

50 ÅRS BYPLANLÆGNING – HVAD HAR VI LÆRT?



34. BYPLANHISTORISKE SEMINAR, 2. MARTS 2018
I ARKITEKTFORENINGEN, ÅBENRÅ 34, KØBENHAVN

DANSK BYPLANLABORATORIUM
BYPLANHISTORISK UDVALG

SKRIFT NR: 78

34. Byplanhistoriske seminar
fredag d. 2. marts 2018

Byplanhistorisk skrift nr. 78:
50 års planlægning -
Hvad har vi lært?

Redaktion: Karsten Jørgensen (ansvarshavende),
Michaela Brüel, Hans Kristensen og Jonas Møller
Skriftet er udarbejdet på baggrund af indlæg og
diskussioner på seminar afholdt i Arkitektforenin-
gens lokaler, Åbenrå 34, 1124, København K

Grafisk tilrettelæggelse Katrine Lauridsen
Forside: Århusgadekvarteret i Københavns Nord-
havn
Foto: Karsten Jørgensen

Copyright 2018: Dansk Byplanlaboratorium og
forfatterne

Skrifttype: Times New Roman
Skriftet kan downloades fra Dansk Byplanlabora-
toriums hjemmeside: www.byplanlab.dk
ISSN: 0900 3274
ISBN: 978-87-90413-27-9

Dansk Byplanlaboratorium
Byplanhistorisk Udvalg
Rådhusstræde 6, 1.sal, 1466 København K
Tlf.: 33 13 72 81

Flere udgivelser:
www.byplanlab.dk/byplanhistorisk-udvalg

Formålet med at udgive "Byplanhistoriske skrifter" er at bidrage til belysningen af den danske byplanhistorie i det 20. århundrede og senere. Det sker blandt andet ved, at planlæggere og andre, der har medvirket, med deres egne ord fortæller om den udvikling, de har deltaget i.

Skrifterne kan bestå af notater, erindringer eller beskrivelser af særlige emner eller begivenheder, såvel som arbejder af mere forskningsmæssig karakter.

For hvert af de af udvalget afholdte seminarer om særlige planlægningsmæssige emner er der udsendt skrifter med gengivelser af indlæg og referater af drøftelser blandt seminardeltagerne. Det er udvalgets håb, at disse "Byplanhistoriske skrifter" vil inspirere til, at andre på samme måde vil berette om deres oplevelser og erfaringer og således bidrage til fremskaffelse af nyttigt baggrundsmateriale for senere forskning: et materiale, som det ellers ville være vanskeligt at skaffe til veje - og til at inspirere til en sådan forskning.

Indhold

Invitation til seminaret	4
Velkomst og indledning	5
v/ordstyrer, sociolog Hans Kristensen, Byplanhistorisk Udvalg	
Hvor er vi i dag - og byernes forvandling siden 1960'erne	7
v/journalist, cand. mag. Jonas Møller, bl.a. tidl. redaktør på Byplan	
Planlovsreformen fylder 50 år	22
v/arkitekt Holger Bisgaard, tidl. planchef i Københavns Kommune samt kontorchef i Miljøministeriet og erhvervsstyrelsen	
Hvad har vi lært? - 50 års barmarksprojekter	36
v/ arkitekt Helle Juul, arkitektfirmaet Juul/Frost	
50 års byplanlægning - byernes industri- og havnearealer - hvad har vi lært om omdannelse og ”best practice”?	49
v/ arkitekt Dan Borgen Hasløv, Hasløv & Kjærsgaard	
Infrastrukturens rolle i byudvikling	58
v/ lektor, civ. ing. Per Homann Jespersen, RUC	
Aktuelle udfordringer for kommunerne	60
v/ arkitekt Lise Pedersen, enhedschef i Byplan Nord, Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune	
Behov for nye redskaber	64
en projektudviklers ønsker til fremtidens planlægning v/ filantropidirektør, civ. ing. Anne Skovbro, Realdania	
Deltagerliste	xx

Invitation til seminaret

I 2018 er det 50 år siden, at planlovreformen blev sparket i gang. Det skete nogle få år efter den fejlslagne jordlovsafstemning i 1963 og blev udmøntet i by- og landzoneloven 1969, lands- og regionplanloven 1973, hovedstadsregionplanloven 1973 samt kommuneplanloven 1975.

Baggrunden var den hurtige økonomiske vækst fra omkring 1960, hvor industriproduktionen overhalede landbrugsproduktionen – og hvor det meste af landet stod foran en voldsom vækst i antal boliger og arbejdspladser. Der var brug for nye redskaber og virkemidler for at sikre en robust og professionel fysisk planlægning af byernes udbygning.

Planlovreformen blev gennemført i sammenhæng med kommunalreformen i 1970, den økonomiske perspektivplanlægning, reformen af opgave- og byrdefordelingen mellem stat og kommuner osv. Formålet var at styrke kommunernes rolle og at sikre en bedre samordning mellem private og offentlige investeringer.

I seminaret berøres planlovgivningens opbygning og udvikling gennem perioden. Men hovedfokus er på lovgivningens effekt på to overordnede former for byvækst med hver deres planlægningsopgaver: For det første er alle landets større byer blevet udvidet gennem et løbende nybyggeri i byernes opland gennem barmarksbyggeri med risiko for at udvikle det, der på engelsk kaldes ”urban sprawl”. For det andet er der både sket en bygningsmæssig opgradering af eksisterende byområder og en konvertering af hidtidige erhvervs-, havne- og militærarealer til andre byformål.

Forskellige byudviklingsmodeller – eller faktiske udviklingsforløb – fører til forskellig brug af infrastrukturen. Fordelingen mellem transport i bil, kollektiv transport, cyklende og gående afhænger af bystrukturen, men bl.a. også af skattepolitik og afgiftspolitik.

I Hovedstadsregionen – med stor byvækst – har der gennem tiderne været særlige muligheder for at styre byudviklingen på tværs af kommunegrænserne og at udbygge den kollektive transport. Hvordan fungerer det i praksis. Hvordan er erfaringerne med styring af byudviklingen i centralkommunen med stort vækstpotentiale.

Et centralt spørgsmål er, hvordan forskellige aktører kan sikre kvalitet i forbindelse med byudvikling og byomdannelse – både i store og mindre byer – og både arkitektonisk, miljømæssigt og socialt.

Det er Byplanhistorisk Udvalgs håb, at dette års brede og overordnede tema vil bidrage til at kvalificere debatten om de kommende års planlægning og byudvikling.

Velkomst og indledning

v/ Hans Kristensen, Byplanhistorisk Udvalg

Det er med stor glæde, at jeg på Byplanhistorisk Udvalgs vegne kan byde velkommen til dette seminar om ”50 års byplanlægning – hvad har vi lært?”. Selv om seminaret finder sted i marts 2018, er det egentlig udvalgets seminar 2017 – nummer 34 i rækken af seminarer. Det var planlagt afholdt i Odense i november sidste år. At Odense var valgt, skyldtes henvendelser fra tidligere seminardeltagere, som beklagede, at Byplanhistorisk Udvalgs seminarer altid blev afholdt i Hovedstadsområdet. Ved tilmeldingsfristens udløb var der kun tilmeldt 32 deltagere, og seminaret måtte derfor aflyses.

Byplanhistorisk Udvalg syntes imidlertid, at programmet var så godt, at det skulle have en chance mere – denne gang i Hovedstadsområdet. Og heldigvis for det, for nu blev det muligt at samle 68 deltagere i Arkitektforeningens lokaler midt i København. Udvalget har af dette lært, at kommende seminarer nok skal holdes i Hovedstadsområdet.

Dagens emne: 50 års planlægning – hvad har vi lært? er meget omfattende. I de forgangne fem årtier har der efter planlovsreformen omkring 1970, været arbejdet med planlægning på kommunalt, regionalt og landsniveau. Denne planlægningsindsats er langt mere omfattende, end hvad der kan rummes inden for et dagsprogram. Vi har derfor udvalgt nogle vigtige emner, som efter vores mening har haft særlig stor betydning i perioden.

Indledningsvis gennemgår journalist og historiker Jonas Møller hovedtrækkene ved den erhvervs- og samfundsudvikling, som har dannet grundlaget for byudviklingen og dermed for byplanlægningen fra 1960'erne til i dag. Befolkningen er i denne periode vokset med ca. 20 procent, mens arbejdsstyrken er vokset med ca. 32 procent. Dette skyldes at flere kvinder er trådt ind på arbejdsmarkedet. Og arbejdsmarkedet er ændret, således at ansatte i servicesektoren er vokset fra 50 til 75 procent.

Byarealet i Danmark er fordoblet i perioden, og der er også sket en fordobling af det boligareal hver enkelt indbygger har til rådighed.

Konsulent, tidligere planchef i Københavns kommune og kontorchef i Miljøministeriet og Erhvervsstyrelsen, Holger Bisgaard samler i sit indlæg op på de lovgivningsmæssige rammer for planlovgivningen i perioden. Formålene med de nye planlove i 1970'erne var decentralisering af planlægningskompetence til de i 1970 oprettede 277 kommuner, rammestyring og øget borgerindflydelse.

Der er gennem tiden sket mange lovændringer. Senest blev regionplanlægningen – i 2007 i forbindelse med, at antallet af kommuner blev skåret yderligere ned til 98 og amterne erstattet af fem regioner

nedlagt. Der er nu et system med to niveauer, staten og kommunerne. Fungerer det, og tager staten det nødvendige ansvar? Der er idag ingen samlet regional myndighed, som står for hovedstadsområdet planlægning.

Boligidealerne er skiftet meget siden den store byvækst begyndte i 1950'erne. Parcelhusbyggeriet havde sin storhedstid fra 1960 til 1980. I samme periode blev der også bygget meget alment boligbyggeri. Men i 1980'erne kommer række/kædehuse til at udgøre en pæn andel af det samlede boligbyggeri – også meget i alment regi.

Der sker gennem perioden også et paradigmeskift. Hvor det tidligere var en hovedprioritet at komme ud af byen – til forstaden – skifter målet for mange til at bo centralt.

De senere års tendenser har været, at en voksende andel af såvel erhvervs- som boligbyggeri placeres som genanvendelse på ældre byzonearealer. Det drejer sig blandt andet om ældre havnearealer. Her har vi en særlig problematik i forhold til den stigende vandstand på verdenshavene.

To indlæg ser på planer, projekter og processer, der kan betegnes som ”best practises”, som har taget sigte på barmarksbyggeri respektive omdannelse af havne- og industriarealer. To erfarne byplankonsulenter Helle Juul fra arkitektfirmaet Juul/Frost og Dan Borgen Hasløv fra Hasløv og Kjærsgaard, står for disse indlæg.

Transportinfrastrukturen og her især bilen har haft meget stor indflydelse på, hvorledes vores byer har udviklet sig. Lektor Per Homann Jespersen fra RUC belyser denne udvikling, og lægger op til, at der muligvis er et paradigmeskift på vej fra trafikplanlægning til mobilitetsplanlægning.

Dagens to sidste indlæg sætter fokus på aktuelle tendenser og udfordringer for kommunernes nutidige planlægning.

Først med et indlæg fra en af cheferne fra Center for Byplanlægning i Københavns kommunes Teknik- og Miljøforvaltning, arkitekt Lise Pedersen og dernæst set fra en helt anden synsvinkel: nemlig Realdania, ved filantropidirektør Anne Skovbro.

Foredragene er samlet i dette Byplanhistoriske skrift nr. 78 i Byplanhistorisk Skriftserie – som oprindeligt beskedent blev kaldt Byplanhistoriske Noter. Dermed udbygges denne enestående skriftserie, som omfatter seminarrapporter, forskningsprojekter, biografier og selvbiografier, hændelsesbeskrivelser mv. af og om byplanlægningen og byplanlæggerne. Hele skriftserien ligger frit digitalt tilgængelig på Byplanlaboratoriets hjemmeside.

Hvor er vi i dag - og byernes forvandling siden 1960'erne

v/ journalist, cand. mag. Jonas Møller, bl.a. tidligere redaktør af Byplan

Dette indledende afsnit er en opsummering af den overordnede byudvikling gennem de sidste 50 år. Byernes forvandlinger er sket i tre trin, som hver for sig har stillet planlægningen over for nye opgaver.

Det første og mest omfattende trin i byudviklingen var udbredelsen af det såkaldte barmarksbyggeri, dvs. byggeri uden for de hidtidige byer. Dette byggeri udfoldede sig i tiden fra 1960 til 1980. Det var præget af, at Danmark i begyndelsen af 1960'erne stod over for en hurtigt voksende efterspørgsel efter både moderne boliger, erhvervslokaler og institutioner – og et byggeerhverv, der havde en alt for lille kapacitet til at imødekomme efterspørgslen. Da en væsentlig del af løsningen på dette problem blev en industrialisering af byggeprocessen, betegnes dette trin neden for som den producentstyrede byvækst.

Det andet trin i byernes udvikling var den omfattende fornyelsesindsats i de ældre og nedslidte områder i de større byer. Byfornyelsen, som især prægede perioden fra 1980 til omkring 2000, bestod af en gennemgribende modernisering af de forældede boligområder. Da fornyelsen i betydeligt omfang skete på de eksisterende beboeres præmisser, betegnes dette trin i det efterfølgende som den beboerstyrede byfornyelse.

Det tredje og seneste trin i byudviklingen er den stadigt igangværende omdannelse af de større byers centralt beliggende erhvervs- og havnearealer. Omdannelsen har haft til formål at skabe størst mulig tilvækst i antallet af boliger og arbejdspladser inden for et stærkt begrænset areal og betegnes neden for som den grundejerstyrede byomdannelse.

Beskrivelsen af de tre trin handler ikke så meget om den konkrete planlægning – men mere om de skiftende økonomiske og politiske rammer for byernes udvikling – og dermed om råderummet for planlægningen af de tre faser, som byernes udvikling har gennemgået. Der er således tale om en oversigt over de vilkår og rammer, som har været bestemmende for den konkrete planlægning i de tre former for byudvikling.

Overordnet har befolkningens og arbejdsstyrkens størrelse kun ændret sig beskedent gennem de forløbne 50 år. Befolkningen er vokset fra 4,7 mio. til 5,7 mio., dvs. ca. 20%. Hele befolkningsstigningen er resultat af længere levetider og en nettoindvandring. Samtidig er arbejdsstyrken vokset fra 2,2 mio. til 2,9 mio. – hvilket nogenlunde svarer til det antal ”hjemmegående husmødre”, der siden 1960'erne er overgået til lønarbejde. Desuden er servicesektoren vokset fra at beskæftige ca. 50% af arbejdsstyrken til at beskæftige 75% af arbejdsstyrken.

Til gengæld har det bebyggede Danmark og dets ejendomsmarked gennemgået store ændringer:

Byarealet er blevet mere end fordoblet gennem de seneste 50 år.

Byzonearealet er på 2.500 km², svarende til knap 6 % af landets areal. Desuden er boligarealet pr. indbygger blevet fordoblet og antallet af boliger næsten fordoblet som følge af flere og mindre husstande. Endelig bruger befolkningen dobbelt så stor en del af deres indtægt til at bo for, idet boligudgifterne er vokset fra 10 til 20% af indkomsten.

1. Den producentstyrede byvækst i 1960'erne og 70'erne

I begyndelsen af 1960'erne havde Danmark i lighed med det øvrige Vesteuropa overvundet den økonomiske stagnation, som 1930'ernes krise og den efterfølgende verdenskrig havde skabt. De efterfølgende 20 år var præget af en permanent fremgang for industrien og den internationale handel, som skabte fuld beskæftigelse og økonomisk vækst.

Væksten kom især til udtryk i omfattende nybyggeri i hele landet. Det skyldtes, at industrien i disse årtier voksede i hele landet – og at de danske byer ligger så tæt, at skiftet fra et landbrugssamfund til et industrisamfund ikke medførte den samme omfattende vandring fra land til by som i mange andre lande.

Barmarksbyggeriet uden for de hidtidige byer har udgjort langt den største del af de forløbne 50 års byvækst i Danmark og været den væsentligste årsag til at landets byareal blev fordoblet. Det drejer sig om ca. 300.000 almene boliger, 500.000 parcelhuse, et stort antal erhvervsparker og ”græsplæneindustrier” – samt et stadigt større antal offentlige institutioner inden for uddannelse og offentlig service. Desuden blev der opført omkring 150.000 nye sommerhuse.

I det følgende beskrives kort de hovedkræfter og virkemidler, der bidrog til realiseringen af byvæksten. Det drejer sig om en styrkelse af den kommunale planlægning, byggeerhvervets industrialisering samt en omfattende offentlig subsidiering af såvel den almene boligsektor



Forud for folkeafstemningen om jordlovene i 1963 advarede de borgerlige partier om konsekvenserne.

som de stadig flere ejerboliger

Styrkelse af den kommunale planlægning

Allerede i begyndelsen af 1960'erne havde regeringen fremsat lovforslag om en jordlovgivning, der gennem naturfredninger og zonerings af jord til byggeformål skulle styre byudviklingen. Forslagene blev dog forkastet ved en folkeafstemning i 1963 og først vedtaget i 1969 – som 1. etape i den langt mere omfattende planlovreform.

Planlovreformens tre etaper

Første etape (1969) omfattede vedtagelse af by- og landzoneloven samt omskrivning af naturfredningsloven. Zoneloven kunne også hedde "Lov om regulering af grundpriser og rationering af byggejord"

Anden etape (1973) omfattede vedtagelse af lands- og regionplanloven samt loven om regionplanlægning i hovedstadsrådet.

Tredje etape omfattede kommuneplanloven, der blev vedtaget i 1975 og trådte i kraft 1. februar 1977.

Planlovreformen, som blev vedtaget i perioden 1969-75, betød, at både staten, regionerne og kommunerne fik en række nye redskaber til at regulere den fremtidige byudviklings lokalisering og udformning. Det skyldtes både miljømæssige og økonomiske hensyn. De væsentligste formål var

- at begrænse den private jordspekulation, som ofte fulgte i kølvandet på kommunernes godkendelse af planer om nybyggeri ved at give kommunerne forkøbsret til jord, der skulle bebygges
- at begrænse de offentlige udgifter til byggemodning af nye byområder og bebyggelser (på et tidspunkt, hvor de offentlige udgifter voksede hurtigt)
- at regulere de fremtidige udbygningsmuligheder ved at inddele al jord i forskellige anvendelseszoner for hhv. boliger og forskellige former for erhverv gennem i en rullende planlægning
- at sikre kvaliteten i nybyggeriet gennem kravet om at udforme lokalplaner, der fastsatte byggehøjder, bebyggelsesprocenter osv., forud for konkrete byggeprojekter

Desuden indebar lovreformen, at kommunerne og regionerne blev forpligtet til at inddrage offentligheden i udformningen af såvel de kommunale og regionale planer som i debatten forud for den kommunale vedtagelse af lokalplaner for større byggeprojekter.

I 1970 var den længe forberedte kommunalreform trådt i kraft. De hidtidige 1257 landkommuner, 88 købstadskommuner og 4 magistratskommuner blev omdannet til 277 kommuner, der var underkastet samme statslige regulering. Kommunalreformen muliggjorde, at lokale opgaver kunne løses lokalt og indebar dermed, at den de-

tailregulering af byggeriet, som hidtil var sket i statsligt regi, kunne decentraliseres. Planlovreformen kom dermed til at betyde, at de nye storkommuner blev pålagt en langt mere omfattende planlægning end hidtil, hvor nybyggeri ofte var blevet klaret af en landinspektør og en vejingeniør.

Strukturændringer i byggeerhvervet

Mens der ikke var mangel på byggegrunde, var det dyrt at bygge. Byggeerhvervets kapacitet var alt for lille til at imødekomme efterspørgslen, og der var især mangel på faglærte bygningshåndværkere.

Allerede op gennem 1950'erne var der taget en række initiativer for at fremme en industrialisering af byggeprocessen. Ved at materialeprouducenterne modulprojekterede og præfabrikerede stadig flere bygningskomponenter, flyttede arbejdet fra byggepladserne til fabriksgulvet. De tunge bygningskonstruktioner og klimaskærme, der hidtil var blevet udført i træ og tegl, blev fabriksfremstillet i beton. Herved kunne råhuse monteres af kraner på byggepladser – og faglærte håndværkere erstattes af ufaglært og tillært arbejdskraft. Det banede vejen for entreprenørbranchens indtog i byggeriet og bidrog med en markant produktivitetsstigning i erhvervet.

De nye og rationelle byggemetoder i byggeriet blev især udviklet af to slags projektudviklere, nemlig de almene boligselskaber og typehusproducenterne.

