

byplan | 1/15



byplan

Nr. 1 april 2015/67. årgang

byplan

Udkommer med 4 numre om året

Redaktion

Vibeke Meyling (ansvarshavende)
Dennis Lund

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 2015: 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

Rikke Juul Gram

Bagsidebillede

Fra Google

Ekspedition

Dansk Byplanlaboratorium
Eva Josefsen
1165 København K
Nørregade 36

Tlf.: 33 13 72 81

Mail: db@byplanlab.dk

Tryk

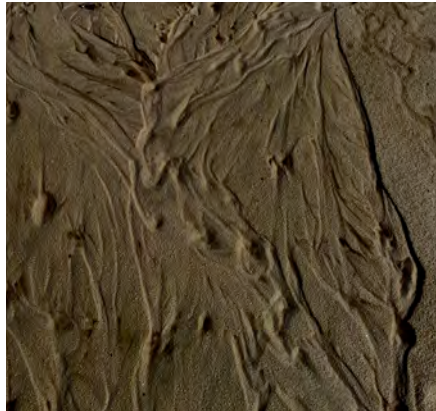
Handy-Print A/S

ISSN 0007-7658

Oplag

700

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



Vand former sand -
Grønhøj, Nordjylland

- 2 **Leder:** Det asymmetriske samfund
Dennis Lund
- 4 **Kysten**
Rikke Juul Gram
- 12 **Planlægning, by og butik**
Peter Hemmersham
- 16 **Bytransformation, eksperimenter og planlov**
Rie Malling
- 20 **Mens vi venter på næste lovændring**
Ole Damsgaard
- 24 **Grøn / Bæredygtig**
Dan Mogensen
- 26 **Hvilken bæredygtig by?**
Knud Erik Hansen
- 28 **Fingerplanen**
Jens Kvorning
- 32 **Hvad kan vi lære af Norge?**
Kasper Brejnholt Bak
- 39 **Kan steders identitet designes?**
Marie Stender
- 47 **Omtale af:** "Byudvikling for og af mennesker"
Charlotte Oddgaard Sjælland

DET *ASYMMETRISKE* SAMFUND

For et par måneder siden var der en TV-udsendelse om et lille landsbyhus i Gl. Lejre v. Roskilde, et bondehus der skulle udvides, så hele familien kunne være der. Til støtte for denne mindre ombygningssag fik familien hjælp af TV-programmets to tilknyttede restaureringsarkitekter. Programmets idé var at vise, hvordan man med faglig/arkitektonisk opfindsomhed både kan modernisere et hus, gøre det funktionelt og samtidig holde takt og tone til de historiske omgivelser. Gl. Lejre er som landsbysamfund noget ganske særligt: En lang, smal og let kurvet landsbygade med en smal stribe huse på hver side og åbent land på bagsiderne.

Det oprindelige meget lavstammede bindingsværkhus, som udsendelsen drejede sig om, ligger lidt tilbagetrukket og parallelt med vejen. Det siges at være fra 1700-tallet. I 1800-tallet har man bygget til med en tværbygning som er større og højere end det oprindelige forhus. Familien havde tænkt sig at fortsætte denne udbygning. Men arkitekt hjælpen fik overbevist familien om, at man i stedet burde opføre en selvstændig, smal annexbygning langs grundens nordskel. På den måde ville tilbygningen ikke tvinge det oprindelige længehus i knæ, men yde det respekt. Familien så lyset og var med på ideen.

Udsendelsen fik en noget uventet drejning. I tilsvarende udsendelser plejer de to restaureringsarkitekter at kunne slå bro mellem familønsker og myndighed. I denne sag gik det ganske anderledes, da den 12 mand store besigtigelseskommission med folk fra kommune, naturfredningsforening, fredningsnævn, fredningsstyrelse og andet godtfolk gik imod arkitekternes forslag. Kommissionen ville ikke acceptere en selvstændig bygning placeret langs med nordskellet, primært fordi det ville forhindre eller begrænse et såkaldt "offentligt indkig" fra vej, gennem haven og ud til bagskel og landskabet bagved. Da ejendommen er fredet, er

det myndighedens ret at beslutte som så. Men hvad der er ret, er ikke altid rimeligt.

Restaureringsarkitekterne tog tydeligvis parti for bygningsbevaringen af det oprindelige hus, idet en yderligere tilbygning ville bringe det lille længehus helt ud af proportioner. Derfor pegede de på det smalle, fritliggende annex som løsning. Ganske vist ville det begrænse indkigget fra vej mod bagskel. Men den sigtelinie var i forvejen illusorisk, fordi et skur, et lille buskads og en bøgehæk for længst har taget det meste af indkigget. Kun med en halvhøj trappestige kan det dyrebare indkig fra vej opleves.

Flere argumenter mod myndighedens afslag kan fremføre, bl.a. at 8 ud af 10 ejendomme i landsbyen også har skure, hønsehuse og carporte, der står i vejen for tilsvarende indkig, og desuden er der andre arkitektoniske vederstyggeligheder eksponeret direkte mod landsbyens gadelinie, forhold som kommunen åbenbart ikke har reageret på. Det er således ikke længere et grundtræk ved landsbyens fysiognomi, at man kan se på tværs af bygaden. Det kan man beklage, men sådan er fakta. Kommissionens feinschmeckeri står derfor på ingen måde mål med de fortrædeligheder, som står til skue langs gaden iøvrigt. Her har bystyret ikke udvist rettidig omhu.

For landets planlæggere/forvaltere forekommer denne sag sikkert ganske trivial. Ikke desto mindre repræsenterer den flere interessante aspekter, som behændigt kan lede tanken hen på den standende debat om planloven:

For det første er det i sig selv ganske overraskende, at myndigheden overtrumfer restaureringsarkitekterne, som vanligtvis har ry for at være restriktive og holde fast i historien.

For det andet indeholder den gældende lokalplan for landsbyen overhovedet intet om dette tilsyneladende afgørende plan-æstetiske indkig og har ej heller andre bestemmelser, der peger mod det uønskede i at bygge annex. I det hele taget er lokalplanen yderst ringe i sin udformning.

For det tredje er afstanden mellem lokalplanens totale mangel på arkitektonisk nærvær og myndighedens overraskende restriktive holdning så betydelig, at det nærmer sig det groteske.

For det fjerde kan det sagnomsbundne kommunale omkvæd om "præcedens" ikke anvendes i denne sag, fordi næsten alle landsbygrundene allerede har diverse udhuse m.m. langs skel.

For det femte fatter myndigheden åbenbart ikke, at hele landsbyens unikke karakter helt overvejende baseres på husene og deres karakter. Bygningskulturen er det bærende element i denne sag. Landskabet er i dette tilfælde en afledet funktion af landsbyhusene – og ikke omvendt. Men myndigheden gør det lige omvendt og tillader et forvokset landsbyhus. Hvor primitivt!

Sagen er et godt eksempel på, at "verdens bedste plansystem" må siges at have sine begrænsninger i både stor og lille skala. Sager som den aktuelle findes i hobetal landet over. Sagen bevidner desværre, at de juridiske planer, som dækker landet i et ankeltykt lag, er tilnærmelsesvis værdiløse. Planerne er fejlagtige, detaljerede på den forkerte måde, korresponderer ikke med virkeligheden og i en del tilfælde uforståelige for menigmand. Og værst af alt: Hvad stiller man op, hvis planadministrationen lukker øjnene eller ikke har den fornødne faglige kompetence? "Forbrydelse eller dumhed?" -som en af planlæggernes gurer, Preben Wilhelm, skrev om dansk boligpolitik tilbage i '70-erne.

Sagen illustrerer, at de procesjusteringer og småændringer, som formentlig bliver resultatet af den igangværende

debat om planloven, er spildt arbejde og kun tjener til at holde statens planlæggere beskæftigede med uvedkommende ting. Det arbejde der skal til for at reformulere dansk planlægning, så den bliver faglige kompetent, klarere i sit udtryk, mere målrettet og enklere i sine processer stikker langt, langt dybere end tekstmæssige korrektioner i nogle paragraffer. Tænk over det i såvel miljøministerium som KL.

Sagen her handler ikke om "smag og behag". Den handler om at stille relevante krav til et bymiljø, krav, som har ballast i gældende planer. Og den handler om fagligt at kunne skelne mellem væsentligt og mindre væsentligt og give vederhæftige begrundelser for sine synspunkter. Derimod handler det ikke om, at magthaverne skal overtrumfer den lille familie ud fra synspunktet om, at myndigheden pr. definition altid har retten på sin side. Myndigheden har a priori tillagt sig selv magten, blot fordi den er majoritet, mens minoriteten, familien, "hin enkelte" som Kierkegaard ville sige, modsat skal kæmpe for sine rettigheder, alene fordi den er mindretal. I min optik gør det mindretallet mere værdifuldt, fordi det skal argumenterer mod overmagten, som blot ved sin tyngde kan affeje al tænkning. Det er i denne positionskrig mellem individ og stat, at det asymmetriske samfund viser sit ubehagelige ansigt – gang på gang. En kamp de fleste for længst har opgivet og er nu på vej til at vende det formelle plansystem ryggen.

Afslutningsvis og helt uden for "dagsordenen" vil jeg med denne leder sige tak for ordet til læsere, BYPLAN og redaktion for mange år i felten. Jeg ser mit liv i forkortning samtidig med, at planfagligheden er på vej over i underholdningsbranchen. Det huer mig ikke. Derfor har jeg fundet andre græsgange. Tak til dem som bar og fulgte. ■

DL

- ▶ *Øverst: Landsbyhuset med den større tilbygning bagtil*
- ▶ *Midt: Eksempel på carport i nordskel og mangel på indkig og arkitektonisk forstand*
- ▶ *Nederst: Landsbygaden i Gl. Lejre*





KYSTEN

Verdens mest påtrængende naboskab er det mellem natur og kultur. Man kan ikke løbe fra det ene, og vælge det andet, uden at gå til grunde.

Naturen og landskabet er vores lunger, ligesom byen er vores hjertekammer. Med naturen som nabo har vi den bedst tænkelige forudsætning for udvikling.

Af Rikke Juul Gram

Fotos: Torben Østergaard og Rikke Juul Gram

Havet omkring Danmark definerer landet - både som geografi og sindstilstand. Malerier, digte og sange – fra Oehlenschlägers nationalhymne til John Mogensens 'To men'sker på en strand' - hylder den danske kyst, den våde vej, der har bragt viden og velstand til Danmark. På Vestkysten møder byboere og turister for alvor de flade horisonter og det landskab hvori de lokale, helt usentimentalt, føler sig hjemme.

Alle bidrager kulturelt og økonomisk til egnsudvikling og lokal kulturhistorie, og skaber mulighed for langsigtede vækststrategier.

For vi er vandmennesker i Danmark. Vores lange ubrudte kystlinje er faktisk vores største egentlige naturressource - den er vores Mount Everest,

vores Grand Canyon - og det at gå ned til vandet er en helt basal følelse i kroppen på hver eneste dansker, på samme måde som skiløb er det for Nordmænd, eller bilkørsel for en amerikaner.

Horisonten og havoverfladen er vores eneste tilbageværende urtidslandskab – bevægeligt, ubevægeligt. Kystlinjen, som Karsten V. Ifversen skrev i en kommentar i Politiken, er vores ubetinget største landskabsarkitektoniske værk. Dens moler, havne, høfder er resultaterne af bevidst formgivning, ligesom bunkersanlæggene på godt og ondt fortæller vores historie.

Der er derfor særlig grund til at gå meget forsigtigt frem når vi nu snakker om at bygge på vores kyster eller om at ændre kystens karakter, som i dag er både relativt uspoleret og vigtigst af alt - offentligt tilgængelig.

Det forhold bør derfor ideelt set kun udfordres af vind og vejr. Det er vores fælles rum for eftertanke - og lige så let at ødelægge som stilhed.

Kysterne har været trækplaster for turister i årevis. Især vores naboer mod syd, som næsten ikke har nogen kyst, har været glade for at komme til de lange sandstrande langs den jyske vestkyst. I turismens barndom blev der bygget mængder af faciliteter til de besøgende, meget tæt på kysten.

Senere kom eftertanken og en bevidsthed om, at netop kystlandskabet som beskrevet ovenfor er blandt vores mest særlige og mest skrøbelige landskabstyper. Derfor fik vi allerede i 1937 en planlov der arbejder med en sikkerhedszone og friholder kysten og dens klitter for byggeri. Til glæde for alle kan vi vist godt konstatere i dag.

Udfordringen

De senere år har turismen imidlertid oplevet tilbagegang og samtidig har det ucharmerende udtryk "Udkants-Danmark" bidt sig fast som metafor og forklaring af enhver dårligdom i urbaniseringens tidsalder. Derfor har folkettinget lige før jul besluttet at give dispensation fra planloven og "godkende op til 10 kommunale ansøgninger om forsøg, der fraviger en række af de særlige krav til planlægning og begrænsninger i kystnærhedszonen og i landzonen, samt reglerne i naturbeskyttelsesloven om klitfredede arealer og beskyttelseslinjer og øvrige bygge- og beskyttelseslinjer".

Det lyder jo meget tilforladeligt. Vi kan alle føle os begrænsede af de mange regler der indhegner vores virkelyst - og 10 dispensationer spredt over hele landet er vel til at klare? Men her vil jeg tillade mig at være kedeligt uenig - ikke for at ødelægge festen, men fordi der er mere end almindelig god grund til at gå forsigtigt frem i henseende til kystbebyggelser i Danmark - og al

erfaring viser at særregler lynhurtigt forvandles til hævdvundne rettigheder. 10 bliver let til 20. Hvilken landskabelig arv efterlader vi til dem der kommer efter os - ved de mon hvad de har mistet om 50 år?

Det Fælles Gode er en kvalitet ved tilværelsen, der står lidt ude i vinden i disse tider. Oplevelsesøkonomien appellerer, naturligt nok, til os alle, men i takt med at drømmen om de mange, i første omgang, salgbare oplevelser vokser, forsvinder overblikket. For at kunne forstå enkeltdele må man erkende helheden, og i jagten på 'Den unikke begivenhed' og 'Det spektakulære projekt', tager vi de kystlandskaber som vi elsker, for givet.

For oplevelser er øjensynligt ikke længere noget der formidler sig selv, men noget vi køber ind i vores jagt på hurtig tilfredsstillelse af den medbragte checkliste. Og derfor skal oplevelses- og formidlingscentre nu bygges i hver en flække, så vi kan få forklaret, hvad det er, vi ser - i stedet for at se det.

Det forhold taler til egoisten i os, og når den egoistiske "oplevelse" bliver centrum for vores stræben, forsvinder hensynet til det fælles gode og glæden ved at gøre noget ganske almindeligt - som at slå smut, finde et forstenet søpindsvin eller bare gå langs vandet og lytte til bølgerne.



Eksemplerne

I Danmark er de 10 største byer havnebyer – vi bor som bekendt i et vandland. Fra 1990'erne og frem oplevede vi i flere af disse havnebyer en bygge- og oplevelsesiver, der ligner den nuværende ministerielle panik. Vi tillod i fremskridtets navn en privatisering af havnemiljø og havoverflade ved vore største byer og opdagede alt for sent, hvor meget vi havde mistet. Man er nu godt i gang med at rette op på ulykkerne i de store byer, men kunne vi ikke undgå at skulle helt derud, når det drejer sig om vore kyster - kunne vi ikke fastholde den helt overordnede ide, at kysten er vores allesammens.

For væksten er ikke grænseløs og kun en tåbe bygger huse og veje, hvor han vil, uden tanke for det fælles naboskab til landskabet omkring ham.

Landskabet og havet må igen træde frem som en medspiller frem for en modstander, og dermed komme flere til gode.

Vil man gerne have syn for sagn - vide hvor galt det kan gå, behøver man blot besøge de to vadehavsøer Sylt i Tyskland og Rømø i Danmark. Den ene har nydt godt af naturbeskyttelsens kystsikringslinje, den anden har ikke, og har derfor hoteller helt ud i vandkanten. Resultatet er opsigtsvækkende.

En tilsvarende bebyggelse af strandområder ses i Belgien, hvor hoteller, vandlande og spisesteder danner barriere med klar forside og bagside langs hele landets kyststrækning, og blokerer for landets sammenhæng med kysten. Ikke noget drømmesyn, og med et klima der ikke er meget mildere end vores skal der ikke meget fantasi til at forestille sig virkeligheden udenfor sæsonen.

At fastholde vores lange kystlinje fri og åben for fortolkning er i virkeligheden den mest langsigtede investering, vi kan foretage i disse år, mens urbaniseringen styrer alle andre dagsordner i forbindelse med planlægning. Kystens ubrudte tråd



Foto: Google

som modvægt til byernes tæthed og infrastrukturens dominans er uendeligt meget mere værd end en gradvis forskelsudjævning der kun øger entropien og mindsker dynamikken.

Vi kan sandsynligvis opnå langt bedre resultater ved at bruge danskernes højt besungne opfindsomhed, og at lade kystens uantastelighed være det dogme der udfordrer og skærper kreativiteten.

Mulighederne

Langs den jyske vestkyst ligger allerede en række monumenter over tidligere tiders fejlinvesteringer og overoptimistiske projektmagerier. I stedet for

at åbne for yderligere indgreb i kystlinjens ubrudte natur, kunne man arbejde med at fjerne meningsløse ruiner og mislykkede trækplastre, og i stedet genbruge og genfortolke de mellemrum og meningsforladte strukturer som i dag sænker attraktionsværdien i de allerede bebyggede områder. Her er masser af muligheder for at forsøge at rydde op og skabe nye muligheder af høj kvalitet – indenfor den eksisterende kystbeskyttelseslinje og planlov. Det er kun et spørgsmål om hvorvidt vi gider investere i lidt oprydning først.

For det et er ikke altid løsningen at putte mere ovenpå, når man synes der mangler noget. I ar-

kitekturen er erfaringen tværtimod, at det lige så tit handler om at fjerne det overflødige. Ved at lade kystnaturen være den styrende faktor i udviklingen kan vi måske finde nye og overraskende måder at tænke turisme på. Løsningen på en krise er sjældent at fortsætte med det, der har bragt en derhen hvor man er.

I stedet for at tænke bebyggelse så snart turisterhvervet skal styrkes, kunne vi måske udfolde oplevelsesøkonomien med et bredere og mere langsigtet perspektiv. Faktisk siger 70 procent af de udenlandske turister, der kommer til Danmark, at de kommer på grund af naturen.



"Det Fælles Gode er en kvalitet ved tilværelsen, der står lidt ude i vinden i disse tider."



Ganske tankevækkende er det jo så, at vores europæiske naboer hvis økonomiske formåen vi gerne ser udfoldet her til lands, ikke kan få lov til at eje nogen af de tomme boliger i vandkants-Danmark. Alt imens hygger vi os i vores svenske ødegårde og timeshare lejligheder i La Santa Sport.

