

byplan | 2/15

A close-up photograph of a stone wall. The wall is composed of rectangular stones of varying shades of grey and brown, arranged in a regular grid pattern. The mortar joints between the stones are visible and appear slightly recessed. The lighting is even, highlighting the texture of the stone and the grain of the mortar. In the top left corner, the text 'byplan | 2/15' is overlaid in a bold, black, sans-serif font. The word 'byplan' is in a larger font size than the page number '2/15', which is separated from it by a vertical line.

byplan

Udkommer med 4 numre om året

Redaktion

Vibeke Meyling (ansvarshavende)
Rena Gonatos

Redaktionsudvalg

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

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

Redaktionsadresse

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

Abonnement i Danmark

Årsabonnement i 2015: 635 kr.
inkl. moms og porto.
Pris for udenlandske abonnenter
henvendelse til sax@byplanlab.dk
Ved medlemskab af FAB er
abonnement gratis

Grafisk tilrettelæggelse

Rena Gonatos

Forsideillustration

Rena Gonatos

Bagsidebillede

Rena Gonatos

Ekspedition

Dansk Byplanlaboratorium
Eva Josefsen
1165 København K
Nørregade 36

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

Tryk

Handy-Print A/S

ISSN 0007-7658

Oplag

700

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



I København på en hjørnegrund ved Ny Østergade og Store Regnegade ligger en parkeringsplads. De gamle Indre By'ske bygningers gavle, der indrammer pladsen, er præget af midlertidig graffiti og streetart - som her, hvor den gamle tegl for tiden skinner i sølv.

- 2 **Leder:**
Vibeke Meyling
- 4 **Lodsen går fra borde**
Kim Dirckinck-Holmfeld
- 6 **Liberalisering / Forenkling**
Vibeke Meyling
- 10 **Byrumsdrømme i 1:1**
Rikke Juul Gram
- 16 **Midlertidighedens muligheder**
Steen Andersen
- 24 **En by i ud- og afvikling**
Ida Lange
- 29 **Områdefornyelse med nyt fokus**
Annika Agger
- 36 **"Vil du lege med mig?"**
Sigrid Jessen
- 42 **Grønland - en anden form for regionalisering
- og dog!**
Birger Lilja Kristoffersen

Efter Byplan – hvad så?

Dansk Byplanlaboratoriums bestyrelse besluttede på et bestyrelsesmøde i august 2014, at man efter et år ville stoppe med sit tilskud til Byplan. Begrundelsen var først og fremmest det dalende antal abonnenter. Det betyder, at der efter dette nummer kommer 2 numre mere og så er det slut.

Byplans formål nu og tidligere

'Byplan er dybdegående og beskæftiger sig med alle aspekter af planlægningen, og søger at sikre en alsidig behandling af tidens planlægningsspørgsmål i et bredt spektrum, der henvender sig primært til fagplanlæggere.' (tekst fra hjemmesiden i dag)

'Bladet vil forsøge at gennemføre en alsidig drøftelse af alle de kommunalpolitiske, tekniske, sociale og økonomiske spørgsmål, der rejser sig for alle os, der på den ene eller anden måde arbejder med udformningen af vore byer.' – og 'Byplan skriver om de strukturelle forhold, der afgør byernes og landskabets udformning.' (tekst fra lederen i første nummer af Byplan, der udkom i 1948)

Bestræbelserne fra starten i 1948 til i dag 67 år senere ligner hinanden. En lang historie og et langt sejt træk. Trods det forholdsvis begrænsede antal læsere kan man ikke komme udenom, at bladet har haft sin helt egen styrke. Bladet er det eneste af sin art, hvor fagfolk skriver til fagfolk, og hvor der er plads til faglig fordybelse, debat og kritik. Kvaliteten har været svingende, for ikke alle fagfolk, forskere eller studerende er lige gode skribenter, men når dygtige fagfolk kan skrive, er de ofte bedre til at levere faglig substans, end når journalister bliver bestilt til at skrive om planlægning. Det har været opmuntrende, når folk takker for, at Byplan vil bringe deres artikel, eller når man får et stort ja på en henvendelse om at skrive til Byplan. Endelig har Dennis Lund i 20 år været en stærk redaktør, der både kunne skrive, binde sammen og sortere i stort og småt.

Men hvad så nu, når Byplan slutter, er der overhovedet nogen der vil opdage det - vil der være noget der mangler? En ung planlægger i Skjern eller en studerende i Aalborg søger i dag sine informationer på nettet, så hvad er problemet? Og i den aktuelle planlovsdebat har dagspressen feks. været hurtigere og mere alsidigt ude end diverse fagblade. Og den



faglige debat kan man som planlægger få i FAB, i NYP på Byplanlaboratoriets kurser og for den sags skyld alle mulige andre steder. Der er altså masser af relevant og interessant information at hente rundt om i landet og i verden, og der er også gode muligheder for at deltage i debatter, som oven i købet indimellem er gratis.

Men måske er der brug for en fælles platform, "et sted" hvor trådene bliver samlet, for faget er i krise. Der bliver skudt på Planloven, for der er stærke ønsker om en liberalisering. Faget, fra den yngste planlægger til ministeren, har problemer med at dæmme op for kritikken. For ikke-fagfolk er det svært at få øje på planlægningens og Planlovens fortræffeligheder, for man opdager den først, når den står i vejen. Og der er jo også masser at kritisere, alt fra uforståelige og i værste fald betydningsløse planer til nye kedelige bykvarterer. I sin farvel-leader i sidste nummer af Byplan skriver Dennis, at planfagligheden er på vej over i underholdningsbranchen – og at det ikke huer ham. Når Dennis skriver sådan, mener han jo, at man ikke i sidste ende kan snakke sig til den gode by, og det vil jeg give ham ret i, for snakken og de mange events har tilsyneladende svært ved slå igennem i de nye bydele der bliver bygget i disse år. Men HALLO Dennis kan du høre mig dernede på Stevns? - Nu har jeg igen budt snakkehovederne og eventmagerne indenfor, og det har du jo også selv været med til mange gange, for de fylder i faget. Men læs engang, for selv om faget er i krise og få er gode til

at slå de streger der skal slås, så udvikles der samtidig nye metoder og nye veje til byens fornyelse og brug - og den demokratiske inddragelse, som flere af dette nummers artikler på forskellig vis berører – er meget langt fra de gammeldags lovpligtige borgermøder. Og som Rikke Juul Gram skriver i sin artikel om Byrumsdrømme i 1:1, så handler byrumsforsøg og midlertidig arkitektur i dette eksempel ikke om at lave noget gøgl, indtil den rigtige arkitektur kommer, men om at finde en vej. Men man kan ærgre sig over, at erfaringerne fra den midlertidige brug af Prags Boulevard 43 ikke kunne komme kvarteret til gode, når eksperimentet i 1:1 viste en social og kulturel bæredygtig vej.

Men tilbage til: Hvad har faget brug for? En fælles platform, der kan 'samle tropperne' og give planlæggerne som faggruppe en stærkere identitet og et tilhørsforhold med henblik på at styrke faget. 'Et sted' for faglig fordybelse og refleksion over, hvor faget bevæger sig hen. Byplanlaboratoriet, FAB og NYP må kaste den bold. ■

VM

▼ Her er "tropperne" samlet til det 7. Byplanmøde i Slagelse i 1932.



Lodsen går fra borde

Efter 21 år i redaktørstolen har Dennis Lund valgt at stoppe.

Af Kim Dirckinck-Holmfeld

Han tiltrådte i 1994 efter Jonas Møller og var med allerede i Arne Gaardmands tid, der for sin del mente, at Byplan var "organ for kommunal genemsnitstænkning." Det skulle han så lave om på, og hvis det ikke helt lykkedes for ham og siden Jonas, så skete det med Dennis, hvis krasse pen fik rusket op i fag og politikere. Han omlagde bladet og fik søsat en række tematiske magasiner, der kom rundt om væsentlige emnekredse, og samtidig var han en utrættelig ambassadør for faget.

Hans indgang til fysisk planlægning har gennem alle årene været arkitektens. Det er den rumlige konfiguration af byen, som han er fortaler for, frem for snævrere analytiske eller sektorielle tilgange. Netop den sammenfattende rumlige planlægning er hans anliggende, et synspunkt, som måske nok kan vække til modsigelse blandt andre faggrupper inden for den ret brede palet af fag, som byplanlægning omfatter fra forvaltningsuddannede, kulturgeografer, landmålere, ingeniører m.v. og til arkitekter. Det er tillige en holdning, der har været i modvind i visse perioder, men i sidste ende resulterer den fysiske planlægning i fysiske strukturer som levested for mennesker, og byen

har stor historisk tyngde, som det er blevet udtrykt. Når den først er etableret med infrastruktur og ikke mindst udmatrikulering, er det nærmest umuligt rykke rundt på sagerne.

I Dennis' redaktionstid er der sket et paradigmeskift inden for den fysiske planlægning, der afspejler de generelle ændringer i samfundet som helhed. Konkurrencestaten, som besynges i disse år, satte sig allerede i begyndelsen af årtusindet igennem i landsplanlægningen under den borgerlige regering, hvor den "ligelige" udvikling af alle det lille lands afkroge blev afløst af et princip, der måske nok kan beskrives som "rimeligt", men måske i virkeligheden ikke er det. Her er det tydeligt, at planlægningen er politiseret. Dybest set er det sammenhængskraften i landet som helhed, der er i risiko. Udkanten, der arealmæssigt omfatter langt mere end halvdelen, beskrives af økonomer som "den rådne banan" eller "den syge rødspætte", og den instrumentelle fornuft tilsiger netop i konkurrencestatens ånd, at ressourcerne kastes ind dér, hvor de giver størst afkast på kort sigt. Det "skæve Danmark", der blev diskuteret op gennem 90'erne, er blevet det "kuldsejlede Danmark". Man skal højst 80 km. fra vækstcentrene for, at derouten for alvor har taget fart.