Fremme af de almennyttige bygherrer

De almene boligselskaber havde deres oprindelse i brugerstyrede byggeforeninger i 1900-tallet – og var både blevet oprettet af private investorer og af medlemsstyrede beboerforeninger. Fra oprindeligt at være rene byggeselskaber, havde mange af dem udviklet sig til at blive driftsselskaber, der forvaltede og udlejede billige boliger.

I forbindelse med boligforliget i 1966 blev der stoppet for oprettelse af nye boligselskaber. Samtidig havde staten i en årrække tilskyndet de

Værebros Park i Gladsaxe



eksisterende selskaber til at bruge industrielle metoder i nybyggeriet. Selskaberne blev bl.a. gennem en række statslige påbud og incitamenter motiveret til at opføre stadigt større planbebyggelser i omegnen af byerne.

Parallelt hermed blev det almene boligbyggeri, der var underlagt maksimale huslejer, støttet gennem en række skiftende former for offentlige tilskud, rentelettelser m.m. Da lønninger og overførselsindkomster var dyrtidsregulerede, fik lejerne fuld kompensation for de høje begyndelseshuslejer i det almene byggeri. Desuden indførtes individuel boligstøtte, så husstande med lavere indkomster fik mulighed for at bo bedre end de ellers havde mulighed for. I alt blev der fra 1960 – 1980 opført ca. 300.000 nye almene boliger i omegnen af de ældre byer.

De favoriserede parcelhuse

På markedet for ejerboliger blev masseproduktionen sat i system med fremkomsten af typehusproducenter, som udbød nøglefærdige parcelhuse. Op gennem 1960'erne udviklede et voksende antal arkitekter og driftige håndværkere prototyper af parcelhuse. I kraft af præfabrikation og gentagelseeffekt kunne de forskellige typehuse udbydes landsdækkende og opføres på kort tid. Arkitekttegninger kunne genbruges i det uendelige, og de kommende boligejeres rolle var indskrænket at vælge mellem de ca. 60 forskellige hustyper, der blev udbudt.

Eksempel på en fantasiløs parcelhusudstyknin



Selv om prisen for at bygge ikke faldt som følge af den omfattende industrialisering, var der til gengæld andre forhold, som gjorde nybyggeriet så populært, at det tog omkring 20 år, før efterspørgslen var mættet. Samtidig med de voksende indkomster steg huspriserne – hvorved boligejeres restgæld år for år blev lettere at tilbagebetale. Gæld i fast ejendom blev som følge af inflationen reduceret med ca. 10% om året, hvorved gælden blev halveret på ca. 8 år. Desuden blev boligejernes renteudgifter halveret ved at være fradragsberettigede i ejernes skattepligtige indkomst. I alt blev der opført ca. 500.000 nye

parcelhuse fra 1960 – 1980.

Resultater og erfaringer

Det overordnede mål var at udvide bygningsbestanden for at imødekomme den erhvervsmæssige og økonomiske vækst, som var forbundet med den industrielle udvikling og dannelsen af det danske velfærdssamfund.

Samlet var der tale om et markant løft af især boligstandarden, og Danmark opnåede europarekord i boligstandard. Boligerne var store og veludstyrede.

I takt med nybyggeriets vækst blev der i stigende grad også rejst kritik – især af de store planbebyggelser. For det første betød byggeteknologien og en udstrakt brug af beton meget store og monotone bebyggelser – ofte kaldet kransporsbyggeri. For det andet var der ofte tale om svage forbindelser mellem boligerne og de omkringliggende friarealer, der ofte henlå øde og ubrugte. For det tredje medførte adskillelsen mellem boliger og erhverv oplevelsesfattige byområder.

Erfaringerne fra de store planbebyggelser førte allerede fra begyndelsen af 1970'erne til udviklingen af det tætlave byggeri, der imødekom en stor del af den kritik, der var blevet rejst. De mindre og lavere bebyggelser var udformet som klynge- og gårdhuse, rækkehuse m.m. og kendetegnet af mere jordnære og menneskelige dimensioner. Der var tale om en slags "afindustrialisering" af byggeriet, hvilket skabte større udfoldelsesmuligheder for arkitekturen i de enkelte bebyggelser.

2. Den beboerstyrede byfornyelse i 1980'erne og 90'erne

1980 blev et vendepunkt i forhold til de foregående år. I 1970'erne blev der i gennemsnit opført 43.000 boliger om året i Danmark, fordelt på 25.000 parcelhuse, 5.000 række/kædehuse og 13.000 etageboliger.

I 1980'erne ændrede dette sig til et samlet boligbyggeri på ca. 25.000 boliger om året fordelt på 8.000 parcelhuse, 10.000 række/kædehuse og 7.000 etageboliger. Samtidig skete der en kraftig forøget aktivitet til fordel for renovering af byernes utidssvarende boligområder.

Det omfattende nybyggeri siden starten af 1960'erne havde trods boligforliget i 1966 resulteret i et voksende svælg mellem standarden i nyt og gammelt byggeri.

I de ældre privatejede udlejningsboliger havde huslejestoppet, der var blevet indført i 1939, medført et voksende bygningsforfald. Mange var flyttet ud af områderne og det fysiske forfald og den sociale nedtur var to sider af samme sag.

Omkring 1980 stilnede det omfattende barmarksbyggeri af. Det skyldtes bl.a. de stærkt stigende energipriser, kombineret med voksende

arbejdsløshed. Samtidig steg renten kraftigt og rentefradragsretten for boligejere blev stærkt reduceret. Desuden blev dyrtidsreguleringen af lønninger, som både gavnede ejere og lejere, ophævet. Tilsammen medførte det faldende huspriser samt udlejningsproblemer i de almene bebyggelser.

Det var baggrunden for, at interessen rettedes mod at gøre den ældre del af boligmassen tidssvarende – både af beskæftigelsesmæssige og sociale årsager. Indsatsen omfattede især udbedring af installationsmangler, sammenlægning af indre lejligheder til større og forbedrede friarealer gennem gårdrydninger.

De mislykkede saneringer

I 1969 blev der vedtaget en ny saneringslov. Som noget nyt kunne der – efter svensk forbillede – oprettes saneringsselskaber, der kunne træde ind som forvaltere af utidssvarende byområder og lette den komplicerede beslutningsproces, som omfattede både myndigheder, ejere af de berørte ejendomme og beboerne.

Selskaberne fik adgang til at opkøbe ejendomme – og til at pålægge private udlejere at gennemføre moderniseringsopgaver. De to største selskaber blev etableret på initiativ af hhv. de almene boligselskaber og en gruppe af grundejerforeninger.

Gennem 1970'erne bestod saneringen/byfornyelsen fortrinsvis af nedrivning af gamle huse og efterfølgende nybyggeri. Det var den fremgangsmåde, som tidligere var blevet anvendt – bl.a. i forbindelse med de store nedrivninger i Torvegade på Christianshavn i mellemkrigstiden – og senere i Borgergade-Adelgade-kvarteret. Beboerne skulle rykke op af boligstigen ved at flytte ind i nye boliger. Derved fulgte man den såkaldte ”oprykningsteori”, som indebar, at nybyggeriets stigende kvalitet ville kunne bruges til at tømme de dårligste boliger, som derfor kunne nedrives og erstattes af nybyggeri.

Københavns Kommune havde som følge af det omfattende barmarksbyggeri ikke fået del i byvæksten – men tværtimod oplevet en befolkningstilbagegang. Fra 1960 til 1980 var kommunens befolkningstal faldet fra 770.000 til 500.000. Byen var efter datidens opfattelse fuldt udbygget, og den eneste mulighed for vækst var omdannelse af eksisterende boligområder.

I praksis skete det ved, at Københavns Kommune i et tæt samarbejde med det københavnske saneringsselskab og et til formålet oprettet byggeselskab, Kooperativ Byggeindustri (KBI), opkøbte og nedrev forfaldne karreer og efterfølgende opførte nye almene bebyggelser.

Nybyggeri var dyrt – og renten var høj. Derved indebar fornyelsen en massiv beboerudskiftning gennem genhusning i billige boliger andetsteds.

Boliger blev kun bevaret, hvis de kunne bringes op til en tidssvarende standard uden at huslejen kom til at overstige 75 % af lejen i nyt almennyttigt byggeri – hvilket sjældent var muligt.

Af de ca. 15.000 boliger i hele landet, som blev saneret i 1970'erne, lå de 14.000 i Københavns Kommune.

Strategien mødte voksende kritik. For det første forringede nybyggeriet forholdene for de omkringliggende bygninger. Saneringsmidlerne blev således ikke brugt til at skaffe lys og luft – men til at skaffe flere og bedre skatteydere.

For det andet var de hidtidige beboere stærkt utilfredse med at blive rykket ud af deres vant boligmiljø og blive genhuset i områder uden for de gamle bydele. Desuden var mange af de billige og dårlige boliger op igennem 1970'erne blevet overtaget af en kritisk og aktiv generation af unge – især uddannelsessøgende.

Nedrivningsstrategien mødte voldsom modstand fra beboerne



For det tredje blev strategien kritiseret for at være i strid med planlovreformens formål. Saneringsselskabet og dets samarbejdspartnere, boligselskaber og den kooperative byggeindustri, var de egentlige planlæggere, mens kommunens planlægningsenhed med Ole Thomassens ord var reduceret til et ekspeditionskontor.

Storm P. havde tidligere beskrevet de rivende saneringer med ordene: ”Man river de gamle og smukke huse ned for at bygge nye grimme huse. Det burde være omvendt”.

Den bevarende byfornyelse

I 1979 fremlagde Københavns Kommune Helhedsplan for indre Nørrebro. Den var udarbejdet af KBI og ville medføre nedrivning af

8.000 lejligheder med 16.000 beboere. På de ryddede grunde skulle et par almene boligselskaber og KBI derefter opføre nye og tidssvarende boliger. Planen resulterede i "Slaget om Byggeren" i maj 1980, som var et voldsomt udtryk for, hvor upopulære de rivende saneringer var.

Det var baggrunden for byfornyelsesloven fra 1982, der indebar et markant brud med den hidtidige saneringspraksis. Målsætningen skulle fremover være at bringe den ældre boligbestand op til en tidsvarende standard – og at sikre, at det kom de bestående beboere til gavn.

For det første blev de hidtidige saneringsselskaber ændret til byfornylsesselskaber, der fik til opgave at forbedre de eksisterende boligejendomme og deres friarealer – i videst mulig omfang til gavn for de hidtidige beboere. Det blev de offentligt støttede byfornylsesselskaber, der opkøbte, renoverede og udtyndede nedslidte boligkarréer og skulle sikre lokal genhusning af de hidtidige beboere.

For det andet blev der gradvist givet en omfattende økonomisk støtte til byfornyelsen. Fra 1975 blev der åbnet mulighed for tilskud til bevarende byfornyelsesprojekter i form af lavtforrentede lån. Fra 1982 kunne hele udgiften finansieres med rentesikrede lån, hvorved renoverede boliger blev ligestillet med nyt alment boligbyggeri.

Huslejen i renoverede ejendomme blev fastsat ud fra lejelovens bestemmelser om et lejeloft – i modsætning til boligbyggeriloven, der opererede med en omkostningsbestemt leje, som var væsentligt højere.

De årlige offentlige bevillinger, der under saneringsloven var nået op på 350 mio. kr. blev i løbet af 1980'erne tidoblet til årligt at udgøre ca. 3,5 mia. kr. Samtidig blev byfornyelsen udstrakt til hele landet. I 1990 blev der ydet tilskud til projekter i over 200 af landets 277 kommuner.

I tilknytning til den bevarende byfornyelse blev der udviklet en række planlægningsredskaber i form af vejledninger om bevarende lokalplaner, udvikling af registreringssystemer, byatlasser m.m.

For det tredje blev de berørte beboere inddraget som en central aktør i byfornyelsen. Man kan også sige, at de berørte beboeres inddragelse og accept af fornyelsesindsatsen var en afgørende forudsætning for, at det offentlige gik så aktivt og generøst ind i fornyelsesprocessen. Beboere fik gennem en vetoret mulighed for at modsætte sig arbejder, som ikke vedrørte fælles- eller basisinstallationer.

Desuden blev der indført pligt til at tilbyde renoverede ejendomme, der var overtaget i forbindelse med byfornyelse, til beboerne på andelsbasis, ligesom lejere siden 1976 havde haft forkøbsret til udlejningsejendomme, hvis ejere ønskede at sælge. Andelseje, som indebærer, at beboere selv har ansvaret for ejendommens tilstand, har i

Renovering og infill i Dannebrogsgade på Vesterbro i København



stigende grad bidrager til at løfte kvaliteten. Mens andelsboliger udgør 7 % på landsplan, udgør de mellem 20 og 30 % i de byfornyeede områder.

Fra 1992 blev der også åbnet mulighed for byfornyelse på privat initiativ, således at lejere kunne få refunderet en del af de lejeforhøjelser, som følger af forbedringsarbejder, som ejere og lejere kunne blive enige om.

De berørte beboere kom alt i alt til at spille en central rolle og øve stor indflydelse på resultatet. For planlæggerne betød fornyelsen af de nedslidte områder, at den traditionelle planlægning fik en langt mere social dimension i den forstand, at beboerne og deres levevilkår indgik som en vigtig dimension i planlægningsprocessen.

Resultater og erfaringer

Den overordnede målsætning med byfornyelsen var at løfte den tidlige industriepokes ældre by- og boligområder op til et tidssvarende niveau. I alt blev ca. 400.000 boliger i de efterfølgende 25 år gjort tidsvarende – heraf ca. halvdelen med en omfattende offentlig støtte og den anden halvdel på markedsvilkår. Der blev udviklet nogle særdeles attraktive boligområder med tilhørende friarealer. Det lykkedes at bevare en vigtig del af bygningsarven og områderne var præget af en varieret befolkningssammensætning

Selv om byfornyelsen var dyr og de oprindelige beboere blev begunstiget med offentlige tilskud og tilbud om overtagelse af boliger på fordelagtige vilkår, har udviklingen dog ikke kunnet forhindre, at priserne er steget så meget, at der over tid er sket i en gradvis befolkningsudskiftning – altså en såkaldt gentryficering af ældre og centrale bydele.

Nedenfor er udviklingen på Christianshavn brugt som et eksempel på nogle af de mange elementer, som kan medvirke til at gøre en byfornyelsesproces vellykket.

10 kriterier, som gjorde byfornyelsen af Christianshavn vellykket

1. *Kombinationen af boliger og arbejdspladser blev fastholdt*
2. *Boligforholdene blev afgørende forbedret og boligbestanden blev fordoblet*
3. *En meget alsidig boligbestand – i alle størrelser og til alle aldersklasser*
4. *De fleste ældre bygninger blev bevaret og kun få blev nedrevet*
5. *Tidligere erhvervsbygninger blev genbrugt*
6. *Nybyggeriet skete i moderate enheder og blev tilpasset omgivelserne*
7. *Der blev etableret mange områdekvaliteter*
8. *Et bredt og alsidigt spekter af alle tænkelige ejerformer (ejerboliger, andelsboliger, almene boliger, private udlejningsboliger, folkeejede boliger, ældreboliger og ungdomsboliger).*
9. *Beboersammensætningen blev socialt og aldersmæssigt mangfoldig*
10. *Der udvikledes en engageret og aktiv lokalbefolkning*

3. Den grundejerstyrede byomdannelse siden 1990'erne

Byudvikling i et europæisk perspektiv

Omkring 1990 skete der et paradigmeskift i den hidtidige bypolitik. EU's indre marked var blevet vedtaget i 1987 og skulle træde i kraft 1. januar 1993 og fremtiden blev i stigende grad betegnet som "globaliseret".

Den voksende handel over grænser forventedes at gøre de større byer til fremtidens vækstcentre, og der ville blive skærpet konkurrence mellem byerne. I begyndelsen af 1990'erne udsendte EU-kommisjonen en Grønbog om "afskeden med industriens byer" og deres overgang til centre for serviceerhverv, højteknologiske virksomheder, turisme – og ikke mindst kultur, der blev betegnet som medlemslandenes "fremtidige sikkerhedspolitik". Vækst og investeringer skulle samles i de større byer – og skabe tilflytning fra såvel det øvrige land som udlandet.

I Danmark blev den nye udviklingsstrategi for byerne officiel, da regeringen i foråret 1992 udsendte landsplanredegørelsen "Danmark på vej mod år 2018", der var en vision for, hvorledes "indretningen af det danske rum" skulle forme sig i de kommende 25 år. (Ved præsentationen af redegørelsen konstaterede miljøministeren fortrøstningsfuldt, at de sidste planlæggere fra 1968-generationen, der i de forløbne 20 år havde været særdeles aktive i planlægningsprocessen, ville være gået på pension i 2018).

Landsplanperspektivet indeholdt en markant nedtoning af den hidtidige målsætning om en ligelig og afbalanceret udvikling i hele Danmark ved at fastslå at "konkurrencen mellem Øst- og Vestdanmark var frugtesløs og ødelæggende for Danmarks konkurrenceevne". Fremover skulle de enkelte byer konkurrere med byer og byregioner af deres egen størrelse og København skulle gøres til Nordens største byregion.

Samtidig blev Hovedstadsrådet nedlagt og der blev truffet beslutning om at nedlægge

Planstyrelsen ved årets udgang. I 2001 blev Boligministeriet nedlagt og dets fremtidige opgaver blev delt mellem Erhvervsministeriet og Socialministeriet. I 2015 blev den fulde konsekvens taget ved, at den fysiske planlægning blev overført fra Miljøministeriet til Erhvervsministeriet.

I 2007 trådte den nye kommunalreform i kraft. Den betød en yderligere forenkling af planlægningsprocessen. De 277 kommuner blev reduceret til 98, mens de 14 amter blev til 5 hospitalsregioner. Ligesom reformen i 1970 gik reformen uden om de gamle hovedstadskommuner. De resterende ca. 240 kommuner blev reduceret til ca. 65 storkommuner, hvoraf de fleste omfattede en by og dens opland.

Rent faktisk er der gennem de sidste 20 år foregået en voksende tilflytning til de større byer. Siden 2000 har Danmark været det EU-land, som har oplevet den største forholdsmæssige bevægelse fra land til by – og frem til 2030 forventes Hovedstadsregionen at vokse med 200.000 indbyggere. Heraf vil Københavns Kommune tegne sig for en stor del.

Den nye bypolitik faldt sammen med, at erhvervsudviklingen har frigjort betydelige arealer i de større byers centrale områder. Det drejer sig især om de hidtidige havnefunktioner, hvor overgangen til containertransport og lastvogne har tømt erhvervshavnene for deres traditionelle kaj- og lagerfunktioner. Desuden var en række havnerelaterede industrivirksomheder forsvundet – enten ved at lukke eller forlade havneområderne.

Denne udvikling har især præget udviklingen i de fire magistratsbyer – men også mange af landets mellemstore fjord- og sundhavne.

København som eksempel

Neden for fokuseres på København, som er den by, hvor byomdannelsen har fået langt det største omfang – og som dermed er det mest markante eksempel på den igangværende byomdannelse. En tilsvarende udvikling ses også i andre byer – om end i mindre omfang.

Byomdannelsen i København har især haft to udgangspunkter. Sammen med staten havde Københavns Kommune allerede i 1991 lanceret projektet om at anlægge en helt ny bydel, Ørestaden, på den bynære og delvis fredede Amager Fælled, der for en stor dels vedkommende havde været anvendt til militære formål. Loven blev vedtaget af Folketinget i 1992 og indeholdt et mål for den samlede bebyggelse i områdets nordlige og sydlige del – og maksimale bebyggelsesprocenter nord og syd for Bella Center på hhv. 100 og 180. Desuden fastslås det i loven, at Ørestaden skal have en bymæssig udformning, der er

8-Tallet i Ørestaden – tegnet af Bjarke Ingels Group



af høj arkitektonisk kvalitet som en pendant til Middelalderbyen og Frederiksstaden.

Udover at Ørestadsområdet blev inddraget i byudviklingen, var der over en årrække sket en gradvis frigørelse af Københavns Havn, som strækker sig fra Svanemøllebugten i nord og Sjællandsbroen i syd og omfatter ca. 40 km. kaj og betydelige erhvervsarealer – i alt ca. 800 ha.

I Københavns Havn kan man skelne mellem den centrale inderhavn og de mere perifere områder i Nordhavnen, Sydhavnen og Østhavnen. Nordhavnen er det største område, der forventes at komme til at rumme 40.000 beboere og 40.000 arbejdspladser.

Endelig er der i brokvartererne og yderdistrikterne blevet frigjort en række spredte arealer ved at militære anlæg og industrivirksomheder er nedlagt eller flyttet til provinsen.