Måske der her var en lovgivning som burde ændres til fællesskabets bedste.

Forbillederne

Og der er ER faktisk steder, hvor man arbejder med muligheder og nye fortolkninger af vores landskab. For eksempel er der ved Klitmøller i de seneste 10 år opstået en stor surferkultur. Fra

hele Europa strømmer bølgebræntusiaster til "Cold Hawaii" for at blive udfordret af den vilde natur. I Løkken har man arbejdet målrettet på at genopfinde området som destination uden Sunny Beach klientellet, der en overgang truede med at ødelægge både byen og dens omdømme. En ny lig konkurrence skabte grundlaget for en helt ny mole, der vil definere området på ny og tilbyde en række nye rekreative muligheder - uden at overskride planlovens bestemmelser.

I det hele taget - hvis man tager en tur langs den jyske vestkyst fra Højer til Skagen vil man møde mange forskellige historier om kysten som attraktion og livsgrundlag. Det fremskudte dige i Højer

giver frit udsyn til Vadehavets rigdom og særlige skønhed. I dag er Vadehavet godkendt som østersdyrkningsområde og en ny generation af skaldyrsekskere er ved at vende sig til, at danske østers kan komme fra andre steder end Limfjorden. Sort Sol og Sæl-Safari i og omkring Vadehavet har vist sig som endog meget stærke turismekoncepter som fortæller lidt om hvordan natur og læring fungerer som en turistdestination der øger omsætning og antallet af overnatninger, er skabt ud fra stedets betingelser, og gør ikke skade på naturen, kræver nye bygninger eller sætter andre varige fysiske mærker.

Længere nordpå har Rømø store kvaliteter som



stranddestination, men det triste discount Las Vegas på parkeringspladsen i Lakolk udnytter på ingen måde de muligheder, der kunne opstå her - helt uden at kompromittere beskyttelseslinjen. Længere oppe langs vestkysten, i Nordjylland, i Blokhus, har et stærkt lokalt initiativ manifesteret sig i et projekt der blotlægger Blokhus Bæk, gendefinerer selve byen og genskaber dens oprindelige kvaliteter, der i dag er skjult under masseturismens aflejring. Også dette initiativ arbejder inden for den eksisterende lovgivning, og tilbyder samtidig massevis af udviklingspotentiale for både forretning og turisme.

I Løkken har man aktivt vendt et dårligt turisme-

image ved at rense ud i byens status som en enklave af afdankede natklubber, og plejer i stedet det historiske fiskerby-miljø. En fin ny-renoveret mole er på vej som bindeled mellem by og hav. Og så er der BunkerLove-arrangementerne som arbejder med kunst, og kystkulturen som årligt tilbagevendende begivenheder på stranden.

Det er således uden tvivl muligt, at tænke store og kreative tanker uden at bygge badelande, feriehuse og minigolfbaner helt ud i strandkanten. Det er muligt at fastholde en beskyttelse af kysten uden at forfalde til bagstræberisk romantik, der vil have hele landet rullet tilbage til Morten Korch filmenes univers.

Miljøministeriet kan på den måde komme til at spille en rolle som kreativ katalysator, hvis man i stedet for at give dispensationer oprettede en kreativ tænketank, der kunne fungere som såringspartner for driftige mennesker, der ønsker at udvikle de kystnære byers potentiale uden at ødelægge kysten. ■

Om forfatteren:

Rikke Juul Gram er landskabsarkitekt, partner i Schønherr A/S og medlem af Akademirådet



PLANLÆGNING, BY OG BUTIK

Danmark har lang tradition for streng byplanmæssig styring af detailhandelen, og Svend Aukens stop for nye eksterne shoppingcentre i 1997 og den efterfølgende politik har været en stor succes i forhold til at begrænse butiksflugten til bilbyen. Selvom planlovens detailhandelsregler blev lempet på visse områder i 2011, spurgte Dansk Byplanlaboratorium på et ekspertmøde i januar om disse bestemmelser burde yderligere forenkles.

Af Peter Hemmersam

I februar 2015 meldte Danmarks Radio, at Coop lukker 20 butikker landet over, blandt andet i Ej-sing Sogn og Snerting¹. Det betyder ikke bare, at de 886 indbyggere får længere til nærmest butik, men også at lokalsamfundet mister et naturligt mødested. For små samfund er det ikke vanskeligt at forstå betydningen af, at den lokale detailhandel opretholdes.

Formålet med planlovens detailhandelsregler er blandt andet at sikre, at etablerede bycentre overlever som aktive og befolkede steder. Her kan man jo hævde, at folk stemmer med fødderne når de tager til Bilka eller handler på internettet, men der er også andre hensyn der taler for opretholdelsen af detailhandelsdrevne bymidter: nemlig ønsket om en fortætningsorienteret byudvikling omkring eksisterende kollektivknudepunkter, samt sikring af det servicetilbud som en sammenlagt detailhandelsscene tilbyder til et bredt udvalg af befolkningen, ikke mindst ældre, unge og andre grupper der ikke kører bil.

Overstyring af lokaldemokratiet?

Ekspertene på Byplanlaboratoriets møde var enige om, at de nuværende regler fungerer efter hensigten: de bremser nemlig den gradvise ud-

flytning af centrumshandelen til andre beliggenheder, selvom udviklingen ikke er helt stoppet op. Der var også enighed om, at bestemmelserne bør være stabile for at give detailhandelsbranchen forudsigelige rammebetingelser.

Detaljeringsgraden af detailhandelsbestemmelserne er højere end andre dele af planloven, og der er i mange kommuner og blandt lokalpolitikere en udbredt opfattelse af, at der er tale om en overstyring af lokaldemokratiet. Men også det der måske er værre: et sæt af hindringer for vækst i detailhandelsbranchen og dermed lokale arbejdspladser.

Hvis man ser på formålet med bestemmelserne, er der nok få der er imod dem, men i en praktisk sammenhæng, i den enkelte sag, kan der være langt mellem de nationale mål og virkemidler og lokale ønsker om at få lov til at bygge nye butikker. For eksempel kan begrænsningerne på butiksareal i planloven virke arbitrære i forhold til en konkret lokal situation, og det er ikke vanskeligt at forstå, at lokale politikere og kommuner kan mene, at de bør få tillid til at træffe afgørelser i lokale sager.

Dog er det klart, at detailhandelsplanlægning ofte har betydning langt ud over den enkelte kom-

¹ <http://www.dr.dk/Nyheder/Penge/2015/02/01/0201160938.htm>



BUTIK

munes grænser. Det er også tydeligt at der (som det er tilfældet indenfor en del andre sektorer) skal planlægning og koordinering til på en overordnet skala, for at sikre negative konsekvenser for andre byer og lokalsamfund i regionen. Nu er erfaringerne fra kommunalreformen endnu ikke klare på dette punkt, men når man fjerner en skala i planlægningshierarkiet, er der visse planlægningsaspekter, herunder detailhandelen, der så skal løses på andre måder. Det er ganske vist i dag formelt set muligt for nabokommuner at gøre indsigelser mod konkrete planer, men det genstår at se hvilken form for aktiv planlægning denne reaktive mulighed vil føre til i praksis, og om der på sigt bliver behov for at genindføre et eller andet regionalt niveau i planlægningen.

Nye modeller for detailhandelen

Detailhandelsbranchen er dynamisk og under stadig forandring. At store hypermarkeder vil komme til at dominere fremtidens byudvikling, hvis man slækker på restriktionerne, er muligvis ikke længere helt så uundgåeligt som man troede for få år siden. Dette peger på at de detaljerede bestemmelser i planloven, til trods for ønsket om stabile rammebetingelser, står overfor revision med jæv-

ne mellemrum. Ændringer i forbrugerpræferencer og innovation i detailhandelsbranchen sker nemlig meget hurtigere, end byerne ændrer sig, og både den juridiske og praktiske byplanlægning bør hele tiden opdateres, for at have mulighed for at respondere på og styre byudviklingen der er konsekvens af disse dynamikker.

Et eksempel på dynamikken i detailhandelens forhold til byen blev synligt da centerstoppet blev indført i 1997. Der er siden blevet bygget 21 shoppingcentre inde i byerne, men der var på daværende tidspunkt, for næsten 20 år siden, næsten ingen der havde nogen ide om, hvordan man skulle få disse store arealer presset ind i byerne uden at forværre den fragmentering, som politikken forsøgte at undgå. Et eksempel på dette er Fields i Ørestaden, der blev udformet så det, på spektakulær måde, undlod at bidrage til at befolke byrummet i et nyt byområde under opbygning.

Midtbyens renaissance

Samtidig med at bycentrene på dette tidspunkt skulle absorbere store detailhandelsvolumener, ændrede de også på andre måder deres rolle. De blev pludselig i langt højere grad set som attraktive boligområder, og der opstod et nyt pres på

arealer der de sidste par årtier, stort set har rummet butikker og kontorarbejdspladser. I dag ser vi, at dette pres resulterer i, at den detailhandelsrettede ejendomsudvikling møder skærpede krav om tillægsprogrammering i form af boliger eller andre funktioner, der vurderes at være vigtige for at opnå befolkede og vitale bycentre.

Til trods for midtbyernes 'renæssance' ser vi dog stadig mange steder næsten helt identiske, kedelige gågader fulde af kædebutikker ("Clone Towns" hedder fænomenet i England). Vi ser også, at bycenterafgrænsninger gøres så store, at de kommer til at bestå af delområder, der i praksis udkonkurrerer hinanden. Der er altså stadig behov for ny kundskab og kompetence, for at kunne forny de rumlige modeller for detailhandel i de eksisterende byer. Heldigvis findes der kreative løsninger på, hvordan revitalisering af bycentre kan foregå med detailhandelen som hovedelement. En konkret model for hvordan den urbane detailhandel kan revitaliseres findes i den engelsk/amerikanske model der går under navnet Business Improvement Districts (BID). Det drejer sig om offentlige-private partnerskaber, hvor butiksindehavere og ejendomsbesiddere i bestemte

byområder pålægges at bidrage økonomisk til indretning og drift af byrummet, samt at deltage i praktisk koordinering og fælles markedsføring.

Detailhandelsplanlægning er bypolitik

Der er ingen tvivl, om at detailhandelen er vigtig for byen, og at detailhandelsbestemmelserne i planloven er udtryk for bypolitik. Man kan hævde at detaljeringsgraden af detailhandelsbestemmelserne i planloven viser mistillid til kommunerne, hvilket kan forstås som en konflikt mellem den overordnede nationale bypolitik, og den konkrete planlægning der foregår lokalt i kommunerne. Det kan være at loven virker efter hensigten, men hvis sammenhængen mellem lovens hensigt og dens virkemidler ikke er forståelige for de lokale aktører, der skal forvalte den i praksis, har den et legitimitetsproblem. Derfor kan man ikke undgå at diskutere den.

Under forudsætning af at der faktisk findes en fælles målsætning om at have aktive, befolkede og bæredygtige bycentre blandt befolkningen, de kommercielle aktører indenfor ejendoms- og detailhandelsbranchen, samt de offentlige myndigheder og politikerne, er det muligt, at pege på ting der faktisk kan gøres. Situationen i Danmark er nemlig ikke unik, og man finder tilsvarende diskussioner om byernes fremtid uden for landets grænser, blandt andet i Norge hvor denne artikels forfatter har bidraget til processer omkring planlovgivning og detailhandel, et arbejde der blandt andet har resulteret i et antal råd² til de forskellige parter i sagen. ■

Om forfatteren:

Peter Hemmersam er PhD, Arkitekt MNAL, på Institut for urbanisme og landskap, Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo

² Disse råd er udformet i samarbejde med arkitekt Peter Butenschøn og Projektleder på Norsk Design- og Arkitekturcenter Morten Ednes, og de er let omskrevet i denne artikel.

15 RÅD TIL LEVENDE BYMIDTER

Råd til byernes borgere:

1. Hvis du vil have en levende by, skal du handle i centrum. Også forbrugerne har et ansvar for opretholdelse af bæredygtige bycentre.

Råd til ejendoms- og detailhandelsbranchen:

2. Giv noget tilbage til byen når du bygger; for eksempel mødepladser og servicefunktioner. En levende og mangfoldig by tjener alles interesser - og bidrager til god omsætning.
3. Skab mulighed for uformel handel i centrum. Torvehandel tiltrækker mennesker og skaber liv.
4. Sørg for at have åbne og aktive facader mod de omkringliggende byrum. Butikkerne skal henvende sig til byen, og hvis dette ikke er tilfældet, eller hvis butikkerne er tomme, kan andre funktioner skabe liv. Undgå passive facader (banker og ejendomsmæglere) i de centrale byrum.
5. Indgå i forpligtende samarbejder med kommuner og andre brancher for at skabe merværdi gennem koordineret centrums-

udvikling. Husk at detailhandelen også er med til at skabe værdier for dem, der ikke handler.

Råd til kommuner og offentlige myndigheder:

6. Brug incentiver og andre virkemidler til at prioritere detailhandelen i centrum.
7. Sørg for at have opdateret faglig kompetence knyttet til detailhandel og byudvikling.
8. Indfør ordninger for forpligtende og koordinerende samarbejde mellem kommunerne og ejendoms- og butiksbranchen omkring udvikling og forvaltning af centrumsområder – for eksempel i form af Business Improvement Districts.
9. Brug pilotordninger til at eksperimentere med centrumsudvikling. Frikommuneordningen kan give muligheder for at afprøve alternative rumlige og administrative modeller for detailhandlen i centrum.
10. Brug tilrettelægning af parkering som et fleksibelt virkemiddel. Der skal være plads til parkering, men denne bør ikke dominere bycentrene. Sats på kollektivtransport, fodgængere og cykler i det lange løb.

11. Al parkering i forbindelse med butikker bør ske mod betaling – uanset om den sker i centrum eller i forstaden.
12. Husk at andre programmer også kan bidrage til at befolke midtbyen. Sørg for at butikker, offentlige institutioner, arbejdspladser og boliger i fællesskab bidrager til levende bycentre.
13. Sørg for at kommunernes afgrænsning af centrumsområderne afspejler det faktiske byliv. For store centrumsområder bidrager til fragmentering og ikke vækst i centrum.
14. Indfør bycentrumspolitik – med hensyn til bæredygtig byudvikling, og til etablering af erhverv og detailhandel i centrum. Indbyggerne handler i bycentrene hvis butiksudvalget er godt nok. Sørg for tilgængelighed for alle, også for handlende der kommer til cykel og til fods.
15. Prioritér levedygtige bycentre i den overordnede planlægning. Regionale perspektiver bør ligge til grund for en justering af konkurrencen mellem centre og centrumsområder, så man opnår størst mulig tilgængelighed til levende bycentre for de fleste mennesker.



BYTRANSFORMATION, EKSPERIMENTER OG PLANLOV

Planlægning og byudvikling handler i dag mere om transformation af den eksisterende by end om etablering ny by. "Midlertidighed" har vist sig som et nødvendigt værktøj til at afprøve idéer til nye anvendelser - men vi mangler smidighed i planloven til at støtte op om processerne.

Af Rie Malling

Udfordringer og potentialer

Planlægning er traditionelt tænkt med udgangspunkt i et områdes langsigtede anvendelse. Men i mange omdannelsesprocesser er der et stort behov for at integrere aktiviteter af en mere midlertidig karakter, mens omdannelsen foregår.

Som planloven er i dag, er der ikke hjemmel til at planlægge for midlertidig anvendelse af et område.

De midlertidige anvendelser kan med fordel bruges i en overgangsperiode, hvor både sæsonbetonede aktiviteter og de mere langsigtede og permanente anvendelser afprøves.

◀ *En del af Nørregade fremstår slidt og med tomme butikker – vasketøjet i gaden er en af de første events, der satte fokus på problemet, på Nørregadeforeningens eget initiativ. Nu sættes der aktiviteter i gang, der også omfatter ny anvendelse af de tomme butikker. Foto Aalborg Kommune*



Borgere og interessenter kan inviteres til at indgå tidligt i en omdannelsesproces, og de kreative idéer til aktiviteter og oplevelser kan være med til at skabe identitet, værdi og fællesskaber. De kan samtidig spille en vigtig rolle i vedligeholdelsen af et område i en periode, hvor det normalt langsomt ville forfalde. Byområder under omdannelse kan gøres til "laboratorier for byudvikling i 1:1", og i bedste fald kan de midlertidige aktiviteter være med til at skabe nye forudsætninger for områdets udvikling, i form af nye samarbejdsrelationer og idéer til virksomheder og aktiviteter, der kan realiseres i et længere perspektiv.

Udfordringen med de midlertidige aktiviteter ift. til planloven, opstår i flere tilfælde. Det kan fx være, hvor der er en forældet lokalplan for et område, og udarbejdelse af en ny lokalplan strækker sig over en årrække. Idéer til midlertidige aktiviteter opstår ofte spontant og i meget dynamiske miljøer, hvor der er behov for at handle forholdsvis hurtigt, så tidsfaktoren for udarbejdelse af en lokalplan bliver en barriere.

Der kan også være tilfælde, hvor man gennem midlertidige anvendelser på forhånd kan få afprøvet, om det er hensigtsmæssigt at planlægge for en mere permanent ændring af et byområde.

Midlertidighed i Aalborg

Aalborg Kommune har i en årrække arbejdet med midlertidighed som en strategi for byomdannelse i byens transformationsproces fra industri til vidensby. Men der bliver også tænkt i midlertidige aktiviteter i de eksisterende byområder, der på andre måder trænger til et løft eller nytænkning af anvendelsen. Nedenfor er der via eksempler beskrevet, hvordan midlertidighed er blevet anvendt i tre forskellige planlægningsituationer.

De tomme butikker

Der planlægges pt. for at sætte midlertidige aktiviteter i gang i Nørregade, der er en del af gågaden. Området har i en årrække haft tomme butiklokaler og stor udskiftning af lejere. En aktiv gadeforening har taget initiativ til at få sat gang i aktiviteter, der både skal foregå ude på gaden men også i de tomme butikker.

I dette tilfælde kunne det være hensigtsmæssigt, at have muligheden for at afprøve en ny anvendelse i de tomme butikker, før der evt. planlægges for en mere permanent ændret anvendelse.

Østre Havn

Et centralt beliggende tidligere havneområde stod i 2008 for en total omdannelse fra erhverv til

▲ *Aalborg Cable Park har deres aktiviteter ved Østre Havnebassin. OM:FORM, færgen der ses i baggrunden ligger pt. i Østre Havn, men det er tanken at den skal flyttes rundt til forskellige havne og bidrage ved forskellige events og arrangementer. Foto: Tina Vesterman Olsen*

◀ *"Sail in Bio" på Østre Havn, en af Platform 4s første store events, der trak mange nysgerrige borgere ind i området. Foto Simon Andersen*

nyt byområde. Fra den spæde start blev brugere og borgere inviteret ind i området, med det formål at få skabt nye aktiviteter og få genanvendt nogle af de tidligere industribygninger. Det lykkedes at få "Platform 4" – en platform for elektronisk kunst og kultur – etableret som en brugerdrevet organisation i et af de tidligere pakhuse. Det foregik i tæt samarbejde mellem grundejer, Aalborg Kommune, Aalborg Universitet og brugerne og med en kontrakt på 4 år.