Fremtiden er ikke blot noget, der kommer. Vi kan selv forme den, og det har i høj grad været Dennis Lunds tilgang til et fag, der – hvis det tages

lige så alvorligt blandt politikerne som den økonomiske planlægning – er et strategisk værktøj til at styre den samlede udvikling. Hvis vi for alvor ville modgå et Danmark på hhv. første og turistklasse ville en magtfuld landsplan kunne vise en vej; men det bliver ikke til noget, netop fordi den partielle - og kortsigtede - økonomiske fornuft overtrumfer alt andet.

De centrale byers vækst ville ingen kunne have forudset i begyndelsen af Dennis' redaktørtid. De gamle industribyer – og i særdeleshed København var nødlidende i en sådan grad, at centralkommunen kun var en knivsæg fra fallit. Utopiske projekter som Ørestad blev søsat for at redde byen. Ingen kunne dengang forudse, at den enlige byggekran, der blev brugt til bungy-jump, skulle afløses af et byggeboom uden sidestykke (siden 60'erne) og med eksploderende ejendomspriser.

Megatrenden vendte i begyndelsen langsomt, men accelererede, og ingen af konkurrencestatens fortalere kan tro andet, end at den vil fortsætte ind i evigheden; men også her går Dennis imod strømmen. For selvfølgelig vil en satsning på udkanten kunne betyde et ændret billede. Vi er selv aktører i tiden, og en instrumentel determinisme skal modgås gennem en bredere og mere målrettet satsning på det, vi holder af; på det som er ret og rimeligt – og ligeligt. Mennesker er netop ikke rødspætter, men skaber regler, føl-

ger regler og bryder dem! Derfor er økonomi ikke naturvidenskab – fysisk planlægning ej heller, og derfor kan målretning og engagement ændre dagsordenen. Det har bl.a. Realdania tidligt indset, der med store programmer forsøger at skabe liv i den hændende vandkant; og det er godt; men skal det for alvor batte må fysisk og økonomisk planlægning sætte ind med en koordineret indsats for at rette skuden op.

Igennem hele sin redaktørtid har Dennis Lund bekæmpet den instrumentelle fornuft, der bl.a. har ført til en djøficering af lokalplanlægningen – og muligvis også kommuneplanerne?, en systemtænkning, der sætter alle andre overvejelser til vægs, og som byder Dennis imod. Det demonstreres bl.a. i hans sidste leder, hvor evnen til selvstændig stillingtagen sættes over for regelrytteriet i sagen om en lille tilbygning til et fredet stråttækt hus i Gl. Lejre. Her kalder han på afbalancerede overvejelser, men også på en bredere æstetisk opfattelse, end embedsværket synes i stand til at indfri.

Her findes måske nøglen til hans mangeårige engagement i tidsskriftet, der brænder igennem i hans bedste ledere, og hvor den demokratiske eller snarere humanistiske fornuft sættes over den instrumentelle. Mennesker før systemet har været hans devise.

Byplanfaget har meget at takke Dennis Lund for. Ingen redaktør af Byplan har tilført faget mere end han, og hans evne til skarpt at analysere, syntetisere og sluttelig formidle resultatet vil være vanskelig at erstatte.

Og, som Arne Gaardmand så smukt citerede Seneca: *“For den, som ingen havn har i sigte, er ingen vind gunstig.”*

Havnen har Dennis’ analytiske hoved altid haft i sigte: det er planlægningens mulighed for og evne til at forbedre livsvilkårene for menneskene. Vinden har han imidlertid ikke altid haft med sig, men det har hans polemiske gemyt trivedes med. Han har stedse været i stand til at sætte kursen for faget – også i modvind - og for det betydningsfulde blad, som Byplan er, og som langt overstiger dets oplag.

Lodsen går fra borde. Herefter er det op til yngre kræfter at sætte kursen.

Foreningen af Byplanlæggere burde så til gengæld kvittere for 27 års utrættelig indsats ved at gøre Dennis til æresmedlem. ■

Om forfatteren:

Kim Dirckinck-Holmfeld er arkitekt MAA og seniorforsker og tidligere redaktør af Arkitekten



For den, som ingen havn har i sigte, er ingen vind gunstig.

(Seneca)



LIBERALISERING / FORENKLING

Det hele startede med, at 88% af borgmestrene i en rundspørge fra KL svarede, at de mener Planloven bør ændres. 81 % mener, at den udgør en barriere for vækst. Men hvad mener de professionelle, som arbejder med loven hver dag?

Af Vibeke Meyling

- Planloven til debat



Planloven har været til debat i et lille år, og der er allerede kommet et forslag til ændringer. *Allerede?* Ja, for en revision af Planloven er ikke nogen enkel sag, hvis det virkelig skal gøre en forskel. Overskriften på en pressemeddelelse fra Miljøministeriet signalerer i den grad, at revisionen skal batte noget: *"Ny planlovspakke skal løfte hele landet"*. Men udspillet er desværre hverken overraskende eller overbevisende. Det har mest karakter af lappeløsninger.

Det er den manglende vækst i store dele af landet, som har været hovedårsagen til kritikken af Planloven. Det er så fulgt op af en kritik af uensigtsmæssig detailregulering og administrationen af Planloven er blevet kritiseret for at være ufolkelig og bureaukratisk.

Der er ingen tvivl om at Planloven er udfordret af globaliseringen, for urbaniseringen og den ujævne vækst er ikke noget særligt for Danmark. Men spørgsmålet er, hvordan denne udfordring håndteres. Kan man med enkle greb, som feks en liberalisering skabe en mere ligelig udvikling i landet som helhed eller er det en anden tankegang og en anden strategi der skal til?

Paradoksalt nok har Danmark én af verdens mest globale og internationalt orienterede økonomier, og globaliseringen har bl.a. gjort, at Danmark i dag er blandt de rigeste lande i verden.

Det kan vi bruge til bedre velfærd, men vi risikerer også at globaliseringen kan splitte det danske samfund, for udover at væksten er spredt og ujævnt fordelt er den også uforudsigelig, og det vil den nok blive ved med at være.

En amerikansk professor ved navn Francis Fukuyama bruger begrebet "Getting to Denmark" – hvor Danmark symbolsk bliver en rollemodel for andre samfund p.g.a. velfærdsstaten, det liberale demokrati, et velfungerende embedsværk, en stærk retsstat og en stabil økonomi.

Med andre ord er vi alt det, de andre drømmer om – så længe det varer, for måske er vi ved at vende ryggen til os selv, især hvis vi lytter til stærke kræfter for en yderligere liberalisering - af bl.a. Planloven.

Kan planlovens formål rumme både ud- og afvikling?

Men hvad enten det handler om vækstens ujævne karakter, eller om administrationen - hvad er det så, der bør gøres i forhold til Planloven?

Byplanlaboratoriet har i foråret 2015 afholdt en række møder med fagfolk og praktikere om Planloven. Formålet var at kvalificere debatten. I det følgende ridses de væsentligste pointer op.

Planlov, planer og administration

I kritikken af Planloven er det vigtigt at sondre mellem loven og den måde den administreres på. Loven er spillereglerne, mens planerne og administrationen er praksis og resultatet af politiske beslutninger, som man ikke kan lovgive for.

Skal vi starte helt forfra, og skal Planloven have en helt anden karakter?

Nej - i sit udgangspunkt mener praktikerne, at principperne i Planloven er gode – loven er ramme- og procesorienteret, med neutrale spilleregler, der bestemmer, hvad der kan reguleres.

Tilbagemeldingerne fra debatterne var, at spillereglerne er gode: Hensynet til naboer og investeringssikkerhed m.v. er væsentlige elementer, som bør bevares. Men vi kommer ikke udenom, at loven skal forenkles og kvalificeres.

Men hvad er forskellen på at *lempe* og *liberalisere* og på at *forenkle* og *kvalificere*?

I Byplanlaboratoriet mener vi, at hvis man blot lemper hist og her uden en faglig debat om, hvordan loven virker i dag, bliver det en række hovsa-løsninger, som får meget ringe effekt. Hvis man liberaliserer, risikerer man at miste hovedgrebet.

Planlovens enkle greb

Danske kommuner har, til trods for kritikken, større selvstændighed på planområdet end de har haft tidligere. Men skal de dårligst stillede kommuner eller egne styrkes kræves der mere og andet end blot en liberalisering af Planloven, og så handler det selvfølgelig også om andet end fysisk planlægning. Helt overordnet er der brug

Skal detailhandelsreglerne ændres?

for initiativer på tværs af diverse ministerier, for landet kan ikke bestå alene af de største og stærkeste byer, landet er også landet og de mindre byer. Spørgsmålet er hvordan de stærkeste vækstområder og det øvrige land bedst kan supplere hinanden, for selvom København og Greater Copenhagen buldrer derudaf, så vil det ikke gavne landet, at man glemmer svage egne.

Det at de strukturelle vilkår er forskellige, og at væksten fordeler sig ujævnt i landet som helhed, er grunden til at blandt andet KL ønsker, at Planloven skal differentieres.

Men i Byplanlaboratoriets debat var der enighed om, at planloven skal gælde for alle kommuner. Rammerne skal være så enkle, at de kan gælde for alle. Ligeledes med det overordnede hovedgreb: Friholdelse af kysterne, opretholdelse af grænsen mellem land og by og planlægning for butikkernes placering i bymidter og bycentre - det skal der ikke røres ved. Det betyder dog ikke, at man ikke kan forenkle.

Detailhandelsreglerne er for komplicerede
Debatten om detailhandelsreglerne viste, at her er et sted, hvor man med fordel kan forenkle.

