænser er vi på kanten af grænseværdier næsten hele vejen rundt. Der er nogle steder brug for et større støjmæssigt råderum, og andre steder for alternative tilgange så som alene overholdelse af støjgrænser indendørs.

I Hamburg ville projekt Hafen City ikke kunne lade sig gøre, såfremt der skulle tages de normale hensyn fra industrien på den sydlige side af Elben. Så lovgivningen er tilrettet, så det er helt legalt, at nyindflyttere på de ombyggede havnearealer skriver under på, at de vedvarende tåler større miljømæssige belastninger end ellers.

Et andet tiltag - mindre drastisk, men dog et lille skridt på vejen - kunne være kun at arbejde med de kendte støjgrænser indendørs i omdannelsesområdet, således at altaner og udendørs opholdsarealer ikke regnes med.

Perspektiver og udfordringer

Det statslige bureaukrati vil nok langt hen ad vejen slå sig i tøjret over at skulle åbne for yderli-

gere og potentielt "farlige" variationer af kendte retningslinjer. Men staten får netop fat i planlægningen på det rigtige tidspunkt, dvs. når områderne skal defineres i kommuneplanen. Og det er forhåbentlig indlysende, at der efterfølgende skabes langt større mulighed for at bedrive god planlægning, der sikrer en løbende og stadig omdannelse, og som giver anledning til langt færre sager på "kanten" eller deciderede klagesager.

De lokale politikere vil få meget større mulighed for at få reel indflydelse på omdannelsen i samarbejde med borgerne. De vil ikke blive stillet over for et ofte umuligt valg mellem enten/eller, som er med til at lægge gift ud for et samarbejde. I stedet får de muligheden for at afstikke retninger, hvor der samtidig kan testes, afprøves, forkastes

og videreudvikles. Vil investorerne så vise interesse under disse betingelser? Nogen vil mene, at investorerne ikke vil turde løbe an på, at der vil være rift efter boliger og kontorer under mere vide støjrammer. Vores erfaring er, at investorerne holder sig langt væk, så længe der ikke er en plan at forholde sig til. De interesserer sig mere for planer, muligheder og handling end absolutte grænseværdier. Jo, der er stadig brug for kvalitetsplanlægning. Og lokalplaninstrumentet skal absolut ikke kastes ud med badevandet. Men det kunne nok forfines og suppleres med nye omdannelsesværktøjer! ■

Om forfatterne

Alex Tolstrup, Klaus Johannessen og Jan Carlsson, er byplanlæggere i Svendborg Kommune

▼ **I den skærpede regionale konkurrence** har Svendborg brug for vedvarende at sætte nye skibe i søen og løbende kunne omdanne byen med et varierende spænd af samtidige nye og gamle anvendelser. Muligheden for at udlægge de særligt definerede omdannelsesområder med en 8 års overgangsordning med lempeligere krav til støj m.m. kan på ingen måde modsvare behovet. Det er op ad bakke for en bys dynamik, image og selvforståelse, når store dele af centralt beliggende byområder skal ligge uvirksomme hen, mens tiden går - langsomt - med at vente på, at andre virksomheder ophører, lukker eller flytter.



LIGUSTERANARKI

Efter nogen tids ansættelse hos Boligministeriets kommitterede i byplansager udtrykte jeg en dag forargelse over en kommunes manglende overholdelse af byplanloven. Hvortil den erfarne jurist Ebbe Heilmann tørt bemærkede: "Livet er stærkere end loven". Den kendsgerning har jeg fået bekræftet mange gange

Af Arne Post, arkitekt maa

Fotos: Arne Post

Overtrædelser af byplanbestemmelser

Hvad ved vi egentlig om, hvorvidt borgerne overholder de bestemmelser, som planlæggerne omhyggeligt har fået nedfældet i byplanvedtægter og lokalplaner? Og har det konsekvenser, at bestemmelserne bliver overtrådt? For at give et lille bidrag til belysning af spørgsmålene har jeg set på det parcelhusområde, jeg selv bor i. Området rummer ca. 150 parcelhuse og er omfattet af "Partiel byplanvedtægt nr. 3 for Skive Købstadskommune", der er godkendt af Boligministeriet i 1970. Udstykningen er en landindspektørudgave af en god plan for et større område udarbejdet i 1960'erne af Per Gjerding, Flemming Jørgensen og Kristian Larsen.

Jeg kunne hurtigt konstatere, at byplanvedtægten er overtrådt på en del punkter. I mange tilfælde vil jeg tro, at grundejerne ikke har været opmærksomme på bestemmelserne i byplanvedtægten. Men ikke i alle: Jeg har selv har lavet en direkte adgang fra haven til en sti, selvom det er strid med en bestemmelse i byplanvedtægten. I yderligere 7 tilfælde er der i strid med byplanvedtægten etableret direkte adgang for gående til en sti og i et tilfælde direkte til en stamvej. Et sted er der etableret en ekstra udkørsel for biler direkte til en stamvej. Ved en anden ejendom er der endda etableret mulighed for direkte adgang til fordelingsvejen: Det giver mulighed for at placere campingvognen bagerst i haven. Praktisk for ejeren - men kønt er det ikke!

Ifølge byplanvedtægten skal bebyggelse holdes mindst 5 m fra adgangsvejen. Ved en ejendom placerede ejerne for mange år siden en carport i vejskel. Det accepterede kommunen – uden dog at give dispensation. I dag er yderligere 5



carporte og garager placeret nærmere end 5 m fra adgangsvejen. Et krav om at carporte mv. skal holdes mindst 2,5 m fra andre veje og stier, er overtrådt 5 steder.

En bestemmelse om at hegn mod veje og stier kun må etableres som levende hegn, er overtrådt 7-8 steder og et par af dem ganske markant. En streng bestemmelse om, at "Ingen form for skiltning eller reklamering på ejendomme må finde sted" er naturligvis også overtrådt nogle steder. Et sted er en del af et beplantningsbælte langs en vej udnyttet til placering af et legehuse. En kreativ udvidelse af grunden. Så vidt jeg har kunnet erfare, har der ikke været søgt, endsige givet, dispensation til de nævnte overtrædelser af bestemmelserne.

Overtrædelserne er ikke alle lige alvorlige. Direkte adgang for gående til en sti er praktisk og generer ingen. Og kommunens tekniske forvaltning har vel mere vigtige opgaver at tage sig af end at håndhæve forbud mod skiltning i et parcelhusområde – primært for nogle frisører? Men hvad med de øvrige overtrædelser? En ansøgning om

direkte vejadgang til en stamvej eller en fordelingsvej ville nok blive afslået med henvisning til trafiksikkerhed. Manglende overholdelse af bestemmelserne om hegn og om garager og carportes afstand til veje og stier har negativ betydning for områdets visuelle fremtræden.

Hvad er perspektiverne - hvordan skal vi betragte sådanne overtrædelser – her og i andre kommuner? Som en "glibebane" hvor bestemmelserne efterhånden respekteres i stadig mindre grad, hvor respekten for planlægningen anfægtes, og anarkiet får lov til at brede sig? Eller som en frodig udvikling, hvor områdets beboere sætter deres individuelle præg på området?

Hvad gør kommunen selv?

Tidligere på sommeren fik nogle borgere i min kommune medhold i en klage over, at et projekt er i strid med en lokalplan. Men borgmesteren udtalte til lokalavisen, at det ingen betydning får. For man laver bare en "lovliggørende" lokalplan. Jeg har hørt undrende udtalelser fra flere borgere, som ikke kender nærmere til plansystemet: Kan man så overhovedet stole på lokalplaner? Og

jeg må svare: Nej, ialt fald ikke mere, end man kan stole på politikere.