Byudviklingsselskaber

I en række amerikanske havnebyer samt i London var der i 1980'erne etableret særlige udviklingsselskaber til at forestå genanvendelsen af forladte erhvervsarealer. Et udviklingsselskab har som grundejer til opgave at "arealudvikle", dvs. byggemodne større arealer til at blive så attraktive for fremtidige bygherrer, at det efterfølgende grundsalg kan finansiere omkostningerne til byggemodningen. På længere sigt forventes et udviklingsselskab at være økonomisk selv bærende.

I 1992 etableredes Ørestadsselskabet, som fik overdraget Ørestadsområdet, der hidtil havde været ejet af staten og kommunen i fællesskab. Senere blev det meste af Københavns Havn overdraget til selskabet, der skiftede navn til By & Havn, som i dag er ejet af Københavns Kommune med 95 procent af aktierne og staten med 5 procent.

By & Havn I/S blev stiftet i 2007 ved en sammenlægning af Ørestadsselskabet, Københavns Havn A/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S. Selskabet står for byggemodning af såvel Ørestad som havnen – samt driften af havnen via datterselskabet CMP – Copenhagen Malmø Port.

Den dyre byggemodning

Udover de sædvanlige forsynings- og afledningsinstallationer medfører en byomdannelse udgifter til nedrivning og oprydning efter de tidligere brugere, etablering af adgangsveje og kollektive transportmidler, offentlige institutioner og faciliteter i tilknytning til nye boliger m.m.

Desuden er der foretaget store investeringer i prestigebyggerier og fyrtårnsprojekter for at tiltrække andre investorer. Her har offentlige myndigheder og filantropiske fonde spillet en central rolle.

I Ørestaden gælder det bl.a. DR med koncerthus, IT-Universitetet og Royal Arena, der skal bidrage til at sætte niveauet for det efterfølgende boligbyggeri. I de centrale havneområder er der opført byggerier som

Operahuset, Skuespilhuset, Det Kongelige Bibliotek og Blox.

Især i de større byers havneområder har der skullet investeres enorme beløb i arealudvikling. I København (og Aarhus) har man ikke nøjedes med de tidligere havnearealer. Der er også foretaget egentlige landvindinger gennem opfyldelse i havnebassiner og især store opfyldninger – som i Københavns Nordhavn.

Gennem årene er By & Havn blevet pålagt en række forpligtelser, der har medført, at selskabet har opbygget en negativ egenkapital på ca. 20 mia. kr. Bl.a. har selskabet skullet betale store tilskud til metro- og letbaneanlægget i København samt overordnede vejanlæg for at sikre de planlagte udviklingsområder trafikale forbindelse til det overordnede vejsystem. By & Havn skal også forholde sig til Københavns Kommunes mulighed for gennem en lokalplan at reservere 25 procent af det fremtidige boligbyggeri til alment byggeri. Det medfører en væsentlig reduktion af grundværdien af disse arealer i forhold til markedsværdien ved frit salg.

Den dyre byggemodning sætter også sine spor i planlægningen, og det er i høj grad udviklingsselskabet, der beslutter, i hvor store matrikler arealerne skal udstykkes – og dermed antallet og størrelsen af de involverede projektudviklere/bygherrer.

De store byggemodningsudgifter tvinger udviklingsselskabet til at gå efter de højst mulige grundpriser. Hvis selskabet ikke kan tjene de afholdte udgifter hjem gennem grundsalg, påføres ejeren, dvs. kommunen et tab, der vil skulle finansieres over skatterne. Det giver et udviklingsselskab en meget stærk position over for kommunen – ikke mindst dens planlægningsfunktion.

Selskabet er så højt belånt, at det stiller krav om høje salgspriser – hvilket ikke kan undgå at præge såvel planlægningen som udformningen det efterfølgende nybyggeri.

Grundpriserne har været begunstiget af, at lån i fast ejendom er blevet stadigt billigere. Den ekstremt lave rente har muliggjort væsentligt højere udviklings- og byggeudgifter pr. etagem², end der med en højere (normal) forrentning ville være plads til. Det betyder, at der er tale om meget gældsbelastede byggeprojekter – med dertil hørende følsomhed for fremtidige rentestigninger.

Resultater og erfaringer

Den overordnede målsætning i byomdannelsen er at udvikle centralt beliggende byområder af så høj kvalitet, at de både med en dansk og en international målestok vil være attraktive for lokalisering af service- og vidensamfundets erhverv og boliger.

Mens omdannelsen af havnens tidligere arealer er gået forholdsvis hurtigt, er udbygningen af Ørestaden sket i et langsommere tempo og skønnes p.t. at være midtvejs.



Nybyggeri på Teglholmen i Københavns Sydhavn

Blandt de kritiske synspunkter, der er blevet fremført, kan nævnes følgende:

Mens det normalt er de kommunalpolitisk vedtagne planers formål at sikre de nødvendige friarealer og de bedst mulige lys- og luftforhold i boligområder, kan det være et problem, at byggemodningsselskabet skal hvile økonomisk i sig selv. Det kan sætte kraftige begrænsninger for såvel kommunalpolitikerne som befolkningens indflydelse på kvaliteten i de nye områder. F.eks. har de høje grund- og salgspriser gjort det vanskeligt at fastholde den politiske målsætning om at tilstræbe en social mangfoldighed i beboersammensætningen gennem blandede ejerformer og større variation i boligstørrelser.

Prisniveauet er sårbart. De første projektudviklere og deres købere har med billige og fordelagtige lån kunnet betale høje ejendomspriser. Selv en lille rentestigning kan bremse tempoet i udbygningen – hvilket gør tidshorisonten for den samlede byomdannelse usikker.

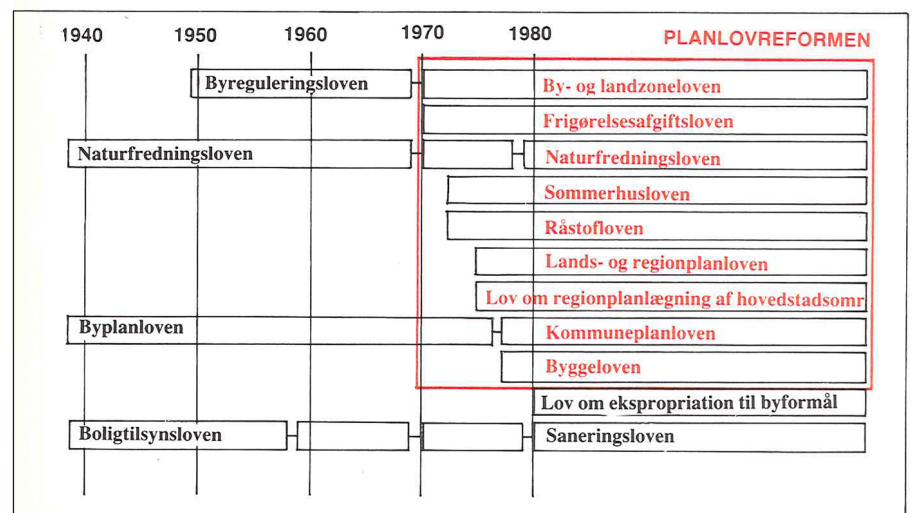
De omdannede havneområder er ikke alle blevet helt så attraktive som forventet, idet de ikke rummer naturlige samlingssteder eller centrale pladser, ligesom der er få byfaciliteter i form af caféer og butikker, læpladser, grønne områder og byrum. Jo mere de kommende projekter er belastet af høje grundpriser, desto mere vil projektudviklerene være tvunget til at give køb på kvaliteten – hvad angår friarealer og bygningers kvalitet.

Planlovsreformen fylder 50 år

v/ byplanarkitekt Holger Bisgaard, tidligere planchef i Københavns Kommune samt kontorchef i Miljøministeriet og Erhvervsstyrelsen

Hvad er der sket med hele planlovskomplekset siden det blev vedtaget i 1970'erne. Har det fungeret og er det brugbart i dag. Hvordan har loven tilpasset sig samfundets udvikling og politiske mål. I denne artikel er fokus lagt på planlovene, landsplanlægningen og den regionale udvikling.

Siden 1930'ernes vedtagelse af byplanloven og naturfredningsloven havde der kun været vedtaget et lovinitiativ om regulering af byerne nemlig byreguleringsloven fra 1949, som i første omgang var nødvendig for at understøtte hovedprincipperne i Fingerplanen fra 1947. Men i perioden fra slutningen af 40'erne og til 70'erne var der sket en rivende byudvikling, som stort set kun blev kommunalt reguleret i og omkring de større købstæder (dispositionsplaner), mens der ikke skete megen planlægning i sognekommunerne. Med velfærdsstatens opbygning blev behovet for planlægning mere og mere åbenlys. Perspektivplanerne I og II kom til at danne den overordnede ramme. Den første blev igangsat under VKR regeringen (1968-71), mens den anden blev igangsat af Krag ministerium i 1971. Kernebegreber i perspektivplanerne var ”styring og prioritering”. Krag regeringen videreførte også i 1971 VKR regeringens stående ministerudvalg vedr. planlægning. Der var fra politisk hold stor interesse i at styre og prioritere for at få samfundets ressourcer til at række når velfærdssamfundet skulle etableres og videreudvikles.¹



Det var i denne politiske kontekst man skal se hele planlovsreformen. Det begyndte med vedtagelsen af By- og landzoneloven i 1969 og trådte i kraft i 1970, som skulle medvirke til at begrænse byernes ekspansion ud i det åbne land ud fra deisen, at landbruget havde brug for jorden og det var vigtigt at styrke dette konkurrenceerhverv. Desuden var en spredt byvækst samfundsøkonomisk dyr. Den sidste lov i planlovsreformen, der blev vedtaget, var kommuneplanloven i

1975 som erstattede byplanloven af 1938, og fra 1. februar 1977 blev lokalplanpligten indført.

Der er fire hovedkarakteristika ved planlovsreformen. For det første blev der indført 3 planniveauer stat, regioner og kommuner. Specielt det midterste niveau var en nyskabelse da der fremover skulle være en regionplan for hver amtskommune, som skulle vedtages af den politiske nyskabelse, de direkte valgte amtsråd. For det andet blev det en pligt at planlægge både på det lokale, det kommunale og det regionale niveau. Denne pligt betød, at hele landet blev underlagt et fælles regelsæt om, hvordan man skulle planlægge – lige konkurrencevilkår for alle kommuner. Tidligere havde det mere eller mindre været frivilligt om kommunerne ville planlægge og specielt vedr. egnsplanlægningen var denne i høj grad frivillig, hvorfor den kun fandt sted omkring de store byer. Det tredje var, at tidligere skulle planer godkendes af staten – af den kommitterede i byplansager – efter bemyndigelse fra ministeren. Nu gik man i stedet over til rammestyrelse, hvor staten gav rammerne for regionplanerne, som gav rammerne for kommuneplanerne, hvor de overordnede rammer for lokalplanlægningen blev fastsat.

Det fjerde punkt og på mange måder det der var mest udtryk for tidsånden, var offentlighedens inddragelse i planlægningen. Planlægningen havde indtil midten af 70'erne i høj grad været et teknokratisk værktøj som det mest tydeligt fremgår af Perspektivplanerne, men med den øgede politisering af planlægningen blev det naturligt at inddrage offentligheden i planprocessen, hvilket betød, at det fremover ikke kun var bygherrer og politikere, der havde direkte indflydelse, men at kredsen blev udvidet til hele offentligheden. Politiseringen var med til at øge interessen for planlægningen, hvilket var det primære formål sammen med demokratiseringen af planlægningen. Nu skulle hele offentligheden have indblik i planlægningen og der skulle udarbejdes alternativer i regionplanerne og på kommuneplanniveau skulle der drøftes hovedspørgsmål så det klart fremgik, hvilke muligheder der var. Med inddragelsen af offentligheden skete der også en nedbrydning af planlægningens autoritet, som var med til at nedbryde professionalismen i planlægningen. Den ene løsning kunne være lige så god som den anden og der blev i specielt i 80'erne lagt mere vægt på processen end indholdet, hvilket til dels skyldes, at kommunalbestyrelserne endnu ikke havde fundet ud af, hvordan samspillet om indholdet kunne være med de private developere.

Der kommer mere indhold i planlovene

Lovene har ikke været uændrede i løbet af de 50 år, men er løbende blevet tilpasset udviklingen. Først de større administrative ændringer. Den største administrative ændring skete med lovenes sammenskrivning i 1991 til lov om planlægning, men den ændrede ikke på grundprincipperne i plansystemet. I kølvandet på loven blev Planstyrelsen nedlagt som selvstændig styrelse. Opgaverne med behandling af klagesager blev sammen med 1/3 af personalet sammenlagt med Overfredningsnævnet. Bygningsbevaringen og bygningsfredningen og udarbejdelsen af kommuneatlasser blev sammenlagt med Skov- og

Naturstyrelsen for senere at blive overflyttet til Kulturministeriet. Støjområdet efter miljøbeskyttelsesloven blev tilbageført til miljøstyrelsen. Kerneopgaverne efter planloven mv. blev for at understrege den politiske dimension lagt ind i departementet som en nyetableret Landsplanafdeling.

Den næste store administrative ændring var i 2007, hvor amterne blev nedlagt og kommunerne overtog hele den detaljerede planlægning også af det åbne land. Herefter var der kun to planniveauer – staten og kommunerne, når vi ser bort fra, at de nye regioner i en kort årrække fik til opgave at lave regionale udviklingsplaner, indtil man opgav regionernes opgave med denne nye plantype. Planlovsændringerne i denne kommunalreform handlede alene om opgavefordelingen. Derfor blev planlovens regionplanopgaver blot delt mellem kommunerne og staten. 2/3 af amternes og HUR's personale gik til kommunerne og 1/3 til staten til det, der blev beskrevet som en styrket landsplanlægning. Der blev oprettet 7 decentrale statslige miljøcentre, hvoraf de fire også skulle stå for statens samspil med kommunerne vedr. kommune- og lokalplanlægningen. Denne del af miljøcentrenes virksomhed blev centraliseret i 2010, hvor al planlægning blev samlet i Naturstyrelsen i København. Styrkelsen af landsplanlægningen blev ikke fulgt til dørs. Det viser sig også i antallet af medarbejdere i statslig regi, som i perioden blev reduceret fra ca. 120 medarbejdere i 2008 til ca. 40 medarbejdere i 2017.

Planlovene var i høj grad tænkt som proceslove, og der er ikke med ret mange bestemmelser om, hvordan der skulle planlægges. Den eneste overordnende planlægning, der var indskrevet i lovene, var delingen mellem by og land i en landzone og en byzone og hertil sommerhusområder. Men i løbet af de 50 år kom der en række nye hovedelementer til, som var politiske ønsker til planlægningens indhold eller opfyldelse af vores internationale forpligtigelser f.eks. VVM og Lokal Agenda 21. Af indenrigspolitiske emner var det først og fremmest beskyttelsen af vores kyster og beskyttelse af vores bymidter mod butikcentre uden for byerne. Hertil kommer, at der i 10'erne kom bestemmelser om almene boliger, klimatilpasning og ikke mindst beskyttelsen af produktionserhverv. Specielt spørgsmålet om at stille krav om almene boliger er nok den største ændring i planloven, idet den giver byrådene mulighed for at kræve en bestemt boligsammensætning. Det skal også nævnes, at ændringen fra 2000 om indførelse af planstrategier gav kommunerne muligheder for at se kommunens udvikling i et lidt mere overordnet og helhedsorienteret perspektiv. Denne ændring blev til på baggrund af Svend Aukens utilfredshed med, at kommunerne ikke reviderede deres kommuneplaner, men blot udarbejdede tillæg. Ikke alle kommuner arbejder målrettet med den strategiske dimension i planlægningen. Det har specielt været knyttet til de store byer med København, Aalborg og Odense i spidsen.

Der var også andre ændringer end dem der er nævnt i nedenstående boks, men ikke afgørende nye emner bortset fra spørgsmålet om at

huse flygtninge i slut 90'erne og igen i 2014. Efter år 2000 var der også emner, som at kommunerne skulle overtage landzoneadministrationen og udlæg af 8000 nye sommerhusgrunde (2004).

Op gennem 00'erne og i første halvdel af 10'erne skete der utallige ændringer af loven – små ændringer og tilpasninger. Specielt var der mange enkeltsager der skulle løses vedr. detailhandel (f.eks. En våbenhandel i Hedensted, hvor ministeren var valgt) eller landzonereglerne, som med årene blev mere og mere udhulet fra sit oprindelige formål med at friholde det åbne land for bebyggelse. Loven blev ændret 8 gange mellem 2001-2011 og derefter 20 gange indtil 2018.

ÆNDRINGER I PLANLOVENE I PERIODEN 1980-2018

1987 – Regionplanlægningen - tilpasses anbefalingerne fra ”Areal udvalget”.

1988 - VVM ind i lands- og regionplanloven

1992 – én lov i stedet for de tre love

1994 – Kystbeskyttelse – samling af en række cirkulærer vedr. stop for nye sommerhusområder, feriehoteller mv. 3 km. kystbeskyttelseszone

1997 – Detailhandel – afløser udstedelsen af et landsplandirektiv om stop for lavprisvarehuse og et landsplandirektiv om butiksstørrelser

2000 - Kommunale planstrategier – indføres som første led i de 4-årige revisioner af kommuneplanerne.

2000 – Lokal Agenda 21 – opfølgning på RIO 92

2012 og 2018 – Klimatilpasning – fremover kan lokalplaner indeholde krav som kan begrundes med hensyn til klimatilpasning og forurening samt udpegning af potentielle oversvømmelsesområder og afværgeforanstaltninger for områder der har risiko for oversvømmelse

2015 – Almene boliger – bestemmelser om at 25% af boligbyggeriet kan være alment byggeri

2015 - Grønt Danmarkskort – kommunerne skal udpege naturområder og økologiske forbindelser

2017- Produktionsvirksomheder – bestemmelser om beskyttelse af produktionsvirksomheder

2017 – VVM overflyttes til lov om miljøvurdering af planer og programmer

Fra rammestyring til kommunerne kan selv

Rammestyringen skulle medvirke til, at de overordnede interesser kunne slå igennem helt ned i planhierakiet dog således, at det kunne tilpasses de lokale forhold. Sådan kom det ikke til helt at virke. Allerede i 80'erne kom der en arbejdsdeling, hvor amterne tog sig af det

åbne land og kommunerne af byerne. Denne arbejdsdeling mellem amterne og kommunerne var i starten med til at begrænse byspredningen, men betød også en lille statslig og regional indflydelse på, hvad der skete indenfor bygrænsen. Et eksempel på dette er, at planlovens bestemmelser om kulturmiljøer som kommunerne skal tage sig af i deres planlægning, aldrig kom til at virke efter hensigten. F.eks. er København et glimrende eksempel på manglende varetægelse af bevaringshensynet i den kommunale planlægning. Tænk blot på det seneste eksempel med Slagterboderne på Vesterbro. Amterne var bedre til at holde igen på landzonetilladelserne, og da de overgik til kommunerne i 2002, blev der ikke givet mange afslag i landzonesager.

Der har altid været en diskussion om, hvor balancen mellem staten, amterne og kommunerne skal være. Vi er gået fra, at rammestyringen kunne klare det til, at kommunerne kan selv, og at staten ikke skal blande sig i ret meget. Men det er ret svært for en kommune at sige nej til en investor da konkurrencen mellem kommunerne er stor. Så hvis vi skal have frie kyster eller ingen lavprisvarehuse så skal det være et overordnet niveau, der siger nej til projekterne. Den tidligere departementschef Holger Lavesen i Miljøministeriet sagde på et tidspunkt i 80'erne, at miljøet ligger godt hos kommunerne, næstbedst hos amterne og bedst i staten. I vore dage kan tilføjes allerbedst i EU, da EU i høj grad er dem, der i dag sikrer miljøet.

Der har også igennem alle årene været en diskussion om, hvor stram reguleringen skulle være – det sker på hvert eneste møde om en lokalplan, og det sker jo også fordi enhver investor vil have størst mulig frihed for sig selv. Men der skal være stramme regler for nabogrunden, som han ikke selv ejer.

Så der skal for begge emner være en balance. For tiden er det fortrinsvis de lokale interesser der dominerer, hvilket medvirker til en forstærket konkurrence mellem kommunerne. Reguleringens stramhed er meget forskellig fra plan til plan og fra kommune til kommune.

En anden ting var, at man gik fra, at kommuneplaner skulle holde sig inden for rammerne i regionplanen til en mere åben situation. Man fik et indsigelsessystem, som for det statslige niveau var sværere at arbejde med. Nu skulle først amterne og efter 2007 alene staten nedlægge veto mod f.eks. borgmesterens prestigeprojekter. Her kom en embedsmand så til at sidde overfor en politiker, hvor det i amternes tid trods alt var politikere overfor politikere – som Borgmester Kissmeyer fra Ikast-Brande kommune engang sagde: så sendte staten en student til at forhandle med mig.