Planlovens rolle er at skabe rammer for visioner, ikke at opstille barrierer. Men der er brug for både en faglig debat og politiske visioner for, hvilken rolle bycentrene skal spille. Hvad er det for byer vi vil have i fremtiden, hvis vi tager 25 års brillerne på? Den debat blev efterspurgt. For detailhandelsreglerne er meget detaljerede og ikke i familie med resten af Planloven.

Spørgsmålet er, hvad formålet egentlig er, og om reglerne fungerer efter hensigten? Er formålet at redde bymidterne eller at skabe hensigtsmæssige rammer for fremtidens handelsmønstre? Hvis det er det sidste der er tilfældet, så mangler det regionale perspektiv. Fx skyldes Lyngby Storcenters succes bl.a., at hverken Gladsaxe eller Glostrup har storcentre.

Der er ingen tvivl om, at detailhandelsreglerne har bremset en bestemt udvikling. Uden dem havde vi haft større butikcentre udenfor bymidterne, som man ser det i mange af vores nabolande. Men reglerne har ikke formået at redde bymidterne. I øjeblikket står der tomme butikker i mange af landets byer, og vi ved ikke, hvad indholdet skal være i dem.

Men reglerne står selvfølgelig ikke alene. Administrationen og den konkrete, lokale planlægning kan skabe vidt forskellige resultater, se fx på forskellen mellem Kolding og Vejle. I Kolding ligger Kolding Storcenter uden for byen, i Vejle ligger et center i tilknytning til bymidten, og det har indtil videre gjort en kæmpe forskel.

Planloven kræver, at bymidten skal afgrænses og der er præcise regler for hvordan man gør det. Meldingen fra praktikerne er, at bymidteafgrænsningen er et stort kompliceret regnestykke,

som det er svært at bruge strategisk. Der er behov for en enklere metode til at afgrænse bymidter og bycentre – og så skal butikkerne i princippet placeres her.

Selvfølgelig kan man godt, som foreslået i regeringens udspil, give friere rammer for udvalgsrebutikker i bymidterne. Spørgsmålet er imidlertid



om det batter, for samtidig med at detailhandelsreglerne er blevet mere og mere detaljerede, bygger de på gårdsdagens detailhandelsstruktur. De kan ikke regulere den samlede detailhandel fordi det regionale perspektiv mangler. Det er en vigtig pointe, når reglerne skal justeres.

Og så skal vi selvfølgelig også tænke nyt og lade os inspirere af nye tendenser, og nogle steder skal vi måske sige farvel til gågaden. Norge er ved at ændre deres regler og arbejder bl.a. med "Business Improving Districts" og "Click and collect" er på vej mange steder. Nemlig.com har allerede et samarbejde med en tankstationkæde og i London kan man afhente sine varer i Undergrunden.



Byomdannelse kræver nye redskaber

I debatterne om Planloven var det tydeligt, at temaat midlertidighed udfordrer plansystemet. Der er dog i lige så høj grad brug for, at Bygge- og Miljølovgivning kan håndtere midlertidighed. Midlertidighed er vigtigt, fordi den meste planlægning i dag handler om byomdannelse. Midlertidighed kan bruges strategisk – både til at vise

vej og finde vej. Men Planloven opererer ikke med midlertidighed, så i praksis støder man mod gældende plangrundlag med de anvendelsesbestemmelser, der gælder i en lokalplan.

Forslaget i regeringens udspil, om at man skal kunne bruge ubenyttede byområder midlertidigt til kulturarrangementer, sportsaktiviteter m.v. er ikke nok. Spørgsmålet er, hvordan man kan omgå eller aflyse eksisterende lokalplaner, som står i vejen for midlertidige anvendelser.

En fornyelse af Planloven kunne forholde sig til midlertidighed ved at udvide dispensationsmulighederne og formulere vilkår for midlertidigt gældende lokalplaner. Desuden kunne man foreslå midlertidighed som et tema i planstrategierne, hvor kommunerne strategisk og overordnet forholder sig til midlertidighed i planlægningen

Statens rolle

På alle Byplanlaboratoriets møder har statens rolle været genstand for kritik. Planlæggerne oplever bl.a., at begrebet *planlægningsmæssig begrundelse* ikke har samme betydning som tidligere. Hvor man tidligere kunne argumentere planfagligt og have en faglig diskussion de forskellige administrative niveauer imellem, er afgørelserne i dag mere præget af jura og formalia. Vi hører, at der er alt for lang afstand mellem det lokale og det statslige. Naturstyrelsen tjekker for statslige interesser, men det kan ofte få karakter af enkeltsagsbehandling og når de statslige interesser ikke er bindende, bliver det et kontor i Naturstyrelsen, der kommer til at træffe afgørelser på lokalt niveau. Der er behov for en afklaring af statens rolle og kommunernes rolle.

Fokus på praksis

Men vi ikke tro, at vi kan regulere alt. Måske når vi meget længere ved at fokusere på praksis.

I denne planlovsdebat har Byplanlaboratoriet taget fat i praktikerne – i de fagfolk, som arbejder med planloven hver dag. For det er dem, der er hverdagens eksperter.

Men de danske kommuner arbejder meget forskelligt. Der er kommuner, der ser flere forhindringer end muligheder. Men der er også mange kommuner, der planlægger visionært og fremsynet på en måde, der passer til tidens udfordringer, og de ser ikke Planloven som en begrænsning.

Debatmøderne har vist, at der er et behov for at modernisere loven. De har også vist, at det er kompliceret stof, der kræver omtanke og grundige overvejelser. Derfor vil vi tilslutte os de røster, der beder om tid til en grundig revision i stedet for hurtige lappeløsninger, der kun gør loven endnu mere kompliceret. Men først og fremmest er vi optaget af den konkrete planlægning. For ingen lov kan sikre visionær planlægning. ■

Kan planloven rumme midlertidige anvendelser?



Foto: Martin Dam Kristensen for Aarhus Festuge

Byrumsdrømme i 1:1

Mange byer er så småt ved at lære, at biler ikke mere er al byplanlægnings forudsætning, og at udfordringerne fra vækst, mobilitet, bæredygtighed og monsteregn stiller nogle meget direkte krav om fysiske forandringer som godt kan fortolkes positivt, hvis vi vil.

Af Rikke Juul Gram

I den gode by forstår man at udvikle nye måder at bygge by på. Måder, som forholder sig til fremtiden, samtidig med at vi passer på det, som gør, at vi føler os hjemme, at vi gennem udviklingen bliver ved med at genkende byen – dens unikke sjæl og dens fortælling.

Udviklingen af arkitekturen går ganske naturligt hånd i hånd med udviklingen af vores civilisation. Når vi besøger Rom, Athen eller sågar Beijing, kan vi i de gamle bygninger se spor af livsformer, vi nogle gange kan genkende og nogle gange blot må kigge nysgerrigt på og forsøge at forestille os, f.eks hvordan man har levet i den Forbudte By i Beijing.

Den tætte sammenhæng mellem arkitektur og kultur gør, at vi betragter vores bygninger og offentlige rum som selvfølgelig - næsten natur-

givne. Kun når en sjælden gang vores paradigmer skifter - når nye vinde begynder at blæse - kommer der bevægelser, der stiller spørgsmål til det etablerede. Som arkitekter står vi naturligt forrest i disse bevægelser. Det er en del af vores faglighed at stille spørgsmål: Behøver vores skoler at have lange gange som fabriksbygninger? Taler vi egentlig sammen i et samtalekøkken? Skal vore byer være mest til biler eller mest til cykler? osv, osv. Resultatet af disse udfordringer og konfronterende processer bliver nogle gange til et nyt paradigme - tæt-lav byggeriet og den danske møbeltradition for eksempel - og nogle gange til spektakulære misforståelser, der for eftertiden står som monumenter over et forsvundet tankesæt - Thomas B. Thrigesgade i Odense, hvor planlæggere og arkitekter i 1960ernes fremtidsrus gladelig anbefalede at rasere Odense historiske centrum for at give plads til en motorvej. Med andre ord: Når forsøget går godt føler vi os berigede - når det går mindre godt føler vi os fortabte og fattige.

Det er nemlig meget kostbart at bygge - og derfor er det også dyrt at tage fejl.

I virkeligheden ville det være bedre, hvis vi i langt højere grad end det er tilfældet i dag arbejdede med modelstudier i naturlig størrelse. At vi eksperimenterede med bygninger, byrum og boformer, før vi besluttede os for at bygge.

Det er ikke gøgl

Aarhus har i tråd med sin grundforståelse af sig selv som arkitekturby, de senere år stået bag en række debatskabende og fantasifulde byrumsforsøg, der tør betragte arkitekturen som en mulighed - en måde at diskutere fremtiden på. Byrumsforsøg og midlertidig arkitektur handler nemlig ikke om at lave noget gøgl ind til 'den rigtige arkitektur' kommer. Det kan være en måde at lære på, og måske er det sådan vi kommer tættere på, hvordan vi forankrer udviklingen i det som er byens sjæl.

Midlertidige byrum er naturligvis ikke noget nyt. Pop-up butikker og markeder har været kendt længe, og siden 60'erne har forskellige kreative grupperinger arbejdet med at indtage det undefinerede tomrum der bliver tilbage, når storbyen udvikler sig i pludselige spring der efterlader huller i byen. Et eksempel er Stengade i København, hvor den senere berømte byggelegeplads "Byggeren" blev etableret i 1973, i det hul som blev efterladt som en del af saneringen af Nørrebro.

Det nye og meget løfterige i Aarhus' arbejde med midlertidige byrum er, at man her arbejder med midlertidigheden som en slags "hvad-nu-hvis" scenarier. At man gør byens rum til genstand for modelstudier i naturlig størrelse, så at sige. Det er en tilgang, der inviterer til at blive overført til almindelig arkitektpraksis.