De (vi!) der har overtrådt bestemmelser i byplanvedtægt nr. 3, behøver næppe at frygte for, at kommunen vil stille krav om fysisk lovliggørelse. Omkring årsskiftet 2013/14 søgte ejeren af en håndværkerejendom, i nærheden af det boligområde jeg bor i, om tilladelse til at udvide både erhvervsgrunden og boliggrunden med tilsammen ca. 1.900 m². Udvidelsen skulle ske ved køb af et kommunalt areal, der i en byplanvedtægt er udlagt til offentlige formål, grønt område. Forvaltningen oplyste korrekt, at der ikke kan dispenseres, og afviste ansøgningen. Men så havde ansøgeren et møde med borgmesteren, og sagen blev forelagt Teknik- og Miljøudvalget. Udvalget indstillede, at ansøgningen blev imødekommet - uden at ordet dispensation indgik i beslutningen. Salget af arealet blev herefter godkendt på lukkede møder i Økonomiudvalget og Byrådet. Her er vi vist på et højere niveau end liguster-anarki ...

Denne sag kan ses som et eksempel på, at en korrekt sagsbehandling fra forvaltningens side bliver

omgjort af politikerne, efter at ansøgeren har haft et møde med borgmesteren. Noget tilsvarende sker sikkert også i mange andre (alle?) kommuner. Men oplever vi en ændret holdning til overholdelse af planloven? For 14 år siden ønskede to grundejere i Skive at udvide deres ejendomme med tilsammen knap 80 m² ind i en park. Det ønskede politikerne at imødekomme, men det skete naturligvis gennem ændring af lokalplanen for parken. Det fandt man åbenbart ikke nødvendigt i den aktuelle sag.

Hvordan bør en kommune gøre?

I en sag som ovennævnte burde politikerne ikke have imødekommet ansøgningen. Og hvis de alligevel ville, burde de naturligvis have fulgt den lovlige vej ved at lave en lokalplan. Og planlæggerne bør naturligvis ikke sætte bestemmelser ind i nye lokalplaner, som de ikke har en rimelig forventning om, vil blive håndhævet. Men hvad med de overtrædelser, der allerede er sket?

Tilsvarende overtrædelser af bestemmelser i byplanvedtægter og lokalplaner, som dem jeg har registreret i mit område, sker helt sikkert også i andre boligområder - og i andre kommuner. Hvordan bør planlæggerne i en kommune forholde sig til de mange små og større overtrædelser, som grundejerne har foretaget gennem en lang årrække – og hvoraf en del sikkert ikke er helt ukendte for planlæggerne? En registrering som den jeg foretog, blev klareret på et par timers cykeltur – mere vanskeligt er det ikke. Herefter kan man hurtigt sortere efter overtrædelsernes karakter.

Mange af dem vil klart kunne placeres under kategorien "forhold af underordnet betydning", jf. planlovens § 51, stk. 5.

En del af de øvrige må kunne løses med et venligt brev til de pågældende grundejere om, at de enten skal få forholdet bragt i orden eller søge dispensation. Man må så i kommunen tage stilling til, hvad man vil med de pågældende bestemmelser. I nogle tilfælde vil der sikkert være grundlag for at stille krav om fysisk lovliggørelse, i andre gives dispensation. Hvis en kommune gennem mange år har set gennem fingre med overtrædelser af mindre alvorlig karakter, kan forholdene måske tale for at dispensere, men samtidigt "trække en streg" så der ikke sker en fortsat og efterhånden øget udhulning af bestemmelserne.

Det kunne være interessant at få nogle kommentarer fra kommunale planlæggere til, hvordan grundejeres overtrædelser af bestemmelser i byplanvedtægter og lokalplaner bliver betragtet og håndteret. Og ligeledes til om politikerne i højere grad end tidligere handler efter et, ikke helt ualmindeligt, mundheld: "Så lovligt som muligt." ■

Om Forfatteren

Arne Post er arkitekt maa, og etablerede i 2005 AP Byplanrådgivning, og har bl.a. medvirket til udarbejdelse af høringsudgaverne af lokalplanvejledningen og eksempelsamling om lokalplanlægning for boligområder. Er forfatter til Byplanhåndbogen, der blev udgivet af Dansk Byplanlaboratorium i 2009.



I Danmark stiger trafikken stadig



Trafikken fik et knæk under finanskrisen, men stiger nu igen. Der er heller ikke noget, der tyder på, at danskernes forbrug af biltransport er toppet – sådan som det rapporteres fra en række lande.

Thomas S. Nielsen, (DTU Transport)

På baggrund af Vejdirektoratets talserier for vejtrafikken og vejpersontransportens fordeling på transportmidler kan udviklingen i trafik og transport følges fra 2000 til 2012. I 2000 blev der kørt 41 mia. køretøjskilometer inden for Danmark. I 2012 var tallet rykket op til ca. 46 mia. – en betragtelig stigning: +10% på 12 år.

Trafikken faldt efter finanskrisens gennemslag i 2007-2008, men fra 2010 blev væksten genoptaget. Det er først og fremmest person-, og varebil-kørsel, der står for væksten i trafikken og for den genoptagne vækst efter finanskrisen. Kørsel med tunge køretøjer som lastbiler og busser har ikke været i vækst efter finanskrisen, men har oplevet et fald igennem hele perioden 2000-2012.

Væksten i trafikken har mange årsager og kan forklares på mange måder. En delforklaring kan sættes sammen ved at se på befolkningens 'forbrug' af transport. Den gennemsnitlige pendlingsafstand er f.eks. øget fra 15-16 km fra hjem til arbejde i 2000 op til ca. 20 km i 2012. Pendlingen er dog kun en del af befolkningens transportforbrug – og vel at mærke en del af forbruget, der

mange steder har fået relativ mindre betydning, i takt med at transport til bl.a fritidsformål er øget. Ifølge Vejdirektoratets tal tilbagelagde den gennemsnitlige dansker 10.652 km om året med bil eller varebil i 2000. Dette tal var steget til 10.919 km i 2012 efter en svag vækst på 3% i gennem hele perioden 2000-2012. Befolkningens 'forbrug' af transport bidrager altså til trafikvæksten, men kan kun tilskrives en mindre del.

En andel delforklaring kan søges i belægningsgrader – dvs. hvor mange personer hver bil transporterer. Belægningen i bilerne er fra tid til anden blevet konstateret ved undersøgelser målrettet dette, og vides at have været faldende i årtier. Ifølge Vejdirektoratets undersøgelse fra 2001 sad der dengang 1,54 personer i en bil. Dette tal var

i 2008 faldet til 1,47 personer pr. bil. Kapacitetsudnyttelsen af bilerne på vejene er med andre ord faldet i størrelsesordenen 5% i perioden - så der skal flere biler ud at køre for at transportere de samme mennesker. Ændringerne i bilernes udnyttelse modsvarer et større bilejerskab og en mere individualiseret anvendelse, hvor flere har 'hver sin bil' i løbet af dagen.

Sidst kan der som delforklaring på trafikvæksten peges på befolkningsudviklingen. I og med at både befolkningens forbrug per næse af national transport og kapacitetsudnyttelsen af bilerne forandrer sig langsomt, spiller det en rolle for trafikvæksten, at der løbende kommer flere personer der skal transporteres rundt. Fra 2000 til 2012 voksede Danmarks befolkning fra 5,3 mio. til 5,6 mio. svarende til 5%.