På det kommunale niveau har der i de seneste 10 år ikke været fokus på helheden i kommuneplanerne, men i stedet er der blevet fokuseret på en projektplanlægning, hvilket også har medvirket til at nedbryde rammestyringen indenfor kommuneplan/lokalplansystemet. Det er

således, at 3/4 af lokalplanerne følges af et kommuneplantillæg, så helheden bliver der ikke for alvor taget hensyn til.

Planernes indhold

Indholdet i planerne har selvfølgelig ændret sig i takt med de problemer, der skulle løses og i takt med konjunkturerne. Emnerne på landsniveau har dels afspejlet sig i de nye emner, der er kommet ind i planloven igennem de seneste 50 år, men der har også været en lang række landsplandirektiver.

LANDSPLANDIREKTIVER

- **70'erne og 80'erne:** 16 direktiver, atomkraftværker, ingen nye sommerhusområder, naturgas og råolie, depoter til kraftværker, landanlæg til storebæltsforbindelse, TV 2 sendemaster og FM master
- **90'erne:** 8 direktiver, asylcentre, udbygning af Kastrup Lufthavn, opstilling af vindmøller, parkeringsfonde, lavprisvarehuse og butiksstørrelser
- **00'erne:** 12 direktiver, nye sommerhusområder, tidl. Militærlejre (Auderød, Værløse), prøvestation for vindmøller, Fingerplan 07, risikovirkomheder 500 m afstandskrav
- **10'erne:** 9 direktiver, Fingerplan 13 og 17, Sjælsmark kaserne, udvalgsvarehandel, krydstogtterminal
- **Kommende:** nye sommerhusområder, udviklingsområder, Fingerplanen

Bortset fra Fingerplanen, sommerhusområderne, detailhandel samt atomkraftværker er der ikke meget overordnet planlægning i de øvrige landsplandirektiver. Selvfølgelig kan sikring af storebæltsforbindelsens landanlæg, Kastrup lufthavns udvidelse og krydstogtterminalen siges at have stor national betydning, som med hjælp af landsplandirektivet kunne foregå hurtigt og effektivt, men de indeholder ikke en overordnet ide om, hvordan luftfarten skal udvikles i Danmark eller en ide om krydstogtskibenes placeringsmuligheder i de danske byer og sejlader gennem de danske farvande. Disse landsplandirektiver handler udelukkende om det snævre fysiske anlæg. De øvrige landsplandirektiver drejer sig mest om at sikre forsvaret sine økonomiske interesser eller naturgasnettets interesser. Foruden at tage hensyn til kysterne så er udlæg af sommerhusområder også en måde at regulere konkurrencen mellem kommunerne. Hvis der ikke havde været gennemført begrænsning i udlæg af sommerhusområder, så havde vi haft langt flere ubebyggede sommergrunde end vi har i dag, hvor tallet ligger på ca. 20.000. Planlægningen har også været konkurrencedæmpende for udlæg til områder til detailhandlen. Den lovede styrkelse af den statslige planlægning, som skulle erstatte amternes tværgående planlægning, blev ikke iværksat. Et enkelt bypolitisk initiativ kom i stand. Det skulle i samarbejde med kommunerne finde løsninger på klimaproblemerne, skabe samlokalisering mellem boliger og erhverv, se på rationelle løsninger mellem byudvikling og transport samt se på

hvordan byerne kunne blive grønnere og skabe sundere byer. Men det bypolitiske tiltag led skibbrud da finansminister Claus Hjort Frederiksen så det som en styrkelse af de store byer, hvad det ikke var og han mente derfor ikke det var i Venstres interesse. På baggrund af landsplanredegørelsen 2006 blev der taget initiativ til en samlet planlægning af det Østjyske bybånd, som også led skibbrud før 2011.

Der er også på tværs af amterne og kommunerne en række emner, der går igen i hvert årti:

REGIONPLANLÆGNINGEN

70'erne/80'erne: Bymønstret

80'erne: Det åbne land herunder ferie og fritidsanlæg, vindmølleplanlægning, detailhandel

90'erne: Miljø- og vandplaner, skovrejsning, detailhandel

00'erne: Raffinering af ovenstående

KOMMUNEPLANLÆGNING

80'erne: Fordeling af byvæksten mellem kommunens byer

90'erne: Byomdannelse, aflastningscentre og lavprisvarehuse, havneplanlægning

00'erne: Fordele "goderne" blandt de sammenbragte kommuner, omdannelse af tidligere erhverv- og havnearealer

10'erne: Knytte økonomi til planlægningen, mobilitet, strategisk byudvikling

Karakteristisk for arbejdsdelingen i planlægningen har amterne efter 80'ernes bymønsterdiskussion koncentreret sig om det åbne lands planlægning, mens kommunerne har taget sig af byernes planlægning. Kommuneplanerne har primært beskæftiget sig med væksten af byerne og senere byomdannelse. Det sidste har været tilfældet i de store og mellemstore byer. I starten stod planlægningen også for meget af skoleplanlægningen, mens det i 00 og 10'erne ikke så meget drejer sig om disse emner, men mere om ældre- og seniorboliger, hvilket skyldes skiftet i befolknings sammensætningen. Kommunerne har også planlagt og eventuelt investeret i en række nye velfærdsgoder såsom idrætshaller og svømmehaller (70'erne), lystbådehavne og golfbaner (80'erne), vandlande og kulturhuse (90'erne), musikhuse og havnebad (00'erne) samt museer og biblioteker (10'erne). Selvfølgelig har der været en del overlapninger, men det er karakteristisk, at kommunerne i deres indbyrdes konkurrence laver de samme faciliteter i de samme årtier. Mange af projekterne har også være hjulpet frem af f.eks. Lokale- og anlægsskatten og Realdania. Men langt hovedparten af de ca. 32.000 lokalplaner drejer sig om boliger. Før kommunalreformen i

2007 blev der årligt vedtaget 1000 til 1200 lokalplaner, mens dette tal er faldet til 600 til 800 lokalplaner årligt efter kommunalreformen.

Modernisering af planloven 2015-2017

På trods af mange mindre justeringer i planloven kørte KL fra 2013 og frem til valget i 2015 en kampagne mod planloven og statens indblanding i kommunernes planlægning. Der blev nedsat et udvalg, som gennemgik planloven og hvilke ønsker KL havde, men udvalget blev ikke færdig inden valget i 2015. Da den smalle venstre-regering kom til i 2015 blev planloven mv. flyttet fra Miljøministeriet til Erhvervs- og vækstministeriet. En tilsvarende flytning var allerede foregået i Sverige, og i Norge var planlægningen flyttet til Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Venstre-regeringen ønskede også en liberalisering af planloven og en opfyldelse af KL's punkter, bortset fra KL's ønske om, at man kunne stille krav om almene boliger i en lokalplan. I efteråret 2015 kom venstre-regeringen med et lovforslag som indeholdt en lang række liberaliseringer.

Efter længere tids forhandlinger blev der i juni 2016 indgået et forlig mellem regeringen, DF og S om modernisering af planloven som indeholder disse punkter:

1. Nye udviklingsmuligheder med fortsat bevarelse af kystnærhedszonen og strandbeskyttelseslinjen
2. Nye udviklingsmuligheder i landdistrikter og for produktion
3. Bedre udviklingsmuligheder for detailhandel
4. Friere rammer og administrative lettelser
5. Almene boliger og byudvikling
6. Andre initiativer (luftfart, biobrændstof, landsbyer, turisme og oplevelsesøkonomi, fremtidens produktionssamfund)

Aftalen indebærer også en forstærket indsats for større og bedre sammenhængende naturområder, baseret på Grønt Danmarkskort.²

Jeg vil ikke komme ind på de enkelte punkter om f.eks. høringsfrister eller hvordan helt konkret produktionserhvervenes lovparagraffer ser ud, men i det følgende koncentrere mig om landsplanlægningen, om planloven kan løse de udfordringer vi står overfor og den aktuelle situation omkring bedre balance i Danmark.

Helt overordnet skal følgende nævnes om ændringerne:

Landzonebestemmelserne er blevet meget vanskelige at administrere, da der er så mange undtagelser mv. Hertil kommer, at der er blevet flere umiddelbare rettigheder i landzonen og i de grønne kiler i fingerplanen.

Kysten omkring byerne er med udviklingsområderne reelt overladt til kommunerne og det samme er den faste grænse mellem by og land.

Der er stor forskel på, hvor godt de åbne kyststrækninger er sikret, idet store dele af Vestkysten er beskyttet af fredninger og statsligt ejerskab, mens fjordlandskabet i f.eks. Østjylland har ikke samme beskyttelse, og det er her, der er et større pres fra byudviklingen.

DI har fået deres beskyttelse af produktionserhvervene, hvilket er et af de eneste punkter, hvor forliget indeholder bestemmelser, som KL ikke umiddelbart går ind for.

Venstre har fået friheden for detailhandlens lokalisering med aflastningscentrene og kun restriktioner på dagligvarebutikkers størrelse og ingen på udvalgsvarebutikker. Men ikke mindst ingen statslig indblanding.

Socialdemokraterne har fået fastholdt de almene boliger, delvis kysten og så tror de, at der er sket en styrkelse af det grønne DK kort – men det fremgår ikke af loven, hvordan det er blevet styrket.

Det er nok den dyreste planlovsændring der har været – jeg vil anslå de samfundsøkonomiske udgifter til mellem 2 og 3 mia. kr. selvom der er samfundsøkonomiske fordele ved produktionsvirksomheder og detailhandel, hvor det ifølge konkurrencestyrelsen vil betyde billigere varer og dermed en samfundsøkonomisk gevinst på en 7-800 mio. kr. Men mulighederne for spredning af bebyggelser og de umiddelbare rettigheder i landzonen omkring de større byer vægter langt tungere i regnskabet og det, sammen med de mange aflastningscentre der vil komme, vil det betyde betydelige merudgifter i forhold til den tidligere planlov.

Det skal også nævnes, at den såkaldte modernisering af planloven er et resultat af KL's mere eller mindre tilfældige forslag sammen med en række paragraffer som forskellige embedsmænd uden planerfaring har fået ind i loven og hvor mindst et par håndfulde er fuldstændig overflødige og kun er med til at gøre loven vanskelig administrerbar.⁴

Landsplanlægningen

Staten er ansvarlig for den sammenfattende fysiske planlægning og hovedvægten for landsplanlægningen er derfor emner af regional og national betydning, som går på tværs af kommunerne og som har betydning på lang sigt. De overordnede hovedmål med landsplanlægningen og de emner, den beskæftiger sig med, har været nogenlunde konstante siden planlovsreformen i 1970'erne. Det har været et overordnet sigte at sikre det åbne land og sikre de danske kyster mod uplanlagt bebyggelse og for hovedstadsregionens sammenhængende byområde at sikre koordination mellem byudvikling og offentlige transportsystemer. Hertil kom sikring af bymidterne igennem en detailhandelsplanlægning fra slutningen af 90'erne, men som på mange måder er stoppet med ændringerne fra 2017.

Udover beskyttelseshensyn er der løbende indarbejdet hensyn til forskellige brancher med en stor miljøbelastning, hvor det for at fremme disse erhverv har været nødvendigt med overordnede retningslinjer f.eks. vedr. vindmøller, biogasanlæg og store husdyrbrug.

Målene blev forsøgt gennemført via regionplanerne og efter 2007

igennem et indsigelsessystem. Som tidligere nævnt har dette indsigelsessystem været under pres.

Begrebet ”overordnede interesser” er blevet erstattet med fire fokuserede nationale interesseområder indføjet i loven:

- Vækst og erhvervsudvikling,
- natur- og miljøbeskyttelse,
- kulturarvs- og landskabsbevarelse samt
- hensyn til nationale og regionale anlæg.

Det er fortsat erhvervsministeren, der har pligt til at fremsætte indsigelser mod kommuneplanlægning på de statslige myndigheders vegne. Pligten til at fremsætte indsigelse gælder dog fortsat ikke, hvis forholdet er af underordnet betydning.

Indsigelsespligten over for forslag til lokalplaner for arealer i kystnærhedszonen, der ikke er omfattet af udviklingsområderne, fastholdes. Herefter skal erhvervs- og vækstministeren fremsætte indsigelse, såfremt et lokalplansforslag i kystnærhedszonen uden for udviklingsområderne strider imod de nationale interesser for kystnærhedszonen, medmindre forholdet er af underordnet betydning. Forventningen og formålet med ændringerne er, at der kommer færre statslige indsigelser og evt. uoverensstemmelser i forhold til loven må løses via klager til det nye planklagenævn.

Indsigelser på kommuneplanniveau skal stadig koordineres af erhvervsministeren. Vedrørende indsigelser mod lokalplaner fra et sektorministerium er udgangspunktet, at det er den pågældende minister, der fremsætter indsigelser, men ministeren har mulighed for at delegerer beføjelsen. Det er den nuværende regerings opfattelse, at der ikke skal ske en delegering til embedsmandsniveauet for derved at undgå indsigelser overfor kommunerne. Dog kom der den ændring i forbindelse med behandling af loven, at de decentrale kirkelige myndigheder – stiftsøvrigheden, stadig kunne komme med indsigelser mod en lokalplan.

Ændringen skal sikre, at de forhold der gøres indsigelse mod, er af reel national interesse. Men ikke mindst skal ændringen muliggøre, at kommunerne selv kan tolke de landsplansmæssige interesser ind i deres planlægning uden den store indblanding fra staten. Der er således tale om det stik modsatte af, hvad staten sagde efter kommunalreformen i 2007 om, at den statslige planlægning skulle styrkes til, at den nu svækkes, og at det er konkurrencen mellem kommunerne som kommer til at resultere i det fremtidige Danmarksbillede.

Skal kagen fordeles eller skal kagen vokse

Da Lands- og regionplanloven var til behandling i folketinget, blev der tilføjes et yderligere formål med loven, og det var at sikre en ligelig udvikling af landet. I planlovene har det således hele tiden været et mål at skabe en ligelig udvikling af landet eller en større balance i landets udvikling.

Det betød, at der i den første landsplanredegørelse står, at hovedstads-

området, Århus og Odense ikke må vokse. Hertil kom en meget aktiv erhvervsudviklingsstøtte samt en overordnet planlægning af de store byer specielt København, som indebar et maksimumtal for boliger (boligbyggekvoter), en udtynding af bygningsmassen (kommuneplanloven havde sat et loft over bebyggelsesprocenten til 110 – med mindre ministeren godkendte en højere bebyggelsesprocent) og, at der ikke kom en regional ”vækst” plan (regionplan 1. etape 1978) i lighed med de andre amter. Det var således, at folketingsudvalget aktivt arbejdede med byvækstens fordeling og bl.a. sagde stop for byudvikling på Vestamager. Man kan sige, at den daværende politik gik ud på, at fordele den eksisterende kage.

Det store skifte i regionalpolitikken kommer omkring 1990, hvor det indre marked i EU er trådt i kraft og overalt i både Danmark og Europa breder sig en erkendelse af, at væksten i høj grad knytter sig til byerne snarere end nationerne. Det betød bl.a. at statsminister Poul Schlüter afgiver en redegørelse til folketinget om specielt vækstproblemerne i hovedstadsområdet herunder Københavns Kommune. Schlüter siger bl.a. ”Det er i hele landets interesse, at hovedstaden fungerer godt og er i stand til at tage konkurrencen op med andre storbyer i Vesteuropa. Det er hovedstadens opgave at sikre, at Danmark får sin andel af den udvikling, som i den stadig mere internationaliserede verden må foregå i de store byområder”⁵. Skiftet i politikken kan udtrykkes med, at nu gælder det om at gøre kagen større.

Hovedstadsområdet bliver sammen med den voksende østjyske millionby drivkræfterne i væksten i 90’erne og 00’erne.

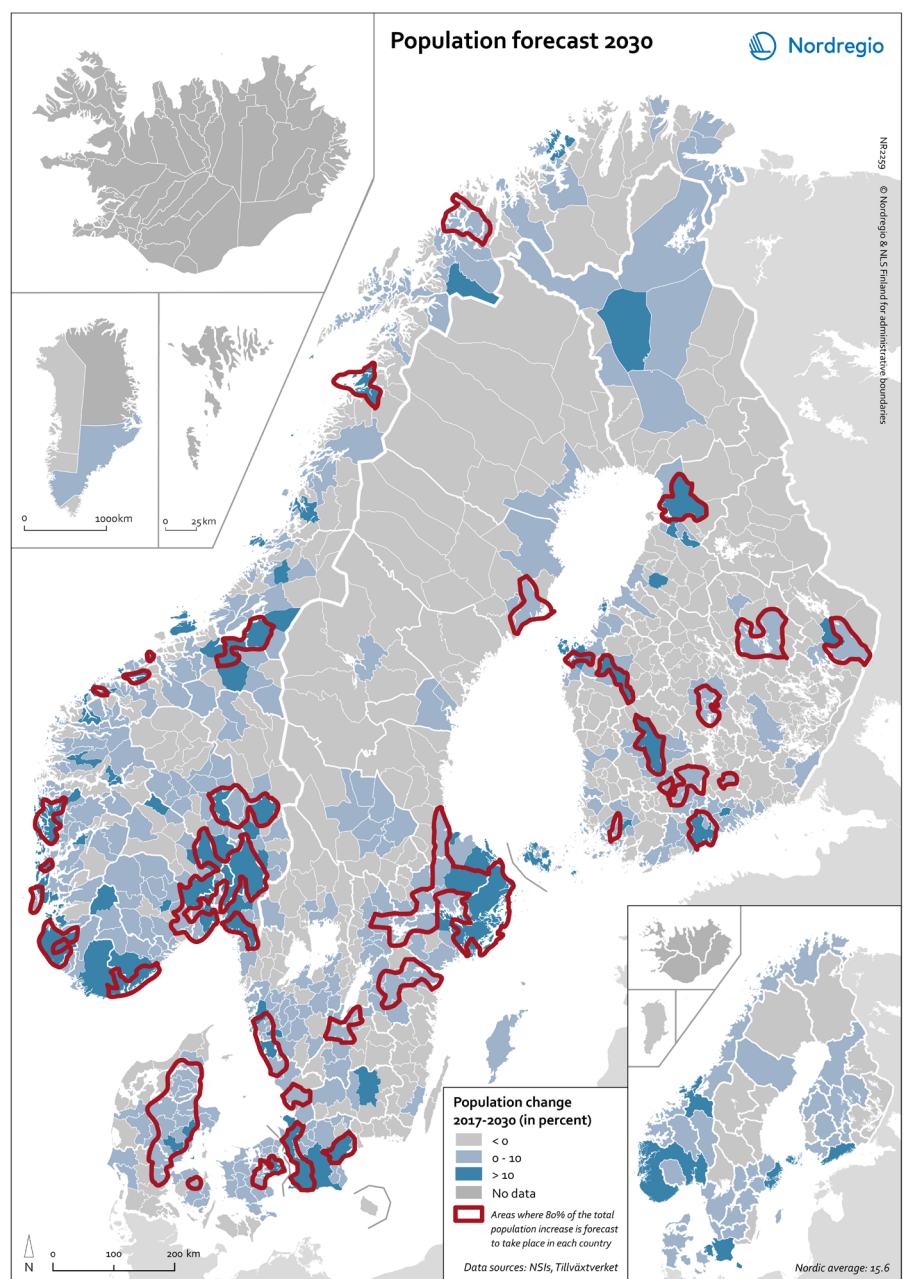
I 2007 kom kommunalreformen, som samlede de 270 kommuner til 98 kommuner og amterne blev afløst af 5 regioner, som hovedsagelig står for sygehusene. Det gjorde, at mange stationsbyer mistede deres rådhus. Da kommunalreformen blev flugtet op af en domstols- og politireform betød det, at mange købstæder mistede deres domstole og politistationer. Det gav anledning til stor tilbagegang i mange mindre byer og fremgang i mange af de middelstore byer. Det førte til et forfald i mange mindre byer og landsbyer og førte ligeledes til en fornyet efterspørgsel på borgervendt service i disse byer og en debat af regionalpolitikken. Venstre-regeringens svar på dette blev primært et forslag om liberalisering af planloven, som blev solgt under mottoet om at sikre en større balance i DK, men ændringerne i planloven er reelt en styrkelse af de største og de mellemstore byer. Kun en lille paragraf vedr. omdannelseslandsbyer er knyttet til landsbyer i tilbagegang. Der er ingen paragraffer, der hjælper de vanskeligstillede egne snarere. Tværtimod har planlovens detailhandelsbestemmelser vedr. aflastningscentre gode muligheder for at slå den sidste landsbykømand ihjel. Men regeringen har flere gange fremhævet deres tyrkertro på, at liberalisering af planloven vil hjælpe de svage egne. Samtidig har regeringen i to omgange udflyttet statslige job fra hovedstaden til provinsen for at lave en bedre balance i Danmark og hertil kommer et forslag til en udligningsreform, som yderligere ville flytte

penge hovedsagelig fra hovedstadsområdet til kommuner i provinsen. For øjeblikket – foråret 2018 - er udligningsreformen lagt i mølposen, da regeringen ikke kunne få opbakning i folketinget.