Det er der kommet en serie rige erkendelser ud



▲ *Store Torv: "Naboen" inviteres ind og torv bliver til skov.*

af. Erkendelser som nu danner udgangspunkt for fremtidens planlægning. En praksis, vi gerne i fremtiden vil kunne døbe 'Aarhusmodellen' og som kan give borgere, bygherrer og beslutningstagere et bedre erfaringsgrundlag at forme byen efter, end de mere abstrakte tegninger og flade computergenererede billeder vi for det meste støtter os til.

Projekterne i Aarhus er blevet skabt i samarbejde mellem borgere, politikere og arkitekter, og har dannet grobund for nye forestillinger om byens muligheder. En proces som rækker langt ud over almindelig borgerinddragelse, og som efterhånden er så hævdvunden, at modige og nytænkende beslutningstagere ser det som et konkret redskab, når byudviklingen skal testes.

Eksempelsamlingen vokser:

Midlertidige strandbarer på de bynære havnearealers forblæste byggepladser, med liggestole, eksotiske øl og tai chi på molen, satte for alvor skub i diskussionen om livet i det nye Aarhus Ø, som ikke mange indtil da overhovedet havde besøgt.

Det blev med ét tydeligt for især de unge borgere, at de også kan være med til at forme en helt ny bydel. Det er nærliggende at tænke, at planerne for bebyggelsen omkring Bassin 7, hvor pladsen til fællesskabet for første gang for alvor er en integreret del af den nye arkitektur på havnen, er bygget på disse erfaringer.

Andre erfaringer er høstet gennem de mange midlertidige byrumsprojekter, der startede med festugen i 2010.

Temaet for det år var 'Naboen' - og derfor virkede det logisk at invitere Aarhus' nabo, naturen, ind i byen. Festugen rejste en skov på græsklædte

bakker midt i Århus - foran Domkirken på byens Store Torv. Indgrebet var både drastisk og selvfølgelig, og byens borgere tog skoven til sig med en entusiasme, der kom bag på selv de mest erfarne festugearrangører.

Den efterfølgende debat har endnu ikke lagt sig endnu, for folk véd hvad de taler om når de har oplevet effekten i skala 1:1.

I årene efter stod Festugen bag flere forvandlinger, da parkerne foran henholdsvis Rådhuset og byens Musikhus blev fusioneret til en stor græsklædt bypark gennem en 14 dages blokering af én af byens vigtige indfaldsveje. En ganske markant trafikal beslutning! Denne park åbnede et helt nyt offentligt rum i byen med samme overraskende aha-effekt, som når man pludselig står på en frossen sø og ser sine vante omgivelser fra en helt ny vinkel. Parken åbnede det fortærskede

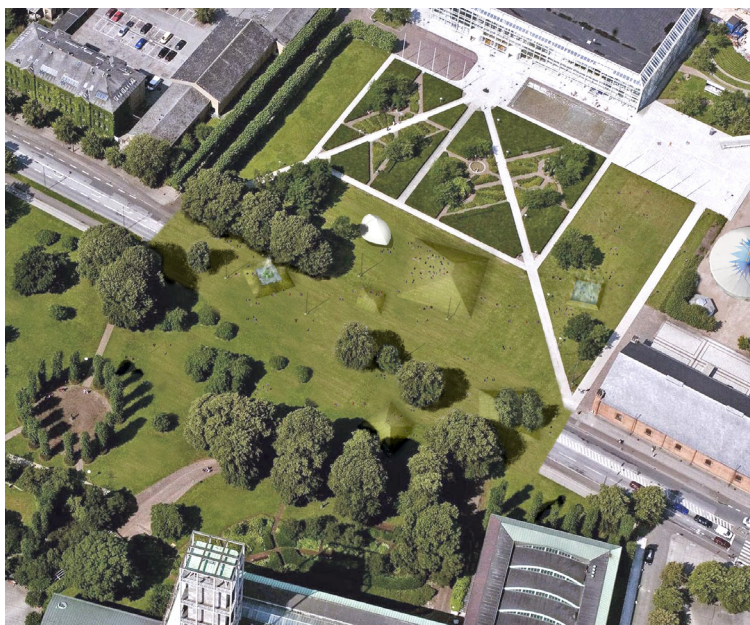


Foto: Martin Schubert

“mulighedsrum” - pludselig kunne alle se hvordan retningerne og forbindelserne i Aarhus kunne fungere bedre - og med et stort grønt åndehul i byens centrum. Efterfølgende har flere røster været fremme om alt fra trafiktunneller under parken, grønne broer over vejen til diskussion af byens overordnede trafikplan.

I 2014 udformede Festugen i samarbejde med Aarhus Kommune, et forslag på Banegårdspladsen, som handlede om at vinde det store smukke byrum tilbage fra trafikens totale overherredømme, og se om ikke det kunne bruges som en levende plads, der både kunne tage imod og sige farvel til de rejsende.

Planen var derfor at hindre al trafik med undtagelse af den offentlige, som fik lov at sive over pladsen. Ved at maskere skilte, lyskurve, buskure og sågar pølsevognen, reducerede vi den

visuelle støj, Pladsen blev dækket med et tykt lag grus, der kunne slette det etablerede spor af kantsten, fortove, asfalt og vejmarkeringer. Det blev pludselig muligt at dreje hovedet i pladsens længderetning, og se hvordan byrummet oprindeligt er formgivet. Med enkle midler kunne vi alle – politikere, borgere, arkitekter - konstatere, hvordan byen kan gøres anderledes og mere sammenhængende med et enkelt greb.

Projektet pegede således ikke på en særlig æstetisk udformning af pladsen – snarere tillader midlertidigheden jo netop en særlig humor. Projektet pegede på helt nye former for anvendelse af et af byens smukkeste og alligevel mest oversete rum.

Diskussionerne på baggrund af Aarhus Festuges mange rumforsøg har alle særlig værdi, fordi de nuanceres på en måde, som ikke alene er på trafikingeniørens hjemmebane, men som handler om

◀ **Byparken:** Et stort, grønt åndehul i centrum af byen blokerede i 2012 trafikken og skabte opmærksomhed på Århus' retninger og forbindelser, samt hvordan disse kunne fungere bedre.

▲ **Banegårdspladsen:** Et tykt lag grus samt maskering af bl.a. skiltning og lyskurve camouflerede i 2010 den visuelle støj på Banegårdspladsen i Århus, så det blev muligt at fornemme byrummets oprindelige formgivning.

almindeligt byliv, byrumskvalitet og større sammenhænge. Alle kan have en holdning, fordi vi har fået konkrete erfaringer foræret.

Ingen af projekterne er blevet virkelige endnu, men den midlertidige byparks store succes har givet politikerne i Aarhus blod på tanden, fordi de midlertidige projekter skaber reelle og konkrete diskussioner med offentligt engagement og opmærksomhed. Borgernes ejerskab til byen blomstrer, og følelsen af tilhørsforhold og indflydelse skaber gode byer, som man gerne vil bo i.



Foto: Martin Dam Kristensen for Aarhus Festuge

Bispetorvet som midlertidigt byrum

Stadsarkitekten i Aarhus, Stephen Willacy, har sagt om byens eksperimenter: "Der er meget at lære fra denne modellerende tilgang til byudvikling: Der er i enhver by et enormt arsenal af uudnyttede ressourcer i de rum og ting, der knytter sig til dens eksisterende funktioner. De er skabt med én funktion for øje, men hvad kan de ellers gøre eller bruges til? Kan vi bruge det vi allerede har på nye måder? I stedet for at se byen som et slutprodukt af en kreativ proces, kan det blive begyndelsen på en ny. Byen viser sig nemlig at være meget mere formbar end vi normalt går ud fra at den er."

Konsekvensen af denne positive vurdering har stadsarkitektens kontor også taget i løbet af 2015. Bispetorvet syd for Domkirken, der faktisk er en af byens allerbedste solkroge har i byens topografi så længe nogen kan huske været kendt udelukkende som parkeringsplads. Nu har de mange projekter på havnen imidlertid efterhånden skabt så mange parkeringspladser at det er muligt at fjerne bilerne fra det meget smukke torv, og i stedet invitere til en diskussion af hvad den tomme plads nu kan bruges til.

Schönherr blev spurgt om vi ville tage nogle af de teknikker, vi efterhånden har lært om byrumsmo- delling, og sætte dem i spil på Bispetorvet i en

åben proces, der kunne belyse ønsker og muligheder i forhold til en nytænkning af Bispetorvet. Oplægget fra stadsarkitekten var, at vi skulle betragte Bispetorvsprojektet som et midlertidigt byrum med en tidshorisont på fem år. Det har været en meget inspirerende begrænsning at få lagt ind i projektet og har ført til en serie kreative dogmer, der har dannet grundlag for torvets udformning.

- Det skal være foranderligt
- Ingen udgravninger
- Ingen belægning ændres
- Begrænsende inventar fjernes

Disse dogmer har fungeret som projektets krea-



Foto: Martin Schubert

tive bund, og har derfor været med til at skabe en meget åben og nysgerrig dialog omkring Bispetorvets muligheder.

Projektet er nu udviklet til sit startniveau: Når bilerne er væk, vil træopbygninger skabe siddemuligheder, skyggefulde lunde, nye forbindelser og varierede rum, der kan indtages og benyttes til alt fra auktioner til volleyball. Et koordinerende organ vil blive dannet til at håndtere booking og kalender for torvet. På den måde håber vi, at Bispetorvet forbliver et demokratisk torv, hvis aktiviteter er skabt og båret af ægte folkeligt engagement.

Fælles for Bispetorvet og alle de midlertidige

eksperimenter fra festugen er nemlig, at de viser, hvor meget man kan lære, og hvor meget nemmere man kan involvere ikke-fagfolk, ved at teste nye og måske kontroversielle ideer med relativt enkle midler – som i hvert fald er betydeligt mere økonomiske end hvad permanente fejltagelser koster.

Kan man undersøge muligheder for flere nye byrum sammen med Aarhus' nye letbane og dens vejomlægninger?