► **Figur:** Nationalt trafikarbejde i mio. kørt km pr. år fra 2000 til 2012. Kilde: Vejdirektoratet

Trængselsproblemerne har fået meget opmærksomhed i de sidste par år og hænger selvfølgelig sammen med trafikvæksten. Den nationale trafikvækst er dog en relativt dårlig indikator for trængselsproblemerne, fordi omfordelingen af befolkningen og økonomiske styrkepositioner inden for landet har stor betydning.

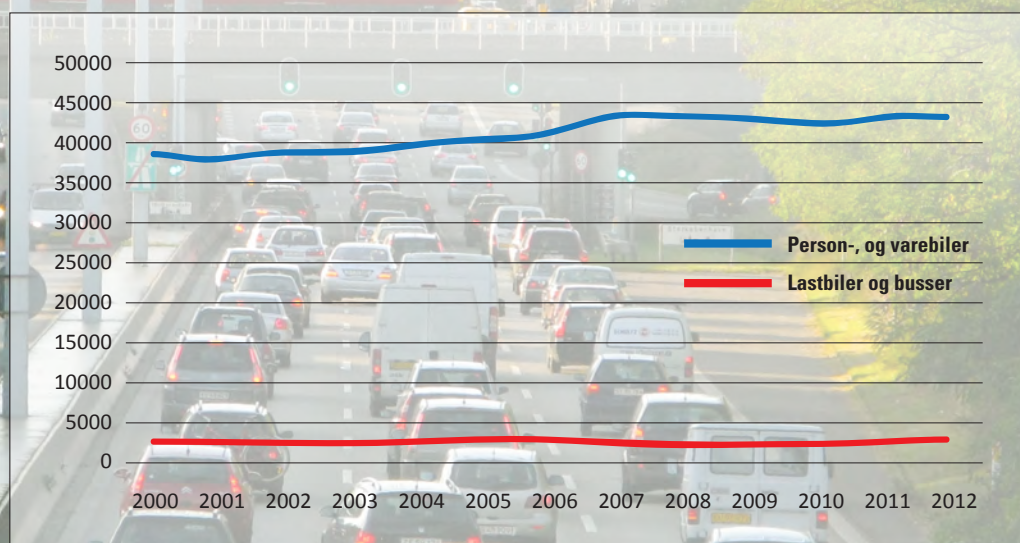
Hvor meget vil trafikken stige til næste år? Det er et godt spørgsmål. Trængslen og den tiltagende søgen til de største byområder kan være en bremse på trafikudviklingen. I de store byer kan biler i højere grad erstattes med cykler og kollektiv transport. Vi oplever dog et stort 'boom' inden for små og meget billige biler, der trækker i den modsatte retning.

Vi ser en massiv vækst i de internationale rejser.

Kan det tænkes, at internationale rejser i højere grad kommer til at smitte af på den nationale trafikvækst i kraft af ændrede adfærdsmønstre? Vi imødeser en tiltagende aldring af befolkningen, og det er ældre der i højere grad end hidtil er vant til at køre bil og rejse. Hvad vil det betyde for trafikbilledet og trafikvæksten? I lande som USA og England har man i en årrække set, at national bilkørsel per indbygger er faldet – det såkaldte 'peak travel' fænomen. Det er ikke utænkeligt, at vi kommer til at se det i Danmark også, men der er fortsat en del videnshuller omkring årsagerne til mætningen. ■

Om Forfatterne

Thomas Sick Nielsen er seniorforsker på DTU, og arbejder med sammenhængene mellem transport, regional struktur og det bebyggede miljø.



Værktøjskassen til en ny trafikplan



Fotos: Vibeke Meyling

Artiklen er et uddrag af en rapport, der udarbejdet af en række medlemmer af Københavns Kommunes lokaludvalg. Rapporten er et udtryk for trafikgruppens vurderinger og ikke lokaludvalgenes holdning som sådan. Gruppen ønsker at skabe dialog om et nødvendigt skift i kommunens trafikpolitik i mere bæredygtig, sikker og sund retning.

Af: Axel Thrige Larsen, Østerbro Lokaludvalg Kjeld Allan Laursen og Marietta Bonnet, Indre By Lokaludvalg.

Mere bæredygtig trafikudvikling i København- hvordan?

Det er en almindelig erkendelse, at fortsat udbygning af vejnettet fører til trafikal kvælning. Men hvordan så? Med denne rapport ønsker vi at være igangsættere af en dialog om et nødvendigt skift i kommunens trafikpolitik i mere bæredygtig, sikker og sund retning.

Københavns Kommune bruger planprincippet "Predict and provide": Prognoser baseret på fortidens økonomiske vækst og trafikudvikling bruges til at skaffe den fornødne infrastruktur til veje til at rumme den prognosticerede vækst. Vi er af den opfattelse, at "predict and provide" planprincippet skal afløses af "predict and prevent" princippet, dvs. vedtagelse af en prioriteringsstrategi, som reducerer efterspørgslen efter trafik via en satsning på de bæredygtige transportformer, herunder letbaneudbygning på overfladen, frem for yderlige begunstiggelse af biltrafik. I januar 1997 besluttede Borgerræpresentationen i Københavns Kommune, at biltrafikken i kommunen ikke måtte overstige niveauet fra 1996 – en klar tilkendegivelse af en prioriteringsstrategi. Desværre er beslutningen ikke efterlevet, og biltrafikken er end ikke forsøgt fastholdt på nævnte niveau. Tværtimod har kravet om tusinder af nye parkeringspladser ved nybyggerier medvirket til, at biltrafikken er steget.

Løsninger – nogle eksempler

Store gennemskærende trafikåre kan omlægges til skinnetrafik, cykliste og fodgængere, og bilstrømmen ledes uden om byen på det overordnede vejsystem, samtidig med at evt. tidligere vandåre genoprettes. Dette gælder Bremerholm-gennembruddet, Holmens Kanal, H.C. Andersens Boulevard m.fl. I forbindelse hermed kan der på sigt etableres bilfrie (bolig)områder.

Cykelparkeringskapaciteten placeres primært i en ring uden om bydelene frem for midt i bydelene. Cirkulerende taxaer på jagt efter kunder, især i nattetimerne, henvises til faste standpladser i periferien af de pågældende kvarterer.

Der etableres *strøggader* med primær adgang for gående, cykliste og varelevering med bredere gangzoner og cykelstier og med en trafikshastighed på 30 km/timen – i alt 12 strøggader er planlagt i Kommuneplan 2009, eksempelvis Frederikssundsvej, Torvegade, Østerbrogade til Jernbane Allé.



Med en *farbegrænsning* til 30 og 20 km/t får trafikarterne så små indbyrdes forskelle, at der skabes en helt anden sameksistens mellem de forskellige transportformer, og den lavere hastighed vil reducere kødannelse samt formindske forbrug af drivmidler og CO₂-udledning med 75 %.

For at undgå inflation i P-pladsetablering ved nybyggeri og omlægninger må man vægte stationsnær byudvikling og gå over til en byplanlægning à la Jan Gehl, dvs. blanding af erhverv og boliger, så flere bor jobnært.

Parkeringsnormerne for stations- og busnært nybyggeri og ombygninger i København må reduceres, så der kun projekteres få P-pladser (til handicappede, erhverv med behov for bil, og plads til delebiler etc.), ligesom private P-pladser medregnes i lokale opgørelser over P-pladser til rådighed.