Platform 4 formåede i løbet af de 4 år, at få åbnet området for borgere med en række forskellige former for events og aktiviteter. Siden er der stødt flere aktiviteter og brugere til – fx Aalborg Cablepark, der bruger havnebassinet og kajkanterne som øverum, OM:FORM, en tidligere færge der er bygget om og anvendes til udstilling og events,



Byens Rum et nyt brugerdrevet innovativt hus for iværksættere, indrettet i et pakhus.

Pakhuset som Platform 4 startede i, er efterfølgende blevet total renoveret, og der er nu flyttet forskellige erhvervsvirksomheder ind, der har glæde af den fantastiske beliggenhed og husets rumlighed??? og historie.

Som myndighed og som bruger, har det krævet meget stor fleksibilitet, at skulle håndtere tilladelser til de forskellige aktiviteter, der var ikke noget der kunne gøres "lige efter bogen". En mulighed for midlertidighed i planloven ville have gjort processen lidt mere smidig.

Karolinelund – hvad nu?

Platform 4 flyttede i 2012 deres aktiviteter til et andet byområde, Karolinelund, en tidligere forlystelsespark, der stod overfor en ny planlægning. Med baggrund i erfaringer med midlertidighed fra Østre Havn, var der stor politisk opbakning til at tage en tænkepause og åbne op for midlertidige

aktiviteter i Karolinelund i en periode på 3 år. I den periode er der etableret forskellige aktiviteter i parken; et sted for skatere, beachvolley, brugerdrevne byhaver - men også korterevarende events og arrangementer med kunst og musik. De nye brugere af parken bliver nu inddraget i en kommende planlægning af området, der bl.a. kommer til at indeholde en "fremtidens børnehavn".

I dette tilfælde var der ikke nogen lokalplan til hinder for midlertidige aktiviteter – man har frit kunnet teste nye anvendelser og aktiviteter i parken og kan nu i en planlægningsfase vælge at inddrage de nye brugere og forslag til anvendelser. Offentligheden er blevet inddraget via en fordebat med visionsudviklingsmøder og brug af facebook.

Forskning og praksis

"Strategier for den midlertidige by - instant Aalborg" - er en del af arbejdstitlen på det PHD -projekt, som Tina Vesterman Olsen, Aalborg Universitet, er i gang med at skrive. Formålet

med Ph.d. projektet er, at udforske og starte en kritisk diskussion af midlertidighed som en urban design strategi, når den nutidige nordeuropæiske by udvikles. Ph.d. projektet skal i et internationalt perspektiv tilvejebringe ny viden om relationen mellem midlertidige urbane strategier, den langsigtede fysiske planlægning, nye erhvervsstrategier og mulighed for etablering for iværksættere.

Netop Østre Havn og Karolinelund indgår som cases i PHD - projektet og udfordringen mellem lovgivningens krav og midlertidighed bliver belyst. Tina Vesterman Olsen konkluderer i sin artikel "Underway: Sites as places of becoming" at det at betragte "midlertidig brug" som et redskab til en forandring, der skal indskrives i en større udviklingsproces, kræver stor respekt for "temporalitet", det må ikke ende med at blive en ukritisk tilgang til midlertidigheden. Den løser nemlig ikke det hele. Planlægning som proces er et kendt og godt redskab i byens udvikling og transformation, men der er behov for at gøre den mere operationel fx med anvendelsen af midlertidighed. Aal-

◀ **Modsatte side:** Fredagskoncerter i Karolinelund. Foto Aalborg Kommune

◀ **Modsatte side:** Byhaver i Karolinelund – drevet af brugerne selv. Foto Aalborg Kommune

▶ **Udsmykning i Karolinelund** – en del af de midlertidige aktiviteter. Foto Aalborg Kommune

borg Kommune er i tæt dialog omkring projektet og er med til at afprøve den nye viden i praksis.

Hvad skal planloven kunne?

For at kunne udnytte midlertidighed som et lovligt operationelt værktøj i en byudviklingsproces og gøre det muligt at eksperimentere med byudvikling i 1:1, er det nødvendigt at indskrive midlertidighed som en del af lovgivningen og planlægningspræmissen.

Der kan være behov for at tænke i tre forskellige niveauer i planlægningen: de helt overordnede politiske strategier, der sætter retning og mål for byens udvikling, det stedsspecifikke der forholder sig konkret til et byområde og et kortere tidsperspektiv, og det konkrete projekt der skal opføres eller indrettes. Det er allerede muligt at indskrive midlertidighed i de overordnede planer og strategier, men der er behov for at kunne gennemføre kortere og lettere lokalplanprocesser ligesom der er behov for lempeligere dispensationsmuligheder til midlertidige anvendelser - og så skal det følges op af mere fleksible regler i bygningsreglementet og miljøloven. ■

Om forfatteren

Af Rie Malling, arkitekt MAA, Plan & udvikling, By og Landskabsforvaltningen, Aalborg Kommune



MENS VI VENTER

PÅ NÆSTE LOVÆNDRING

KOMMENTAR TIL PLANLOVSDEBATTEN

Planloven er til debat igen, hvilket overordnet set må betragtes som et sundhedstegn. Planlægningen og plansystemet skal til enhver tid kunne matche de udfordringer og muligheder, som kommuner, regioner og stat skal håndtere. Men mens vi venter, kan vi se os omkring til vore naboer og måske blive lidt klogere på, hvad liberaliseringer kan gøre.

Af Ole Damsgaard

Vi lever i en meget dynamisk tid, hvor der sker store og hastige strukturelle og lokaliseringsmæssige ændringer, derfor kræves der løbende ny planlægning og nye politiske prioriteringer. Alene ud fra den betragtning er der god mening i at diskutere, om de styringsredskaber planloven stiller til rådighed, og den måde de administreres på stadig er relevante og tilstrækkelige.

Men det er langt fra givet, at der er bred politisk og folkelig forståelse for, hvor meget et godt plansystem betyder for landets udvikling. Den of-

fentlige debat i medierne indenfor det seneste år giver for eksempel under overskrifter som "Overvældende flertal af borgmestre i oprør mod planloven" eller "Mere frihed til udvikling" indtrykket af, at der er en massiv kritik af og modstand mod planloven, specielt af kystzone- og detailhandelsbestemmelserne.

KL's katalog "Barrierer for vækst i den fysiske planlægning" fra maj 2014, og det kommissorium som miljøministeren har givet til den arbejdsgruppe, som skal analysere planloven peger i første omgang på justeringer og mindre omfattende tilpasninger. Men borgmestrenes kritik er på det allersensreste overhalet indenfor af Venstres landdistriktsordfører Thomas Danielsen. Under slogans som, "det er kommunerne og ikke staten, der bestemmer, hvordan Danmarks lokalområder skal udvikle sig" og med forslag om en vidtgående liberalisering af blandt andet planlovens bestemmelser for kystzone og detailhandel lægges der op til det kommende valg. Man kan kun frygte at planloven for alvor bliver til et valgtema, hvor partierne i blå blok vil overbyde hinanden i, hvor vidtgående planloven skal liberaliseres.

Ser vi på udviklingen i landene omkring os er der gennem de sidste 20 år sket mange ændringer

herunder også meget omfattende liberaliseringer på planområdet. Specielt er liberaliseringen vidtgående i Holland og England. I modsætning til Danmark har debatten og kritikken af plansystemerne handlet mere om vækstområderne end den manglende udvikling i udkantsområderne. Den samme kritik af planlægningen har også været fremme i Sverige og Norge, uden det dog har ført til vidtgående liberaliseringer i disse to lande.

England - er markedet bedre til at styre?

England har altid været meget top-styret, hvor lokale og regionale myndigheder er underlagt stram statslig kontrol og styring på planlægningsområdet. I Tony Blairs regeringsperiode blev der igangsat en decentraliseringsproces i tilknytning til oprettelse af 8 nye regioner. De nye regioner fik blandt andet ansvaret for koordinering af de lokale myndigheders planlægning, og for at medvirke til en bedre regional balance mellem det hastigt voksende sydøst England og det stagnerende nord.

Da David Cameron kom til magten i 2010 blev regionerne, på nær i Londonområdet, nedlagt med et pennestrøg og senere erstattet af 39 "Local Enterprise Partnerships". Disse partnerskaber skal ledes af repræsentanter for erhvervslivet og

har til opgave at samordne de lokale myndigheds planlægning og udviklingsarbejde på et markedsbaseret grundlag. Partnerskaberne har ikke nogen formel magt. Den formelle kontrol af de lokale myndigheds planlægning er igen varetaget af de såkaldte "Planning Inspectorates", som er nationale myndigheder, der skal kontrollere kvaliteten af alle lokale juridisk bindende planer, tilse at de statslige interesser varetages og samtidig fungere som første klageinstans på planområdet.

Parallelt med oprettelsen af de lokale partnerskaber blev der sat et arbejde i gang med at reformere planlovgivningen. Det var, og er de konservatives opfattelse, at planlægning er en hindring for økonomisk udvikling, og at markedet og den enkelte borger langt bedre selv kan sørge for den nødvendige koordinering på lokalt niveau.

Reformarbejdet har indtil videre resulteret i dokumentet "the National Planning Policy Framework". Dokumentet er på godt 50 sider, skrevet i et ikke-teknisk sprog og erstatter 44 juridisk bindende dokumenter (Planning Statements, Planning Guidelines, Letters to Chief Planning Officers etc.). Samtidig er der åbnet mulighed for at "local communities" (for eksempel landbyer eller bykvarterer) kan udarbejde deres egne juridisk

bindende planer, som udenom den lokale planmyndighed kan sendes direkte til godkendelse hos det statslige planinspektorat.

Det nye system har indtil videre skabt stor usikkerhed og lange ventetider hos de nationale planinspektører. Først og fremmest fordi, det nye Planning Policy Framework er formuleret meget generelt og derfor ikke har den fornødne præcision som administrationsgrundlag. Med den konsekvens, at mange planer sendes tilbage til de lokale planmyndigheder fra planinspektoratet, fordi de ikke vurderes at være "sound planning practice" hvilket igen medfører, at der er blevet rejst flere klagesager fra borgere og virksomheder end normalt.

Konsekvenserne af det nye system ses blandt andet indenfor boligområdet. Helt overordnet er der i den sydøstlige del af England akut mangel på boliger, og det har der været i årtier, men efter det nye systems gennemførelse angives situationen at være forværret. Man regner med, at der for tiden er et årligt behov for 300.000 nye boliger i hele England. I 2014 blev der bygget 100.000 nye boliger blandt andet, fordi der er mangel på planlagte arealer til boligformål de steder, hvor der er behov.

Holland - forenkling for hvem?

Holland var i perioden fra efter 2. Verdenskrig til starten af 1990'erne et Europæisk foregangsland indenfor planområdet med en meget aktiv national planlægning og med et meget tidligt udviklet sammenfattende sektorkoordinerende plansystem. Den nationale planpolitik blev formuleret i nationale planrapporter, som blandt andet blev forberedt for de danske landsplanredegørelser, og som blev udmøntet gennem storstilet anlæg af nye byer og infrastruktur. Landsplanlægningen byggede på principper om en balanceret national udvikling, sammenhæng mellem byudvikling og infrastruktur og friholdelse af det "Grønne Hjerter" (området mellem Amsterdam, Rotterdam og Utrecht), et princip der har mange ligheder med Fingerplanen. Planlægningspraksis byggede i høj grad også på en meget aktiv jord- og boligbyggepolitik.

Siden 1990'erne er denne nationale planlægning blevet neddrolet til fordel for en mere decentral struktur med større råderum til provinser og kommuner. I 2008 blev der gennemført en ny planlov, som i princippet ophævede statslig og regional godkendelse af kommunernes planer og i 2011 kom den liberale regerings Nationale Strategi for Infrastruktur og Planlægning (Structurvisie

Infrastructuur en Ruimte). I dette dokument understreges, at regeringen kun vil blande sig i den regionale og lokale planlægning, hvis snævre nationale interesser direkte er berørt. I praksis betyder det, at hidtidige nationale principper om det Grønne Hjerte, om kompaktbyudvikling og om detailhandelslokalisering ikke længere betragtes som nationale interesser.

Staten og provinserne fik så til gengæld med den nye lov kompetence til selvstændigt at udarbejde bindende lokalplaner hen over hovedet på kommunerne, hvis det er nødvendigt for at fremme særlige nationale eller regionale interesser. Det er for eksempel sket i tilknytning til større infrastrukturanlæg eller, hvor provinserne har vurderet at kommunale planinitiativer har været i modstrid med regionale interesser.

Som en del af decentraliseringen og forenklingen blev det såkaldte tretrinsprincip introduceret i 2012. Tretrinsprincippet sammenfatter de nationale interesser for byudvikling i tre simple principper, som kommuner skal forholde sig til, når der udlægges nye arealer til byformål: I en undersøgelse lavet af PBL (Netherlands Environmental Assessment Agency) af de 5000 pla-

1

den kommunale plan skal redegøre for, at der regionalt er behov for den påtænkte udvikling

2

hvis det handler om "bar mark" udvikling, skal der redegøres for, hvorfor den påtænkte udvikling ikke kan finde sted indenfor eksisterende byområder

3

hvis det handler om "bar mark" udvikling, skal der ligeledes redegøres for, hvordan det nye byområde kan blive betjent af forskellige transportformer

ner, som er udarbejdet af kommunerne fra slutningen af 2012 til begyndelsen af 2014 viser det sig, at kun 8% af de planer, som udlægges nye byarealer fuldt ud kan vurderes at indeholde redegørelser i forhold til de tre principper. Størstedelen af planerne redegør kun delvist eller meget mangelfuldt i forhold til de tre principper. Et andet resultat af undersøgelsen er, at langt størstedelen af de kommunale planer fra den pågældende periode har karakter af projektplaner i modsætning til mere langsigtede og strategiske planer. De nye principper har medført stor usikkerhed i kommunerne om, hvordan den nye og forenklede planlov skal bruges. Blandt andet fordi borgere, virksomheder og græsrodsbevægelser har indklaget de mangelfulde planer, og klagesystemet har omgjort disse i stort antal. Samtidigt har de 12 provinser oprustet deres planlægning og i stigende grad det tomrum, som den nye statslige planpolitik har efterladt. Provinserne i Holland har en helt anden og rodfæstet magt og indflydelse end for eksempel danske regioner.

I både England og Holland har meget vidtgående liberalisering og forenkling efter min vurdering medført det stik modsatte af intentionerne. Den

mindre statslige styring kan ikke levere det nødvendige grundlag for den udvikling, som man ønsker. De nye og ekstremt forenklede systemer har skabt en betydelig usikkerhed for både lokale myndigheder, borgere og virksomheder, hvor usikkerheden resulterer i mange klagesager og mange omgørelser af lokale myndigheders planlægning.

Planloven er stadig værd at kæmpe for

Set i forhold til de to eksempler er det indlysende for mig, at vi i Danmark stadig har et godt og rimeligt velfungerende plansystem. Planloven har til trods for mange små og store ændringer de sidste 10 år bevaret en vis indre logik, hvor rammestyringsprincippet sikrer sammenhæng mellem de forskellige plantyper, og hvor bestemmelserne om revision sikrer at planerne jævnligt opdateres, så de i teorien faktisk kan det de skal.

Danske kommuner har, til trods for kritikken, meget stor selvstændighed på planområdet sammenlignet med andre lande. Samtidigt giver planloven kommunerne vide rammer for planlægningen, både for den strategiske og den regulerende planlægning. Sammenlignes danske kommuners planer med tilsvarende udenlandske

er det mit indtryk, at kvaliteten gennemgående er høj. Der er noget at holde fast i og faktisk også noget at være stolt af!

Dermed være ikke sagt at det danske plansystem er uden svagheder og mangler. De mange ændringer og præciseringer af planloven har gjort den uegal og svært tilgængelig for ikke-professionelle. Og mens planlægningen fungerer bedst på det kommunale niveau og bedst i forhold til byudvikling, så er landsplanlægningen gennemgående svag i sin praksis og de regionale udviklingsplaner mangler en tydeligere rumlig profil.

Mere end et spørgsmål om fysisk planlægning

Man kan ikke planlægge sig til vækst skriver Byplanlaboratoriet i et oplæg til debat om Planloven. Det er sikkert rigtigt, hvis det alene handler om fysisk planlægning.

Men god og rettidig planlægning i bred forstand er en forudsætning for at andre vækst- og omstillingsinitiativer kan lykkes.

Skal planlægningen bruges mere aktivt i forhold til at understøtte en udvikling i de dårligst stil-

lede kommuner kræves der mere og andet end blot at lempe på bestemmelserne i planloven. En langt mere substantiel landsplanlægning, som indebærer statslig samordning på tværs af ministerier og på tværs af de mange virkemidler (statslige investeringer, programmer og puljer), som der rent faktisk findes er en af forudsætningerne. Nogle af de ministerier, som skal i spil i en samlet statslig strategi er Vækst- og Erhvervsministeriet, Fødevareministeriet, Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter, Forskningsministeriet og Transportministeriet. Landsplanredegørelserne alene kan selvfølgelig ikke samordne indsatsen fra disse ministerier, men den kan formidle regeringens politik til de regionale udviklingsplaner og kommunale planstrategier, og den kan afveje de forskellige indsatser i forhold til ændringer i det fysiske miljø. ■

Om forfatteren:

Ole Damsgaard var direktør for Dansk Byplanlaboratorium fra 1994 til 2005 og er i dag chef for EU's Northern Periphery and Arctic Programme og docent i European Spatial Planning ved ETH i Zürich.

GRØN / BÆREDYGTIG

KOMMENTARTIL ARTIKLEN "DER ER GOD PLADSTIL AT GØRE KØBENHAVN GRØN"

Af Dan Mogensen

Endelig – er man fristet til at sige – åbnes der for en debat om den byudvikling, som præger dagens Danmark, nemlig de store byers ekspansion – ikke mindst Københavns. Under overskriften "Der er god plads til at gøre København grøn" åbner Knud Erik Hansen (KEH) diskussionen i Byplan 4/14, hvor han slår ned på nogle ømme punkter i Københavns planlægning. Imidlertid rammer KEH også ved siden af en del gange, hvilket jeg vil kommentere her.

KEH kritiserer Københavns Kommune for mangelfuld planlægning og offentlig spekulation i jord. KEH's udgangspunkt er, at der er enorme arealer i spil til byudvikling i København og det giver masser af muligheder for at udvikle København til en grøn by – og med "grøn by" mener KEH en mindre tæt by med mange grønne områder.