Kan man bringe Gellerup tættere på Brabrand søen gennem parkbroer over vej og togbane?

Kan vi bruge byens overfladevand på nye måder i stedet for at sende det i kloakkerne?

Lad os prøve med nogle nye tankesæt og få en debat om, hvor vi vil hen med vores by i en tid, hvor det gode liv, fællesskab, bæredygtighed og klimatilpasning er nye påtrængende og måske forløsende temaer. Ved at lade kunsten, arkitekturen og den skæve iværksætterånd få rum til at fortolke Aarhus som en grøn by, er vi i virkeligheden måske ikke så langt fra den utopi, Inger Christensen formulerede i digtsamlingen "det" i 1960'erne – at vi kan "bygge en by, der er blød som en krop". ■

Om forfatteren:

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

Midlertidighedens begrænsninger

Efter en udmattende kamp for overlevelse, er det brugerstyrede kultur og iværksættermiljø PB43 ved at blive genetableret på sin nye location i Københavns Nordhavn. Visionen er at fortsætte med at udvikle små kreative virksomheder og kulturelle projekter i København – det handler om at skabe grobund for kreativ vækst.

af Steen Andersen

På PB43's tidligere location, Prags Boulevard 43 på Amager lykkedes det hen ved 150 brugere organiseret i mere end 30 grupper, foreninger og virksomheder at omdanne en tidligere lakfabrik til en kreativ og kulturel platform. Non-profit organisationen GivRum satte rammerne for arbejdsfællesskabet ved i 2010 at få lov til i to år at bruge ejendommen til kreative og kulturelle formål. Brugere af stedet blev organiseret i foreningen Arbejdsfællesskabet PB43, som efterfølgende stod for udviklingen af stedet. På kort tid fik PB43 etableret et dynamisk og kreativt miljø, der har dannet ramme for et unikt tværfagligt samarbejde.

Foto: Flora Tosti

Da ejerne af Prags Boulevard 43, det hollandske firma Akzo Nobel, i foråret 2014 satte ejendommen til salg, forsøgte PB43 derfor via banklån og private samarbejdspartnere at erhverve ejendommen. Ønsket var at drive PB43 videre fra et midlertidigt til et permanent projekt.

Men i slutningen af februar 2015 måtte PB43 forlade ejendommen på Prags Boulevard, da Akzo Nobel, trods to købstilbud fra PB43 og et godt samarbejde, besluttede at sælge til en international investeringsfond – der planlægger at bygge et self-storage lagerhotel på grunden. PB43 havde ellers i fem år haft en unik låneaftale med Akzo Nobel, der udover de åbenlyse fordele for brugerne og lokalområdet, også var en gensidig økonomisk fornuftig aftale både for Akzo Nobel og for PB43. Det var en aftale, der i første omgang gjorde det muligt at etablere PB43 som et alternativ til den officielle byudvikling, hvilket betød lav husleje, fleksibel brug, og en høj grad af selvorganisering og tværfaglig udveksling, som er nødvendigt for at udvikle et gunstigt miljø for kreativ vækst og kulturel innovation.

Alternativerne var nu enten at opløse PB43 eller at finde et nyt sted at fortsætte aktiviteterne – hvor sidstnævnte blev valgt enstemmigt af brugerne. Men søgningen efter et nyt sted viste sig at være en vanskelig opgave, eftersom ejendomsmarkedet og byudviklingen i København

efter en længere periode med recession er gået op i et højere gear. Ledige ejendomme med lav husleje og en høj grad af fleksibilitet, der passede til en stor differentieret gruppe selvorganiserede mennesker, er nu mindre tilgængelige og betydelig dyrere at leje end blot få år tidligere. Men to uger før PB43 skulle forlade Prags Boulevard, lykkedes det at finde en ny location på Skudehavnsvej 25 i Nordhavn.

Aftalen med den nye grundejer i Nordhavn indeholder dog ikke de samme gunstige vilkår, hvorfor PB43 nu står overfor nye udfordringer. Hvis etableringen og udviklingen af PB43 i Nordhavn skal foregå med en husleje og ufleksibel brug på markedsvilkår, risikerer mange initiativer hurtigt at måtte give op eller radikalt ændre karakter. Så hvis PB43 skal være med til fortsat at sikre og udvikle et innovativt og kreativt miljø i København kræver det aktive investeringer og alternative beslutninger.

De tre faser af PB43's udvikling

I det følgende vil jeg forsøge at give et indblik i hvordan PB43 fungerer som kreativt miljø, dets organisation, aktiviteter og nogle af de centrale dynamikker, som er essentielle for at kunne skabe gode forhold for kreative og kulturelle iværksættere. Det er dog ikke nogen let opgave at beskrive kompleksiteten af et selvorganiseret miljø som PB43. Selve organisationen fungerer både på

et uformelt og et formelt plan, et praktisk og et strategisk plan. Brugernes mange individuelle aktiviteter og samarbejder sker på tværs af det frivillige og det kommercielle, det kulturelle og det tekniske, det pragmatiske og det intellektuelle, det alternative og det etablerede, det sociale og det konceptuelle – for blot at nævne nogle af de spændingsfelter der navigeres i. Derfor har jeg forsøgt at opdele udviklingen af PB43 i tre faser, i håb om at dette kan give en forståelse af projektet.

Første fase (2010-2012)

– Etablering, konflikter og åbenhed

Fra begyndelsen af projektet i 2010 og frem til den ordinære generalforsamling i foråret 2012, var fokus primært på etableringen af den fælles infrastruktur, genopbygningen af brugernes individuelle lokaler og planlægning af det fælles udendørsareal, og kun sekundært at udvikle selve organisationen. Etablering af vand, el, fælles låsesystem med mere blev koordineret af stedets Go To Guy – en af brugerne, som for et månedligt honorar skulle sørge for at etableringsfasen blev gennemført på bedst mulig vis, enten ved hjælp af autoriserede håndværkere eller af brugerne selv. Denne stod desuden for forskellige praktiske opgaver, så som at bestille renovation, rådgive brugerne om deres individuelle ombygningsplaner, underskrive kontrakter og give nye brugere oplysninger om stedet, men fungerede også som



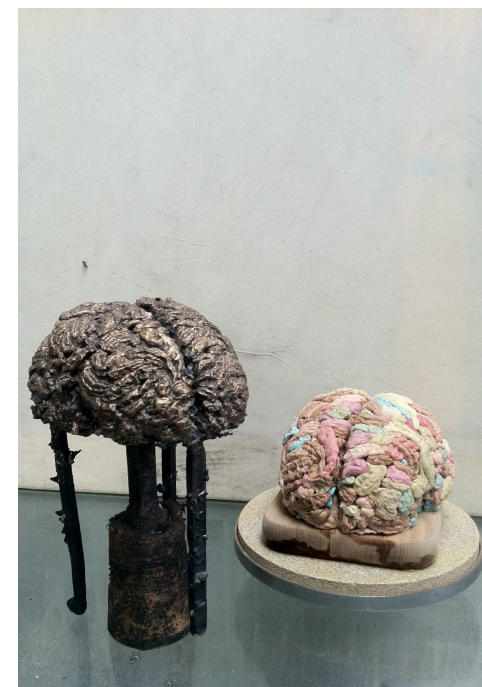
kommunikationsled mellem brugerne og GivRum, som ikke var til stede dagligt. De fleste af de formelle beslutninger i første halvår, så som hvem der kunne leje et lokale og til hvilken leje, blev foretaget af GivRum, mens Arbejdsfællesskabets opgaver hovedsagelig vedrørte vedligeholdelse af ejendommen og sociale og kulturelle aspekter. Grundejeren Akzo Nobel havde ingen indvendinger angående brugen og de forskellige aktiviteter, så længe de ikke var ulovlige, i direkte modstrid med bygningsreglementet eller kunne gøre skade på personer.

Snart viste det sig, at der var en del mere at gøre end blot det praktiske daglige arbejde og afholdelse af et månedligt bestyrelsesmøde i foreningen. Vedligeholdelsen af ejendommen

var et fælles ansvar, så der måtte organiseres arbejdsweekender, hvor brugerne sammen rengjorde og opbyggede fællesområderne, ordnede toiletter, nedløbsrør og hegn med mere. Også forskellige udendørs projekter begyndte at dukke op: Nogle ville lande containere, trailere, både, busser og andre havde et stort cirkustelt, mens to forskellige grupper havde planer om at bruge en væsentlig del af udendørsarealet, den ene gruppe til en åben byhave for folk i lokalområdet, den anden gruppe til showcase for alternativ udvikling af parker – hver på den samme del af udendørsarealet. Dette resulterede i konflikter mellem foreningens bestyrelse og brugerne, da brugerne havde behov for hurtige og tydelige beslutninger, mens bestyrelsen endnu ikke havde et ordentlig overblik over hele projektet. Nogle af brugerne

valgte derfor at kapre beslutningsprocessen og selv finde ud af, hvordan man bedst kunne bruge udendørsarealet. Først senere blev bestyrelsen officielt involveret og kunne nu anvende de erfaringer, som brugerne havde gjort, som *best practise*. Denne måde at bruge løsninger der først var blevet afprøvet i praksis før de blev officielle løsninger, var karakteristisk for den første fase, hvor den formelle struktur for PB43 stadig var i sin begyndelse.