Samtidig skal der arbejdes med *borgernes holdninger*, såsom forældres holdning til transport til institutioner, sikring af skoleveje, gåbusser og forsøg med elcykel- og ladcykelordninger, der kan erstatte bilens funktion til indkøb m.v., samt incitamenter der kan få grundejere til at nedlægge P-pladser.

En *cykelstrategi* kan indeholde Hollandske lyskryds med cyklisters højresving uden om krydset - højklasset cykelstinet langs S-baner, Kystbanen og Lyngbymotorvejen - busperroner og cykelparkering ved kollektive transport-punkter - cykelgader og grønne ruter – og i enkelte tilfælde separation i niveau.

Busser, letbaner og park and ride anlæg. Den kollektive transport kan med fordel bygge videre på den struktur i den overordnede finger-plan for hovedstadsområdet med en kombination af ra-



diale og ringformede transportkorridorer. Letbaner vil her give den mest effektive og attraktive transport. For at skabe den nødvendige kapacitet på vejarealet må indfaldsvejene mod centrum omlægges til kollektiv transport (letbaner), ligesom der må etableres park and ride-anlæg. Letbanerne vil samtidig åbne for nye muligheder for byudvikling som fortætning og lokalcentre omkring de mange stop på ruterne. Vi opfordrer politikerne i Københavns Kommune til at få taget en beslutning om i samarbejde med omegnskommunerne at få udarbejdet en screeningsrapport for et letbanesystem i hovedstadsregionen, inklusive den tætte by, og få drøftet og iværksat nogle af de foreslåede løsninger.

Faktisk er en sådan netop blevet offentliggjort af DTU Transport i marts 2014 og præsenteret af trafikforsker Otto Anker Nielsen på en konference "Byudvikling og letbaner. Nøglen til vækst", ar-



rangeret af Berlingske Media, Danske Entreprenører og Region Hovedstaden den 10. april 2014. Rapporten "Trafikanalyser af et net af letbaner og BRT (højklassede buslinjer) i Hovedstadsområdet" er en detaljeret opfølgning på et tidligere analysearbejde fra DTU Transport for Region Hovedstaden, som blev udgivet marts 2013: Otto Anker Nielsen og Vibeke Storm Rasmussen: "Flere letbaner i Hovedstadsområdet". Kommunerne i Region Hovedstaden har en stor interesse i at få koblet den planlagte letbane i Ring 3 til en række radiale letbanelinjer mod Københavns centrum for at tilgodese de store pendlerstrømme mellem forstads- og centralkommunerne. I rapporten fra marts 2014 fremlægges forslag til et endeligt hovednet, i tre varianter, omfattende en række letbaner suppleret med BRT-linjer, hvoraf hele tre letbanelinjer går gennem det centrale København over havneløbet og videre ud på Amagersiden. Der mangler en vel udtænkt plan for vandbå-

ren transport i København. Udbygningen langs havnen har skabt en ny udfordring: Den massive bolig- og kontormasse i tidligere havneområder vil være en ny belastning af gaderne, men også give baggrund for en udvikling af et mobilt "færge-system", der kan klare cykel- og fodgængerstrømme på tværs og på langs af havnen, og som også kan udvikles til at varetage en rolle i varetransporten til en vis aflastning af tung trafik i de små gader.

Den tunge trafik står for en stor del af luftforureningen. Her kræves der en kombination af flere tiltag: - Miljø-mærkning af biler og reduceret afgift for miljøvenlige køretøjer, især elbiler (der også støjer mindre) - introduktion af støtteordninger for små køretøjer som eldrevne ladcykler til godstransport - miljøzoner i Indre By og andre relevante bydele/kvarterer - udvidelse af det nyligt igangsatte Citylogistik-projekt med flere con-

solidation centre/ Citygodsterminaler – og hvor Citylogistik ikke når hen: Etablering af læsse/losse-områder, der friholdes til fordel for leverandører og håndværkere til afhentning af store varer i bestemte tidsrum af døgnet.

Turisttrafikken i Indre By og især i Middelalderbyen bør omlægges fra store busser til mindre busser, vandbusser i kombination med guidede gå- og cykelture.

Jo mere vi går i den retning af det ovennævnte, jo mere plads til by, byliv og sundhed, og jo bedre by for vækst og omsætning. ■

Om forfatterne

Axel Thrige Larsen, Østerbro Lokalludvalg Kjeld Allan Laursen og Marietta Bonnet, Indre By Lokalludvalg

Hovedstadsregionen

Eller gør det? Et kritisk blik på Fingerplan 2013 og trængselsproblemerne.

Af Ole Jappe og Jens Galsø

Miljøministeriet udsendte i august 2013 den reviderede udgave af Fingerplanen. Planen bygger på forventninger om fortsat vækst i både befolkning og erhverv. Det gælder i særlig grad for de to centralkommuner.

En af følgevirkningerne af denne vækst vil uundgåeligt være en øget trafik, hvor man allerede i dag kan registrere betydelige trængselsproblemer, og hvad deraf følger, tabt arbejdstid, luftforurening og støj. Vi har set nærmere på, hvordan planen forholder sig til dette problem.

Fingerplanen og trafikken

Ved at fastholde fingerbyprincippet og stationsnærhedsprincippet således som det kendes fra de forudgående planer, er yderplanen som fysisk planlægning et godt bidrag til at gøre det muligt fremover at begrænse eller mindske trængselsproblemerne. Dette er imidlertid efter vores opfattelse langt fra tilstrækkeligt, og vi vil derfor se på, hvilke andre tiltag på trafikområdet, der indgår i planen.

Planen indeholder en række reservationer til nye trafik anlæg, som er mere eller mindre besluttede. Supercykelstier og andre forbedringer for cyklisterne, nye kollektive forbindelser i form af ringmetro og letbane i ring 3 samt udvidelser på indfaldsvejene og vejforbindelserne mellem byfingrene, som også begynder at opleve trængselsproblemer.

Når bilen stadig er bedst

Cykling er godt både for miljøet og for folkesundheden, og der er derfor al mulig grund til at hilse disse foranstaltninger velkomne. Det er dog værd at huske, at langt den overvejende del af cykeltrafikken kun sker over kortere afstande. Det er de færreste, som pendler 20-30 km eller mere om dagen på cykel. Hertil kommer, at det danske vejr og vintermørke ofte begrænser lysten til at cykle, hvis man har andre muligheder.

Forbedringer af den kollektive trafik er også en god ting. Især for de 35-40% af befolkningen, som pga. alder, førlighed eller økonomi er henvist til at bruge den. Det er imidlertid nødvendigt at huske på, at den kollektive trafik ALDRIG kan konkurrere med bilerne m.h.t. komfort og fleksibilitet og da slet ikke med den nuværende standard. Når man sammenholder dette med de høje udgifter til anskaffelse og vedligehold af privatbilerne, som

ejerne allerede afholder, forstår man godt, at der skal virkeligt meget og andet til at flytte bilisterne over i den kollektive trafik.

Men så de planlagte udvidelser af vejene? Det må da hjælpe. Ja en kort tid i det mindste, indtil bl.a. de bilister, som ellers var gået over til tog og bus, finder ud af, at der nu er bedre plads på vejene, eller fordi flere virksomheder nu finder ud af, at de med fordel kan lokalisere sig ved tilkørslerne.

Hvad nu?

Det er selvfølgelig triste udsigter, så der er god grund til at overveje, hvad der kan gøres. For os at se, er der tre muligheder.