Man kan spørge om vi ikke nu er tilbage til den tid, hvor det drejede sig om at fordele væksten og ikke at gøre kagen større. Nordisk Ministerråd kom med en undersøgelse i februar 2018, som viser at den fremtidig vækst er godt fordelt i Danmark og i øvrigt også i de øvrige nordiske lande. Kortet viser, at det er en del af hovedstadsområdet sammen med det østjyske bybånd der frem mod 2030 vil stå for 80% af befolkningsvæksten. Så der er en meget differentieret geografisk befolkningsudvikling i Danmark, som er med til at skabe et mere balanceret Danmark.

Den aktuelle situation - og virker planloven

Kortet viser befolkningsudviklingen frem mod 2030 og de røde ringe viser hvor 80 % af befolkningsvæksten vil foregå. Kilde: Nordregion



I de seneste år har vi set et fokus på større projekter i kommunerne på grund af den skærpede konkurrence mellem kommunerne om at skaffe arbejdspladser. Der er således en international tendens som skærper konkurrencen og får kommunerne og staterne til at fokusere på at skabe arbejdspladser ud fra ønsker om at få store erhvervsinvesteringer til kommunen. Herhjemme har vi set kampen om datacentrene f.eks. Apple ved Viborg og på nationalt niveau har de europæiske stater kæmpet om det europæiske lægemiddelagentur. I denne konkurrence fremhæves ofte byernes kvaliteter såsom liveability og god infrastruktur. Når der skal lægges billet ind på et hovedsæde tænker ikke mange politikere over, at den slags kvaliteter ikke skabes hurtigt, men er et langt sejt planlægningstræk. Det gælder ikke kun bymiljøet, men også det åbne lands kvaliteter er mange år om at blive skabt.

Megen af tiden i de kommunale planafdelinger går med projektstyring og enkeltsager. Der mangler ofte helhedssyn og de to værktøjer - kommuneplanstrategien og kommuneplanens hovedstruktur - er på mange måder blevet meget bureaukratiske notater selvom nogle enkelte kommuner bruger dem offensivt. Det står så overfor, at planlægning er nødvendig for at løse en række af de aktuelle problemer. Det være sig klimaproblemet eller at vi til stadighed bliver flere, og at vi stadig har brug for landbrugsjorden mv. Planlægningen har altid overvundet kriser, fordi det at tænke sig om og fordele goder også er nødvendigt i fremtiden. Se blot på klimakrisen. Selvom præsident Trump ikke vil være med, så har mange amerikanske byer tilsluttet sig Parisaftalen og den planlægning, der er nødvendig for at gennemføre denne.

Vi vil også se, at mange kommuner eller kommunesamarbejder starter en planlægning helt uafhængig af staten for, at de kan stå sig bedre i den nationale og internationale konkurrence. Strategisk planlægning er nødvendig både for, at det private erhvervsliv kan se, hvilken vej udviklingen vil gå og for at løse de aktuelle udfordringer som f.eks. fremgår af FN's verdensmål. Vi vil derfor i de kommende år se en række frivillige planer på både byniveau og egnsplanniveau vokse frem for at løse de strukturelle udviklingsproblemer og her vil civilsamfundet med de mange fonde sandsynligvis være aktive sammen med en række kommuner, der vil være i front.

Hele lovkomplekset omkring den fysiske planlægning var tiltænkt en samfundsudvikling, hvor det i høj grad var det offentlige, der var driveren. Der skulle bygges skoler, børnehaver, fritidsfaciliteter og mange kommuner havde købt jord op, hvor boligbyggeriet kunne brede sig. Men dette skiftede allerede i løbet af 1980'erne, hvor det i højere grad blev den private sektor, der stod for byudviklingen. På trods heraf har planloven vist, at den har været meget levedygtig både i forhold til at regulere de fysiske omgivelser, hvor det er det private, der er driveren og de nære konflikter mellem f.eks. naboer.

Vi har også en planlov der godt kan løse konflikterne når de er mere verdensomspændende, men man kunne ønske sig en række nye

værktøjer så den mere effektivt kan løse de store samfundsmæssige problemer. Hertil kommer, at planloven specielt vedr. det åbne land ikke er blevet gennemtænkt og derfor er vanskelig at administrere. Forligspartierne har indsat et fornuftigt krav om evaluering af planloven i 2020. Til brug for dette bør de næste år anvendes til at nytænke planloven, så den kan løse hele skalaen fra naboskabet over det kommunale og regionale niveau til de landspolitiske spørgsmål.

1. Torsten Borring Olesen: Anker Jørgensens tid 1972-82, De Danske Ministerier. Gads Forlag 2017 s. 50ff
2. Citeret efter ”Aftale mellem regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti om Danmark i bedre balance – Bedre rammer for kommuner, borgere og virksomheder i hele landet. Juni 2016
3. Se A. Gaardmand: Dansk byplanlægning 1938-92 s. 195
4. F.eks. §5a stk. 9 bestemmelser om turismefaciliter, der er ødelagt på grund af brand mv. er dækket af anden lovgivning, bestemmelsen §11a punkt 25 vedr. udpegelse af yderligere transformationsområder i en planperiode, hvis 80% har fået byggetilladelse i et eksisterende område kan i den praktiske planlægning ikke forekomme.
5. Statsministerens besvarelse af forespørgsel F19 om hovedstadens forhold 20.3.1990

Kilder:

Gaardmand, Arne: Dansk Byplanlægning 1938-1992, Bogværket
Torsten Borring Olesen: Anker Jørgensens tid 1972-82, De Danske Ministerier. Gads Forlag 2017
Svensson, Ole og Bisgaard, Holger: Dansk Byplanguide, 1981
Hovedstadsrådet Hovedstadsområdet. Betænkning nr. 988, august 1983
Betænkning afgivet af Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget den 18. maj 2017 vedr. L 121 Forslag til lov om ændring af lov om planlægning, lov om naturbeskyttelse og lov om aktindsigt i miljøoplysninger. (Modernisering af planloven, bedre rammer for kommuner, borgere og virksomheder i hele landet).
Landsplanredegørelse 2006

Hvad har vi lært? – 50 års barmarksprojekter

v/ arkitekt Helle Juul, arkitektfirmaet Juul/Frost

”Byernes styrke er deres iboende diversitet, der giver mennesker mulighed for at mødes på tværs af deres interesser, alder samt sociale og etniske tilhørsforhold. Det er en del af baggrunden for at byer gennem tiderne har fungeret som mødesteder, oplevelseszoner, innovations- og inkubatormiljøer. Lever byerne ikke op til denne rolle, får det konsekvenser for samfundet som helhed. Hvis indbyggere forskanser sig – som følge af at det fælles rum trænges væk af private interesser og egennyttige hensyn - forsvinder samfundets sammenhængskraft og dermed dets mulighed for at udvikle sig.”

Byens Rum 2, Det kendte i det fremmede, Juul | Frost Arkitekter

Urban IQ - Klog planlægning i forandring

FRA FYSISK DESIGN TIL SOCIALT DESIGN

FRA ORIENTERET TIL HELHEDSORIENTERET

FRA FORM TIL DET FAKTISK LEVEDE LIV - BYLIV LIVSSTILE

ARKITEKTENS ROLLE: MELLEM SUPERMAN OG SUPERVISOR

Arkitektens og byplanlæggerens rolle er stadig i forandring, omvendt er forandringen i alle henseender blevet en præmis. For at kunne agere i udviklingen, må arkitekter og byplanlæggere holde sig i sync med samtiden: kontinuerligt raffinere og kvalificere deres metoder. Hvordan har byplanlægningen, arkitekturen og vores rolle ændret sig gennem årene?

Gennem de sidste år er der sket et skift i fokus fra fysisk til socialt design: Arkitekturen vurderes ikke længere på baggrund af formelle parametre, men også mht. sociale aspekter. I forlængelse heraf er formalismen forladt til fordel for arbejdet med det levede liv i al dets kompleksitet, det handler om at adressere forskelligartede behov. Det stiller nye krav til kontakten og interaktionen med byens borgere og brugere. Parallelt har arkitektur og planlægning taget en holistisk drejning. Fra ét snævert fokus beskæftiger arkitekten og byplanlæggeren sig nu med helhedsorienterede løsninger og anskuer byens udvikling fra flere vinkler.

Grundlæggende er de parametre byens planlægning vurderes ud fra også forandret. De implicitte såvel som eksplicite bagvedliggende idéer om, hvad god og dårlig planlægning er har ændret sig, og de arkitektoniske og byplansmæssige forbilleder for vores praksis er erstattet af nye. Hvis vi skal kvalificere debatten om de kommende års planlægning, må vi se tilbage på tidligere planlægning, vende blikket ind ad og granske erfaringer, men også kigge ud og tage bestik af verdenen og udviklingen - Det er forudsætningerne for at kunne agere klogt i en verden i forandring. Hvilke idéer har de sidste 50 år påvirket planlægningen, hvad har vi lært og hvad kan vi tage med os?

Det handler ikke om nostalgiske tilbageblik, men at se på fortiden med nutidige øjne, indskrive den i samtiden på ny og tage dem med ind i fremtiden som nyttige erfaringer.

Peronlige erfaringer

Før vi ser på de store linjer og de faglige påvirkninger, er det værd at starte i en anden skala. Vi har alle mærket arkitektur og planlægning på egen krop, men ofte fortaber erfaringerne sig i hverdagens tåger. Netop fordi det er en del af hverdagen, er det så svært at få øje på. Hvordan har jeg selv boet, og hvorledes har rammerne påvirket mit liv? Jeg er født og opvokset i et enfamiliehus i Vendsyssel. I forbindelse med studentertiden flyttede jeg til en etværelses ungdomsbolig i en stokbebyggelse, og mens jeg gik på arkitektskolen i Aarhus, boede jeg i en åben karré. Efter de endte arkitektstudier flyttede jeg til et ildebrandshus fra 1748 i København K, der blev erstattet af et engelsk rækkehus i Klampenborg. Nu er vi tilbage i byen på Krøyers Plads. Hvad har bygninger betydet for min livsform og adfærd?



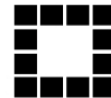
STOKBEBYGGELSE
STUDERENDE



ÅBEN KARRÉ
ARK STUDERENDE



ILDEBRANDSHUS KBH K
1983/ KØBENHAVN



ENGELSK RÆKKEHUS
FAMILIE



KRØYERSPLADS
I DAG

Et kontrastfuldt eksempel er forskellen på livet i ildebrandshus og rækkehus. De engelske rækkehuse omslutes af en række offentlighedsgrader, der ikke findes ved byhuset, hvor privaten erstattes direkte af det offentlige rum efter hoveddøren. I rækkehuset er der derimod en halvoffentlig forhave og en semiprivat baghave: offentlighedsgrader, der påvirker vores adfærd og skaber muligheden for en social dynamik med naboerne. Den lille baghave ud mod det grønne fællesareal for rækkehusenes beboere er en tryghedszone, med plads til, at beboeren kan stå og tage bestik af situationen og tænke, hvem vil jeg invitere ind? Overgangen mellem privat og offentligt sætter rammerne for sociale relationer, naboskab og mødet med fremmede. Nuancerede offentlighedsgrader er forudsætningen for det urbane, der netop kendetegnes ved udveksling og forbindelser mellem fremmede. Uden offentlighedsgrader tager blasertheden overhånd og mødet med den fremmede erstattes af et liv afsondret fra ”de andre”.

Paradigmer i ”Barmark”

Når jeg ser tilbage på de sidste 50 års planlægning, kan jeg identificere en række tankesæt, der har haft indflydelse på min faglighed. Vi kan forstå dem som paradigmer i bred forstand: tankesæt om byens planlægning, standarder for repræsentation, metoder, forbilleder og mønstereksempler på arkitektoniske løsninger. Paradigmer, der ofte er opstået andre steder i verden, i andre samfund og under andre vilkår, men hvis indflydelse og gennemslagskraft er global. Paradigmer der er kritiske reaktioner på hinanden og har afløst hinanden i vekselvirkning.

1950'erne Bevægelsen ud af byen Havebyen og Tingbjerg

RATIONALISERING

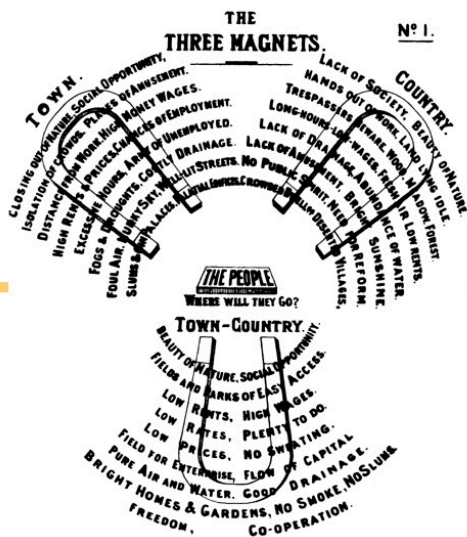
FORSTADIE TIL VELFÆRDSSTATEN

SPREDT BYVÆKST + UDFLYTNING AF INDUSTRI

KONSTRUKTIV KLARHED

Havebyen og havebybevægelsen opstod som reaktion på de overfyldte industribyer i slut 1800-tallets Storbritannien. I 'Garden Cities of To-morrow' udfolder Ebenezer Howard idéen om havebyen, der skal få indflydelse langt ind i det tyvende århundrede verden over. Howard sammenligner henholdsvis byen og landet med magneter, der hver især tiltrækker mennesker med de fordele der henholdsvis er ved livet i byen og på landet. Howards store, men også simple bedrift består i hans opgør med dikotomien mellem land og by:

“There are in reality not only, as is so constantly assumed, two alternatives—town life and country life—but a third alternative, in which all the advantages of the most energetic and active town life, with all the beauty and delight of the country, may be secured in perfect combination”



Bogen er et argument for, hvorledes denne blanding mellem land og by skaber de bedst mulige vilkår for mennesker. (Med blanding skal vi vel at mærke forstå en blanding inddelt i zoner, og derved indfører Howard zoneinddelingen som greb ved f.eks. at adskille handel og beboelse.) Bogen er en idé og et forslag til en social reform, der skulle give arbejderen et bedre liv i et nyt fælleskab, og tankerne omsættes til handling med opførelsen af Letchworth en af verdens første planlagte byer i 1905.

I 1950 henter Steen Eiler Rasmussen og landskabsarkitekt C.Th. Sørensen inspiration i det engelske ideal. Ligesom havebyen var Tingbjerg både byplanlægning og et socialt eksperiment. Tingbjerg bliver opført på baggrund af saneringen af København og efterkrigstidens boligmangel. Bebyggelsen er et godt eksempel på tidens spredte byvækst, der andre steder er udtryk for, at industrialiseringen havde bredt sig fra København og de store byer ud til tidligere lavt industrialiserede områder. I 50'erne spirer de rationelle idealer i byggebranchen, og man begynder at opføre huse af industrielle præfabrikerede bygningsdele, idealer der förstærkes i 60'erne. Ideen om at man fra offentlig side skal afhjælpe bolig manglen og sikre minimumsstandarder for boliger vidner om, at velfærdsstaten er på vej frem.

Tingbjerg er et gennemtænkt, funktionelt og humanistisk boligbyggeri opført isoleret fra nærliggende bydele. Bebyggelsen er opført i beskeden højde (med undtagelse af højhuset), for intentionen var, at bebyggelsen "... skulle gøre sig mindst muligt gældende i forhold til det omgivende åbne landskab"

På trods af de fremtrædende sociale udfordringer i Tingbjerg i dag, var mennesket og de sociale relationer centrum for alle overvejelser i planlægningen. Bebyggelsen samler familie-, ældre- og ungdomsboliger samt boliger til enlige i planens eneste højhus. Samtidig er de forskellige pladser og uderum tiltænkt de forskellige typer af beboere. Bebyggelsen får sin bymæssige karakter gennem byrumshierarkiet, der opstår i samspil mellem treetagers familieboliger placeret ved gader, åbne karreer med arealer til ophold samt et strøg med butikker. Netop hierarkiet af stræder, pladser og rum hvor variationen opstår mellem de små forskelle i rumstørrelser og forløb, bryder den oplevelsesmæssige monotoni. Tingbjerg er et humant byggeri præget af konstruktiv klarhed.

Tingbjerg samler moderne og traditionelle træk. Området er en uformel oase i menneskelig skala og på den anden side skinner den moderne tankegang igennem: Den analytiske tilgang og de grundige sociale studier er typisk for den moderne planlægning, og bebyggelsen har mange moderne træk, som pladsen mellem husene, de grønne områder, lyse boliger med altaner og den gennemtænkte placering af anlæg til "alle" typer beboere. Trods diversiteten i boligtyper, har de ensartede ejerforhold skabt social skævvridning - det er ikke nok at tænke diversitet i kategorierne: familie, enlig, ung og ældre. De sociale problemer i dag er dog ikke alene et produkt af arkitekturen, men også af boligpolitikken.

1960'erne Den moderne byes indtog Modernisme og townscape bevægelsen

INDUSTRIALISMENS ÅRTI

INDUSTRIALISERET PRODUKTION

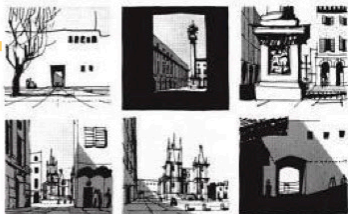
HØJTEKNOLOGI

TEORETISKE BEVÆGELSER

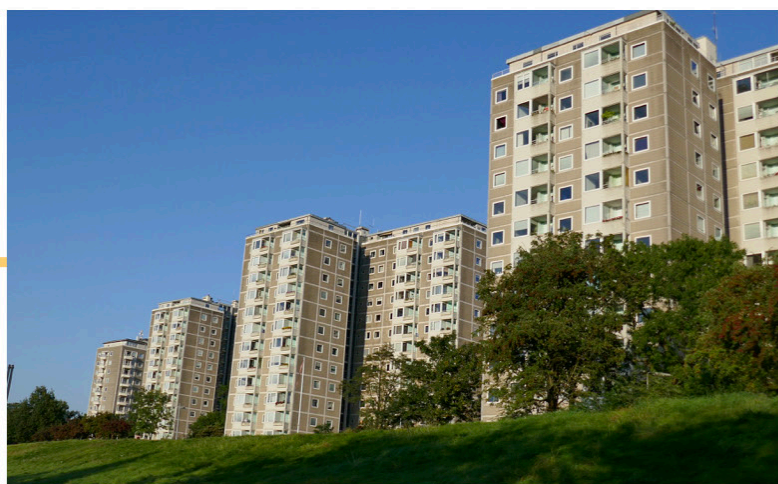
Bellahøjhusene vidner om industrialiseringens gennembrud i byggebranchen i 1960'erne. Byggeriet er et resultat af en konkurrence vundet af Tage Nielsen og Mogens Irming. I 1950-57 blev de 28 punkthuse opført i en åben og parkagtig bebyggelsesplan, hvor C. Th. Sørensen havde ansvaret for udearealerne. Inspirationen kom især fra Le Corbusier, der allerede med planerne for Ville Contemporaine i 1922 og Ville Radieuse 1934 skabte nye storslåede idealer for byplanlægningen: En højteknologisk by strengt ordnet, inddelt i zoner og med moderne lyse og funktionelle boliger. De nye idealer markerer opblomstringen af teoretiske bevægelser i arkitekturen og byens planlægning.

Bellahøjhusene, "Danmarks første skyskrabere", blev et symbol på modernismen herhjemme: på fremskridt, sunde og lysere boliger til almindelige mennesker. De markerede indgangen til 60'erne, hvor en række almene boligkomplekser skød op i og omkring de større byer i Danmark. Byggeri præget af industrialiseret produktion, standardisering og datidens højteknologi. Arbejderne skulle ud af de små lejligheder inde i byen og ud i moderne rummelige lejligheder med lys og grønne arealer. Lejlighederne levede fuldt op til funktionalismens idealer om moderne boliger med lysindfald fra tre sider; tårne af fritliggende enfamiliehuse.

THE CONCISE TOWNSCAPE



GORDON CULLEN



I samtiden blev modernismen kritiseret fra flere kanter bl.a. af Gordon Cullen og townscapebevægelsen, der lagde vægt på karakter og differentiering i kontrast til modernismens standardisering.