Derudover opstod der et stigende antal kulturelle og sociale aktiviteter som fester, koncerter, workshops, foredrag, udstillinger. Så naboerne klagede over for høj musik om natten eller spurgte, hvorfor de ikke var blevet tilbudt at leje et lokale. Og hvad var den her PB43-ting egentlig? Var det



besættere, et projekt for arbejdsløse eller ... ? Samtidig begyndte myndighederne at se nærmere på nogle af projekterne – havde de en tilladelse, havde den urbane have ansøgt om ændring af arealanvendelse, var gyngerne til børnene bygget inden for lovgivningen, var de offentlige rum godkendt af brandvæsenet, havde man en spiritus licens? Hvem havde ansvaret for det og det projekt, var der en officiel kontaktperson for hele PB43? Også pressen begyndte at lugte at der skete noget interessant og ønskede interviews, fotos og baggrundsinformation. Og studerende fra universiteterne ville lave projektrapporter og have praktikophold. Der kom forespørgsler om at leje lokaler midlertidigt, lave arrangementer, projekter, fotooptagelser og musikvideoer. Andre selvorganiserede miljøer, netværk, lokal-

udvalget, forskellige kommuner og virksomheder ønskede at samarbejde for at lære mere om de erfaringer, der kom ud af projektet. Og så var der interessen fra de lokale unge, hvilket viste sig at være en historie i sig selv.

Da det blev forår 2011, og de lokale unge begyndte at komme ud på gaden efter deres 'vinter søvn', opdagede de, at der foregik noget nyt i deres nabolag. Det første skelsættende møde mellem brugerne af PB43 og en gruppe af de lokale unge 'rødder' var, da de forsøgte at bryde ind i en af bygningerne, men blev opdaget af The Go To Guy. Det endte med et truende angreb, hvilket hensatte brugerne af PB43 i en tilstand af chok! Det var ikke det København, de kendte. Hvordan kunne nogen dog have noget imod et projekt som

PB43? Noget måtte gøres, men hvad? Skulle portene lukkes, eller skulle PB43 fortsat være et åbent sted?

Modtrækket blev at etablere kontakt til det lokale gadeplan og sætte lid til, at den kommende åbning af den fælles åbne byhave, Prags Have ville skabe en mere konstruktiv dialog mellem de lokale unge og PB43. Havegruppen og andre brugere af PB43 begyndte at undersøge, hvilken slags lokalområde de var flyttet ind i. Det viste sig, at forskellige grupper lavede en del ballade i nabolaget. Gadeplan havde registeret cirka 110-120 unge i forskellige grupper, med en kerne af 30-35 unge som 'ikke kunne nås' med normale midler. Lokalområdet bestod af et stort antal socialt udsatte familier, så det næste skridt var at forsøge at nå nogle af disse familier, og vise dem, at PB43



Foto: Vladyslav Kamenskyy



var et sted, hvor de kunne komme og deltage i ha-
 vearbejdet og kulturelle og sociale aktiviteter. Det
 viste sig med tiden at være den rigtige strategi.
 Over det næste år blev PB43 en accepteret del af
 lokalområdet, mens størsteparten af de unge blev
 en accepteret del af PB43.

Det var dog de færreste projekter og aktiviteter
 der var åbne for den brede offentlighed, eftersom
 hovedparten fungerede som daglig arbejdsplads
 for stedet brugere. De første par år var der pri-
 mært tre åbne projekter: Den urbane have, Prags
 Have og udstillingsstedet, 68m2 Art Space og Det
 Urbane Laboratorium, der arrangerede foredrag
 og kurser i urbanisme, arkitektur og kultur. Disse
 tre projekter kom derfor til at fungere som bro til
 resten af byen. Det var vigtigt for stedet at man

ikke lukkede sig omkring sig selv, men inviterede
 resten af byen indenfor. Dette var også vigtigt, da
 aftalen med grundejeren om at låne ejendommen
 mere eller mindre gratis bestod i, at der skulle
 være kulturelle og sociale aktiviteter for lokalom-
 rådet.

I et tværfagligt og selvorganiseret miljø som PB43
 opstår der således konstant nye ideer og projek-
 ter, som medfører et stigende behov for koordi-
 nering. For at kunne danne sig et overblik over
 de mange aktiviteter og effektivt imødekomme
 omgivelsernes voksende interesse, var det derfor
 ikke tilstrækkeligt kun at have en praktisk Go To
 Guy. En af brugerne som vidste mest om PB43-
 projektet blev derfor uofficielt valgt som daglig
 projektkoordinator – og arbejdede det første år

gratis, indtil der var økonomi til at betale vedkom-
 mende et månedligt honorar.

Koordinatoren organiserede bl.a. det voksende
 netværk og målrettede det mod lokalområdet og
 andre aktører i København. Dermed blev organi-
 sationen udviklet mere professionelt, og det blev
 muligt for bestyrelsen at etablere en mere lang-
 sigtet strategi for projektet.

Anden fase (2012-2015)

– Vi har guld, men behøver mere guld

Efter de første par år var PB43 vokset til en større
 og mere professionel organisation. Den frivillige
 forening blev af brugerne opløst og erstattet af
 et andelsselskab, der overtog det juridiske og
 økonomiske ansvar fra GivRum. Andelsselskabet



Foto: Anders Find



Foto: Ingrid Bugge

forhandlede en ny fireårig kontrakt på plads med Akzo Nobel. Organisationen havde nu to daglige koordinatore og mange flere lejere og brugere. Alle indendørs kvadratmeter var udlejet, så en del af det ledige udendørsareal blev inddraget til flere containere for at imødekomme den stigende efterspørgsel på værksteder, musikstudier og kontorer. Der var også blevet etableret en række fælles projekter og foreninger, som løbende arrangerede festivaler, koncerter, performances, foredrag, fester, filmforevisninger og tilbød gratis projektrådgivning. Udlejningen til midlertidige arrangementer steg, og både lokalt, nationalt og internationalt blev PB43 kontaktede af interesserede som ville høre mere om projektet, have foredrag, rådgivning, interviews, indgå samarbejde om byudviklingsprojekter og være en aktiv del

af netværket. Forlaget PB43 udgav sin første bog *Byen bliver til* (2012) om opbygningen af PB43 og tyve andre urbane projekter i København. Prags Have vandt fire priser for deres projekt, hvilket resulterede i en stor interesse fra offentligheden vedrørende hele PB43-projektet. Også på lokalt plan var der en kontinuerlig udvikling i anden fase: PB43 fik tildelt to pladser i lokaludvalget, blev fast medlem af redaktionen for den lokale avis, afholdt en række festivaler der involverede lokalområdet, heriblandt Københavns festival for mangfoldighed *Smag Verden* med en lang række lokale organisationer. I samme periode fik PB43 en tilkendegivelse fra Københavns Kommune om at der over en årrække var blevet betalt for meget i ejendomsværdiskat for ejendommen, således at det årlige beløb organisationen var forpligtet til at

betale blev halveret, med tre års tilbagevirkende kraft.

Et af de mest betydningsfulde skridt i den anden fase var udviklingen af en bæredygtig økonomisk model. Efter et underskud i 2010 og 2011 som følge af højere etableringsomkostninger og lavere lejeindtægter end planlagt, blev 2012 et vendepunkt med over en tredjedels stigning i indtægterne som følge af stigende aktiviteter, og med et betydeligt overskud efter driftsudgifterne – en udvikling som fortsatte de følgende år og gjorde organisationen økonomisk bæredygtig på længere sigt. For PB43 var den økonomiske bæredygtighed især vigtig, fordi det viste, at den ikke blot kunne overleve, men også kunne udvikle sig uden ekstern finansiering.

Udvikling og succes af PB43 syntes ingen ende at have. Økonomien var god, den politiske indflydelse var stigende, PB43 havde formået at blive en vigtig lokal faktor. Ventelisten på at leje et lokale voksede, flere og flere potentielle partnere ønskede at samarbejde og den internationale dimension af projektet var i fremgang. Så alle var overbeviste om at 2014 ville blive året, hvor projektet gik ind i en ny udviklingsfase og viste sit reelle potentiale og at kreative selvorganiserede miljøer skulle tages alvorligt.

Men en dag i begyndelsen af 2014 modtog PB43 et brev fra Akzo Nobel, hvori der stod at ejendommen var blevet sat til salg, og at PB43 derfor skulle forlade ejendommen ved udgangen af februar 2015. Denne meddelelse satte et stop for al videre udvikling. Men kun for en stund. Så hyrede PB43 et advokatfirma og en ejendomsmægler, og i løbet af det næste halve år gav de Akzo Nobel to købstilbud. Man ønskede at vende den overhængende trussel til en strategisk mulighed: Planen var at købe ejendommen og udvikle PB43 fra et midlertidig projekt til et permanent projekt, for herved at sikre brugernes og organisations behov og udvikling på lang sigt. Spørgsmålet var dog, om en gruppe selvorganiserede kreative iværksættere overhovedet havde mulighed for at skaffe de mange millioner kroner som det krævede at købe den tidligere lakfabrik. Efter de første møder

med realkreditinstitutter, banker og investorer, vidst det sig at PB43 blev betragtet som en organisation med en god økonomi, en interessant vision og udviklingsmuligheder, som man gerne ville hjælpe med at erhverve ejendommen. Men selv om PB43 havde forskellige gode finansieringsmuligheder, kunne organisationen alligevel ikke matche den internationale investeringsfond som endte med at købe ejendommen.

Den tredje fase (2015-)

– Et nyt sted med en ny udsigt

Når man ser tilbage på købsprocessen, virker det som om PB43 stod i vejen for, at den 'normale' byudvikling kunne komme til. Investorerne og ejendomsudviklerne havde med fordel draget nytte af at ejendommene for en tid befandt sig i et slags vakuum – et free-box space – uden for ejendomsmarkedet og offentlighedens interesse. PB43's vision var at skabe både kulturel, social og økonomisk værdi for så mange som muligt, mens investorerne syntes at ville skabe økonomisk værdi for de få. Akzo Nobel har forklaret, at de havde likvide problemer, hvorfor det var nødvendigt for dem at sælge ud af deres ikke-produktive ejendomme – deres holdning var desuden, at det ikke var deres opgave at sikre en mere bæredygtig byudvikling. Derfor valgte de at sælge til den højeste bydende, og ikke til den der havde den bedste plan for hvordan byen og dens borgere på lang

sigt kunne få mest muligt ud af situationen. På den anden side, gav Akzo Nobel dog i en periode på fem år plads til, at der i København kunne skabes et frirum hvor det var muligt at eksperimentere med andre måder at bruge byen og hinanden på end den ellers normalt dominerende.