1. Man kan lade stå til og acceptere den voksende trængsel. Herregud, vi lever i en storby, og her er trængsel nu en gang et vilkår og et nødvendigt onde. Lad os understrege, at vi ikke tror, at man med et eller andet vidundermiddel kan løse trængselsproblemerne. Spørgsmålet er snarere, hvilket omfang de skal have, og hvor man vil have dem.
2. Hvor der er en vilje, er der en vej. Vil en eller flere nye veje, f.eks. en østlig havnetunnel eller vejudvidelser og nye kollektive trafik anlæg, f.eks. mere metro, flere letbaner etc.,

- det kører bare deruda'



ikke kunne begrænse problemerne? Jo, et stykke tid i hvert fald, men de vil næppe flytte på fordelingen mellem individuelle og kollektive trafikanter. Hertil kommer både de miljømæssige konsekvenser bl.a. indgreb i eller forstyrrelser af byens grønne områder samt muligheden for yderligere fortætning, der vil generere endnu mere individuel trafik.

Hertil kommer, at anlæggene skal finansieres, og det er ikke småpenge, vi snakker om, og hvem skal være den (de) glade giver(e)? Staten, hovedstaden der jo er hele landets vækstmotor, kommunerne som er nærmest ved borgerne - eller andre? Vælger man denne vej, er der udsigt til mange og lange interessante diskussioner og forhandlinger, med mulighed for komiske indslag som man så, dengang man skulle skabe adgang mellem S-banen og metroen på Nørreport.

3. Endeligt kunne man forestille sig en bredere løsning, hvor nye anlæg koordineres med væsentlige forbedringer af den kollektive trafik, bl.a. forbedrede frekvenser, højere præcision, nemmere omstigning, park-and-ride anlæg ved knudepunkterne m.v., og med fysiske begrænsninger, adfærdsregulering, afgifter o.lign. for den individuelle trafik.

Heri kunne der også indgå en samling af de nuværende trafikselskaber i en organisation.

Det er en sådan diskussion, vi savner i Fingerplan 2013, men vi forstår godt ministeriets blufærdighed, efter at først betalingsringen og dernæst Trængselskommissionens forslag om bl.a. road-pricing og andre organisatoriske og økonomiske tiltag blev hældt ned af brættet. Vi håber dog, at det sidste ord ikke dermed er sagt, og at en ny fingerplan i langt højere grad vil tage fat om problemerne og anviser veje og metoder til at øge befolkningens mobilitet, og samtidig begrænse trængslen og de miljømæssige og andre samfundsmæssige konsekvenser, som følger heraf. ■

Om Forfatterne

Ole Jappe og Jens Galsoe er begge arkitekter, nu pensionerede, og i mange år ansat i bl.a. Miljøministeriet / Naturstyrelsen.

Bystruktur & cyklisme

Af Dennis Lund

Hver 7. gang vi bevæger os rundt i byen er det på cykel. Naturligvis er det et gennemsnit – og med forskellige mindre forbehold. Nogle gør det langt oftere, andre kun en sjældent gang. Men som helhed og set i det store perspektiv benytter danskerne cyklen meget målt i forholdt til andre europæiske lande.

En nylig undersøgelse fra KU beskriver relationen mellem bystruktur og cyklisme. Rapporten udkom i foråret 2014. Den følger op på en lignende rapport fra for nogle år siden. Der er flere interessante resultater knyttet til undersøgelsen.

Hvor cykler man mest?

Når man ser Nørrebrogade i morgentrafikken kan man ikke undres over, at der cykles meget i København. Kommunen har også selv gjort meget for at støtte cyklismen og promoverer sig på samme baggrund. Her er over hver femte bytur på cykel. Men mere interessant er det, at cykelfrekvensen er stort set den samme i Odense, men ikke i Århus og Ålborg. Det er der ingen umiddelbare forklaringer på, men man kan måske drage den slutning, at man tilbage i 80'erne tidligt gjorde en ekstraordinær byplanmæssig indsats for de bløde trafikanter i Odense med stillevej, kørebanebump og andre foranstaltninger, der skulle beskytte fodgængere og cyklister mod bilismens fremfærd.


Denne tendens har måske holdt sig igennem 30-35 år og er blevet en god vane derovre på Fyn.

Kortet viser desuden, at det østjyske bybånd måske slet ikke er noget bybånd, men blot en motorvej. Byerne langs dette bånd ligger tydeligvis i den lave ende, hvad angår cykelture. Her cykler man ikke mere, end man gør ved Jammerbugten eller i Gedser. Og man cykler mindre, end man gør i Midt- og Vestjylland samt på Bornholm og Langeland.

Udviklingen i cyklismen

Det andet Danmarkskort viser noget om, hvor "cykleriet" bevæger sig hen. Her er tendensen meget tydelig – desværre. Over en 12-årig periode er der store dele af landet, som står i stampe. Men mere markant er det, at i det meste af Sjælland er der en faldende tendens, om end den ikke er stor. Det ser også fortsat skidt ud for det opreklamerede østjyske bybånd, som mere og mere tegner til at blive en rasteplads for biler. Generelt synes udkanterne at miste terræn, hvad man næppe kan fortænke dem i, efterhånden som al offentlig og privat service forsvinder og arbejdspladserne rykker tættere og tættere mod byen.

De positive tendenser er, at cykelbyerne Odense, København/Frederiksberg og kommunerne nord for fortsat har fremgang. Det har Århus også sammen med nogle få øsamfund. Men generelt falder



cykelturene med 0,17 % pr år. Det store billede viser altså en tilbagegang, mens cykelbyerne holder stand og lidt til.

Hvis man skal øge cykelandelen

- må man se på de forhold, som får folk til at stå af sadlen. Her har rapporten udpeget 3 variable, som har en vis influens. Det er terrænforhold, byens rolle i oplandet og arbejdspladstæthed, bebyggelsestyper og lignende lokale forhold. Ikke mange byer har "medvind" iblandt alle de variable, men er terrænet fladt og har byen en vis regional betydning, kan det kompensere for et mere spredt bebyggelsesmønster.

Undersøgelsen bekræfter, at den større by med regional betydning, et godt arbejdspladsudbud, et tæt bebyggelsesmønster og med samhörighed af offentlig og privat service inden for en radius af 3-4 km er en oplagt cykelby i Danmark. Disse karaktertræk ved byen gælder desværre ikke for flertallet af vore byer. Derfor svinder andelen af cykelture også.

Lidt "kontra-logisk" mod ovenstående er det også relevant at bemærke, at togstation, busstop, gode korrespondancer og detailhandel i kort afstand fra boligen, får mange til at fravælge cyklen. Man går i stedet.

Den endimensionale planlægning i hovedstadsområdet

Et meget interessant kort i rapporten over bystruktur og cyklisme er "de bosiddendes cykelandel" især i københavnsregionen. Her får man et tydeligt billede af, at der er betydelige forskelle mellem kommunerne nord, syd og vest for København. Nord for København har mange deres arbejde i centrum. Og qua de strenge p-krav i midtbyen, kan man stort set kun komme på job med offentlig transport eller på cykel. Det gør mange. Men mange gør det formentlig også, fordi det efterhånden også hører lidt med til "stilen" i velhaverkvartererne i den nordlige udkant.