Iflg. KEH er der i dag ikke nogen planlægning for den samlede udvikling af byens store byudviklingsområder. Tja, det er efter min mening

en lidt for generel bemærkning. Kommunen har både kommuneplan og lokalplaner og der foreligger omfattende, samlede planer for de store byudviklingsområder. Alle disse planer er af høj kvalitet sammenlignet med andre kommuner i Danmark og også sammenlignet med andre storbyer i Europa. Så det er nødvendigt at være mere specifik og præcis mht. at beskrive, hvad det er, der mangler i den københavnske planlægning. Og det er måske en tanke værd at spekulere over, hvad sammenhængende planlægning egentlig er i den situation, som Københavns Kommune står i – men det er en længere historie.

KEH nævner at Københavns Kommune ikke vurderer de trafikale konsekvenser af at udbygge byudviklingsområderne – og hermed mener KEH problemerne med den stigende biltrafik. KEH plæderer for at bygge mindre og mindre tæt, for at få bedre plads til den kommende biltrafik. Og ja, trængslen for biltrafikken er et stort problem, men det er ikke et problem jeg ligger vågen om natten over. De forskellige trafikarter konkurrerer som bekendt om den begrænsede plads i byen og man kan jo desværre ikke få det hele på en gang. Lav tæthed favoriserer bilen som transportmiddel. Høj tæthed favoriserer den kollektive trafik, gang- og cykeltrafik. Jeg foretrækker den plan-

lægning, der foregår pt. i Københavns Kommune, som går ud på at bygge tæt, meget tæt, for at skabe grundlag for en avanceret kollektiv trafik i form af metroen og for at satse stort på cykeltrafik. Jeg er godt klar over, at der kan være en fare for, at vi bruger bæredygtighedsdagsordenen til at legitimere ganske almindelig boligspekulation med - der er fordele og ulemper ved alt.

KEH mener, at der er to forhold, der styrer byudviklingen i København, jordspekulation og prognoseplanlægning. KEH forklarer, at By og Havn er blevet pålagt at finansiere metroen ved at sælge byggegrunde og dermed bliver den kommunale planlægning farvet af behovet for at skaffe penge til især metroen. Og det er korrekt. Det er et problem. Det er bagsiden af mønten, men den har også en forside. Man kunne jo også vende argumentationen om og konstatere, at for en gang skyld kommer de værdier, der skabes af den kommunale planlægning og af de kommunale investeringer, og som manifesterer sig i form af grund- og ejendomsværdistigninger, byen til gode i stedet for at ryge i private grundejeres lommer.

Jeg er enig med KEH i at det er problematisk og skrøbeligt at basere planlægningen på prognoser. Men det der er sagen er, at uanset hvordan pro-

gnoserne for København bliver til så viser de, at der er et stort udviklingspotentiale i kommunen. Set fra byens synsvinkel er det en succes, en kæmpesucces. Virksomheder og beboere vælger i stigende omfang byen til. Men det har også sine skyggesider. For prognoserne er ikke blot et teo-

sentlig problemstilling. Og selv om konjunkturerne kan skifte og tempoet i byudviklingen kan gå op og ned, så er prognoserne måske ikke helt så skrøbelige, som KEH gør dem til. Jeg er af den overbevisning, at der de sidste par årtier er sket et historisk skred, hvor byspredningen bliver mere

Under overskriften "Hovedstaden er mere end København" bebrejder KEH København, at kommunens planlægning fokuserer "alt for snævert på kommunens område". Og videre skriver KEH "Der er derfor store perspektiver i at inddrage Københavns omegn i Københavns byplanlægning". Jo tak, men hvordan i alverden skulle det ske? Det er jo manglen på regional planlægning, KEH beskriver og ikke et problem der kan løses af Københavns Kommune. Anders Fogh Rasmussen og Lars Løkke har effektivt forhindret en samlet, rationel planlægning i københavnsregionen med den kommunale strukturreform, der blev gennemført i 2007.

Når KEH skriver, at København bør planlægge for mindre tætheder end i dag, at København bør være mere grøn i den forstand, at der bør være flere parker og at metroinvesteringerne på en eller anden måde burde kanaliseres over i letbaner i omegnskommunerne, så sætter KEH en dagsorden, som er helt forskellig fra min.

Min dagsorden handler om den bæredygtige by. ■

Dan Mogensen
Byplanlægger i Københavns Kommune

"Anders Fogh Rasmussen og Lars Løkke har effektivt forhindret en samlet, rationel planlægning i københavnsregionen med den kommunale strukturreform, der blev gennemført i 2007."

retisk regnestykke. De udviklingspotentialer, de skitserer, viser sig i den virkelige verden som efterspørgsel efter boliger. Og hvis/når situationen er den, at produktionen af boliger ikke kan følge med efterspørgselspresset, så stiger priserne og boligkvaliteten falder. Det synes jeg er en væ-

og mere problematisk og hvor den tætte storby har fået en stærkere position. Og det er som sagt et historisk skift, hvor nogle af overskrifterne er deindustrialisering, vækst i vidensbaserede erhverv og den bæredygtige by. Det er ikke en døgnflue, som forsvinder igen i morgen.

HVILKEN BÆREDYGTIG BY

SVAR TIL DAN MOGENSEN

Af Knud Erik Hansen

Dan Mogensen slutter sin kommentar til min artikel i Byplan4/14 med at skrive, at hans dagsorden handler om den bæredygtige by. Det gør min også. Det, der skiller os er - som jeg læser kommentaren - hvilken bæredygtig by.

Tæthed og livskvalitet

Dan Mogensen argumenter for, at den tætte by, som København nu bygger, er den eneste vej til en bæredygtig by. Det er f.eks. en tæthed, som vi nu ser i planerne for Enghave Brygge, der får karreer med bebyggelsesprocenter på over 350.

Det er alt for simpelt blot at sige, at en tæt by er grøn. Der er grænser for, hvor tæt en by kan være uden, at det går ud over byens kvalitet som et sted for et godt liv. Hvis vi fulgte denne simple tankegang, kunne vi samle de næste 20 års byudvikling i København på Nordhavns arealer i 100-200 etagers bygninger og med bebyggelsesprocenter på over 1000. Det ville i den logik, der anvendes på Københavns Rådhus være en bæredygtig byudvikling, da man så kunne betjene den rigtigt godt med metro. Den ville måske i forhold til transport være en grøn by, men som by at leve i, vil den være sort.

Jeg har ikke hørt nogen forsvare en så tæt by. Det indebærer, at vi alle er enige i, at der er grænser for, hvor tæt byen kan være og behøver at være. Det er derfor utilstrækkeligt, når Dan Mogensen blot siger, at hans dagsorden er en bæredygtig by. Det er også nødvendigt at vurdere det bæredygtige i forhold til den livskvalitet, som byen skal give rammer for. Her har tætheden stor betydning.

Hovedpointen i min artikel er, at København er godt i gang med at lave en tæthed, der giver dårlige rammer for livskvalitet. Vi får høje og tætte bebyggelser med sparsomme friarealer. Vi risikerer, at byen drukner i biltrafikken – også selvom vi bygger nok så meget metro.

Når Dan Mogensen kan svare mig, som han gør, så er det udtryk for den forsimplede sammenkædning af tæthed og bæredygtighed, som præger holdningen hos Københavns Kommune, By og Havn, en arkitektgeneration og diverse investorer.

De undlader samtidig behændigt at vise de samlede konsekvenser af det, de er i gang med i København. De undlader også at vise, at der er andre muligheder end en by med den tæthed, de har som ideal.

Mangelfuld planlægning

De snyder ved at lave en mangelfuld byplanlægning. Dan Mogensen skriver, at Københavns Kom-

mune jo laver kommuneplan og lokalplaner. Ja det gør kommunen, men det er ikke nogen garanti for, at det er en ordentlig byplanlægning. I en ordentlig byplanlægning indgår, at behov vurderes i forhold til de samlede muligheder, og at konsekvenserne for byen af den foreslåede udvikling beskrives. Det gør man ikke i København. Her koncentrerer man sig om planlægning for de enkelte områder, man har udpeget til byudvikling. For disse afgrænsede områder laver man, som Dan Mogensen skriver, planer og har endda været dygtige til at udvikle handlingsplaner for områderne. Men det er planer for delområder, ikke for det samlede Københavns udvikling. Hertil kommer, at man kun inddrager halvdelen af de mulige arealer i planlægningen. Der er derfor god grund til at sige, at det er en meget mangelfuld planlægning af den samlede udvikling.

Jeg har ikke argumenteret for, at man ikke skal bruge prognoser. Det skal man selvfølgelig. Min hovedpointe er, at man skal bruge dem forsvarligt og professionelt. Man skal også inddrage den usikkerhed, der er i alle prognoser og i særdeleshed i prognoser, der kun bygger på de sidste 4 års udvikling. Det gør Københavns Kommune ikke. De bruges mest til at propagandere for øget tæthed. Helt usagligt. Hertil kommer, at der selv med kommunens 'optimistiske' prognoser er plads nok i København til behovet 4-5 årtier frem.

Dan Mogensen tager for givet, at behovet for boliger kun kan tilgodeses i Københavns Kommune. Det er også den holdning, der kommer til udtryk i den københavnske planlægning. Det kan ikke undskyldes med, at den tidligere borgerlige regering demonterede regionplanlægningen med strukturreformen i 2007. Første skridt kunne være, at Københavns Kommune viste lidt udsyn.

biltrafikken kunne reduceres. Men København er ligeglad med alt det uden om København. Alle kommunens metro planer og tanker herom handler om linjer, der skal gå internt i København. Der er skitser til ca. 60 km metro i Københavns Kommune og til omkring 50 mia. kr. For de penge kan man i stedet skabe et tæt kollektivt net med letbaner og forbedring af S-togslinjerne. Der vil for

sammenhængende by vil kunne give en markant stigning i den kollektive trafik i forhold til 60 km koncentreret i København. Hertil kommer, at den byudvikling, som Københavns Kommune er i gang med vil nødvendiggøre en havnetunnel. Hvis pengene hertil blev brugt til letbaner, ville det kunne give ca. 200 km ekstra letbane.

Blot en del af 500 km letbane kan give en stor tæthed i det kollektive banenet. Det vil give nærhed til bane, selv om man bygger byen med en mindre tæthed. En løsning med letbaner (og udbygning af S-tog nettet) vil sandsynligvis kunne føre en større andel af biltrafikken over på den kollektive trafik end Københavns Kommunes metroplaner. Det vil den af to grunde. For det første fordi det er et tæt net. For det andet fordi et sådant kollektiv net ville kunne servicere behovet for boligarbejdsstedtrafikken langt bedre end de interne københavnske metrolinjer, som Københavns Kommune arbejder med.

Det er derfor ikke rigtigt, når Dan Mogensen mener at kunne sige, at det kun er hans dagsorden, der handler om den bæredygtige by. Når han siger det så bastant, så er det udtryk for den næsten sektagtige legitimering, som italesættes af tilhængerne af den byudvikling, som Københavns Kommune har gang i. Der er andre måder at skabe bæredygtig by på – og det kan blive en by, der kan rumme mere livskvalitet. ■

“København er en del af et sammenhængende bysamfund i hovedstadsregionen. Det viste hele debatten om betalingsringen alt for tydeligt. Den viste, at den kollektive trafik i hele det sammenhængende bysamfund ikke var god nok til, at biltrafikken kunne reduceres.”

Metro eller letbane

København er en del af et sammenhængende bysamfund i hovedstadsregionen. Det viste hele debatten om betalingsringen alt for tydeligt. Den viste, at den kollektive trafik i hele det sammenhængende bysamfund ikke var god nok til, at

pengene kunne bygges ca. 300 km letbane.

En kilometer letbane og ditto metro i København skaber stort set den samme stigning i ture med grøn trafik (cykel og kollektiv). Metroen alene skaber kun lidt større stigning end en letbane pr km. Det betyder, at 300 km letbanenet i den

FINGERPLANEN

KOMMENTAR TIL ARTIKLEN "FINGERPLANEN I CAR-BAD" Af Jens Kvorning



Ole Jappe og Jens Galsøe har i sidste nummer af Byplan et indlæg om den seneste version af Fingerplanen, hvor de fremfører en række relevante og kritiske kommentarer med fokus på, hvordan planen forholder sig til mobilitet og trængselsproblemer. De to forfattere har været aktive i den danske byplanlægning og på den bymæssige debat-scene i mange år, de har en stor indsigt i debatten om Københavnsregionen og kan derfor også pege præcist på nogle af de vanskelige problemstillinger. Men der er også i artiklen konstateringer, som åbenbart af forfatterne opfattes som selvfølgelig, men som efter min mening godt kunne kræve lidt flere argumenter: Hvorfor er Nordhavnsprojektet et stort problem? Hvad er det mere præcist for problemer der knytter sig til udbygningen omkring ring 3? Hvad er det der gør at stationsknudepunkterne kan risikere at producere meget mere biltrafik – og skal man så droppe denne strategi?

Udover disse spørgsmål fik artiklen mig til at tænke på, hvad det egentlig er vi snakker om, når vi i faglige forsamlinger og medier fører debatter af denne her slags: Er det planens indhold som plandokument? Er det Miljøministeriets manglende vilje til at effektivere den myndighedsrolle, som Ministeriet har fået i forhold til Københavnsregionen? Er det det manglende samarbejde mellem Miljøministeriet og andre ministerier involveret i infrastrukturplanlægning eller andre aspekter af

◀ **Nordhavnsprojektet** bliver ikke kun en ny bydel for dem, der vil komme til at bo og arbejde i den. Det bliver også en ny bydel der tilfører hele det centrale København nye oplevelsesmuligheder og nye rekreative arealer, som dermed vil påvirke hele byens funktionsmåde. Denne gunstige effekt forudsætter imidlertid, at man politisk og planlægningsmæssigt forstår og udvikler Nordhavnsprojektet i denne bymæssige kontekst. Det kræver bl.a. at der kæmpes for og sættes ressourcer af til strandparken mod nord. Illustration af: COBE, Sleth, Polyform og Rambøll

den rumlige planlægning? Er det kommunernes manglende lyst til at se sig selv som del af en regional by og arbejde for en højere grad af bæredygtighed? Er det manglende eller mis-ledende billeder af, hvordan vi kan omstrukturere og tilpasse Københavnsregionen til nye vilkår? Eller er det en grundlæggende ulyst blandt regionens befolkning til reelt at forfølge mål og initiativer, der skulle kunne udvikle og omdanne Københavnsregionen i en mere bæredygtig retning?

Den regionale by

Vi har en fingerplan som har fungeret i mange år og som er omgærdet af stor faglig stolthed og kendt langt ud over faglige og nationale grænser. Men det er også en 'kendt' og 'fin' plan som svarer forholdsvis dårligt til Københavnsregionens aktuelle funktionsmåde.

Det er antageligt vel over halvdelen af regionens befolkning som i deres daglige færden ikke er i overensstemmelse med planens logik, fordi de kun bevæger sig i den ydre by og mest på tværs af fingrene. Derfor kører de i bil og vil blive ved med at køre i bil, selvom vi snakker nok så meget stationsnærhed, og selvom der er nogen der har opfundet noget der hedder Loop City.

Skal vi så droppe fingerplanen og finde på noget andet, når den nu ikke svarer til byens funktionsmåde? Nej – jeg er enig med Galsøe og Jappe med en lille udvidelse af argumentet. Vi skal fastholde planen fordi den har fungeret så længe, er så klar, fastholder en vigtig balance mellem bygget og åben - og har så stor opbakning. Men vi skal diskutere hvad der skal til for at få planen til at fungere overfor en regional by-formation, hvis funktionsmåde den ikke er helt gode venner med. Og her er det så det bliver aktuelt at finde ud af hvor problemet ligger henne: Om det er planens

byform, planen som styringsmæssigt dokument, planmyndighedens vilje og kapacitet til at fastholde planen, eller om det er de kommuner som skal realisere planens intentioner, som ikke leverer det der skal leveres?

Lad mig begynde med det sidste: Fingerplanen påbyder eller forventer at kommunerne sikrer, at deres planer styrker den kollektive trafik, øger bæredygtigheden gennem bl.a. stationsnær udbygning og lever op til de miljømæssige mål, der er i planen.

“Det er vel over halvdelen af regionens befolkning som i deres daglige færden ikke er i overensstemmelse med planens logik.”

Så længe vi kun læser målformuleringer, så lever kommuneplanerne op til disse krav, men når man ser nærmere på planerne og det der bliver realiseret, og taler med planlæggere og politikere - så bliver i hvert fald jeg overrasket over i hvor begrænset grad kommunerne opfatter sig selv som en del af Københavnsregionen og grundlæggende i deres planer spørger: Hvordan kan vi bidrage til at Københavnsregionen bliver så stærk som mulig. Hvordan kan vi bidrage til at regionen tilbyder rammer for et godt dagligt liv til mange forskellige

grupper. Hvad er vores rolle, hvad kan vi gøre - og hvad skal vi lade andre om.

I stedet dominerer en opfattelse af, at netop vores kommune skal have det store butikscener, de bedste skatteydere, de mest sofistikerede arbejdspladser, den arena der kun kan være én af i hele regionen – og så kan de andre tage sig af det mindre attraktive. Det der med at diskutere bæredygtighed som et regionalt anliggende, det ser det ikke ud til, at der i praksis er så mange der tror på.

Forståelse for det regionale

Vi laver grønne tage og så må det være nok.

Sådan en karakteristik overser selvfølgelig en masse fine initiativer, men jeg vil alligevel påstå at der ligger et stort problem i den manglende fælles debat og det manglende fælles ansvar blandt kommunerne for at udvikle Københavnsregionen til et bedre og mere bæredygtigt sted at leve og producere. Der er uden tvivl også et problem i, at Ministeriet ikke har den store lyst til at slå i bordet. Men der er også den logik, at når eller hvis der bliver slået i bordet, så vokser tilsyneladende lysten og det legitime i at omgå Fingerplanens grundlæggende intentioner.

Og denne form for anti-helheds tænkning bliver jo styrket gevaldigt af udmeldinger fra politikere og økonomer om det ønskelige i fri oprettelse af butikscener og hypermarkeder, som bliver diskuteret i en kontekst hvor alle ressourcemæssige og mobilitetsmæssige konsekvenser er fjernet, og hvor by-regionens funktionsmåde er dømt ude som et konkurrenceskadeligt begreb.

Jappe og Galsøe bemærker i deres artikel at man bør have et kritisk blik på udmøntningen af Stationsnærheds-princippet: (Det).. 'vil selvfølgelig

medvirke til at skabe gode vilkår for den kollektive trafik, men det kan også medføre en uønsket vækst i den individuelle trafik i de enkelte områder og dermed udløse behov for nye statslige vejinvesteringer’.