Bevægelsen anskuede byens kontekstuelle helhed som mere end summen af de enkelte dele og hver bygning som et bidrag til et større værk. Cullen satte fokus på byens visuelle dimensioner, summen og successionen af kontrasterende synsindtryk, der opstår med bevægelsen gennem byen. Oplevelser, der vækker følelser og minder. Selvom townscapebevægelsen ofte reduceres til Cullens visuelle analyser af serielle forløb, har bevægelsens efterdønninger indflydelse på planlægningen i dag. Den kontekstuelle tilgang og anskuelsen af byen som en sammensat størrelse med relationer mellem bygninger og omgivelser lever i bedste velgående. Det nutidige fokus på det unikke og stedets ånd kan også anskues i forlængelse af bevægelsens reaktion mod standardisering og reproduktion, der skabte et udifferentieret landskab og udviskede alle forskelle. Sidst men ikke mindst genoplivede bevægelsen brugen af arkitektoniske forbilleder fra en tid, hvor alt foregik til fods og kontakten mellem mennesker var ansigt-til-ansigt, i stærk kontrast til modernismens værdsættelse af fart og det medfølgende fravær af mødet mellem mennesker i det offentligt rum. Hverken højhuse eller motorveje er forudsætning for det urbane, men det er den uformelle kontakt mellem mennesker ansigt-til-ansigt.

1970'erne En ny interesse for landet Galgebakken & Bourdieu

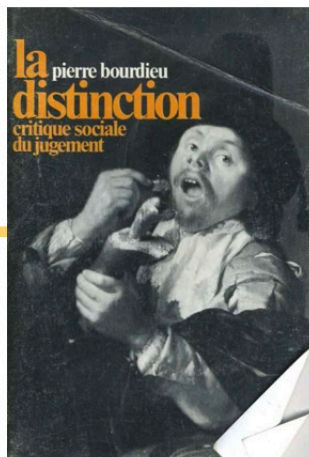
DECENTRALISERING

KOLLEKTIV BOFORM + SOCIALE FÆLLESSKABER
DEMOKRATISK NÆRSAMFUND + BRUGERSTYRING
FRODIGHED + TRADITIONSBEVIDSTHED

Galgebakken eller "Albertslunds Christiania" blev opført i Albertslund i 1972-74. Bebyggelsens ca. 600 andelsboliger består af toetages rækkehuse, enetages gårdhuse og etværrelses kollegieværelser samt pensionistboliger. Bag bebyggelsen stod arkitekterne Hanne Marcussen, Jens Peter Storgaard og Jørn og Anne Ørum-Nielsen samt landskabsarkitekten Jørgen Vesterholt. Byggeriet markerer en periode med fornyet interesse for landet, hvor det blev hipt at flytte til almene boliger vest for København. De tætlave bebyggelser skulle begrænse arealudlægget og tætheden skulle skabe kontakt mellem beboerne. De er derved implicit en arkitektonisk kritik af parcelhuskvarternes manglende bymæssighed. Byggeriet ramte lige ned i 70'ernes kollektive ånd med fokus på sociale fællesskaber, demokratisk nærsamfund og brugerstyring. Bebyggelsen er et pragteksemplar på tæt-lav-bebyggelse, hvor de lave og tætliggende huse, åbne forhaver og indgangsdøre i glas skulle opløse skellet mellem det private og offentlige rum. Familierne spiste aftensmad sammen i stræderne, de kom og gik hos hinanden, og beboerdemokratiet blomstrede, men når vi kigger tilbage ikke uden problemer.

Bourdieu opererer med begrebet habitus; den selvforståelse der påvirker vores smag eller fortolkning af den givne situation. I forlængelse heraf optræder også begrebet distinktion, der betegner tendensen til at adskille sig fra bestemte livsstile eller sociale segmenter.

Distinktionen bunder i en anerkendt værdiforskel blandt et segment, hvor det bekræftes, at noget er bedre end noget andet. Der skabes et fælleskab, der på samme tid forsøger at distancere sig fra andre sociale grupper. Når vi nu ikke bryder os om den samme mad og heller ikke har de samme holdninger osv., så har vi heller ikke en oplevelse af at have særlig meget til fælles og heller ikke interesse i at tilbringe tid



sammen. Så søger vi dem, som vi oplever i højere grad ligner os selv, bosætter os sammen med andre af samme type som os selv osv., og så opstår adskilte grupperinger, der lever parallelle liv. Med nutidens øjne er det et af de springende kritikpunkter mht. 70'ernes kollektive byggerier: de blev ensrettet og tendentiøse. Der manglede reel diversitet.

1980'erne og 90'erne Den nye urbanitet Dekonstruktion og rekonstruktion

1980'ERNE

DEKONSTRUKTION + REKONSTRUKTION

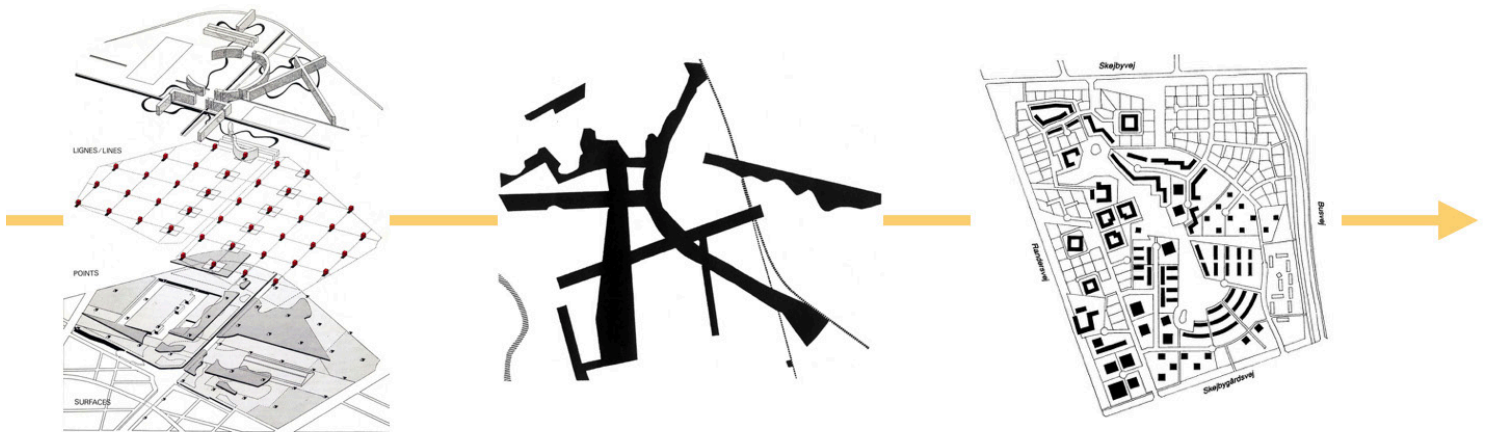
1990'ERNE

SKÆRPET FORESTILLING OM DET INDIVIDUELLE

I de to følgende årtier sætter dekonstruktion og rekonstruktion dagsordenen. I 1982-98 løfter arkitekten Bernard Tschumi dekonstruktivismen til byskala med Parc de la Villette i Paris. Med dekonstruktionen sætter Tschumi spørgsmålstegn ved de vante forestillinger om arkitektur, den måde vi skildrer byer og bebyggelser på (repræsentationen) og vores vante hierarkiske polariteter. Her vendes der op og ned på den traditionelle hierarkiske polaritet mellem kultur og natur: parken udformes som en kulturpark med fokus på aktiviteter. Der arbejdedes på et højt abstraktionsniveau med dekonstruktionen i overlejlrede systemer af linjer, punkter og flader. På sin vis fortsætter OMA (Office for Metropolitan Architecture) samme øvelse; de vender op og ned på hierarkiet mellem landskab og bebyggelse. Planen for Melun Senart fra 1992 vender den gængse logik inden for byplanlægning: i stedet for at spørge, hvor skal vi bygge? Spørges der, hvor skal vi ikke bygge? Det handler om at afholde sig fra arkitektur og beskytte "tom-

rummet”. Med planen tydeliggøres rummene imellem volumenerne. I stedet for at projektere på landskabet deduceres planen fra det: fremfor at lave en plan for landskabet, laves en ud fra landskabet. En tanke vi til dels finder i vores egen fingerplan fra 1947, hvor det lyder ”Ved Kunst maa man tværtimod friholde visse bebyggelige arealer for Bebyggelse – en meget vanskelig Kunst i dette Land.”

VEST 8's plan for Borneo Sporenburg 1993-1996 muliggjorde et kompakt og forskelligartet boligkvarter. De treetagers huse afviger fra det sædvanlige rækkehus, i at være stærkt orienteret til det private ved at indarbejde terrasser og taghave. Trods gentagelsen af hustypen er der maksimalt fokus på den arkitektoniske variation og dermed også det individuelle, et gennemgående træk i 90'erne i stærk kontrast til 70'ernes fælleskaber. Området har 2500 lavt bebyggede forskellige boliger. Vekslen mellem moderne orden og tilfældighed, den øgede kompleksitet samt det nye fokus på der, hvor vi ikke bygger; byens rum i bred forstand, men også individualiteten definerer stadig planlægning i dag.



I Danmark bliver Skejbygårdplanen i 1991 vedtaget af Århus byråd. En plan i spændingsfeltet mellem orden og tilfældighed et pragt-eksemplar på datidens dekonstruktivisme. Området skulle udvikle sig som en moderne, kaotisk forstad med heterogene bebyggelser og friarealer. Jan W. Hansen og Gøsta Knudsen fandt sammen med Århus Kommune omkring planlægningen af det nye område nord for byen. Det skulle bygges op på bar mark, og ambitionsniveauet var højt. Der var politisk vilje til at afprøve de nye spændende planlægningsmetoder. Masterplanen henter forskellige linjer og punkter i området som veje, levende hegn, en nedlagt midlertidig landingsbane for derefter at udtrække tilfældige former til nye veje, stier og bebyggelser. For at skabe variation placerede arkitekterne en stor variation af typologier i landskabet; både rækkehuse, klyngehuse, kædehuse, stokbyggesler, etagehuse, højhuse. Planen skaber tilsyneladende tilfældige sammenstød mellem forskellige bygningstyper og -højder, og forsøger at skabe den kompleksitet vi kender fra den historiske bymidte.

BEST PRACTICE BO01

BLANDEDE:

LIVSFORMER

EJERFORMER

BOLIGSTØRRELSER

PROCESSER

Bo01 er et byfornyelsesprojekt af den postindustrielle vestlige havn i Malmø. Malmø har, som så mange andre byer, skullet gennemgå en transformation fra industri til 'kundskabsby' og er et "brownfield" projekt, der både tager afsæt i barmarkbyggeriet og byfornyelsens præmisser. Et nyt universitet og udstillingen Bo01, skubbede til havneområdets og Malmøs udvikling. Bo01-projektet tog afsæt i den internationale boligudstilling i 2001 og har resulteret i en bemærkelsesværdig blandet bydel, hvor livsformer, ejerforhold og boligstørrelser varierer, men også et miljøvenligt og socialt bæredygtigt bykvarter.

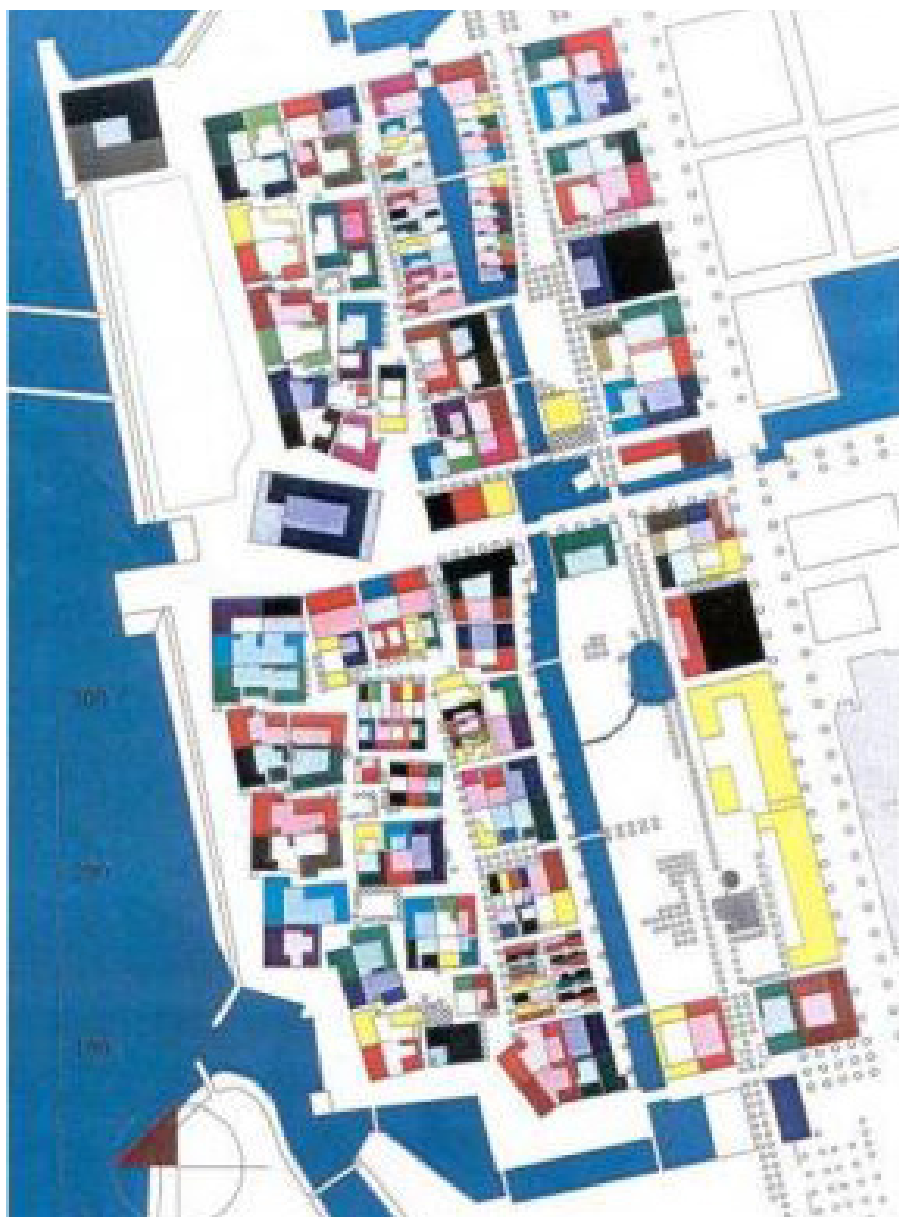
Processen var i sig selv mærkværdig: Den samlede 22 arkitektfirmaer & 19 bygherrer om udviklingen af området med forskellige hustyper og lejlighedsstørrelser, hvor de enkelte bygherrer fik tildelt spredte byggegrunde i området frem for én samlet grund. Derudover forhandlede man løbende med bygherrer og lod dem f.eks. bygge højere såfremt de brugte bedre og mere miljøvenlige materialer. Processen blev vejledt af henholdsvis et kvalitetsprogram og en masterplan.



Kvalitetsprogrammet fastsatte bygningshøjder, placering, ydre rum og bæredygtighed, 1:1 forholdet mellem bebyggelse og natur samt facadeforhold. Hovedplanen definerede de to gennemgående linjer; Strandpromenaden, hele Malmøs nye promenade og Kanalparken og satte derved den overordnede ramme for projektet.

BO01 udmærker sig ved den store variation af ejer- og lejelejligheder i varierende størrelser og med forskelligt udtryk, der understøtter en mangfoldighed af beboere og livsformer. Den menneskelige og intime skala og de lave bebyggelser i hjertet af planen skaber rum til menne-

sker. De indre vindbeskyttede gyder og højere bygninger i omkredsen af sitet, der afskærmer for vinden giver gode forhold for offentligt liv. Forhold understøttes af parkering langs yderkanten af planen og offentlig transport. De mange offentlige rum i forskellig skala og karak-



ter, sekvenser af pladser i vekslende størrelse skaber et spændende og oplevelsesrigt område. De forskudte gågader sikrer efter Jane Jacobs forbil-lede, at rummene hverken bliver store eller utrygge, men heller ikke lukker sig om sig selv. Bo01 er et bæredygtigt forbillede, de tekniske overvejelser og bevidstheden om bæredygtige materialer, facader mod syd, der skaber passiv opvarmning, solfangere på tagene, smalle dybder, der indfanger dagslys, er nogle af de træk, der løfte områdets bæredygtighed. 4.500 indbyggere, kontorer, kulturelle tilbud, samt unikke blå og grønne offentlige arealer trækker i dag arkitekturinteressererede til fra hele verden.

Et centralt punkt i planen er markøren Turning Torso. Tårnet på 54 etager samler kontorer, restauration, conferencefaciliteter og beboelse og er centralt placeret i planen og fungerer som et orienteringspunkt.



BEST PRACTICE BBB

BLANDEDE;
LIVSFORMER
EJERFORMER
BOLIGSTØRRELSER
NY URBANITET

Parallelt deltog vi (Juul|Frost Arkitekter) herhjemme i konkurrencen - Bedre Billigere Boliger – udskrevet af Statens Kunstfonds Arkitekturudvalg og de forenede ejendomsselskaber i 2001. Med baggrund i boligprisernes himmelflugt i 2000'erne opstod et ønske om at forene det industrialiserede byggeri med arkitektonisk kvalitet og bokvalitet. Konkurrencen foregik i to etaper med Charter 99 som udgangspunkt. Det ambitiøse formål var at skabe nutidige boliger af høj rumlig kvalitet med en anlægspris på 4200,- kr. / m² (halvdelen af prisen for en almen bolig).

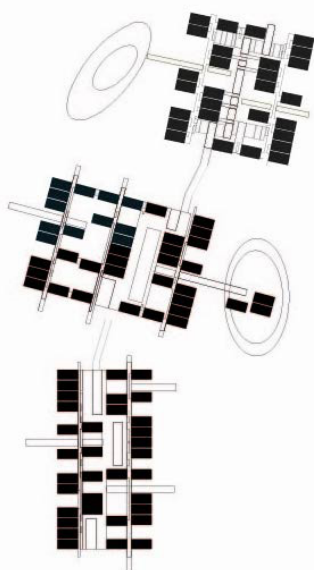
Bedre Billigere Boliger er udformet med kombinatorikken som princip. Hver bygningsenhed består af tre moduler, der er sat oven på hinanden i diverse kombinationer, således at bebyggelsen kan tilbyde lejligheder i fire forskellige størrelser. Variationen af lejlighedsstørrelse skaber basis for en mangfoldighed i beboersammensætningen: et boligområde som både kan rumme enlige, par, ældre, nyetablerede familier såvel som studerende i bofællesskaber – der er rum til diversitet. Den spartanske basisbolig giver rig mulighed for, at den enkelte kan sætte sig eget præg på lejligheden. Diversiteten i beboersammensætningen i Bedre Billigere Boliger var derudover støttet af ønsket om blandede ejerforhold i bebyggelsen: projektet samlede både ejer-, andels- og lejeboliger i én bebyggelse.

Intentionen om at integrere det urbane i bebyggelsen, trods placeringen i forstaden til Køge, var bærende i udformningen fra start.

Med afsæt i lokalområdets bebyggelsestyper og proportioner blev der udviklet en hybridtypologi i form af den opløste karré. Med den opløste karré træder en bred vifte af varierende mellemrum frem mellem huskroppene, og det skaber organiseringen af bebyggelsen i gader, stræder, grønne torve og pladser efter bymæssige principper.



Nedskaleringen i tre karréer inddeler bebyggelsen i tre mindre "lokalsamfund" tæt forbundet af stræder og gader. Den opløste karré skaber et omfavnende, men ikke omklamrende urbant rum, hvor livet har gode vilkår. Med afsæt i forstadens former er der skabt en urban typologi med plads til byens bevægelser og liv. Typologien skaber en stor variation af offentlighedsgrader, fra det private og semiprivate til det semioffentlige og offentlige: det giver gode forudsætninger for sociale møder og tryghed.



Det lette hus, med skelet af træ, er selvfølgelig et udtryk for den økonomiske ramme. I Ølby er det økonomiske benspænd dog vendt til en kreativ katalysator, og det lette hus er blevet beklædt med bølgende zink, der giver en rå, uformel og urban atmosfære. Det spartanske byrum mellem huskroppene er et karaktertræk, der åbner for en flertydighed i forhold til de aktiviteter, det er åbent overfor. Der er plads til børnenes fodboldkampe og fællesmiddage.

Bedre Billigere Boliger er en bebyggelse, der aktivt udfordrer blasert-heden: et sted hvor det er uundgåeligt at støde ind i naboerne og leve et afsondret liv.