Vest for København i Albertslund, Høje Tåstrup, Glostrup og Hvidovre finder vi en del af de mere eksperimenterende bebyggelser fra 60- og

70'erne; her hvor man prioriterede det sociale, til tider det kollektive, nærsamfundet og en mere eksperimenterende arkitektur. Det førte i sin tid til, at det mere venstreorienterede og intellektuelle segment af udflytterne fra København drog mod vest. Siden har de beholdt deres politiske tilhørsforhold i forskellige almene boligenklaver. Og nogle kører fortsat i 2CV, men mest af alt benytter mange cyklen, som en del af den grønne profil og sundhedstrippet.

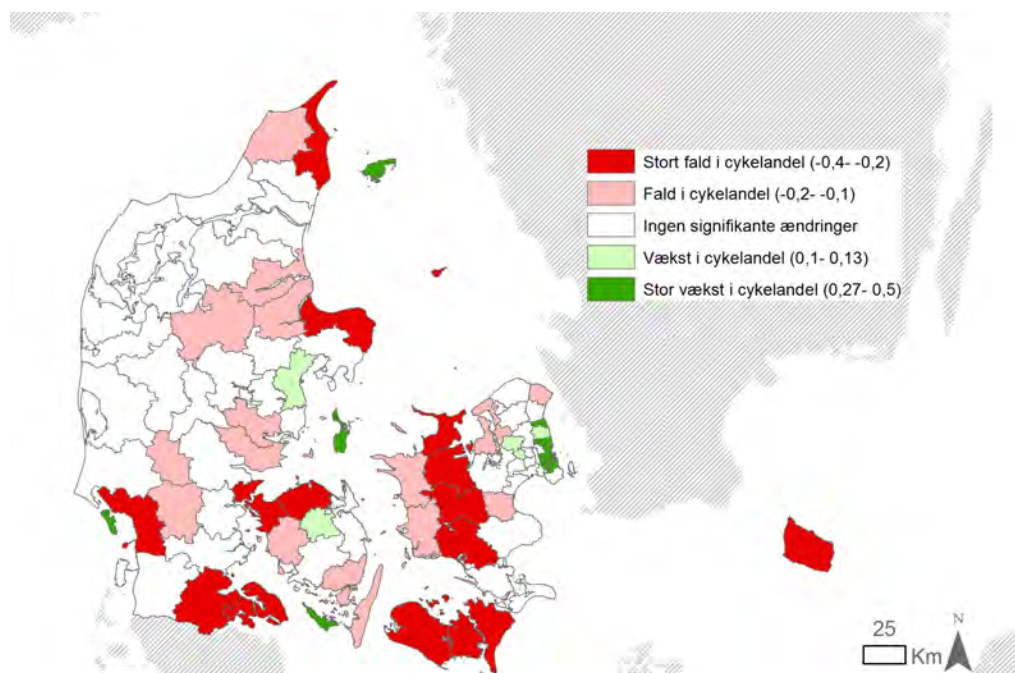
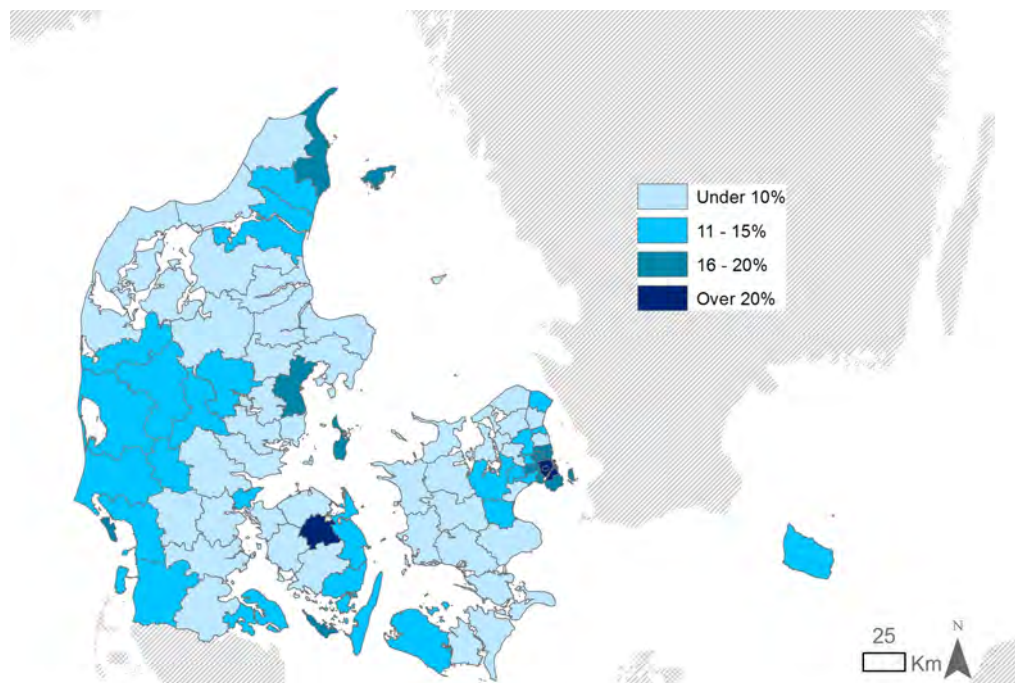
Helt modsat drog de selv lærte, småfabrikanter og forretningsdrivende mod syd til Hundige, Greve, Karlslunde, Solrød og Jersie for at møde den mere endimensionale parcelhusdrøm. Selvom dette lange bybånd langs sydkysten faktisk er opbygget med både stinet, trafikdifferentiering, offentlig og privat service samlet i centre og hele ideen om neighbourhood blev synliggjort, så har disse byområder vendt cyklen ryggen. Man har frigjort sig fra det lokale, man handler i storcentre og arbejder i hele det storkøbenhavnske område. Derfor opprioriteres bilen som transportmiddel tydeligvis.

Ovenstående tolkning belyser rapporten ikke i detaljer. Her overskrider vi muligvis den videnskabelige og statistiske ramme for projektet. Men at det alligevel forholder sig sådan, er de fleste nok i store træk enige om. Beskrivelsen viser dermed en yderst interessant relation mellem bebyggelse og cykeladfærd, nemlig at nok er relationen meget bestemt af forhold som afstand, terræn, bymålenes nærhed, infrastrukturens beskaffenhed og arbejdspladsens beliggenhed i forhold til bolig; men når disse forhold er taget i ed, så er der også noget der hedder "stil" – men det ligger uden for en videnskabelig betragtning. Her er "stil" udtryk for politisk orientering, bebyggelsestyper, grøn profil og social orientering. Det er et forhold, som måske ikke er toneangivende, men dog af betydning.