Jeg er enig i at det er meget vigtigt at have et kritisk blik på udmøntningen af diverse fortætningsstrategier, men det er for mig at se kvaliteten, som er afgørende. Hvis fortætningen fører til ringe eller i bedste fald uinteressante bymiljøer, vil det i længden blive umuligt at gennemføre denne bærende del af regionplanstrategien.

Siden krisen har det generelt været svært at få interesse for projekter omkring de ydre stationer. Al investorinteresse har ligget på de helt centrale områder i regionen. Det burde selvfølgelig ikke ændre hverken regionale eller kommunale planer, men blot føre til at man venter til der igen er interesse.

Men konsekvensen af den aktuelt manglende investeringslyst kan meget vel blive projekter, som leverer alt for ringe bymæssig og arkitektonisk kvalitet, og dermed bliver et argument for at man skal lade være med at gennemføre disse omstrukturings og fortætningsprojekter. Det er vel et af de problemer som Ringbysamarbejdet nemt kan komme til at stå overfor, og som dermed bliver en test på om det er et samarbejde eller en konkurrencesituation. Om kommunerne kan definere deres roller i en helhed eller kun kan se sig i en konkurrence.

Et udvidet tætheds-, og bæredygtighedsbegreb

Jeg har tidligere i en rapport om tæthed og bystruktur, som vi udarbejdede for Miljøministeriet, argumenteret for et udvidet tætheds-begreb, hvor man ikke kun interesserer sig for den fysiske tæ-

hed, men fokuserer på at der opnås en tæthed, som understøtter et fuldt udfoldet dagligliv. Det er klart at tæthed forstået som mange kvadratmeter potentielt støtter den kollektive transport. Men hvis der ikke skabes nogle attraktive fortætninger af dagliglivet i et område, og der opnås synergi mellem en række funktioner og dermed opstår nogle sociale miljøer og oplevelsesmuligheder, som kan supplere den ydre bys fragmenterede sociale landskab - så taber vi nogle meget vigtige pointer ved stationsnærhedsstrategien.

“Vi skal diskutere, hvad der skal til for at få planen til at fungere over for en regional byformation.”

At skabe fortætningspunkter burde nemlig både sigte på at støtte den kollektive trafik og skabe fortætninger, som kan få områdets funktionsmåde til at ændre sig. Blandt andet med den konsekvens at det vil fremkalde en større grad af cykel og gangtrafik rettet mod mål som har med det daglige, det smukke og det oplevelsesrige at gøre.

Man kunne i denne sammenhæng pege på en anden pointe eller påstand fra den omtalte rapport om tæthed og bystruktur. Jeg indførte et begreb som jeg benævnte: ‘Det potentielt bæredygtige’.

Det kan jo synes at være et totalt overfladisk gummi-begreb, som kan legitimere alt eller udvande alt. Men intentionen var at gøre opmærksom på at der kan være mange initiativer, som ikke øjeblikkeligt fører til en målbart højere grad af bæredygtig adfærd. Bilen er som Jappe og Galsøe siger mere komfortabel end som så, og den er indlejret i vores forbrugskultur på en meget solid måde. Derfor stiger man ikke ud af bilen og ind i toget bare fordi det er kommet lidt nærmere. Men det potentielt bæredygtige betyder at gennemføre ændringer, som sikrer at den dag det bliver meget dyrere at køre i bil – eller man bliver enige om et road-pricing-system, der kan afdække de reelle samfundsmæssige udgifter og prioriteringer - så har man en bystruktur, der kan fungere under disse vilkår.

Det må vel være noget af det vigtigste at argumentere for og fastholde i en langsigtet plan – og på den måde imødegå meget snævre overvejelser om økonomien i hypermarkeder eller hvor mange procent af pendlertrafikken man kan flytte hvis man (kun) investerer i udbygning af den kollektive trafik.

Nordhavsprojektet eller fingrene

Når Jappe og Galsøe i forbifarten sidst i artiklen nævner at ‘opgaven bliver ikke lettere af at man i disse år udbygger Nordhavnen med en stor mængde boliger og erhverv’ så fremstår der en ret grundlæggende diskussion om hvad det hele handler om.

Jeg vil være tilbøjelig til at påstå at Nordhavsprojektet er et vigtigt bidrag til at gøre København og Københavnsregionen mere bæredygtig. Den nye bydel vil være koblet meget effektivt op på det kollektive system, den har en tæthed og en rumlig struktur der gør det oplagt, oplevelsesrigt



og komfortabelt at gå og cykle til mange daglige gøremål. Og så tilbyder den nye bydel (forhåbentlig) nogle storslåede nye rekreative muligheder til befolkningen i hele den centrale del af København, hvilket også vil skubbe trafikbilledet i den rigtige retning.

Det der for Galsøe og Jappe 'ikke gør det lettere' er ikke uddybet i artiklen, men jeg gætter på at det handler om, at det byggevolumen og by-potentiale som Nordhavnsprojektet repræsenterer, efter Galsøe og Jappes mening, kunne bruges mere konstruktivt til at restrukturere den ydre by – altså fingrene.

Det bringer os tilbage til planen og helhedssynet. Man kan indvende mod de revisioner af Fingerplanen som er blevet gennemført, at de hver gang har udvidet byggemulighederne i Fingrene og derved har inviteret til at bygge nyt og åbent i kanten, fremfor tæt ved stationerne og dermed

udvikle nye fortætningspunkter.

Men er det noget der kan reguleres med den regionale plan, eller er det noget der kun kan reguleres hvis alle kommuner for alvor begynder at spørge til relationen mellem bæredygtighed og bystruktur og grundlæggende spørger til deres muligheder for at være med til at udvikle den regionale by i en mere bæredygtig rolle.

Det fører til en lidt vattet eller måske provokerende påstand: Fingerplanen er en god plan fordi den fastholder en balance og relation mellem det byggede og det åbne, og fordi den er kendt og har fungeret i mange år. Men den er ikke det centrale redskab til at udvikle en mere bæredygtig region og herunder ændre på trafikbilledet. Det er kun befolkningens og kommunernes opbakning og engagement der kan sikre det.

Og så kan man slutte med en scanning efter det positive: Er der ikke noget der tyder på at en del

▲ Sorgenfri Hvis den åbne by skal bringes til at fungere mere bæredygtigt er det vigtigt at styrke og udvikle fortætningspunktet eller det lokale center. Det kan forøge andelen af gang- og cykeltrafik, og det kan støtte brugen af kollektiv trafik – vel at mærke hvis det er attraktivt og rummer de vigtigste servicefunktioner. Polyform Arkitekter har for Freja Ejendomme og MT-Højgaard udarbejdet forslag til at styrke fortætningspunktet omkring Sorgenfri S-bane station. Der er i forvejen et mindre center, men det er presset, fordi det mangler større butikker og fordi det ikke opleves som særlig attraktivt. Projektet skaber en fordobling af centret, som giver plads til flere og større butikker, samtidig med at det tilfører området nye boligtyper og lokaler til flere serviceerhverv. Derudover skabes der en række pladsrum som umiddelbart signalerer centrum og gør at man bliver modtaget på en venlig og indbydende måde, når man stiger ud af S-toget.

kommuner i Københavnsregionen er begyndt at samarbejde på en måde der trækker i denne retning? ■

Om forfatteren

Jens Kvorning er arkitekt, professor og centerleder på Kunsthøgskolens Arkitektskole.



HVAD KAN VI LÆRE AF NORGE?

Rambøll har været rådgiver på udarbejdelse af en såkaldt områdereguleringsplan – et plandokument, der detaljeringsmæssigt befinder sig mellem kommuneplanniveau og en dansk lokalplan. Opgaven er løst i en tværfaglig projektgruppe med medarbejdere fra både Danmark og Norge, og vi har dermed kunnet kombinere internationale erfaringer fra hele Rambøll med lokal ekspertise og detaljeret kendskab til både lovgivning og planlægningskultur i Norge.

Af Kasper Brejnholt Bak

Jeg har været fagansvarlig for områdereguleringsplanen for Ski Centrum – en opgave som har været både spændende og indimellem ganske udfordrende. Det har været en speciel opgave og proces – og på en lang række områder mener jeg, at vi som planlæggere i Danmark med fordel kan lade os inspirere af ambitionsniveauet hos vort norske broderfolk.

Processen har været præget af dialog, god tid til at tænke sig om og en rummelig økonomi. Forhold, som har givet mulighed for en åben og skitserende proces, med mulighed for at afprøve forskellige koncepter undervejs.

▲ **Visualisering** som illustrerer princip omkring vandrette gadeforløb og skrånende landskabstræk med en stor grad af variation i bygningshøjder og udtryk.

Ambitionerne har fra starten været høje. Kommuneplanen definerer således, at:

- Ski skal være en attraktiv og levende by i et smukt kulturlandskab.
- Ski skal styrke sin rolle som regionscenter og kollektivknudepunkt og være et udstillingsvindue for fremtidens udbygningsmønstre, erhvervsstruktur og transportsystem.

I det følgende har jeg forsøgt at opsummere elementer i processen, som peger på tilgange og løsninger, som jeg mener, vi kan lade os inspirere af i Danmark.

Kapitalisering af værdien af tilgængelighed

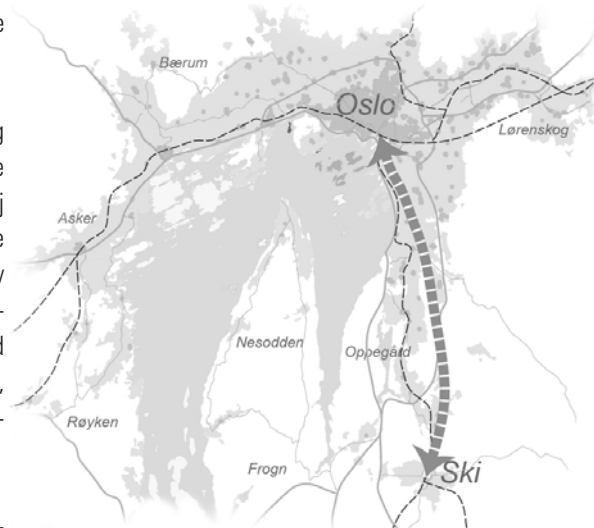
Hele forudsætningen for den markante udbygning af Ski er, at der i forbindelse med Follobaneprojektet – et vigtigt element i hele udbygningen af IC-togstrækninger på Østlandet i Norge – etableres en 19 kilometer lang dobbeltsporet tunnel for højhastighedstog gennem et bjerg. Hermed bliver transporttiden mellem Oslo S og Ski fra den ene dag til den anden reduceret fra 24 minutter med regionaltoget og 35 minutter med lokaltog til kun 11 minutter! Det skaber et meget stort udbygningspotentiale for både bolig, kontorerhverv og detailhandel, ligesom Ski bliver mere attraktiv for placering af regionale destinationer af både offentlig og privat karakter.

De nationale udmeldinger, kommunens ønsker og developerens økonomiske interesser peger alle sammen i samme retning: Der skal skabes så høj en tæthed som muligt indenfor den stationsnære zone, hvis overflytningspotentialet til kollektiv transport skal udnyttes optimalt. Samlet set giver planen mulighed for etablering af op imod 400.000 m² nybyggeri i det stationsnære område, som forventes realiseret indenfor en planlægningshorisont på 15 år.

Hvor vi i Danmark kan opleve en automatisk mistro og modstand over for developerens ønsker om maksimal tæthed, herskede der i dette projekt en konsensus om, at det faktisk giver rigtigt god mening at skabe en høj tæthed omkring stationer. Det skabte et spændende rum at arbejde indenfor.

I Danmark er der ligeledes meget store potentialer for fortætning i forbindelse med både de eksisterende stationer, kommende letbaneprojekter i

de større byer, udvidelse af metrosystemet og den kommende højhastighedsbane København-Køge-Ringsted. Jeg bor selv i Vangede, hvor et lokalcenter ved stationen netop er udbygget, og der er etableret et nyt byggeri langs banen – begge dele i kun 2-3 etager! Det er på høje tid, at vi også i Danmark får fokus på at gribe de potentialer, der ligger i at udnytte stationsnærheden optimalt på alle niveauer. Ellers risikerer vi at gå glip af det store bidrag til en bæredygtig omstilling af vore byer, der ligger i at basere byens udvikling på højklassede offentlige transportformer.



▲ **Follobanen** er en direkte dobbeltsporet højhastighedsforbindelse mellem Oslo S og Ski som forventes indviet i 2021. Illustration: Plan Urban.

Etablering af et rum for – også den svære – dialog

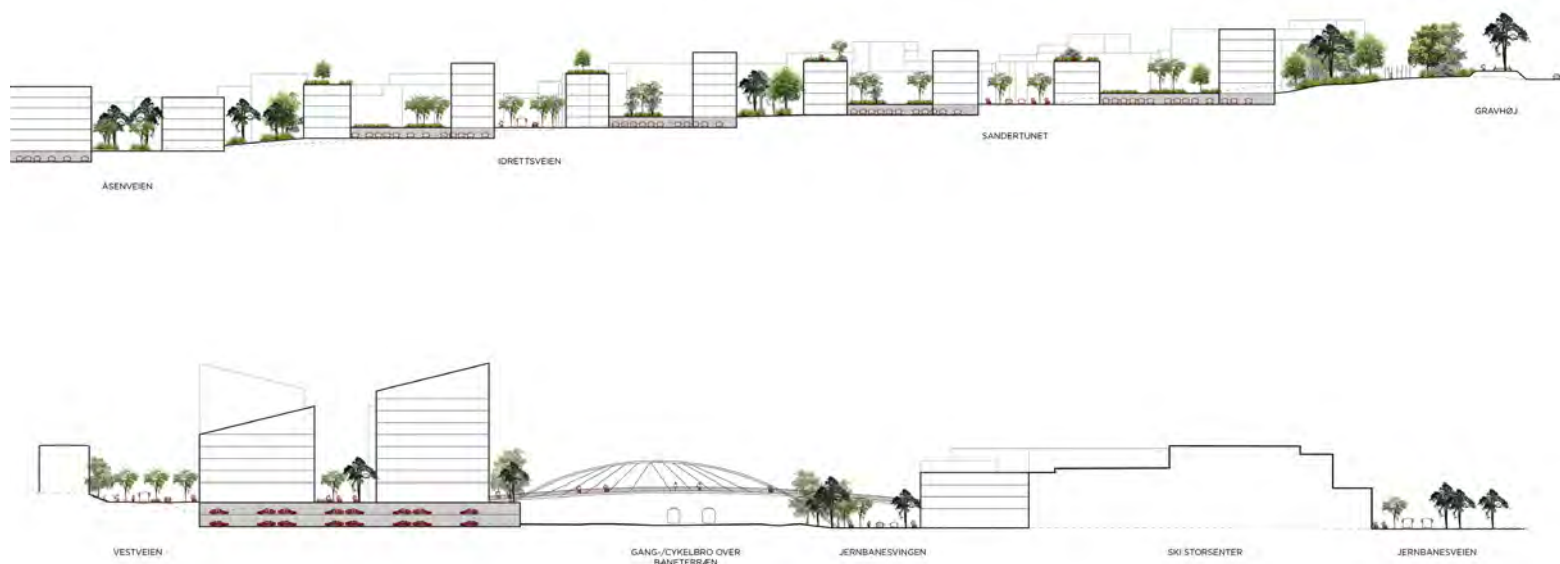
En så omfattende omdannelse af Ski, som det var ønsket fra kommunens side, indebærer, at en lang række ofte modstridende interesser skal nå til enighed om ét planforslag. Et planforslag, som

afspejler en afvejning af både overordnede planlægningsmæssige og individuelle interesser.

Allerede i starten blev der, som noget ret unikt, etableret et developerpanel med repræsentanter fra de 8 største grundejere og developere i byen. Flere af dem havde allerede på det tidspunkt udarbejdet skitseforslag til bebyggelser, som de ønskede mulighed for at realisere indenfor områdereguleringsplanen for Ski Centrum.

Skitserne var baseret på eksisterende veje og grønne områder, og var for de flestes vedkommende en videreførelse af, hvordan man havde tænkt hidtil, men konkretiseret på vidt forskellige måder uden nævneværdige fællestræk. På den måde kan man sige, at vi kom lidt sent ind i processen, og der var derfor et stort behov for dialog om, hvilke træk og kvaliteter, der skulle karakterisere Ski i fremtiden. Jeg tror, de fleste arkitekter og developere udvikler en naturlig forkærlighed for egne forslag – en dynamik, jeg heller ikke selv kan sige mig fri for – og der var derfor behov for de faste månedlige møder med developerpanelet omkring udviklingen af fælles retningslinjer og overordnede bymæssige sammenhænge. Disse møder blev suppleret med individuelle møder med de enkelte developere om den lokale tilpasning af netop deres byggerier.

De høje ambitioner hos Statens Vejevæsen i forhold til den kollektive trafik og fremme af cyklistisme resulterede i nye veje med både et separat centralt busspor, beplantning, cykelstier og brede fortove samt et samlet vejprofil på op imod 30 meter på de vigtigste veje ind imod centrum. Denne løsning var langt fra i overensstemmelse med developerens ønsker til maksimale udnyttelsesmuligheder, eftersom store dele af de grunde,



de havde købt for op imod 10.000 kr. pr. kvadratmeter blev inddraget til vejformål. Vi har været igennem mange forskellige principsnit for vejene, fælles workshops og møder, og det er kun gradvist lykket at få de to perspektiver og interesser til at mødes.

En så markant omdannelse af byen – hvor vejudlæg uden cykelstier og ofte kun med et smalt fortov i den ene side skal udvides til at skabe gode forhold for alle transportformer – indebærer naturligvis også et element af ekspropriation af havearealer og i nogle tilfælde hele ejendomme. Det er et meget følsomt område, hvor grundejerne har en naturlig interesse i, at vejprofilen reduceres så meget som muligt. De berørte grundejere er både blevet kontaktet individuelt af Statens Vejevæsen, ligesom der er blevet afholdt fællesmøder.

På samme måde var vi spændt på reaktionerne fra de grundejere, som ligger indenfor hovedvejnettet, som er den zone, der udbygges først. Da en beboer på det offentlige borgermøde indledte sit spørgsmål med at fortælle, at han boede på Idretsveien nr. xx, var jeg således ganske spændt på, hvad han ville svare på mit spørgsmål: Hvordan forholder du dig til, at dit hus ikke længere er vist på illustrationsplanen? Inden jeg fik modereret mit spørgsmål med forklaringen om, at områderegeringsplaner ikke rummer en handlepligt, men derimod giver muligheder, svarede han, at det havde han det helt fint med. Han havde netop sagt nej tak til et købstilbud på sit hus på 10 millioner norske kroner – omtrent det dobbelte af den offentlige ejendomsvurdering! Dette eksempel illustrerer, hvordan det norske ejendomsmarked og den pludselige høje tilgængelighed til Oslo er en

potent kombination, som gør det muligt at gennemføre en markant byomdannelse, som i andre sammenhænge ville have været utænkelig eller ville tage meget længere tid. Men samtidig anes også en mulig akilleshæl for hele byomdannelsen: At der kan gå så meget spekulation i grundværdier, at det kan blokere for udviklingen.