HVAD HAR VI LÆRT?

Når vi ser tilbage på de sidste 50 års byplanlægning og -udvikling, er den først og fremmest interessant, i den udstrækning den kan præge fremtiden. Det handler ikke om at vende tilbage til de gamle paradigmer og planlægningsformer, men om at se på dem med nutidige øjne, indskrive dem i samtiden på ny og tage dem med ind i fremtiden som nyttige erfaringer. Med andre ord skal vi finde det nye i det kendte og



udvikle nye hybride redskaber ud fra vores teoretiske bagage. Det skal vi som arkitekter, byplanlæggere, virksomheder, bygherrer og uddannelsesinstitutioner være klædt på til. Derfor skal vi stadig se tilbage for at se fremad.

Kilder:

Howard, E. (1902). Garden Cities of Tomorrow. 15

Steen Eiler Rasmussen (1950), Gyngemosen bebyggelsesplan udarbejdet for KAB og FSB s. 3

Cullen, G. (1961). The Concise Townscape.

50 års byplanlægning - byernes industri- og havnearealer- hvad har vi lært om omdannelse og ”best practice”?

v/ arkitekt Dan Borgen Hasløv, Hasløv & Kjærsgaard

Skal omdannelse planlægges?

Vi har i generationer vidst at vores byer udviklede sig, ikke kun gennem en tilvækst af nye arealer, men også gennem en transformation af anvendelser og udskiftning af gamle bygninger med nye. Udviklingen har været særligt synlig på industri- og havnearealer. Omdannelsen er i nyere tid blevet styret af skiftende planloves bestemmelser, men har det været nok – er der noget at lære af de sidste 50 års udvikling?

Omdannelsen af industriens tidlige bygninger og anlæg kom på dagsordenen længe før den moderne byplanlægning. Mange steder i landet blev der skabt livskraftige bygninger og anlæg, som har vist sig imponerende brugbare - også til helt andre anvendelser. Bygninger af en høj arkitektonisk og funktionel/byggeteknisk kvalitet – unikke beliggenhedskvaliteter på grund af samspillet med vandløb, opstemmede søer og landskab, er den inspirerende historie om hvordan omdannelse kan ’planlægges’. Eksemplerne ligger overalt i landet, ved Mølleåen nord for København, i Frederiksværk, Vejle, Horsens, Silkeborg osv. Deres kvaliteter var så store, uanset skiftende tiders behov, at der har været grundlag for at genbruge, bevare, frede mm.

Den første udviklingsbølge

Den store udvikling, med eksplosiv vækst i industri- og havnearealer kom også før den moderne byplanlægning, med nye teknologier - kul, damp, maskiner, jernbaner og skibe som drivkraft. Nogle steder blev der arbejdet med visioner og idealplaner, men knopskydning var almindeligvis metoden. Byerne og især deres havne blev hjemstedet for den nye udvikling. Havnene var allerede byernes livsgrundlag - som knudepunkt for tidens transportkæder. Så det blev naturligt, at det var her man samlede råstoffer, producerede, oplagrede og distribuerede industriernes mange, nye produkter. Den bagved liggende by blev hjemsted for den hastigt voksende skare af arbejdere.

Nye industri- og havnearealer blev skabt gennem opfyldninger på søterritoriet. Her var man fri for skel og grænser. Alene i København blev der på få år, i slutningen af 18-hundredetallet og starten af 19-hundredetallet, opfyldt områder, der mere end fordoblede den gamle bys areal.

Der blev lavet planer med banespor, nye havnebassiner, sejlløb, moler, nye bygninger, men af særlig betydning for de seneste 50 års planlægning var, at mange af de nye arealer forblev i havnenes eje. Kommuner eller selskaber bliver havneejere, og virksomhederne opførte deres anlæg og bygninger på lejet jord, ofte med korte lejekontrakter og en

Havnen, her Langbro i København, med fortidens intense blanding af erhverv, boliger, rekreation mm.



forpligtigelse til at rydde grunden ved et ophør af lejemål. Det åbnede for en dynamik, som er en vigtig forudsætning for den omdannelse, vi ser i dag. Det var ikke kun i storbyerne det skete. I stort set alle danske havnebyer fyldtes der op.

Nye problemer meldte sig. Byerne mistede sammenhængen med vandet. Hvordan reagerede samtiden - måske så man havnearealernes vækst, som et billede på en ny tid, så accepten var stor? Gl. malerier, fotos og kort viser, at forandringen af de bynære kyster af nogle må være blevet oplevet som et tab, da den tætte kontakt til kystlandskabet, den åbne himmel og vandet forsvandt. Havnene var dog stadig blandede områder med fri adgang for alle. Søbadeanstalter, kulpladser, pakhuse, rygende fabrikker, søsportsforeninger mm. kunne tilsyneladende leve side om side. Kun få steder prøvede man 'afværgeforanstaltninger', som da Søndre Frihavn i København blev bygget. Den nye havn blokerede Østerbros kontakt til vandet, og bydelen blev kompensert med Langeliniemolen. Den viste nye veje med en planlægning og blanding af byliv og havn - en blanding i en varig balance, som også i dag er levedygtig.

De sidste 50 års udvikling har dog vist at blandingen på havnene generelt ikke kunne opretholdes. Hegning blev sikkerhedsmæssigt nødvendigt, og brugen af havnen som kloak, gjorde at selv vandet, som den sidste rest af det oprindelige kystlandskab, blev en gene, som man helst skulle af med. Støv, støj, lugt, risiko mm. blev problemer.

Den anden udviklingsbølge der skaber nutiden

Bilerne kom til at ændre havnenes rolle. Nu skete erhvervsudviklingen alle mulige steder, enten i byernes periferi eller udflaget til andre lande. Transporterne ændrede sig, produktionserhvervene udfases, og søtransporten koncentrerer sig på få havne. Mange havnes vigtigste eksistensgrundlag kom til at handle om udlejning af tomme bygninger og arealer til alm. erhverv, der intet havde med havnedrift at gøre. Olsen-banden blev de vigtigste fortællere om de forladte havne og det forfald der bredte sig. For de fleste var det helt ukendte dele af byen.

Tobias Faber, professor på arkitektskolen, begyndte tidligt at fortælle en anden historie - om hvordan de i USA var startet på havneomdannelser med andre, og blandede formål. 15 år før vi var begyndt at opdage havnenes potentialer, var de i fuld gang i USA. Han fortalte om nye bykvarterer med miljøkvaliteter, der byggede på en udnyttelse af den fascinerende grænse mellem by og vand, og om et helt nyt byliv, et mylder af mennesker og et maritimt liv, som vi misundeligt kunne sammenholde med vores hjemlige, miljø- og funktionstømte, forurenede og forladte havnearealer.

New York City, pieren ved Brooklyn Bridge, et af de tidlige eksempler på transformation af havne



Staten som inspirator?

Hvordan håndterede vores planlægning de nye forudsætninger? Mange nye udviklinger kom til at virke sammen i et ikke altid forudsigtligt mønster.

Planlovsændringer i starten af 90'erne kobledede havnenes uudnyttede potentialer sammen med den spredning af by- og feriehusområder som var ved at bebygge de sidste, danske naturkyster. Omdannelse af havnene kunne være et alternativ til byspredning. Havneomdannelser kunne med den tætte sammenhæng med bymidten som havnene mange steder havde, åbne for helt nye bykvaliteter, som kunne vitalisere bylivet. Omdannelse af havnene kunne også give mulighed for boliger med unikke herlighedsværdier. Der var et marked, og mange steder blev de nye boligområder på havnene et led i en lokal boligudvikling, som skabte en ny cyklus, hvor det pludselig blev attraktivt at flytte fra den store villa til en nem, stor, moderne lejlighed - midt i det hele. Og vigtigt - det var en udvikling, som ikke kun var forbeholdt storbyerne.

SAVE-systemet kom til, med kortlægning af bevaringsværdier, som bremsede, om end det ikke forhindrede, at kulturmiljøerne knyttet til industrier og havne helt forsvandt i omdannelserne.

Sideløbende blev havnelovgivningen liberaliseret, så havne ikke

længere var bundet af en stram statslig regulering. Det åbnede for en udvikling hvor gamle havneområder blev solgt til byudvikling, til høje priser. Havneejerne investerede i helt nye, moderne havneområder. Havnene blev igen til 'opfyldningsmaskiner'. Her kunne bysamfundene komme af med de endeløse mængder af overskudsjord, der produceres i nutidens byudvikling. Der kunne tjenes penge på at fylde op, først til havneformål, og så i en ikke alt for fjern fremtid til endnu en omdannelse - til byformål. Havneomdannelse var ikke længere kun en billedrig vision fra USA. Nu blev det en strategi og samtidig en god forretning i alle faser.

Endelig fik miljøindsatsen det rene vand tilbage til havnene. Friluftslivet opdagede tidligt, hvad det gav af nye muligheder for bylivet i vandkanten. Men den 'gode forretning' for havn, byer og udviklere overskyggede alt. Der skulle bygges højt og tæt, og uden at der blev skabt en 'blå' bypolitik i planlægningen for det nye møde, byerne nu fik med vandet. Staten var og er den formelle ejer af vandet, men tog ikke udfordringen op.

Udsigt

På de omdannede havnearealer kom det næsten alene til at handle om at sælge udsigt. Og efterspørgslen var stor. Beliggenhedskvaliteter og herlighedsværdier var store. Tæt på byens hjerte, tæt på havet. Endelig kunne der skabes etageboliger og firmadomiciler af høj kvalitet og med stor efterspørgsel. Flytningen fra forstaden tilbage til byen var i fuld gang. Der var et marked både i storbyerne og i de små byer.

Den ensidige udsigtsoptimering skabte nye udfordringer. Havnene blev formelt åbnet, men reelt privatiseret af ejere, der byggede tæt, højt og med forventninger til bylivet, som mest handlede om at skabe fred og ro omkring deres bolig eller virksomhed.

De tidlige omdannelser på havnene i Danmark fokuserede entydigt på udsigt



Klimaforandringerne en ny udfordring

Planlovsændringerne i starten af 90'erne skete med en viden om at havet steg, langsomt, med ca. 1 mm om året. Nu er stigningen 10 gange så stor, og accelererende så DMI nu forudsiger et havspejl, der om 50 år kan ligge 1 m højere end i dag – eller højere. Og der bliver det ikke. Forudsigelserne er, at havspejlsstigningerne vil gå hurtigere og hurtigere. Det bliver den næste store udfordring, når de niveauer der i dag planlægges for i havneomdannelserne tydeligvis er alt for lave. Bliver havneomdannelserne et fejlgreb af gigantiske dimensioner?

Den tredje udviklingsbølge - industriområderne uden for havnene

Det er ikke kun havne, der nu omdannes. De moderne, planlagte erhvervsområder, som bilismen skabte og fortsat skaber i byernes forstæder og spredt i det åbne land er en nutidig udfordring. De blev og bliver planlagt med visionen om ideelle rammer for nutidens og fremtidens erhverv, med plads, miljøzoner, veje mm., men uden en eneste 'plan' for, om de måske også engang skulle kunne omdannes. Produktionserhvervene forsvinder, moderne industribygninger forældes på få år, logistik og service vokser og vokser. Og planlægningen har ingen visioner for de endeløse erhvervsområder, der udlægges overalt i landet. - hvilken fremtid skal de have, og kan de omdannes - og til hvad? De spredte ejerskaber giver ikke som på havnene muligheder for samlede planer.

Foreløbig er Loop City, med udspring i det københavnske Vestegns-samarbejde fra 2000, eksemplet på en planlægning, som kan vise nye veje for udnyttelse af de moderne erhvervsområder. Det er ikke mange steder, der er så heldige som Vestegnen - der kan bindes sammen af en højklasse kollektiv trafik der kan skabe en helt ny urban struktur i Fingerbyen. Tætte naboskaber til de grønne kiler grønne kiler er en kvalitet der ikke findes omkring andre moderne erhvervsområder. Der er ikke mange af de endeløse ny udlæg af erhverv vi ser i disse år, der har lignende potentialer. Hvad skal nogen sinde kunne drive en omdannelse her? Bliver forfald og forladthed en del af de næste 50 års planlægningshistorie?

”Best practice” gennem 50 år

Hvad der er god planlægning har ændret sig voldsomt de sidste 50 år. Det har især handlet om at vitalisere de tætte byområder, forebygge udvikling af slum og skabe rammer for et byliv, som langsomt er blevet den store magnet. Livet i forstaden, parcelhuset, kernefamilien og glæden over den daglige pendlertur, lørdagens besøg i et storcenter, den aktive idrætsforening mm., som var visionen for 50 år siden, og som længe styrede planlægningen, er ved at gå i glemmebogen – selv om det stadig er rammen for de fleste. Nu kommer inspirationen og mediernes fokusering fra en stadig mere internationaliseret vision om det gode liv, og hvordan vores fysiske miljø derfor skal indrettes. Flere og flere rejser over hele verden og udlandets byer bliver vores fælles reference.

Liberalismen og markedskræfterne melder sig også, og nogen spørger, skal vi overhovedet planlægge? Selv planlæggere synes at tvivle på det. Byerne skifter fra velovervejede og sikkert kedelige helheder til dynamiske, billeddannende fragmenter. Er der i dette virvar af brydninger alligevel nogle milepæle i de seneste 50 års planlægning, som har markeret sig som *Best practice*?

De inspirerende eksempler

Aker Brygge

Andre kan/kunne omdannelse længe før os. Aker Brygge i Oslo, et gammelt skibsværft, skabte noget fuldstændig anderledes. Det er et område som lykkedes fra dag ét. Det er befolket med mennesker året rundt i levende, offentlige rum, der blander bylivet og det moderne maritime liv - uanset området blev udnyttet med en meget stor tæthed. Her blev der skabt en 'blå' politik så mange facetter af det maritime kom i spil. Selv fjordens natur blev en del af det nye sceneri. Med Aker Brygge fik Oslo en enestående bypromenade. Også lokal-klimaet, som ofte er en vigtig forudsætning for det rige byliv, lykkes og understøtter bylivet både sommer og vinter. Oslo magtede også en differentieret udvikling af huse med restauranter, service, institutioner og butikker nederst, kontorer, hoteller på de næste par etager og så lejligheder opefter i husene.

Der blev bygget tæt og halvhøjt. Gamle værftsbygninger og havneanlæg blev i vid udstrækning genbrugt, og de seneste års udvikling har vist, at ikke kun fronten ved vandet havde potentialer. Udviklingen af et byområde bag fronten ser også ud til at lykkes, så områder ved vandet ikke blot står som en isoleret enklave og kulisse. Det er bybygning, der her lykkes. Ikke ret mange danske arkitekter udtalte sig pænt om dette byggeris arkitektur. Det var en arkitektur med en vildskab og en lidt for sydlandsk karakter – det passede ikke den danske minimalisme.

Helsingborg

Det næste skelsættende skridt i havneomdannelsen kom på den anden side af Øresund i Helsingborg. Herovre fik vi spændende historier om dialogbaserede planprocesser, hvordan man tænkte by, byliv og sammenhænge fra starten. Der blev bygget tæt, men med forståelse for at skabe sammenhæng med den bagvedliggende by. Underetagens betydning for bylivet blev demonstreret, og der kom byliv og et maritimt liv med det samme. Og vigtigst af alt, der blev skabt et promenadestrøg som sammenbinder bymidte, den nye vandfront og strandparkerne og kysten mod nord. Kun få af de tidligere havnebygninger er bevaret, men sikret ikoniske placeringer, som understøtter en stor oplevelsesrigdom.

Ikke alt lykkedes i Helsingborg. Arkitekturen hjælper ikke når stormene hærger eller blot når vinden er frisk og det er koldt vejr. Så dør området. Arkitekturen er primært til sol, sommer og stille dage.

Helsingborg blev den store inspirationskilde til den begyndende danske havneomdannelse. Desværre mest med fokus på den høje, tætte bebyggelse, udsigtsoptimering og uden opmærksomhed på byens store indsats for at trække det maritime liv og bylivet med ind i det nye område.

Malmö

Den nye bydel på de tidligere værftsarealer ud mod Øresund blev det næste valfartssted og ny inspiration til Best practice. Det var et brud med en lang række dogmer der udfordrede. 'Nej tak' til udsigter fra alle boliger, ja til biler i parkeringskældre, et styret lokalklima i snævre gyder og små pladser, en forståelse for en byskala og variation, som næppe var set før, skabte en indholdsrig bydel, selv om det intense byliv ikke kunne være drivkraften her. Regnvand og grønne elementer fik nye, rekreative, æstetiske og biologiske kvaliteter.

Selvfølgelig fik de også tidens højhus. Her i en arkitektonisk kontekst der ikke var råd til, et hus som lever som et fyrtårn på afstand, men ikke har en rolle når man færdes i byen. Det skaber ikke liv omkring sig.

Det var et sted hvor mange arkitekter tog fra, rystende på hovedet – dengang. Nu er det blevet et internationalt referenceområde for havneomdannelse.

Hamborg

Hamborg er en rig by. De har samme miljølovgivning som i DK. Hvor den danske havneomdannelse de fleste steder har handlet om at fravælge havneudnyttelsen til fordel for byudvikling, så har Hamborg valgt en blanding. Den moderne søtransport, værfter, færgefart og krydstogtskibe er bevaret i hjertet af byen. Tyskerne er uhelbredelige romantikere. Det er tilsyneladende vigtigere at fastholde skibe i hjertet af byen og så tåle lidt gener med støj, støv og lugt. Havet og alle de følelser det appellerer til, leves fuldt ud i Hamborg. Museumshavne, museumsskibe, lokale udflugtssejladser, museer, koncerthus, teater, boliger, erhverv, universitet, havneterminaler, havne-parker, bade og promenader fungerer i en beundringsværdig skala og helhed. Og modsat København bliver havnen ikke gjort til hjemsted for en strøm af broprojekter, som kunne begrænse at levende skibe stadig er byens og havnens omdrejningspunkt.

Nordhavnen, København

Nordhavnen tegner til at blive et projekt der viser nye veje. Det har også turdet at gøre op med udsigt som den vigtigste drivkraft. Som i Malmö og Oslo handler det om byrum af høj kvalitet, som understøttes af, at meget af den oprindelige havnebebyggelse er bevaret. Også selvom den ikke har høj bevaringsværdi. Det giver et levende og historiefortællende byområde, i stedet for at gennemføre en udvikling, som om det sker på bar mark.

Hamborg der prioriterede at bevare skibstrafikken i tæt kontakt med byens hjerte



”Best practice” - om 50 år?

Perspektiverne for de næste 50 år er interessante. Især to. Er dagens *Best practice* i forhold til havspejlsstigningerne fornuftig - eller vil de seneste 50 års satsning på omdannelse og byudvikling på havne være en fatal fejl - om 50 år? Planlægning har normalt en tidshorisont på 12 år, kystbeskyttelse og højvandssikring en tidshorisont på 25-30 år. Men vores byer planlægges og udvikles nærmest for evigheden. Hvordan får vi taget hul på en svær diskussion - hvad der er god planlægning når havet er så tæt på? Bliver konsekvensen, at vi skal til at bygge Danmark om som i Holland - med høje diger omkring vores byer, diger som måske bliver høje og totalt vil ændre det i dag unikke samspil mellem by og hav. Københavns Havn vil blive en indsø, uden skibe og med en dårlig vandkvalitet, så selv badning er umuliggjort.

Bliver nutidens enorme industrihaller og datacentre fremtidens indendørs byområder? Her kan vi færdes ugeneret af klimaforandringer, som i dette indkøbscenter langt uden for Helsingborg. Eller ligger de så lang fra alting, og er der så mange af dem, at de bliver fremtidens ruiner, når data kan lagres på en brøkdel af den nuværende plads



Og hvad er *Best practice* i de industriområder, vi nu i rigt mål opfører overalt i landet, ofte langt ude på landet uden sammenhænge med byerne. Kan de overhovedet omdannes og af hvem? Vil virkeligheden blive, at de enorme datacentre, logistikcentre, centrallagre mm. er destinerede til om få årtier at blive ruinlandskaber fordi de ikke kan omdannes? Bør planloven udbygges så der bliver en nedrivningsforpligtelse, hvis ikke en omdannelse er mulig? Eller bedst - at omdannelse og genbrug bliver en del af planlovens formålsbestemmelser, så denne del af en bys og bygnings naturlige livscyklus forberedes, allerede når et arealudlæg planlægges.

Infrastrukturens rolle i byudvikling

v/ lektor, civ. ing. Per Homann Jespersen, RUC

Sammenfatning baseret på redaktionsgruppens noter samt Per Homann Jespersens artikel i BYPLAN nr.4, 2015: ”Et indblik i trafikplanlægningens verden”, som lå som udgangspunkt for indlægget.