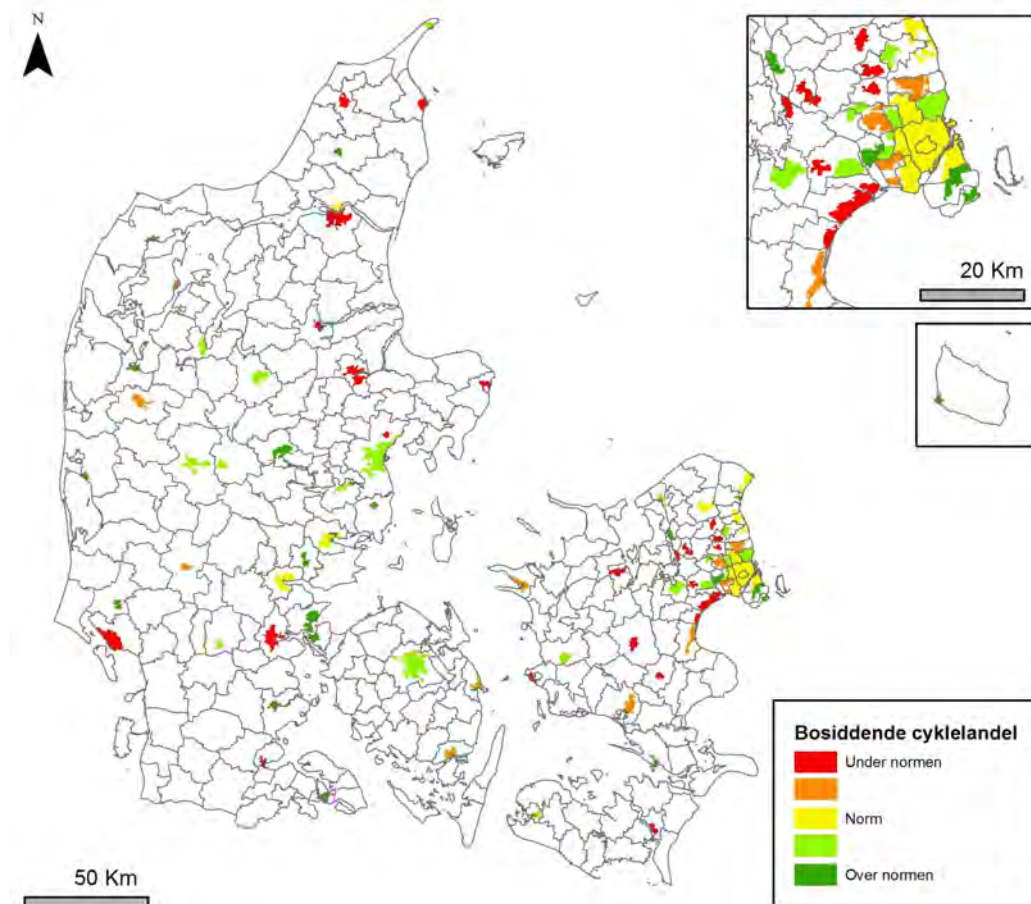
Bystrukturens betydning for cykling

Samlet set kombinerer undersøgelsen af cykeladfærden i Danmark flere forskellige variable og bivariable. Korrelationen mellem disse kan til tider være svære at dissekere, fordi de påvirker forskelligt i forskellige samstillinger. Men når alt kommer til alt, konkluderer undersøgelsen alligevel

- at de lokale variable i bystrukturen, såsom nærhed til detailhandel og uddannelser har betydelig influens på cykelmønsteret
- at de regionale bystrukturvariable, herunder bystørrelsen i forhold til største by inden for 30 km samt antal og bredde i brancher i byen øver stor indflydelse på cykelturene
- at terrænforholdene ligeledes påvirker.



► **Figur 5.4:** Bosiddende befolkning. Cyklisternes turandel i byer med en befolkning over 9000 indbyggere.



◄ **Figur 1.1:** Cykelandel af ture gennemført af den bosiddende befolkning i de danske kommuner. Opgørelsen er baseret på TU 2006-2013 (en række kommuner er lagt sammen afht. dataunderlaget, se. Nielsen et al. 2014)

◄ **Figur 1.2:** Udviklingstendenser for bosiddendes befolknings cykelandel i danske kommuner 1995-2013 (en række kommuner er lagt sammen afht. dataunderlaget se: Nielsen et al. 2014)

Til de kommunale planlæggere betyder dette, at såfremt detailhandlen, dens organisering, uddannelserne, cykelstierne og boligområderne planlægges med omhu og ud fra cyklistens synsvinkel igennem den kommunale planlægning, vil det i sig selv kunne medvirke til en god udvikling for borgernes cykeladfærd. Hermed også være sagt, at den koncentrering af indkøb i bymidterne og tilsvarende uddannelsesstederne, som landsplanlægningen har talt for i en årrække, synes klart at tilgode den cyklende befolkning – alt andet

lige. Det bør man måske notere sig som en markant udmelding fra forskerne.

Derimod kan kommunerne kun i mindre omfang påvirke de regionale strukturer, dvs. byernes indbyrdes placering og forbundenhed, større indkøbscentre, overordnede uddannelsescentre, den kollektive trafik og anden offentlig service. Disse forhold kan trække i en negativ retning uden at kommunen kan gøre meget.

Undersøgelsen påpeger, at der kunne inddrages

et stort antal andre variable, som har betydning for hvem, hvor og hvordan der cycles i Danmark. Men det er ikke sikkert, at det vil gavne sagen yderligere, fordi de variables gensidige påvirkninger bliver som at forudsige stødballens bane på et billardbord med 50 kugler. ■

Bystruktur og cyklisme
 Af Hans Skov-Petersen og Thomas Sick Nielsen
 Københavns Universitet
 IGN Rapport, marts 2014

Travelling Ideas

Omtale af konference

Myrer, tang og havtorn – fødevarer, der alle har været ingredienser i menuen på NOMA – verdens bedste restaurant! New Nordic når det er allerbedst. Jeg har været der, spist mig igennem en menu. Jeg har ikke helt besluttet mig for, om det er en omgang Kejserens nye Klæder. Det samme gælder de imponerende præsentationer i skæve formater, hvor fremtidige bygninger og byrum præsenteres i solskin, mens glade mennesker nyder livet. Sådan lidt Kejserens nye Klæder. Ikke noget der virkelig gjorde en forskel – arkitekterne og deres byrum og bygninger...

Deltagelsen i den 10. udgave af World-in-Denmark konference med overskriften "Travelling Ideas" vendte op og ned på den indstilling. Hvad der udløste den koldbøtte, er denne artikels omdrejningspunkt. Hvis der ønskes mere viden om de specifikke oplæg, kan man finde mere viden på:

<http://ign.ku.dk/world-in-denmark-2014/presentations/>.

Af Charlotte Odgaard Sjølland

Fotos: Rena Gonatos

Fra Louisiana til Travelling Ideas

Inspirationen til dette års tema på World-in-Denmark konferencen stammer fra et af Danmarks kulturelle flagskibe: Louisiana, der i efteråret 2013 afholdt udstillingen New Nordic. Gennem tre hovedtemaer: Det stedsbestemte, Fællesskabet samt Det Offentlige Rum, undersøgte Louisiana, om de nordiske værdier afspejler sig i de seneste 10 års arkitektur. Temaet Travelling Ideas kan forstås som en kombination af budskabet fra udstillingen på Louisiana, og det faktum at nordisk byrumsdesign og landskabsarkitektur inden for en årrække har udviklet sig til en eksportsucces. Men hvad sker der i mødet mellem de nordiske værdier og den lokale identitet og kultur, når ideer rejser? Denne artikel besvarer ikke konferencens overordnede problemstillinger. I stedet har jeg valgt at præsentere to forskellige måder at tænke arkitektur på, hvor befolkningen på hver sin måde er i fokus. Det er vel en af parametrene for New Nordic paradigmet – at det kommer almenvellet til gode.