Afprøvning af bebyggelsestypologier

På baggrund af ønsket om en høj tæthed udviklede vi forskellige modeller i sketch-up, som kunne belyse både bebyggelsestæthed og bymiljø, samtidig med at de kunne bruges i forhold til vurdering af mikroklima og vindforhold. Disse blev også diskuteret med developerpanelet, sådan at bygningstypologierne var realistiske og optimerede i forhold til variation, bygningsdybder mv.

◀ **Modsatte side** Overfladeparkering fjernes og integreres i bygningsstrukturen, hvor parkeringsdæk bidrager til at optage terrænfald.

▶ **Visualisering** som indikerer en mulig karakter af byområdet vest for stationen.

Lige ved stationen ligger et langstrakt areal, vi kaldte "slipset". Slipset er et af de delområder, hvor man ønsker en særlig høj udnyttelse. Da vi fremlagde nedenstående forslag til bebyggelsesstruktur hvor en varieret stokbebyggelse i 5-12 etager ligger langs banen ovenpå et parkeringsdæk, var den første kommentar: "Hvorfor er det ikke højere?"

Efterfølgende undersøgte vi, hvad det ville betyde for vind- og skyggeforhold, hvis man hævede den højeste del af bygningerne til 14 etager – selv om vi samtidig gjorde opmærksom på, at en udnyttelsesgrad på ca. 350 % ikke kan karakteriseres som underudnyttelse i traditionel forstand.

Visualiseringer

De forskellige studier i Sketch-up af mulige bebyggelsestypologier og koncepter for de enkelte delområder i planen blev underbygget af collager, som kunne indikere hvilke typer af byliv og funktioner, man kunne forestille sig i de enkelte områder.

Collagerne blev anvendt til at kvalificere dialogen med borgere, politikere og grundejere om forhold som skala, byrum, bebyggelsesvariation, funktioner mv. og var vores første bud på, hvordan de intentioner og ønsker, som var blevet formuleret i processen, kunne konkretiseres. Visualiseringen



på s. 32 er fra det nordøstlige område, som ligger på en skrænt, og her har vi forsøgt at illustrere et princip med vandrette gadeløb og skrånende landskabstræk imellem en åben karrestruktur. Denne visualisering gav eksempelvis anledning til diskussioner med grundejere omkring realiteten i en så høj grad af variation i det forventede boligmarked i Ski efter indvielse af Follobanen.

Developerne ønskede en mindre variation og mere regulære bygningsformer, mens vi som rådgivere lagde vægt på, at der – i den ret lille by, som Ski er – sikres en variation, der gør, at byen vil opfattes som mangfoldig og oplevelsesrig. Eksempelvis anbefalede vi, at developerne gjorde op med de foretrukne bygningstypologier med en bygningsdybde på 14 meter, da det i mange sammenhænge giver dårlige dagslysforhold, og

på denne måde nærmede vi os en konkretisering af, hvilke reguleringsprincipper der skulle indarbejdes i områderegeringsplanen.

Vækst i transport

- kun med kollektiv, gang og cykel

Hvad gør man i en situation, hvor byen skal fordobles i indbyggertal, og der allerede er trængselsproblemer for biler i myldretiden – hvis man samtidig gerne vil fremme en bæredygtig omstilling af byen? I Ski fastholdes den nuværende kapacitet for biler, der kan få lov at stå i kø, mens forholdene for busser forbedres markant gennem etablering af separate og prioriterede bustraceer midt i vejprofilet gennem hele hovedgadenettet! Et generelt mantra i Statens Vejrvesen er, at "al vækst i transport skal tages med kollektiv, gang og cykel."



Selv for vore ret progressive trafikplanlæggere var det en udfordring at forestille sig, at byen kan fordobles, uden der sikres større kapacitet for biltrafik. Dette princip indebærer jo, at eksisterende og fremtidige beboere forudsættes kun at bruge bilen halvt så meget i 2030, som indbyggerne i Ski gør i dag. Hvis det skal lykkes må det gøres både enklere, hurtigere, billigere og mere oplevelsesrigt at transportere sig bæredygtigt, samtidig med at det bliver mere besværligt og dyrere at bruge bilen.

Udover en høj prioritering af busser og ønsker om højfrekvente busser til både Ski Øst og Ski Vest, når disse er fuldt udbygget, etableres der således en række direkte cykelstier til stationen, nye tunneler og broer på tværs af baneterrænet, og brede cykelstier langs hovedgadenettet.

Lokalisering af offentlige funktioner

Undervejs i processen har vi brugt megen tid på at diskutere placeringen af offentlige institutioner, så de vigtigste destinationer i dagligdagen bliver enkle at nå med bæredygtig transport. Både børnehaver, skoler og gymnasium skal udbygges markant for at følge med udviklingen, hvilket har givet gode muligheder for at etablere nogle nye principper for, hvordan disse funktioner placeres bedst i bystrukturen. Ganske imponerende havde Ski Kommune som grundlag for dette arbejde udarbejdet såkaldte "barnetråkk" i samarbejde med alle skoler i byen – en kortlægning af, hvor skolebørnene i dag går til og fra skole. I planen kunne derfor indtænkes principper for sikre skoleveje, hvor børnene selv vil kunne færdes til og fra skole. Dette er i planen for udbygning af børnehaver, barneskole (0.-7. klasse), ungdomsskole

◀ *Skitse-mæssigt bud på, hvordan en traditionel gade kan omdannes til oplevelsesrigt byrum med nye vandelementer og opholdsmuligheder.*

(8.-10.klasse) og videregående skole (gymnasium) blevet koblet med en forståelse af, hvad der er en tryk aktionsradius for forskellige aldersgrupper. Planen giver bl.a. mulighed for at etablere et nyt gymnasium lige ved stationen – et forslag, som netop er godkendt i Akershus Fylkeskommune.

Al overfladeparkering fjernes

Et konkret resultat af dialogen med developerpanelet er, at der er opnået enighed om, at al overfladeparkering skal fjernes, således at parkering på overfladen i det centrale gadeforløb forbeholdes korttidsparkering samt parkering for taxi og handicappede. På et af møderne havde vi inviteret Europark til at fortælle om mulighederne for at etablere parkeringsanlæg, som både rummede private og offentlige parkeringspladser. Principet for fjernelse af overfladeparkering er, at der etableres en overkapacitet parkeringsmæssigt under udvalgte centralt beliggende byggerier i bymidten, som er ejet af deltagere i developerpanelet. Kommunen ønsker at reducere brug af bil mest muligt, og her viste der sig et smukt sammenfald i interesser med Europark og developere, som ønsker maksimal afregning for parkering.

Hvor vi i Danmark ofte taler om minimumsnormer, når det gælder parkering, er man i stigende grad begyndt at tale om maksimumsnormer i Norge. Som developerpanelet fremførte, så har de også kun interesse i at etablere lige akkurat det antal parkeringspladser, der er behov for, da det er meget bekosteligt at etablere parkeringskældre. En anden fælles forståelse, som voksede frem i

processen var forslaget om at sælge parkeringspladser separat. På den måde bliver det muligt at spare prisen for parkeringspladser for de indbyggere, som vælger en livsstil baseret på kollektiv transport og cykel. Dermed skabes der et tydeligt incitament for bæredygtig transport. Ski Kommune ønsker samtidig at fremme delebilsordninger, som er et meget stærkt redskab til reduktion af parkeringsbehovet. Generelt kan man regne med, at 1 delebilsparkeringsplads kan reducere parkeringsbehovet med 5-6 pladser. Dels fordi delebilerne bruges mere intensivt, dels fordi de kører færre kilometer med brugerne, som jo betaler efter forbrug. En anden fordel er, at indbyggere får mulighed for at vælge den biltype, som svarer til deres konkrete behov, alt efter om det er individuelle ture, eller om det er hele familien der skal "på hytten" med ski og oppakning til flere uger.

Markant satsning på elbiler

El-ladestationer for bilparken er også en væsentlig faktor i planlægningen. Norge er det land i verden, som har den største andel af elbiler, bl.a. på grund af afgiftsfritagelse, fritagelse for betaling af bompenge og mulighed for at bruge busbaner for elbiler. En tilsvarende satsning på elbiler burde vi kopiere i Danmark – ikke mindst set i lyset af de ambitiøse planer, regeringen har lagt for vindmøller i Danmark. Bilbatterier er nemlig perfekte til at lagre nattens overskudsproduktion af vindenergi.

Shared space som overordnet princip

Fjernelse af al overfladeparkering i byen, og placering af de nye parkeringskældre i periferien af centrum giver mulighed for at by- og gaderum kan

udformes med en langt større frihed efter principperne for «shared space» på de bløde trafikanters præmisser. Samtidig har kommunen haft et ønske om, at regnvand skulle blive en synlig del af bybilledet, så byens færdselsrum samtidig får en større oplevelsesmæssig kvalitet og bliver mere attraktive for ophold.

Brug af udbygningsaftaler

Et andet konkret resultat af dialogen med developerpanelet er, at der blev opnået enighed om, at de bedste løsninger for byens rum og parker vil kunne opnås gennem en samlet plan for etablering og udførelse. Samtidig gør skatteregler i Norge, at developere vil kunne spare moms på etableringsomkostninger, hvis det er kommunen, som står som udførende part på omdannelse og forskønnelse af udearealer. I dialogen er der opnået konsensus om, at det vil være rimeligt at developere bidrager med et bidrag på 1500-2000 kr. pr m2 realiseret byggeri til opgradering af byens offentlige rum, parker og gaderum. På denne måde sikres developere, at der er attraktive nær-

områder i forbindelse med nybyggeri, ligesom kommunen løbende sikres indtægter, som gør dem i stand til at udvikle de offentlige arealer i takt med byomdannelsen.

Åbning af Ski Storcenter mod byen

Ski Storcenter er placeret umiddelbart ved stationen og i sammenhæng med bymidten. Storcentret er en kæmpe stor magnet i regionen, og da det åbnede steg antallet af togpassagerer på linjen med 30 %!

På den ene side er storcentret således en vigtig brik i byen, som også tiltrækker kunder til andre butikker. Men de ca. 150 butikker i storcentret ligger inde i en lukket bygning med minimalt samspil med byens øvrige funktioner i dag, og er dermed samtidig med til at trække livet ud af bymidten, hvor butikssammensætningen i nogle gader er begyndt at bære præg af lave huslejeniveauer. Det er derfor et ønske med planen, at storcentret i højere grad åbner sig imod omgivelserne og etablerer et mere direkte samspil med nye attraktive indkøbsområder på gadeplan.



► Forslag fra lokal developer i planlægningsfasen. Copyright AF Gruppen



Mikroklima og vindforhold

I forhold til de bebyggelsesprincipper vi udarbejdede forslag til for de enkelte delområder, har både bymæssige kvaliteter og mikroklima været vigtige parametre.

Vindforholdene har været særligt vigtige i skitseringen og har bl.a. været medvirkende til, at vi er gået bort fra bebyggelsesstrukturen med tværgående blokbebyggelser vest for banen.

Værdisætning af planlægningsfasen

I Ski har de tidsmæssige og økonomiske rammer for opgaveløsningen givet mulighed for en omhyggelig dialog med både borgere, erhvervsliv, developere, Statens Vejvæsen, kommunens embedsmænd og politikere, så vi har kunnet skabe en plan der har bred opbakning i et ellers konfliktfyldt terræn. Jeg tror, at værdien af en grundig planlægningsfase med undersøgelse af forskellige bebyggelsestypologier og principper ofte undervurderes, og særligt den meget tætte dialog med developerpanelet har været inspirerende.

Et konkret resultat af den tætte dialog er eksempelvis, at developere frivilligt bidrager med 1500-

▲ *Jernbanevejen ændres til busgade, centret åbnes facademæssigt, og der etableres et nyt attraktivt indkøbsområde modsat centret.*

2000 kr. pr. kvadratmeter, de bygger, til en fælles udviklingspulje for omdannelse af byens gader, byrum og vejarealer. Det skaber mulighed for at realisere den fælles ambition om et højt kvalitetsniveau. Den fælles udviklingspulje – som samlet bliver på over 500 mio. kr. – vil blive udløst i takt med realiseringen af nybyggeri. Princippet er, at de nære udearealer og byrum opgraderes med det samme, så de attraktive nærområder kan bidrage positivt til prisdannelsen på nybyggeri.

Den tætte dialog med developere har samtidig gjort, at developere har været med på de principper, som kommer til at ligge til grund for planen og har haft anledning til at spille aktivt med i planlægningsfasen. Developere har således allerede inden planen er lagt ud til offentlig høring bidraget med egne ideer og forslag på baggrund af de fælles diskussioner vi har haft.

Visualiseringen på s. 37 er således udarbejdet af en af de aktive developere i developerpanelet, som har givet sit bud på, hvordan princippet omkring åbne karreer, varierende bygningshøjder og

aktive tagflader vil kunne fortolkes for det areal som de ønsker at udvikle. Der vil naturligvis ske en bearbejdning af forslaget i lokalplanfasen, men jeg er ikke i tvivl om, at den tætte dialog, vi har ført i processen, har gjort, at vi samlet set sparer tid, opnår en højere kvalitet og en højere værdi af de færdige bygninger.

En udfordrende realiseringsproces ligger forude

Områdereguleringsplanen er nu enstemmigt vedtaget i byrådet og lagt ud til høring, hvor vi håber den bliver vel modtaget. Efter den endelige vedtagelse vil det så vise sig, om Ski Kommunes embedsmænd har tilstrækkelige ressourcer til at holde den tætte dialog med så mange developere på én gang, så Ski rent faktisk bliver det udstillingsvindue for fremtidens udbygningsmønster, erhvervsstruktur og transportsystem, som man har ønsket forud for opstart af planlægningen.

En ting er sikkert: Jeg skal til Ski i 2030 for at se, hvordan det høje ambitionsniveau og de mange dialoger, vi har haft undervejs i processen konkret er blevet realiseret. Jeg er særlig spændt på at se, om den by, der i dag næsten er helt uden cykelstier, kan omdannes helt grundlæggende til en cykelby med 30 busafgange i timen fra stationen på bare 15 år. Samtidig vil jeg lede efter den attraktive cafe i den nye sydlige bydel med udeservering af ekstremt dyre øl, mens man forhåbentlig kan se på det "bondens marked", som developerne har talt om at etablere på pladsen rundt om det nuværende galleri. ■

Om forfatteren

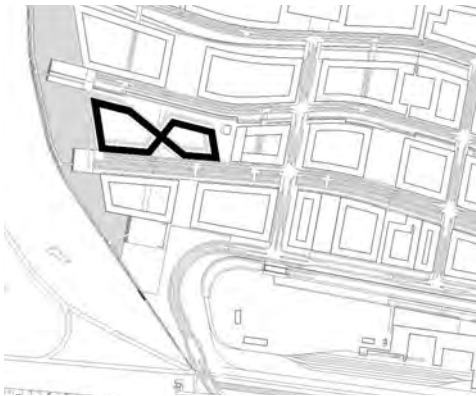
Kasper Brejnholt Bak er Senior Urban Planner hos Rambøll, og står bl.a. bag udstillingen "MIND THE EARTH" på DAC (november 2014 - januar 2015.)



KAN STEDERS IDENTITET DESIGNES?

Byplanlægningen er i disse år optaget af at skabe steder. Ikke bare gode by og boligområder, men også steder med liv, sjæl og identitet. De diffuse steds-kvaliteter er i høj kurs, og steder søges genfortryllet gennem kunst og kreative tiltag eller revitaliseret med branding og bylivsindsatser. Men i hvilken udstrækning kan steders identitet designes, og hvilken betydning får det i hverdagens brug? Artiklen er baseret på en antropologisk undersøgelse af stedsskabelse i tre nye boligbyggerier: 8-tallet i Ørestad, A-huset på Islands Brygge og Lange Eng i Albertslund. Folk flytter ikke bare ind i bydele og bygninger, men også i fortællinger, som de – måske – gør til deres egne eller bruger til at skabe fælles identitet. Stedsskabelse handler både om at koble stedet til andre tider og steder, og om at skabe et særligt sted i verden. Men steder kan også overdesignes, og trods kreative strategier til at vække dem til live, går det alligevel sjældent helt som planlagt.

Af Marie Stender



▲ 8-tallet i Ørestad

Stedsidentitet

– også hvor der ikke sker en skid

Hvad mener vi overhovedet, når vi taler om steders identitet? Identitet betyder enhed og enhed, men bruges faktisk oftere, når man mener forskel eller særegenhed. Man kan godt være skeptisk overfor ideen om, at et sted har en identitet. Især fordi vi ofte taler om det som noget, stedet kan have eller mangle. Og hvis det mangler en identitet, må man se at skabe den i en fart, gerne med hjælp fra et identitetsbureau. Som om identitet var en ting eller et sæt tøj, man uden videre kunne iføre sig. Med en antropologs øjne er identitet – i hvert fald hos mennesker, men det samme må gælde steder – ikke noget man som sådan kan være uden. Man kan have identitetskrise, forsøge at ændre sin identitet, eller have mange forskellige identiteter i forskellige situationer. Men identitet er ikke bare noget den enkelte bare selv er herre over. Identitet er godt nok foranderlig og langt fra entydig, men den skabes altid mellem mennesker, og handler både om de karakteristika, der adskiller den enkelte fra andre, men også om de fælles karakteristika, som en gruppe associerer sig med eller associeres med af andre. Altså både om



▲ A-huset på Islands Brygge

stedets lighed til og forskel fra andre steder, om både forbindelse og forankring.

Det ultimativt forbundne sted er motorvejen eller lufthavnen – den franske antropolog Marc Augé kalder dem ikke-steder, fordi de ikke knytter an til identitet, historie og relationer. Her er det skilte, der guider den anonyme rejsende friktionsløst gennem stedet, som helst skal gøre så lidt væsen af sig som muligt, for man er altid på vej videre. Omvendt kunne det ultimativt forankrede sted være et gammelt fyrtårn på Møn, det har historie, og lader sig ikke lige flytte, og er helt ude på kanten af udkanten: Derskerikkeenskid.dk som Møns Klint Camping, der udlejer fyret opfindsomt har valgt som slogan og domænenavn. DK- endelsen er imidlertid interessant, fordi den vidner om et forsøg på at få noget til at ske: den er et forsøg på at opkoble eller forbinde det forankrede sted, hvor der ikke sker en skid med resten af verden, som gerne skal få øje på stedet. Når vi taler om stedets identitet, handler det således også ofte om at anskue stedet som en vare: Hvordan udvikler og brander vi det, så det bliver attraktivt i turisternes, beboeres og investorers øjne?