De seneste 50 års trafikplanlægning er præget af tre overordnede paradigmer

Det automobile paradigme, ifølge hvilket biler er fremtidens transportmiddel. Paradigmet indebærer, at byer skal formes efter biltrafikken og lade efterspørgslen styre transportplanlægningen. Man ignorerer herved det, der kaldes induceret trafik, der er den ekstra trafik, som de forbedrede trafikforhold fremkalder. Erfaringerne viser, at enhver forbedring vil være ophævet i løbet af få år. Paradigmet er stadig relevant i små og mellemstore byer.

Paradigmet om arealeffektiv mobilitet tager afsæt i, at de forskellige trafikarter har forskellige arealforbrug. Fx er 1 bilpassager = 10 cykler = 20 buspassagerer. Derved bliver byens tæthed bestemmende for valg af transportmiddel.

Paradigmet om bykvalitet – liveability – er baseret på en opfattelse af, at trafik ikke er en selvstændig sektor, men et middel til at opnå attraktive og bæredygtige byområder. Dette nødvendiggør et planlægningskoncept, der sammentænker trafikbetjeningen med byområdets øvrige funktioner.

Trafikplanlægningens metoder

I betragtning af trafikplanlægningens store betydning for den *økonomiske, sociale og miljømæssige udvikling* kunne man forvente, at den kommunale, regionale og statslige planlægning omfattede alle de tre nævnte bæredygtighedsdimensioner. Det gør den imidlertid kun i begrænset udstrækning. Trafiksektoren ses traditionelt som en relativt selvstændig sektor med sin egen logik og rationalitet.

Den traditionelle danske trafikplanlægning har tre hjørnesten:

- Trafikmodeller, der forudsiger de trafikale konsekvenser af ny infrastruktur eller andre trafiktiltag.
- Trafikprognoser, der på basis af trafikmodellens output fremskriver trafikudviklingen.
- Samfundsøkonomiske analyser.

I den samfundsøkonomiske analyse skal bl.a. indgå de direkte økonomiske konsekvenser af et projekt (investeringer, drift), tidsgevinster for trafikanter og eksterne effekter (luftforurening, klima, støj, ulykker). Men analysen indeholder ikke forhold som f.eks. landskab, bykvalitet, rekreative områder, natur og dyreliv. I praksis er luftforure-

ning, klima, støj og ulykker ikke med i analyserne, og den miljømæssige bæredygtighed er i realiteten ikke en del af analysen.

”Cost”-siden er helt domineret af investeringsomkostninger, og ”benefit”-siden af de tidsgevinster, som trafikanterne opnår pga. ny infrastruktur. Den miljømæssige bæredygtighed er således ikke en del af samfundsøkonomien.

Den konventionelle trafikplanlægning toppede i 2008 med Infrastrukturkommissionens anbefaling af, at fremkommeligheden på vejnettet skal forbedres dér, hvor trængslen er størst.

Bæredygtig trafikplanlægning

Bæredygtig trafikplanlægning giver god mening som udtryk for et paradigme, hvor alle tre dimensioner af bæredygtighedsbegrebet tages alvorligt – det økonomiske, det sociale og det miljømæssige. Det er de menneskelige behov, der står i centrum, ikke trafiksystemets effektivitetsmål. Alle transportformer er centrale, og gang og cykling skal prioriteres, hvor det giver mening. Herefter skal kollektive trafikløsninger prioriteres.

Hvor ingen af ovenstående trafikløsninger giver mening – og det gælder en meget stor del af transportformålene i Danmark – er det bilinfrastrukturen, der skal prioriteres.

Trængselskommissionen

Trængselskommissionen – nedsat 2012 – skulle komme med forslag til nytænkning af infrastrukturen i Hovedstadsområdet. Kommissionen kom med en lang række forslag til forbedring af infrastruktur, koordinering af de forskellige transportformer og organisering af en bedre kollektiv transport. Én af kommissionens hovedkonklusioner var, at det var nødvendigt med en kilometerbaseret vejafgift (roadpricing), hvis man skulle holde den voksende trængsel i skak.

Dette har til dato ikke fået politisk tilslutning. Men andre af Trængselskommissionens anbefalinger arbejdes der med i Hovedstadsområdets kommuner – herunder øget vægt på gang og cykling.

Aktuelle udfordringer for kommunerne

v/ Lise Pedersen, arkitekt og enhedschef i Byplan Nord, Teknik og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune

Nye tider for lokalplaner i København

Tiderne og måderne at se på byplanlægning ændrer sig i København. Borgerne har tydelige holdninger og ønsker at blive inddraget, nye borgere med andre ønsker flytter til, politikerne lægger nye dagsordener, arkitekterne kommer med nye inspirationer, bygherrer har deres dagsordener og planlæggerne i forvaltningen får mindre tid og større krav til jura og kvalitet end nogensinde. Klima, sociale sammenhænge, turisme, liveability, globalisering, ændrede levevilkår og krav til livet og byen stiller stadig større krav til planlægningen.

Byplanenhederne i Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune beskæftiger sig primært med lokalplanlægningen og dertil tilknyttede spørgsmål om trafik, byrum og arkitektur. Grundlaget for vores lokalplaner er naturligvis kommuneplanen og statslig lovgivning, men herudover har vi i København flere strategier, politikker og planer, som vores lokalplaner skal forholde sig til, f.eks. Fællesskab København, Arkitekturpolitikken, Skybrudsplanen, Bynatur og Træpolitik, der ofte får direkte indflydelse på lokalplanerne.

Fællesskab København



Fællesskab København er en vision med pejlemærker for teknik- og miljøområdet frem til 2025. Pejlemærkerne skal realiseres på basis af kommuneplanen og spiller sammen med en række andre politikker og strategier.

I ”En levende by” prioriteres hverdagslivet først. Når vi cykler, skal der være plads til alle, og cyklerne skal kunne parkeres. Bynatur skal prioriteres ind, hver gang der er mulighed for det.

”En by med kant” skal gøre København mere fleksibel og dynamisk, så byen passer til det levede liv. Sammenhængen mellem byens områder skal styrkes og sikres, at alle typer af mennesker har mulighed for at bo i København.

Ved udviklingen af ”En ansvarlig by” er målet, at København i 2025 er verdens første CO₂-neutrale hovedstad. Affald skal udnyttes som en ressource, og København skal sikres mod fremtidens klima.

Arkitekturpolitikken 2017 – 2015 arkitektur for mennesker

Vores nye politik ”Arkitektur for mennesker” afspejler, at vi fortsat vil stræbe efter at skabe en by med bygninger og byrum, der sætter mennesket først ved at tage udgangspunkt i menneskets sanser og de menneskelige behov. Der skal arbejdes med det fælles, såvel som det individuelle, både rationelt og æstetisk, i menneskelig skala og sikres sammenhæng i byen. Herudover skal det ske på en stedsspecifik, ansvarlig og bæredygtig måde.

Skybrudsplanen

Københavns Kommune har i forlængelse af Klimatilpasningsplan 2011 vedtaget en Skybrudsplan i 2012 og efterfølgende skybrudskonkretiseringer for byens syv vandoplande.

Skybrudskonkretiseringerne beskriver projekter, der skal sikre, at København højst oplever skadevoldende oversvømmelser ved skybrud én gang hvert 100 år. I praksis betyder det, at når alle projekterne er gennemført i ca. 2040, vil der under et 100-års skybrud højst stå 10 cm vand på offentligt tilgængelige arealer, og på arealer hvor der er væsentlig risiko for skade, undtagen på skybrudsveje og bassiner.

Bynatur

København skal være en grønnere by med flere gadetræer, grønne byrum, grønne facader, taghaver eller grønne tage og incitament til at bruge grønne elementer på nye måder. Bynatur dækker over alle byens naturområder, parker, kirkegårde, grønne byrum, grønne gader, søer og vandløb samt alle dyr og vækster, som lever i byen.

Træpolitik

Træer her fået en hel ny betydning og særdeles stor opmærksomhed. Træpolitikken fastlægger, at eksisterende træer i København som hovedregel skal bevares, og at særligt værdifulde træer skal udpeges

og bevarer. Herudover skal der plantes flere træer og sikres gode vækstvilkår for både nye og eksisterende træer i København. Og til sidst skal sikres et varieret træartsvalg i København. Alle disse politikker og strategier stiller store krav til bygherrer såvel som til planlæggere. Alt efter beliggenheden og områdernes karakter får de mere eller mindre indvirkning på det planlagte.

Lokalplanprocesserne

På det processuelle plan arbejder byplanenhederne i København hårdt for at sikre hurtigere, bedre og mere ensartede lokalplaner. Der arbejdes med nye servicemål, kortere tid, færre startredegyrelser og kortere politiske processer for den enkle lokalplan.

Forvaltningen har oprettet en visitationsenhed, der foretager en førstebehandling af lokalplananmodninger. Derved bliver der hurtigt taget stilling til, om der skal igangsættes en lokalplanproces, eller om det f.eks. kan klares med en byggesagsbehandling.

Nye servicemål vil fremover afhænge af sagens kompleksitet. Målet er især at behandle de enkle lokalplansager hurtigere, men der vil også være kortere sagsbehandlingstid i de ukomplekse og komplekse lokalplansager. Som hidtil vil servicemålet for de meget komplekse lokalplaner blive aftalt i samarbejde mellem bygherre og forvaltning.

Nye retningslinjer for dispensationer betyder, at der som udgangspunkt ikke meddeles dispensationer fra nye lokalplaner – dog med undtagelser.

Forenklingen af lokalplanerne skal sikre mere ensartede formuleringer i bestemmelserne, som er lettere at fortolke og med flere prioriteringer. Der vil dog stadig blive lavet egenartsanalyser og planlagt stedspecifikt. Sidst er et arbejde i gang for at digitalisere lokalplanprocessen og lokalplanerne.

Hvor sker udviklingen

Der er løbende omkring 70 - 80 lokalplaner under udarbejdelse. Små som store og i alle bydele. Heraf vil nogle aldrig blive til noget og nogle blive forsinkede af forskellige årsager. Men de fleste vil efter en kort afklaringsproces, offentlig høring og politisk behandling give et godt og solidt grundlag for nye byggerier.

Vi planlægger for boliger og erhverv, hospitaler, skoler og daginstitutioner, højhuse og rækkehuse, huludfyldninger, karreer og solitærbygninger, ombygninger og tilbygninger og bevaring af bebyggelse på kommunale, almene og private grunde.

Vi planlægger for bygninger med særlig høj og markant arkitektur og bygninger med mere anonym karakter. Vi planlægger, hvor vi vil miste natur, og hvor vi vil tilføre natur. Vi planlægger stedspecifikt og med den gode by for øje.

I morgen....

Mange af de store projekter får afgørende betydning for byen som stormflodsikring, udviklingen af den kollektive trafik og arbejdet med

de socialt udsatte byområder og kommer til at præge den fremtidige planlægning og byens sammenhæng.

København vokser og prognoserne viser, at der ikke forventes stagnation lige foreløbigt. Hvis efterspørgslen på boliger fortsætter, vil den fremtidige planlægning også, ud over boliger, skulle sikre tilstrækkelige erhvervsbyggegrunde for at sikre plads til nye og flere arbejdspladser samt kommunale tilbud og service; som skoler, daginstitutioner, plejeboliger, kultur og fritidsaktiviteter og anlæg dertil samt meget mere bynatur.

Vi ser mange rigtigt gode projekter med høje kvalitetskrav og sans for både funktionalitet, sammenhæng og æstetik. Vi ser ambitiøse bygherrer og arkitekter, der arbejder med os for at skabe en endnu bedre by. Det bliver ikke som den by, vi kendte i går, men på sig egen skæve og kærlige måde forhåbentlig en endnu bedre, mere levende og fantastisk by med kant og liv.

Behov for nye redskaber - en projektudviklers ønsker til fremtidens planlægning

v/ filantropidirektør, civ. ing. Anne Skovbro, Realdania

”Hvordan kan vi sikre, at målene om god kvalitet i det fysiske miljø, med en blanding af anvendelser, herunder socialt blandede bydele, opnås? Hvilke redskaber har det offentlige – og hvilke har de private investorer og fonde?”

Anne Skovbro indledte med at fremtrække nogle langsigtede udviklingstendenser.

Der er fra 1926 til 2016 sket en markant omfordeling af befolkningens bosætning. De 29 største provinsbyer er vokset fra 18 til 27 procent af landets samlede befolkning. Mindre provinsbyer og landområder er tilsvarende reduceret fra 56 til 46 procent af befolkningen. Hovedstadsområdet balancerer med en andel på 26 procent i 1926 til i dag 27 procent.

Den fremtidige udvikling vil blandt andet afhænge de demografiske tendenser. Frem mod 2040 forventes fødselsoverskud i primært landets fire storbyregioner, men også en positiv udvikling i store dele af Midtjylland. Derimod forventes fødselsunderskud i det, som ofte kaldes ”udkantsdanmark”.

Der forventes samtidig en relativ stigning i antallet af husstande med kun én voksenperson. Og en voksende andel af ældre. Det vil frem mod 2040 i væsentlig grad påvirke boligbehovet.

Inden for serviceerhvervene vil udviklingstendenserne også påvirke efterspørgslen efter lokaler. Der bliver et øget behov for kontorhoteller og delarbejdspladser – blandt andet henvendt til nye iværksættervirksomheder. Hotelbranchen vil komme til at mærke konkurrencen fra tjenester som f.eks. Airbnb. Også nethandelen vil vokse med konsekvenser for den fremtidige butiksstruktur.

Udviklingstendenserne understreger behovet for en overordnet planlægning af byernes vækst og omdannelse. Det er nødvendigt med en overordnet strategi – ofte for mere end én kommune – for at sikre en god udvikling i såvel bysamfund som lokalsamfund og landområder. Det forudsætter analyser i forhold til befolkningsudviklingen, boligbehovet, forventet fremtidig erhvervsudvikling og pendling samt behovene for sociale, kulturelle og rekreative faciliteter.

Indlægget fokuserede på nogle muligheder for at etablere et styrket samarbejde mellem det offentlige, fonde og private investeringer.

Forskelle mellem fonde og private er blandt andet, at fonde er ind-

stillet på at afprøve nye muligheder – f.eks. demonstrationsprojekter. Fondene har større risikovillighed og kan tillade sig at deltage i ”filantropiske investeringer”. Herudover kan fondene samarbejde med kommunerne om sparring og rådgivning.

Private samarbejdspartnere er noget mere indstillet på forretningsmodeller, som lægger vægt på volumen og en sikker ikke alt for langsigtet indtjening.

For kommunerne er det under alle omstændigheder centralt, at der sker en koordinering mellem offentlige og private investeringer. Hvad er der tidligere investeret, og hvad er det aktuelle investeringsbehov. Kommunen skal sikre rettidige offentlige investeringer i kommunal service, udarbejde handlingsplaner for byudviklingen samt styrke dialogen med såvel borgere som investorer.

Indlægget blev afsluttet med en omtale af Realdanias samarbejde med Køge Kommune om projektet ”Køge Kyst”, samt et projekt om seniorbofællesskaber, som Realdania har engageret sig i.

Realdania iværksatte i 2016 fem foranalyser, der havde til formål at indsamle data og styrke vidensgrundlaget om ældres livskvalitet og boligforhold.

Markedet kan stimuleres gennem partnerskaber med henholdsvis private investorer og almene boligselskaber, og der kan etableres et eksperimenterende eksempelbyggeri, som kan øge kendskabet til og efterspørgslen efter seniorbofællesskaber.

Akuelt er Realdania engageret i 7 projekter rundt i landet med boligstørrelser mellem 50 og 100 m² samt fællesarealer mellem 200 og 1000 m² – de største, hvor der er flest boliger. De enkelte projekter varierer fra 20 til 50 boliger. Samarbejdspartnere er pensionskasser og almene boligselskaber. Se mere på Realdania/seniorbofællesskaber.

Projektet Køge Kyst er ligeledes nærmere omtalt på Realdanias hjemmeside.

Deltagerliste i byplanhistorisk seminar, marts 2018

Navn	Kommune / Firma	Stilling
Anna Poulsen	Københavns Kommune	Specialkonsulent
Anne Juel Andersen	Aalborg Kommune	Arkitekt og Planlægger
Anne Pind	Arkitekten	Arkitekt MAA/Redaktør
Anne Skovbro	Realdania	
Annemarie Lund	Byplanhistorisk Udvalg	
Arne Post	AP Byplanrådgivning	
Benedicte Weber	Arkitekt, Byplanlægger	
Birgitte Lind-Thomsen Hjerrild	Assens Kommune	Afdelingsleder Plan
Birgitte Skoven	Glostrup Kommune	Urban Designer
Bjørn Askholm	KAB	Arkitekt
Britta B. Pørksen	Randers Kommune	Planchef
Christine Johansen	Glostrup Kommune	Landskabsarkitekt
Dan Borgen Hasløv	Hasløv, Hasløv & Kjærsgaard	
Dea Maria Petersen	KAB	Proceskonsulent
Dorthe la Cour	Lyngby-Taarbæk Kommune	Kommunalbestyrelsesmedlem
Ellen Højgaard Jensen	Dansk Byplanlaboratorium	Direktør
Freddy Avnby		
Georg Unna	Arkitekt MAA	
Grethe Silding	Byplanhistorisk Udvalg	
Hans Andersson	Historiker og professor emeritus	
Hans Kristensen	Byplanhistorisk Udvalg	Sociolog
Helge Müller	Faaborg-Midtfyn Kommune	Byplanlægger
Helle Gravesen	Viborg Kommune	Byplanlægger
Helle Juul	Arkitektfirmaet Juul/Frost / BHU	
Henrik Witthøft		
Holger Bisgaard	Konsulent i Erhvervsstyrelsen	
Inge Alstrup	Byplanhistorisk Udvalg	Arkitekt MAA, Byplanlægger
Jens Clemmensen	Byplanhistorisk Udvalg	Arkitekt, Byplanlægger
Jes Møller	Dansk Byplanlaboratorium	Formand
Jesper Larsen	Nyborg Kommune	Planlægger
John Jeppesen	Greve Kommune	
Jonas Møller	Byplanhistorisk Udvalg	
Julia Juhl Weisser	Faaborg-Midtfyn Kommune	Byplanlægger
Karsten Jørgensen	Byplanhistorisk Udvalg	Arkitekt
Lene Madsen	NærHeden P/S	Chefkonsulent
Lise Pedersen	Københavns Kommune	Byplanlægning
Liselotte Paaske Nielsen	Købstadshotellet & Kultur- og Pakhuset Rødby	Projektleder, studie- og karrierevejleder
Lone Wind	Ringsted Kommune	Byplanlægger
Mads Laursen	Københavns Kommune	Byplanlægger
Malene Lauge Nielsen	Randers Kommune	Programleder for Byen til Vandet
Maya Arffmann	NærHeden P/S	Chefkonsulent
Merete Andersen	Københavns Kommune	Chefkonsulent

Navn	Kommune / Firma	Stilling
Michael Boel Winther	Egedal Kommune	Arkivar
Michaela Brüel	Byplanhistorisk Udvalg	Formand
Mikkel Ibsen	Nyborg Kommune	Planlægger
Morten Stenak	Greve Kommune	Teamleder Plan
Niels Boje Groth	Københavns Universitet	Seniorforsker, emeritus
Niels Helberg	Byplanhistorisk Udvalg	Sociolog
Niels Hurup	NHH	Seniorrådgiver
Ole Christiansen	Byplanhistorisk Udvalg	Næstformand
Ole Møller	NærHeden P/S	Direktør
Ole Thun	Gentofte Kommune	Arkitekt MAA
Oliver Vanges	Lokale og Anlægsfonden	Udviklingskonsulent
Per Per Homann Jespersen	RUC	
Pernille Klemens Orth	Københavns Kommune	Chefkonsulent
Peter Boas Jensen	Byplanhistorisk Udvalg	
Rasmus Groth Hansen	Glostrup Kommune	Arkitekt
Rolf Kjær-Hansen	Egedal Kommune	Arkiv- og museumsleder
Sanne Lovén Damgaard	Arkitema	Arkitekt
Sofie Hougaard Nielsen	RUC	Studerende
Sofie Yde	Arkitema	Kreativ leder i Urban / Arkitekt
Stinne Storm	Thisted Kommune	Planlægger
Sue-Ling Choong Knudsen	Bygningsstyrelsen	Byplanlægger
Søren Elle		
Troels Broberg	Glostrup Kommune	Landskabsarkitekt
Troels Graversen	Københavns Kommune	Specialkonsulent
Ulla Kristensen	Aalborg Kommune	Arkitekt MAA, NORDMAK
Vibeke Dalgas	Arkitekt & professor emeritus	