PB43 måtte derfor i marts 2015 flytte til sin nye location i Københavns Nordhavn, og er nu ved at genetablere sig. Men om PB43's vision vil have samme muligheder for at udvikle sig på Nordhavnen er dog tvivlsom. Scenariet, hvis det var lykkedes PB43 at købe Prags Boulevard 43, ville selvfølgelig også have medført ganske anderledes økonomiske og organisatoriske forhold end ved de første fem år af projektet. Organisationen skulle have lånt et betydeligt beløb og i en årække betalt af på lånet med renter, hvilket ville have været en kæmpe udfordring og givet mindst en fordobling af huslejen. Men brugerne ville trods alt have været herrer i eget hus med en høj grad af selvstændighed og en unik mulighed for et selvorganiseret miljø som PB43. Denne høje grad af selvstændighed synes ikke at være til at bibeholde på den nye lokalitet, hvor der er en tredobling af lejen i forhold til Prags Boulevard 43 og fordi ejeren samtidig har opstillet visse krav og procedurer vedrørende brug og vedligeholdelse af ejendommen.

For første gang har PB43 derfor søgt Københavns

Kommune om støtte til etableringen og den videre udvikling af forskellige projekter, og overvejer om man på længere sigt også skal søge driftsstøtte – selvom det kan betyde, at kommunen vil kunne stille visse betingelser der er i tråd med kommunens visioner og retningslinjer for, hvordan kreative miljøer skal udvikle sig i København. Og dette er jo i sig selv problematisk når kernen i PB43-projektet er at være selvorganiseret.

Det er også tvivlsomt, om PB43's økonomiske model, som er en anden af grundpillerne for brugerne og organisationens vision, kan overføres til de nye forhold i sin tidligere form. Men måske er der både ulemper og fordele ved dette. PB43 er nu nød til at agere på markedsvilkår, hvilket vil kræve justeringer og hårdt arbejde, men det vil også være en test af om brugerne, organisationen og deres vision er klar til at stå på egne ben. Det vigtigste er dog, at PB43 som idé indtil videre har overlevet flytningen fra ét sted til et andet, og at en stor del af den samlede erfaring, netværket og dets goodwill er flyttet med, så PB43 fortsat kan arbejde for en åben og bæredygtig byudvikling og for kreativ vækst, kulturel og social innovation. Hvorhen de nye udfordringer og den videre udvikling vil føre PB43, bliver spændende at følge. ■

Om forfatteren:

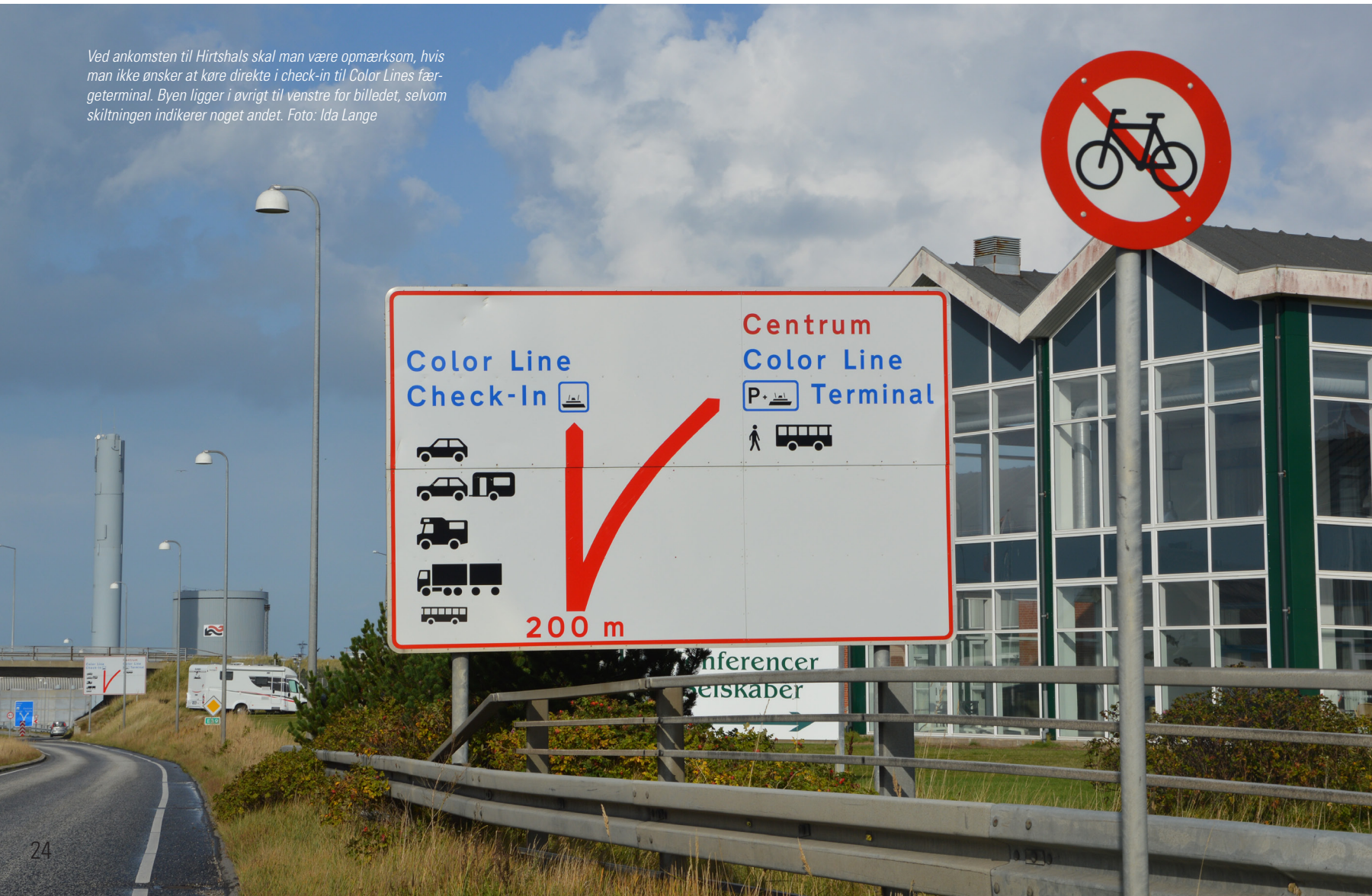
Steen Andersen er tidligere projektkoordinator i PB43



En by i ud- & afvikling

Af Ida Lange

Ved ankomsten til Hirtshals skal man være opmærksom, hvis man ikke ønsker at køre direkte i check-in til Color Lines færgeterminal. Byen ligger i øvrigt til venstre for billedet, selvom skiltningen indikerer noget andet. Foto: Ida Lange



Et fremherskende argument i debatten om vores udkantsproblemer lyder, at mere og bedre infrastruktur vil tiltrække virksomheder, skabe jobs, og at det kan vende udviklingen i landets yderområder. Men kan asfalt og skinner veksles for nye indbyggere, og bliver det transitbyer eller levebyer?

Alle vil gerne have udvikling. Udvikling er fremtiden og det modsatte af stagnation eller ligefrem tilbagegang, der automatisk opfattes som noget negativt. Dette er pudsigt, taget i betragtning af hvor mange, der sværger til 'de gode gamle dage'.

Udvikling kan også forstås som ren og skær forandring. Derfor er det vigtigt, at vi stopper op og overvejer, hvilken udvikling, vi ønsker. For hvis vi tænker efter, er der ikke én udvikling at forfølge, men flere forskellige, og med mange nuancer og implikationer for vores land og borgere. De seneste to år har jeg fulgt Hirtshals og studeret byens historie og planlægningsmæssige initiativer og fundet, at udvikling er en kompleks størrelse, der ikke alene har positivt fortegn. Ud- og afvikling kan godt finde sted samtidig – spørgsmålet er, om der findes en sammenhæng, og om der kan tænkes nogle nye forhold, så udviklingen i positiv forstand kommer flere til gavn.

En by i ud- og afvikling

I Hirtshals investeres der i udvikling af infrastruktur, og erhvervslivet nyder godt af det. I 1999 vedtog Folketinget en anlægslov for motorveje i Vendsyssel, og i 2004 blev den sidste del af motorvejen til Hirtshals indviet – en strækning på 10 km fra Bjergby til Hirtshals og en investering på 166 mio. kr.

I 2008 var der indvielse af Hirtshals Transportcenter, der servicerer den stadigt voksende trafik. Der er ifølge Hjørring Erhvervscenter investeret 100 mio. kroner i anlægget og skabt 130 nye arbejdspladser.

I 2015 er der foretaget infrastrukturinvesteringer i Hirtshals for omkring 180 millioner kroner, finansieret af den danske stat, Hjørring Kommune og Hirtshals Havn. Investeringerne omfatter en landudvidelse af havnens arealer på 250.000 m², en ny indfaldsvej til havnen og etableringen af en godsbaneterminal, der som en del af Togfonden DK's projekter styrker Hirtshals som nationalt transportknudepunkt.