▲ Lange Eng i Albertslund

Det er ikke bare i turismebranchen, at man er interesseret i placebranding, og hvad der skaber destinationer. I byplanlægningen er der for tiden stor interesse for at skabe steder. Den amerikanske byforsker Richard Florida mener, at "hvor bor du" har afløst "hvad laver du" som den åbningsreplik mennesker møder hinanden med, og peger på, hvordan steders liv, identitet og autenticitet er blevet et centralt parameter i konkurrencen om indbyggere og investeringer. I udviklingen af nye by- og boligområder er der også i stigende grad opmærksomhed på at skabe ikke bare gode byggerier, attraktive uderum og velfungerende infrastruktur, men også steder med liv, identitet, sjæl og historie. De diffuse stedskvaliteter er i høj kurs, men samtidig noget af det sværeste at designe, fordi de ofte er kendetegnet ved netop at være udesignede, noget der ikke uden videre kan købes, skabes eller fixes i en fart.

I de tre nye boligbyggerier, som jeg har arbejdet med i min ph.d.-afhandling er der mange interessante strategier til stedsskabelse på spil. Det er ikke hvilke som helst steder, men boligbyggerier, hvor nogen investerer i at bygge noget, som skal

kunne sælges, og det er i hovedstadsområdet, hvor der er tryk på både vækst og ejendomspriser. Men de tre cases, 8-tallet, A-huset og Lange Eng, er samtidig markante eksempler på, hvordan man i skabelsen af stedets identitet har gjort kreativ brug af en række tidstypiske strategier: Branding og bylivsindsatser, midlertidige aktiviteter, genbrug af industribygninger, kreative iværksættere, og nye typer fællesskaber. Disse strategier benyttes aktuelt også mange andre steder – fra nye byområder til udkantsområder og udsatte boligområder – og derfor er de tre cases værd at kigge nærmere på og tage ved lære af. Artiklen her baserer sig på 8 måneders antropologisk feltarbejde i 2012, hvor jeg dels opsøgte og interviewede arkitekter, planlæggere, bygherrer, ejendomsmæglere og andre, der har været involveret i at skabe stederne, dels bosatte mig 4-6 uger i hvert af de nyopførte boligbyggerier for at observere stedernes hverdagsliv og interviewe beboerne.

Instant urbanism og kreative genfortryllere

En stribe fra duoen Wulffmorgenthaler spidder den tidstypiske forkærlighed for byliv. Den viser en begejstret planlægger, som er ved at spraye en lyserød spray ud over et søvligt boligområde og forklarer de undrende forbipasserende: "Vi har fået 'urbanitet' på spray. Det er drønsmart, man sprayer bare.. og vupti. Så er der sgu dømt metropol! Med hipstere og hele fejemøget!". Og det ser ud til at virke, for der er ganske rigtigt dukket en fortovscafé op, og gæsterne har moderigtigt fuldskæg, kasket og laptops. Sådan en spray ville der nok være marked for i dagens Danmark, for der er snart ikke den forstad, det tidligere industriområde, ja sågar det landdistrikt, der skal transformeres med fokus på "byliv", og her spiller både caféer og såkaldt kreative gerne en central

rolle. Også i mine cases har man lagt sig i selen for at koble stedet på byen og skabe en fornemmelse af byliv fra start.

I 8-tallet, BIGs berømte boligbyggeri i Ørestad Syd, har branding og arkitektur gået hånd i hånd i skabelsen af stedet. "Til jer der vil bo i byen og i naturen", hed det i salgsannoncerne, og arkitekturen skaber da også et dramatisk møde mellem de næsten 500 boliger, som er stablet tæt ovenpå hinanden, og Amagers vidtstrakte fælled, hvor kvæg græsser og rovfugle muser. Men trods den høje bebyggelsesprocent har det krævet en massiv indsats at skabe by ude på den flade fælled. Bygherren måtte finansiere driften af Café 8-tallet i bygningens stueetage et halvt år før den kunne løbe rundt på markedspræmisses, og der er stadig flere arkitektursturister end beboere blandt cafeens gæster. Alligevel har den tilsyneladende en vis symbolværdi for beboerne. En kvinde, der er flyttet til 8-tallet fra et Københavnsk brokvarter kan f.eks. godt lide tanken om, at hun bor på kanten af byen, hun betragter café 8-tallet som "sidste bastion før byen holder op – det er det sidste sted, man kan få en cortado". Men kaffen gør det ikke alene, i de måneder, hvor lejlighedssalget stod på, afholdt cafeen også flere koncertrækker – hver gang med 8 kendte danske kunstnere, ligesom man lavede et midlertidigt galleri i husets stueetage, Projekt 8, der udstillede 8 værker fra 8 kunstnere fra 8 internationale kunstakademier. Det karakteristiske kantede 8-tals logo blev brugt igen og igen som et grafisk mantra, der på den ene side afspejler husets grundplan, på den anden side samtidig kommer til at betyde meget mere end bygningen selv: byliv, kunst, kreative. For er der nogen, der kan koble steder til byen og genfortrylle dem med et skær af byliv, synes det

" Det der bliver tydeligt i Lange Eng, men som også gælder mange andre steder, er, at byliv langt fra bare handler om antallet af mennesker eller om typen af funktioner, men om hvordan man symbolsk værdilader stedet og sætter det i forbindelse med andre steder, fx byen. "



▲ 8-tallet i Ørestad

nemlig at være de såkaldt kreative. Siden Florida lancerede sin teori om, at vækst og virksomheder følger i kølvandet på kreative hoveder, har kunstnere og kreative nærmest været jaget vildt i byudviklingen – ikke mindst i Skandinavien. De har – som antropolog Mark Vacher har beskrevet det – status af en slags shamaner, der puster liv og ånd i stedet. Men de spændes også for den gentrificeringsmaskine, der giver steder værdi på markedet.

I min anden case, A-huset, har denne strategi spillet en endnu mere central rolle end i 8-tallet. A-huset var oprindeligt en industribygning fra 1960'erne opført i tilknytning til Sojakagefabrikken på Islands Brygge. Developeren opkøbte stedet med henblik på at omdanne det til 180 eksklusive new yorker loft-lejligheder, og mens der blev udarbejdet lokalplan blev huset lejet midlertidigt ud til kunstnere og kreative. De havde atelierer, værksteder og holdt fester i huset, og i omdannelsen bevarede man nogle af de spor og malingsprøjt, de havde efterladt, som en form for dekoration i lejlighederne. Dels ville bygherren gerne agere mæcen for byens undergrunds-kulturliv, dels ville man hype stedet i omverdenens øjne,

og ændre det ydre Islands Brygges status fra byens bagside til dens pulserende forkant. Også her blev der investeret i at tiltrække små butikker og cafeer, som fik tilbudt favorabel husleje i perioden inden kunderne begyndte at komme. I nye byområder kan man nemlig ikke tjene penge på at sælge kaffe, men man kan til gengæld tjene penge på at sælge boliger, der ligger nær byliv. Kun 12 metrominutter fra byen, som det hed i reklamerne for 8-tallet. Nogle af de interviewede huskede det dog som 8 minutter!

Selv i den tredje case, Lange Eng, som ligger i Albertslund, synes bylivsreferencen at spille en rolle. I modsætning til de andre to steder, har der her ikke været nogen pengestærk developer til at investere i branding og stedsskabelse, for beboerne har selv været bygherre af bofællesskabets 54 boliger. De mener heller ikke, at de bor i byen, men alligevel er der indarbejdet nogle urbane referencer, som kobler stedet på byen. Ikke alene har bebyggelsen form som en karré, der giver mindelser om de brokvarterer, hvor mange af beboerne tidligere har boet, mens det adskiller sig markant fra det omgivende forstadslandskab. De har også lavet en lille cafe og biograf i deres

fælleshus. Som en af dem forklarede, var det ikke altid så meget de fik brugt det, men alligevel spillede det en væsentlig rolle, da de etablerede stedet: *“Der var meget fokus på, at man skulle kunne få en god café latte. Det var vigtigt at genskabe noget bymæssigt.. Eller bare noget der lugter lidt af byliv”*. Det der bliver tydeligt i Lange Eng, men som også gælder mange andre steder, er, at byliv langt fra bare handler om antallet af mennesker eller om typen af funktioner, men om hvordan man symbolsk værdilader stedet og sætter det i forbindelse med andre steder, fx byen.

Nye steder med indbygget historie

Stedsskabelse handler ikke bare om at sætte stedet i forbindelse med andre steder, men også med andre tider. Det er for så vidt fremtiden, der projiceres ind i stederne, når cafeer, butikker og gallerier bringes til at eksistere længe før der er kunder til dem. Eller som når ejendomsmægleren i 8-tallet køber standerlamper i IKEA og tænder dem i de tomme lejligheder, for at vise folk, hvordan det kan komme til at se ud, når livet for alvor er rykket ind. Faktisk minder det om de farverige computer-skabte renderinger af myldrende caféliv og blomstrende træer, som arkitekterne bru-



▲ A-huset på Islands Brygge

ger til at overbevise om, hvilket liv, der på sigt vil omgive deres byggerier. Her er visionen bare iscenesat live og i 1:1. Ligesom man kan skyde genvej til et sted med byliv, kan man også skyde genvej til et sted med historie. Det bliver tydeligt i A-huset, hvor historien om stedets kreative fortid formidles både på hjemmesiden i en kunstlignende coffee table-bog med æstetiske fotografier og poetiske tekster om mellemrummets ruinøse magi. Det er et interessant eksempel på det historikeren Eric Hobsbawm kalder "The invention of tradition". Ikke fordi det er løgn, at de kreative har haft til huse der, men fordi historien er en funktion af nutiden – det var for at hype stedet og give det identitet, at man inviterede de kreative indenfor til at starte med.

I det hele taget har de nye steder travlt med at blive gamle. I Lange Eng, har man været i lokalarkivet efter en historisk reference, da der skulle findes et navn til bofællesskabet, og i porten til byggeriet har beboerne opsat en mindeplade over stedets tilblivelse. Det blev opført i 2005-2010, så det er en ny historie, men ordlyden ligner den på historiske mindesmærker: "Her står Lange Eng. Dette er en hyldest til fællesskabet, der gjorde

det muligt". En anden måde at skyde genvej til et sted med rødder, forankring og historie er at plante gamle træer. Først og fremmest fordi man får noget grønt at kigge på, men samtidig får man noget, der ikke ser ud som om det er lavet for ti minutter siden, som en kvinde i Ørestad udtrykte det. Paradokset er, at tiltrækningskraften ved de nye steder samtidig ofte er ideen om bar mark, at man her kan starte på en frisk, gøre tingene på en ny måde og skrive historien selv. Arkitekterne taler om at skabe et sted, hvor der ikke var noget i forvejen, beboerne om at være pionerer på bar mark. Men mens man på den ene side bulldozer grunden, ser bort fra omgivelserne og det, der allerede var på stedet, er der på den anden side en stærk længsel efter historie, rødder og forankring. Ifølge arkitekt Carsten Holgaard, der har været primus motor i A-husets transformation fra industribyggeri til loft-lejligheder, var det derfor, at man lod en del af lejlighederne stå rå med spor af både armeringsjern og malingsprøjt: "Det handler om at skabe en historie. Så man bor forankret (...) lidt ligesom når folk dyrker slægtsforskning, det er noget med at se sine rødder og sin forbindelse. At det her er et særligt sted i verden".

I 8-tallet og Lange Eng har man ikke haft en gammel bygning at bygge videre på for at skabe historie og forankring, men så kan arkitekturen skabe en anden slags historie. I 8-tallet har man benyttet et spektakulært arkitektonisk koncept og en verdensberømt arkitekt til at skabe en destination. Og det i sådan en grad at beboerne i dag ikke bare er stolte men også lidt trætte af at være turistseværdighed for de busfulde af japanske turister, der lægger vejen forbi og selv skal prøve at cykle på huset, som de har set både kronprinsparret og Bjarke Ingels gøre. Derfor har beboerne efter mange diskussioner nu sat skilte op, 'cykling forbudt' og 'kun adgang for beboere', og låst dele af 8-tallets ellers offentligt tilgængelige rampe af. Arkitektens vision om stedet som "en moderne bjerglandsby" har mange af dem ellers taget til sig. Især på grund af rampen, der som en gade gør det muligt at gå tur på byggeriet – noget man dog især gør brug af, når man har gæster og stedet vises frem. Men beboerne fortæller også begejstret om de mange forskellige boliger med skæve vinkler, niveauspring i gulvet, altandøre i børnestørrelse eller "indbygget hundehus". Det er sjovt nok altid naboen, der er flyttet ind i den lejlighed med de virkelig ubrugelige planløsning-



“Der var meget fokus på, at man skulle kunne få en god café latte. Det var vigtigt at genskabe noget bymæssigt.. Eller bare noget der lugter lidt af byliv”.

ger. Men stedets tilsyneladende udesignede og irregulære rum bidrager til dets charme og sær egenhed, og jeg fik ofte fortalt historien om det rum med halvanden meters loftshøjde, der pludselig dukkede op et sted i huset, og som ingen vidste, hvad skulle bruges til, indtil viceværten fandt på at placere snerydningsmaskinen dér.

Bjarke Ingels var inspireret af en spansk bjerglandsby med arkitektur uden arkitekter: *“Den lå på en bjergside, og man havde indrettet sig så godt, man nu kunne op ad bjerget. Og det er jo pissecharmerende – der er de mest underlige rum, hvor der pludselig er en sten, der kommer ud ad væggen, og den kunne de ikke lige få væk,*

så den er bare malet hvid”. Man kan indvende, at er der noget 8-tallet ikke er, er det arkitektur uden arkitekter, men billedet på de friktionsfyldte rumligheder, synes ikke desto mindre at have en vis resonans. Folk flytter ikke bare ind i bygningen, men også i historien og digter videre på den. En beboer har således indrettet et værksted i 8-tallets kælder, her laver han småreparationer og kalder sig “landsbyens smed” og på det virtuelle beboerforum 8book, hvor beboerne kommunikerer om stort og småt, bruger folk udtryk som “vores bjerglandsby” eller “her i landsbyen”. Eller de laver in-house sociale klubber og aktiviteter, der typisk hedder noget med 8: *Blænde 8, Octopus, Salon 8.* Tilsvarende i Lange Eng, hvor stednavnet også via det virtuelle beboerforum blendes ind i beboernes sociale liv og lingo på kreativ vis. De skriver *“Lange Eng’ere”* og *“her på engen”* og mødes i løbeklubben *“Lange Ben”*. Det interessante er, at hvor fællesskabet i udgangspunktet bare handler om noget praktisk – det er smart at ungerne har nogen at lege med, at man har nogen at dele haveredskaber og madlavningstjans med – så vidner stedsskabelsen i de virtuelle fora også i høj grad om opbygning af et identitetsfællesskab.

Her spiller arkitekturen en vigtig rolle, for den er ikke bare en beholder for det sociale, og former det gennem rum, grænser, glas og beton – den tjener også i stigende grad som ikon og symbol, eller hvad arkitekten Anna Klingmann har kaldt brandscapes. “The focus of architecture has evolved from an emphasis on “what it has” and “what it does” to “what you feel” and “who you are”, skiver hun og opfordrer til, at arkitekter skal tage brandingens strategiske kommunikationsværktøjer til sig. Det har ikke bare arkitekter, men også bygherrer, planlæggere og brugere i allerhøjeste

grad gjort i mine cases. Konkret bruges bygnings grundplan som grafisk logo i både A-huset og 8-tallet. I første omgang i den professionelle kommunikation omkring stedet, men siden også af andre aktører og brugere, eksempelvis Børnehuset 8-tallet. Det er en kommunal institution uafhængig af 8-tallets organisation, men man bruger det kantede 8-tals logo alle vegne, sågar trykt bag på personalets flyverdragter. Simpelt hen fordi – som lederen siger – det er den måde man bliver en del af lokalmiljøet; i Ørestad orienterer folk sig nemlig ikke efter vejnavne, men efter husnavne: Brohuset, Sejlhuset, M-huset, 8-tallet osv. Man har tilsyneladende i disse bebyggelser fået skabt nogle stærke identitetsenheder, nye steder med indbygget historie, som beboerne i vid udstrækning tager til sig og digter videre på. Om de gennemdesignede enklaver så også fungerer i en byplanoptik, er et andet – men ikke desto mindre væsentligt - spørgsmål.

Virker det så – eller hvad kan man lære?

Umiddelbart er de tre cases gode eksempler på tidstypiske strategier til at arbejde med steders identitet. I A-huset har man gjort brug af fortiden, både den eksisterende industrielle og den designede kreative, til at skabe et særligt sted. I 8-tallet er det arkitekturen, der hånd i hånd med branding har skabt en markant stedsidentitet, mens det i Lange Eng især er beboernes fællesskab og eget engagement i processen med at forme stedet, som har betydning. De var selv bygherrer, og det var deres drømme om fællesskab, som arkitekten Dorte Mandrup gav form. I den forstand adskiller stedet sig væsentligt fra de to andre byggerier, der er skabt af investorer med henblik på at blive solgt. Alligevel ligner de steds- og identitetskabende processer hinanden på en



▲ Lange Eng i Albertslund



række punkter: De er alle tre gennemdesignede enklaver, hvor der er sat mange ressourcer ind på at forme ikke bare stedets byggede omgivelser men også dets identitet og liv – allerede inden nogen var flyttet ind. Og så er alle tre designet i en tid præget af højkonjunktur, men undervejs i opførelsen ramt af finanskrisen, som medførte radikale ændringer og tilpasninger. Netop det forhold illustrerer også nogle farer ved det strategiske design af steders identitet, for trods det gennemdesignede ved dem, går det alligevel aldrig helt som planlagt. Økonomien vender, noget må skæres bort, nogle andre flytter ind, og deres oplevelse og brug af stedet adskiller sig måske fra den tiltænkte.

I A-huset gjorde finanskrisen det således tydeligt, at det i forvejen snævre segment til dyre loftlejligheder i København var så godt som forsvundet. Derfor omdannede man undervejs husets koncept fra ejerlejligheder til møblerede serviced apartments, målrettet internationale beboere, der – typisk i arbejdsøjemed – opholder sig i København i kortere eller længere perioder. Dele af huset bruges i dag som hotel, andre lejligheder lejes billigere og umøbleret ud til folk, der har brug for

et midlertidigt hjem. Mens jeg boede på stedet, var min nabo en libysk krigsveteran, der var på rehabiliteringsophold finansieret af Danida. Trods de kreative forsøg på at give stedet identitet og historie, rammer stedsskabelsen langt fra plet hos alle beboerne. Flere blev således overraskede, da jeg spurgte dem til stedets fortid, og som receptionisten kunne fortælle, var heller ikke alle lige begejstrede for lejlighedernes rå karakter og umalede lofter: *“Vi kalder dem new yorker lofts, men når der kommer nogle Maersk-ansatte indere kan de godt finde på at klage over, at loftet ikke er malet. Noget af det kan jo godt ligne et håndværkertilbud”*.