Kulturhistoriske tegn i landskabet

For 18 år siden cyklede jeg rundt imellem rismarkerne i det sydlige Kina, siden da har jeg nydt udsigten fra taget af operaen i Oslo og siddet på Times Square, efter det er blevet en plads vel at mærke. Fælles for dem er, at det er offentlige rum, designet af mennesker til glæde og gavn for alle andre mennesker. Overalt hvor mennesker

sætter sit præg på omgivelserne, efterlades kulturhistoriske tegn. Som etnolog er jeg vild med de kulturhistoriske tegn, der fortæller mig, hvordan mennesket gennem århundreder har kultiveret naturen for at overleve. Det kan være alléen, der røber Godset, eller et landskab hvor marker ligger som terrasser ned ad bjergskrånningen. En af oplægsholderne kom fra Kina, diktaturet med fuld fart mod fremtiden, hvor befolkninger flyttes, hvis de ligger i vejen for fremskridtet. Bygninger, veje og broer skyder op som paddehatte uden plads til borgerinddragelsesprocesser og høringsperioder. Ikke et sted med det store fokus på livet mellem husene og det enkelte menneskes behov. Der er ikke meget New Nordic over det. Men Kongjian Yu's oplæg rørte mit hjerte, intet mindre! For ham var landskabsdesign inspireret af den lokale kulturhistorie, kombinationen af årets gang og menneskets kontinuerlige optimering af jorden, der er blevet til et smukt landskab som et kludetæppe af rismarker. Landskabet er blevet forvandlet med det formål at overleve. Skønheden er alene en bonus. Ifølge Kongjian Yu er det vigtigste, at landskaber først skabes med et formål og dernæst med skønhed. Hans oplæg meldte ikke noget om borgerinvolvering og demokratiske processer, der viser at man tager slutbrugerne alvorligt. Alligevel var der ikke nogen tvivl om, at landskabsdesign blandt andet skal tilgodese mennesket. Der skal være adgang for alle, steder til ophold og adgang til natur. Men også naturens behov var integreret, så forskellige naturtyper sikrede mod oversvømmelse, mens andre rensede vandet. Hele landskabet var anlagt med forskellige formål. Jeg er stadig dybt imponeret over, at et landskab kan bidrage med løsninger på klimatiske, biologiske og sociologiske udfordringer, samtidig med at det fungerede som et offentligt rum for befolkningen.

For mig er det et bevis på, at der er en fremtid for livet mellem husene i Kina.

Når kulturmødet fører til tillid

Da jeg første gang stødte på klassikeren "Livet mellem husene", var jeg solgt. Endelig en der tog udgangspunkt i mennesket. Alle redskaber i min etnologiske værktøjskasse var i brug. Der blev observeret, talt, fulgt efter med mere. Dog synes jeg ikke, at Jan Gehl lagde nok vægt på interviewet. Som etnolog var jeg på jagt efter svaret på hvorfor, i modsætning til Jan Gehls undersøgelse af hvordan, mennesket brugte byen. I dag er jeg sikker på, at Jan Gehl trak det længste strå. Den omfattende mængde af data har med sikkerhed været langt mere overbevisende for beslutningstagerne end nok så mange interviews. Bl.a. takket være Jan Gehls evne til at holde fast i sit budskab gennem årtier, kåres København gang på gang til verdens bedste by at bo i. Og der er end ikke rejst en eneste statue eller opkaldt en vej til hans ære, til gengæld har hans syn på det gode byrum rejst verden rundt og gjort en forskel i blandt andet Beijing, Melbourne, Argentina, San Fransisco og New York.

Som nævnt har jeg haft glæden af at kunne sidde på Times Square, stolt over at være dansk. Hvad jeg ikke vidste var, at min mulighed for at hvile benene ene og alene skyldes et eneste argument, nemlig at biltrafikken gled bedre igennem midt-byen. Uanset argumentet har det haft en positiv effekt på livet mellem husene. Gehl Architects kalder i dag deres metode for People first Design, som bygger på et tværfagligt perspektiv på Urbant Design. En af de store udfordringer Gehl Architects møder ude i verden, er den lokale kultur. Traditionen tro skal der indsamles data, der kan være med til at give et indblik i, hvor der er

rum til forbedring, og hvordan selve designprocessen kan gribes an. På konferencen refererede Jeff Risom fra Gehl Architects til en proces i en af Argentinas mellemstore byer. En af de store forskelle på at arbejde i Norden og i Sydamerika er tillidsforskellene mellem befolkningen og beslutningstagerne. Der er ikke den store erfaring med, at beslutningstagerne varetager befolkningens interesser – i hvert fald ikke uden at forvente noget til gengæld. I dette tilfælde ville man skabe et bedre byrum i en handelsgade. I første omgang gik man i dialog med lokale handlende og beboere, viste dem forskellige bud på, hvordan gaden kunne komme til at se ud. Udfordringen var at få de involverede til at tage ejerskab overfor projektet. Man valgte derfor at få sat forskelligt byinventar op, så de involverede fik noget at forholde sig til. Det blev til et kæmpe chok for borgmesteren og hans forvaltning, da klagerne væltede ind. Alt var galt. Borgmesteren kendte ikke sine levende råd, til gengæld klappede repræsentanterne fra Gehl Architects i hænderne – endelig havde de involverede taget ejerskab til processen og demonstreret forventninger til myndighederne. Og dermed var den første spire af tillid til myndighederne spiret frem. Det var en stor udfordring for borgmesteren og bystyret at favne kritikken og forholde sig til den. Der blev skabt forskellige muligheder for dialog mellem borgere og myndigheder, hvor borgerne opdagede, at der blev lyttet til dem. Efterhånden blev den gensidige tillid opbygget, og da man afholdt en afstemning blandt de involverede om, hvorvidt man ville fortsætte processen, blev det et rungende JA. For Gehl Architects handler det ikke om selve designløsningen. Det primære er den måde, hvorpå man tænker processen frem til designløsningen. I Argentina blev selve processen på samme tid et

ledertræningskursus, hvor borgmesteren og hans medarbejdere lærte at samarbejde med borgerne og derigennem vinde deres tillid. En sidegevinst, der har vist sig at være efterspurgt blandt borgmestre og myndigheder i hele landet.

Udover velfærdsstaten og dens bygninger er tilliden mellem befolkning og myndigheder noget helt særligt nordisk, (det er blandt andet den tillid, der er med til at gøre os til et af verdens lykkeligste folk.) Hvis eksporten af urbane designløsninger kan få den gensidige anerkendelse og tillid til at spire frem rundt om i verden, kan det være

med til at sikre den sociale stabilitet fremover. Igen et helt særligt nordisk træk, urbane design skal være tilgængelige og til gavn for alle. Sådan er det kinesiske kulturlandskab, Times Square og taget af operahuset i Oslo. Steder hvor man føler sig en lille smule mere lykkelig og stolt over at dele ud af de nordiske værdier. Da jeg på selve konferencen fik overtalt en amerikansk deltager til at smage på kaffebordets forskellige tilbud, var jeg også en lille smule stolt, samtidig med at det ikke undrede mig, at han i første omgang ikke havde taget for sig af retterne. Tang, tør-

fisk, knækbrød, skibskiks og lakridspiber for bare at nævne nogle. Om han blev overbevist om, at New Nordic smagte lidt af Kejserens Klæder ved jeg ikke. Men lakridspiben faldt i god jord. Endnu en grund til at være stolt af det nordiske og den fascinerende tanke at vi ikke bare eksporterer spændende urbane designløsninger men i ligeså høj grad tillid og fokus på det fælles bedste. ■

Om forfatteren

Charlotte Odgaard Sjølland er cand. mag i sociologi og ansat i Dansk Byplanlaboratorium



An aerial photograph of a city, likely Fredericia, Denmark. The image shows a dense urban grid with a mix of residential and commercial buildings. A river flows through the city, and a harbor is visible on the right side. The text is overlaid on the top half of the image.

Bymidten mellem bevaring og fornyelse

Kursus i Fredericia, 15.-16. december 2014

Tilmelding senest 25. november
på www.byplanlab.dk



Handy-Print A/S