Også i 8-tallet fortæller beboere ind i mellem om en fornemmelse af, at stedet er designet med en anden målgruppe for øje. Her betød finanskrisen nemlig, at man måtte skære kraftigt ned på byggeomkostningerne og sælge lejlighederne så billigt som muligt. For at understøtte visionen om et sted med byliv og måske især for at appellere til den eftertragtede kreative klasse, investerede bygherren i at få delikatessbutikken Kervan ind i stueetagen. Den er dog ikke lige populær hos alle beboere, som én fortæller: *“Det er spændende*

at se om Kervan overlever, fordi jeg tror bygherre har et bestemt billede af dem, der køber lejlighederne, som ikke helt passer. Altså, på 8book snakker folk om, at de godt vil have mere kød og bland-selv slik i Kervan... Og juleaften, da jeg pludselig opdagede, at jeg ikke havde mel til at jævne sovsen, gik jeg derned, men jeg kunne så vælge mellem rismel og durummel og speltmel.. Som jo ikke var helt godt til sådan en sovs”.

At 8-tallets beboere må putte speltmel i sovsen, og A-huset internationale beboere misforstår arkitektens intentioner, ændrer selvfølgelig ikke på de mange kvaliteter, det trods alt er lykkedes at give de to steder. Men anekdoterne illustrerer alligevel en faldgrube ved at forme stedet med et særligt segment i tankerne, nemlig risikoen for at overdesigne og samtidig ramme ved siden af. Det levede sted og oplevede sted vil naturligvis altid være andet og mere end det designede. Lykkes det endelig at give stedet – og dets brugere – den tiltænkte identitet, skaber man måske samtidig en rumlig segmentering med selvtilstrækkelige øer af identitet, der kapper forbindelsen til omgivelserne. Lange Eng er måske den af de tre cases, hvor det levede sted ligner den designede

vision mest, men her har beboerne vel at mærke også selv siddet med ved tegnebordet. Hvor beboersammensætningen i de to andre cases endte med at være noget mere sammensat end tiltænkt, var det modsatte faktisk tilfældet i Lange Eng. Her havde beboerne indskrevet 'diversitet' i stedets værdigrundlag, men endte til deres egen ærgrelse alligevel med en overvejende ensartet gruppe af veluddannede småbørnsfamilier. Resultatet blev altså paradoksalt nok med et homogent fællesskab af folk, der går ind for diversitet. Processen med at rekruttere beboere og opbygge stedet har selvfølgelig gjort sit til at sikre enighed og enshed, men også stedets fysiske udformning materialiserer og forstærker den rumlige segmentering. Med den mørke facade udad og den åbne lyse ind mod gården, synes boligerne næsten at sidde i rundkreds og vende ryggen til omgivelserne. Beboerne fortæller da også om be-

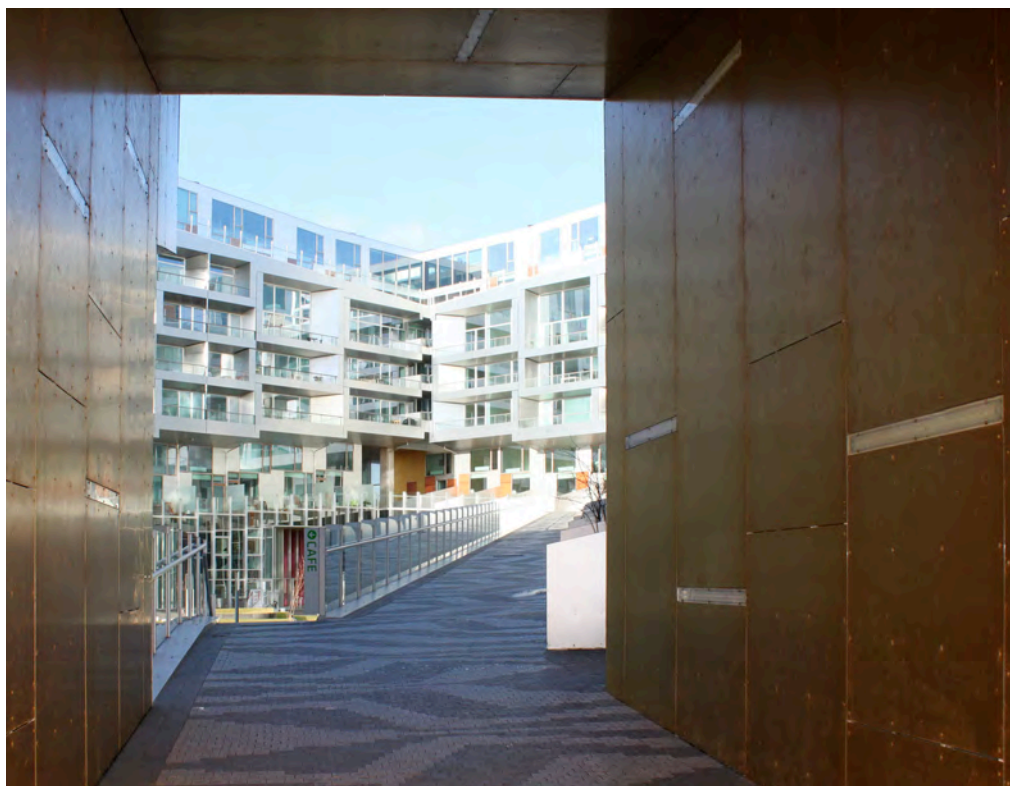
søgende, der har beskrevet stedet som en "lukket borg" eller troet, at det var en udvidelse af det nærliggende fængsel.

Pointen her er ikke at pege fingre af hverken den arkitekt eller gruppe beboere, som har designet og realiseret stedet. At vi i stigende grad er tilbøjelige til at bosætte os nær nogen, der ligner os selv, gælder langt fra kun disse nye byggerier. Det er i den forstand ikke overraskende, at der også i aktuel arkitektur og byplanlægning ses tendenser til rumlig segmentering. Det svarer for så vidt til udviklingen i medie billedet, hvor vi heller ikke alle ser tv-avis på samme tidspunkt, men finder sammen i mere snævre livstilsbaserede fællesskaber eksempelvis gennem sociale medier. Dog må man være opmærksom på, hvordan tiltag til at designe steders identitet gennem eksempelvis byliv, branding, historie og midlertidige aktiviteter også er

et virksomt værktøj til at præge stedet til nogle frem for andre grupper. Ikke at man skal lade helt være – branding er derude og den virker – men blot må man nøje overveje i hvilken skala steder gennemdesignes. En anden vigtig lære fra de tre eksempler er behovet for robusthed, en tilpasningsevne, der ikke får konceptet til at falde fra hinanden, når noget undervejs må undværes eller laves om. I stedet for et gennemdesignet sted med indbygget identitet og historie, kan byplanlægningen med fordel skabe mindre bidder – i både tid og rum – af stedslighed, hvor relationer, friktion og dermed identitet kan opstå mellem forskellige mennesker, tider og steder. ■

Om forfatteren:

Marie Stender er antropolog, Ph.d. og videnskabelig assistent Statens Byggeforskningsinstitut, Aalborg Universitet



¹ Richard Florida: *The Rise of the Creative Class..*
New York: Basic Books, 2002

² Marie Stender: *Nye steder med liv og sjæl? Stedsskabelse i tre danske boligbyggerier.* Aalborg Universitetsforlag 2014

³ Mark Vacher: "Spaces of Difference, Different Spaces: A Study of Urban Transformation in an Old Paint Factory" i Kristin Veel & Henriette Steiner (Red.): *Invisibility Studies - Surveillance, Transparency and the Hidden in Contemporary Culture.* Berne: Peter Lang, 2014

⁴ Eric Hobsbawm: "Introduction: Inventing Traditions" i Eric Hobsbawm & Terence Ranger (ed.): *The Invention of Tradition.* Cambridge University Press, 1983

⁵ Anna Klingmann: *Brandscapes. Architecture in the Experience Economy.* Massachusetts Institute of Technology, 2007



Omtale af konferencen: "Byudvikling for og med mennesker"

Af Charlotte Odgaard Sjølland

"Barnevogne er tegn på byer for mennesker"

I hvert fald ifølge den danske verdensstjerne indenfor byrum og byplanlægning Jan Gehl. Bedømt på antallet af barnevogne rundt om i de danske byer, går det vel egentlig meget godt. Desværre gælder det både antallet af barnevogne med sovende spædbørn og de barnevogne, hvor hjemløse opbevarer alt deres habengut. Byens rum bliver samtidig mindre rummelige og segregeringen er i vækst. Så trods disse års massive urbanisering og verdensmesterskabet i liveability, så vokser træerne ikke ind i himlen. I hvert fald ikke hvis man ønsker en by med plads til alle og en stærk sammenhængskraft.

Derfor var godt 130 fagpersoner samlet til konferencen Byer for og med mennesker i et gammelt saltlager med udsigt over Nordhavnen. I By- Bo-

lig og Landdistriktsminister Carsten Hansens velkomst, understregede han, at Danmark rundt om i verden er kendt for åbne, grønne og tilgængelige byer. Men at det i en tid med markant urbanisering og dermed pres på byens arealer, boligpriserne, offentlige services, infrastruktur og transporttid kræves en målrettet byudvikling for at fastholde den liveability, der kendetegner vores byer i dag. Derfor var ministeren glad for den store interesse for konferencen, hvor deltagerne fordelt på tre forskellige workshops havde til opgave at komme med input til udviklingen af en bæredygtig bypolitik.

Hellere en rollator.....

Efter et veloplagt oplæg af Jan Gehl, hvor vi gennem eksempler på gode og dårlige byrum kom kloden rundt, sad man tilbage med et billede af,

at de danske byer gør det meget godt – vi kan jo bare se på antallet af barnevogne, børn, cykler og rollatorer i bybilledet. Til gengæld gav Jan Gehl ikke meget for arkitekttegninger af fremtidens byrum og bygninger. Fordi en bygning ikklædes grønne planter eller tegninger af et nyt boligkvarter vrimler med unge mennesker, så er det ikke ensbetydende med, at det bliver en god by for og med mennesker. I stedet skal man bygge videre på den eksisterende viden om, hvad der gør et byrum godt. Principielt var oplægget af Jan Gehl spændende, på den anden side var der ikke noget nyt under solen set i forhold til de problematikker, konferencen skulle adressere. Det kan man ikke klandre Jan Gehl for. Men det havde måske været mere relevant med en oplægsholder, der havde erfaring med at håndtere de forskellige aspekter af bæredygtig byudvikling.

Karnovs lovsamling eller et lægemiddelleksikon

Danskerne bosætter sig i stigende grad blandt ligesindede, i nogle boligområder er fællesnævneren en solid akademisk uddannelse mens det andre steder er kontanthjælp. Kort sagt segregering. En udvikling regeringen har et stort ønske om at få vendt, da det på sigt truer samfundets sammenhængskraft. Det store spørgsmål til konferencens deltagere var derfor: Hvordan skaber man en social, grøn og økonomisk bæredygtig by? Hvilket der blev arbejdet videre med i tre forskellige workshops. Hvorefter hovedbudskaberne blev delt i plenum.

Planloven, borgerinddragelse og flere økonomiske parametre

En af de store udfordringer i udviklingen af en bæredygtig by er forholdet mellem hensynet til markedskræfterne fokus på profit overfor ønsket

om en by med plads og rum til alle. Et forslag var dobbelte regnskaber i byudviklingen, hvor samfundsøkonomiske hensyn – herunder blandede boligformer, grønne områder etc. – gav adgang til ressourcer, der delvist kunne opveje eventuelle privatøkonomiske tab.

En anden mulighed var at få udarbejdet sociale rammer på linje med de krav, der i dag indgår i lokalplaner. Det kan være en specifik fordelingsnøgle mellem leje-, andels og ejerboliger, boligens størrelse med mere, der kan være med til at sikre en beboersammensætning, der afspejler samfundet. Skal det kunne fungere er det nødvendigt at udvikle redskaber, der kan påvise de samfundsmæssige gevinster. Fra flere sider var der et ønske om at få indarbejdet sociale rammer i selve Planloven.

Desuden var der et stærkt ønske om øget borgerinddragelse. Specielt omkring udviklingen af byrum, så alle grupper i befolkningen tilgodeses. For øjeblikket er der en tendens til, at byrummene designes, så de grupper, der i virkeligheden bruger byens rum mest udelukkes. Hvor er det eksempelvis tanken, at de hjemløse skal opholde sig efter ombygningen af Nørreport Station? I en by for og med mennesker er det essentielt, at byens rum skabes sammen med dem, der bruger den.

Måske er det bare mig, men hvor er de banebrydende ideer? I workshoppen omkring social bæredygtighed, hvor borgerinddragelse blev fremhævet, kom en af deltagerne med en kommentar om, at vi faktisk har en meget høj grad af borgerinddragelse allerede. Og ja nye digitale muligheder giver nye muligheder for borgerinddragelse, men det løser i princippet ikke problemet med den stigende segregering. De fleste mennesker vælger at bo blandt ligesindede, derfor udtrykket NIMB – Not In My Backyard. Ønsket om at få sociale elementer ind i Planloven er heller ikke nyt. Det er

naturligvis ikke muligt at stille specifikke krav til kommende beboeres uddannelsesniveau. På den anden side er det allerede muligt at stille krav om blandede boligformer, boligstørrelse etc. Desuden fik de større danske kommuner i efteråret mulighed for at sælge byudviklingsarealer under markedspris til boligselskaber, så de får mulighed for at opføre boliger på attraktive grunde. Fra workshoppen om grøn bæredygtighed var der blandt andet et ønske om flere skolehaver. I sig selv ikke noget dårligt forslag, hvis det handlede om at følge maden fra jord til bord. Men næppe et særlig epokegørende forslag i kampen mod segregering. Som allerede nævnt savnede jeg inspiration og erfaringer eksempelvis fra udlandet, der kunne udfordre konferencedeltagerne til at tænke ud af boksen.

Barnevogne og supertankere

Jeg er sikker på, at konferencedeltagerne var glade for at komme til orde. Og de havde skam noget på hjerte. Desuden giver det en fornemmelse af indflydelse, borgerinddragelse i praksis og samskabelse. En god dansk tradition, der ikke skal underkendes helt i tråd med Jan Gehls pointer om liveability. På den anden side er det svært at finde områder i Danmark, hvor man ikke støder på barnevogne. Der er bare forskel på mærket, prisen og ikke mindst indholdet. Segregering i en nøddeskal. Det kan godt være, at barnevognen er tegn på byer for og med mennesker. Men at få stoppet den stigende segregering kan måske bedst sammenlignes med at vende en supertanker. Det kræver lidt mere end en formiddagskonference i et nedlagt saltlager i Nordhavnen. ■

Om forfatteren

Charlotte Odgaard Sjælland er cand. mag. i etnologi og ansat i Dansk Byplanlaboratorium.

Jura & plan i praksis

dagligdagens dilemmaer



Praktiske oplysninger
Kurset afholdes hos Bech-Bruun på Langelinie Allé 35, 2100 København Ø - i gåafstand fra Østerport Station.

Deltagerafgift
For tilskudsgivere til Dansk Byplanlaboratorium: Kr. 2400,-. For andre: Kr. 3200,-
I prisen er inkluderet forplejning og deltagermateriale.

Tilmelding
Via www.byplanlab.dk senest mandag 11. maj. Efter denne dato er tilmeldingen bindende.

Tilrettelæggelse/kursusledelse
Arkitekt Vibeke Meyling, Dansk Byplanlaboratorium og chefplanlægger Susanne Birkeland, Furesø Kommune i samarbejde med:
Advokat (H), Partner Håkun Djurhuus og specialistadvokat (L) Jacob Brandt, begge fra Bech-Bruun Advokatfirma.

dansk byplan
laboratorium

Kursus i København den 1. juni 2015

Program

09.30
Ankomst og kaffe/te

09:50
Velkomst og præsentation

10.15
Navigér i en verden af love
Kommunerne er tillagt størstedelen af kompetencen i medfør af planloven. Der gives derfor en kort indføring i den juridiske metode med henblik på at gøre deltagerne bedre i stand til at forstå juridisk tænkning og anvende juridiske fortolkningsmetoder.

11.15
Hvor jura og praksis møder hinanden
De vigtigste forvaltningsretlige regler og retsgrundsætninger af betydning på planrettens område:

HOVEDPRINCIPPER
Princippet om saglige og relevante hensyn, herunder i relation til vurde-

ringen af retlig/fysisk lovgivelse. Afgørelsesbegrebet, herunder begunstigende forvaltningsakt
Officialprincippet – sagens oplysning. Proportionalitetsprincippet
Lighedsprincippet
Passivitet
Notatpligten

PROCEDURER

Inhabilitet
Vejledningspligten
Partshøring
Begrundelsespligten;
Genoptagelse af sager

KLAGE

Klagevejledning
Klage- og søgsmålsfrister
Rekursinstansens "reparation" af førstinstansens afgørelse

14.15
Den nye offentlighedslov
Hvad er omfattet?
Undtagelser og meroffentlighed

15.00
Den nye offentlighedslov (fortsat)

15.30-16.30
Spørgsmål og sparring
Her får deltagerne mulighed for at stille spørgsmål til underviserne om forvaltnings- og planretlige spørgsmål, som fylder meget i hverdagen.

Dagens undervisere rådgiver både virksomheder og myndigheder om forvaltnings- og planretlige spørgsmål. De har før medvirket i en række retssager om planretlige spørgsmål, herunder Bilka Horsens- og Bilka Fields-sagerne og den såkaldte Blok 5-sag fra Fredensborg. Endelig forestår de undervisning i forvaltningsret på Københavns Universitet

Advokat (H), partner Håkun Djurhuus, Specialistadvokat (L) Jacob Brandt og Advokatfuldmægtig Tue Trier Bing. Alle fra Bech-Bruun Advokatfirma

Jura & Plan

Kurset vil introducere deltagerne til betydningen af den juridiske metode og forvaltningsretten på planrettens område.

Forvaltningsrettens regler og retsgrundsætninger har betydning for såvel den generelle planlægning som for de konkrete afgørelser ved hjemmel i planloven.

Kurset vil give deltagerne et overblik over de vigtigste forvaltningsretlige regler og retsgrundsætninger. Eksempler fra rets- og klagenævnspraksis vil illustrere den praktiske relevans af forvaltningsretten – og ikke mindst konsekvenserne ved tilsidesættelse af de relevante regler. Der vil løbende være mulighed for at stille spørgsmål fra dagligdagen.

Derudover vil deltagerne blive introduceret til den nye offentlighedslov.