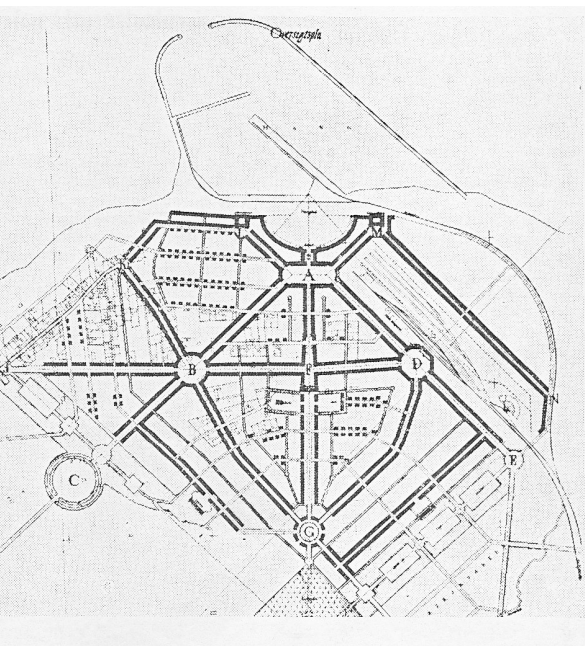
Trafikhavnen i Hirtshals oplever markant vækst, og de seneste tal fra Danmarks Statistik påviser en stor fremgang fra 2008 til 2013 indenfor både skibsanløb (stigningsprocent på 49,5 %), godsomsætning (stigningsprocent på 20 %) og passagerantal (stigningsprocent på 24 %). I 2013 er to store cruisefærger, MS Stavangerfjord og MS Bergensfjord fra rederiet Fjordline, føjet til den faste rutefart mellem Hirtshals og Norge, hvilket har skabt 300 nye arbejdspladser i Hirtshals indenfor drift, salg og service (Danske Havne 2013). Mere end 90 virksomheder på havnen har deltaget i en undersøgelse om havnenes erhvervsøkonomiske

konsekvenser for Nordjylland. Undersøgelsen dokumenterer blandt andet, hvordan Hirtshals Havn skaber 2723 arbejdspladser - hvor drift af færgerne og de turistrelaterede aktiviteter omkring havnen såsom guidede lystfiskerture ikke er medregnet. Dette betyder at antallet af arbejdspladser i forbindelse med havnen i Hirtshals sandsynligvis er endnu større (Hirtshals Havn 2008).

Hvis vi skal følge argumentet om, at styrket infrastruktur skaber udvikling, skulle man antage, at befolkningstallet fulgte samme succesfulde fremgang som havnen. Desværre er faktum, at befolkningstallet går i den stik modsatte retning. Befolkningstallet i Hirtshals toppede i 1996 med 7009 indbyggere, og er siden faldet med over 1000 indbyggere. Seneste tælling fra januar 2014 ligger på 5959 indbyggere – et fald på 15 % henover de 18 år.

Transitby

2.470.000 passagerer rejste i 2014 med færgerne via Hirtshals Havn, og som stigningsprocenten ovenfor bevidner, er der en øget gennemstrømning af nationale og internationale turister, der bruger Hirtshals som knudepunkt på bilferier mellem Norge, Danmark, Tyskland, Holland, og en lang række andre lande (primært europæiske). Ligeledes medfører den øgede mængde transpor-



teret gods et stigende antal erhvervsrejsende. En spørgeskemaundersøgelse på Hirtshals Havn og Hirtshals Transportcenter gennemført over sommeren 2013 af Center for Mobilitet og Urbane Studier på Aalborg Universitet viser, at størstedelen af de turistrejsende knapt opfatter Hirtshals som et sted, det er muligt at opholde sig, og ofte overser, at der er en by i sameksistens med havnen. Men Hirtshals by og Hirtshals Havn er også på mange måder blevet adskilt af effektive og glatte transitrum, der leder rejsende direkte til havnen, så man skal gøre en særlig indsats for at komme til byen.

Undersøgelsen viser også, at færre erhvervsrejsende benytter sig af byens faciliteter efter at transportcenteret er blevet opført i udkanten af byen. Med andre ord kan Hirtshals beskrives som en transitby, som et påfaldende stort antal mennesker passerer eller rejser igennem, men kun få tager ophold i.

Tal fra Danmarks Statistik viser en stigning i antal køretøjer per døgn på Hirtshalsmotorvejen (målt ved Hjørring) fra 4807 i 2004, hvor motorvejen blev færdigudbygget til 7384 ved seneste tælling i 2013 – en stigning på 54 %.

▲ Steen Eiler Rasmussens plan for Hirtshals.

◀ Luftfoto af Hirtshals.

Leveby?

Mens der investeres i havn, asfalt og skinner er det sværere at få øje på en investering i 'det gode liv'. Hirtshals, der erhvervsmæssigt oplever 'udvikling', oplever samtidig den samme 'afvikling', som kendetegner Danmarks andre byer i landets geografiske periferi. Kerneproblemet i udkantsdebatten findes også i Hirtshals: Decentralisering og lukning af kommunale arbejdspladser, skolelukninger, butikslukninger og altså den omtalte fraflytning.

Byen var tidligere præget af fiskere og deres familier, der var bosat lokalt. Desuden havde byen kommunestatus fra 1970 til 2007 og i kraft heraf en række kommunale arbejdspladser, som naturligt var besat af borgere i byen. Med kommunesammenlægningen forsvandt en del af de lokale arbejdspladser i byen, og fiskeriet har også oplevet færre beskæftigede. Alt dette påvirker stemningen i byen:

"Jeg synes måske at det, der som sådan er mest træls hernede, [...] det er den demografiske udvikling, altså det at folk flytter herfra. Jeg synes byen bliver mere og mere kedelig, jeg kan huske fra mine ungdomsår, hvor man boede hernede. Nu har vi boet her hele tiden, men dengang var byen meget mere spændende. Jeg synes godt nok at handelslivet, og som sådan mange andre ting, er gået i stå. Nu er det bare ved at være én stor færgehavn – fiskeriet og havnen er bare gået i stå. Jeg synes det er kedeligt. Og træls."
(47årig mandlig borger og maskinmester i Hirtshals)

Er infrastruktur så lig med afvikling?

Nej! Det er ikke pointen at investeringerne i infrastruktur er skyld i befolkningstilbagegangen. Og det er langt fra pointen, at vi skal stoppe med at investere i ny og bedre infrastruktur – hverken i landets store byer eller i yderområderne. Det er eksempelvis sandsynligt, at havnen i Hanstholm kunne have holdt bedre trit og konkurreret med Hirtshals Havn, hvis der ligeledes var blevet bygget motorvej hertil i 2004.

Pointen er derimod, at udvikling skal forstås mere nuanceret. Der er en tendens til at fokusere på erhvervslivets kroner og ører. I det regnestykke går lokalsamfundets værdier nemt tabt – værdier, der også kan være af monetær værdi (Dybvad 2015).

Pointen er ydermere, at der er behov for en helhedstænkning af byliv og infrastruktur. Spørgsmålet er, hvordan vi kan arbejde med forholdet mellem steder og bevægelse i relation til byers udfordringer. Dette kræver en særlig opmærksomhed om planlægning af kvalitet og af sammenhæng mellem transitrum og byrum.

Selv om Hirtshals geografisk set ligger på kanten, er det ikke en traditionel udkantby. Den er kendetegnet ved at være et trafikalt knudepunkt med en masse godstransport, erhvervstransport og turister, der kommer via motorvejen og som skal med færgen til og fra Norge. Men der mangler en sammenhængende infrastruktur mellem færgeterminalerne og byen. Forholdene i Hirtshals er relevante at tage ved lære af, ikke kun lokalt, men også generelt, for der er mange andre ste-

FAKTABOX:

En ny og moderne by – visioner i en fremgangstid

Det kan være nærliggende at tro, at Hirtshals som mangen en europæisk by stammer fra en gammel bosætning, der over tid er vokset til den by, den er i dag. Med Hirtshals er dette dog ikke tilfældet. Tværtimod er Hirtshals en overraskende ung by, grundlagt i første halvdel af det 20. århundrede. (Lange, Laursen et al. 2013)

Der blev i 1917 vedtaget en lov som foreskrev, at 2 nye fiskerihavne skulle opføres på de to strategisk udvalgte steder langs den danske nordvestkyst, der kendtes under navnene Hanstholm og Hirtshals. Hirtshals var et øde sted med kun ganske få gårde i området. Sammen med havnen ville en by naturligt opstå, men for at håndtere væksten og udviklingen af en sådan bosætning, ønskede man en byplan at rette sig efter. De første tegninger af en helt ny by blev således foretaget på baggrund af en arkitektkonkurrence i 1919, hvor den berømte danske arkitekt Steen Eiler Rasmussen sammen med arkitekt Knud Christiansen blev udråbt som vindere. De næste fire år frem finpudsede de idéerne til en omfat-

tende masterplan, som lå færdig i 1923. Planerne var moderne og byggede på et simpelt trafikdiagram: En hovedvej ind fra sydvest, en jernbane ind fra sydøst og havnen med mulighed for indsejling af skibe fra nord. Hvor disse tre transportformer mødtes, ville et infrastrukturelt center skabe de perfekte betingelser for at en helt ny by kunne blomstre frem. Den nyklassicistiske plan fulgte lige akser, og hvor linjerne i planen mødtes, skulle en pladsdannelse lægges ud. Infrastrukturen delte planen op i afgrænsede bykvarterer til forskellige, afgrænsede formål: Boliger til fiskere, boligområder med villaer, et område til fabrikker og et område til jernbane-aktiviteter.

Det er tydeligt, at mobilitet blev set som den vigtigste generator for byudvikling. Planen var modernistisk i sin opbygning, og alle veje var udlagt, så de førte direkte fra punkt A til punkt B. Det er langt fra den fulde plan, der er blevet realiseret, men overordnet genkendes strukturen fra masterplanen i luftfotos over Hirtshals i dag.



der, der møder udfordringer i forhold til transit og byudvikling. Hirtshals-casen viser en tendens til, at transitrummene nemt bliver dominerende. Målet om en dermed effektiv afvikling af trafik sker på bekostning af rumlig arkitektonisk kvalitet og æstetik, og på bekostning af lokale forbindelser til by og natur. Dette er ikke befordrende for bosætning og lokalmiljø. Derfor vil jeg argumentere for nødvendigheden af tværfagligt samarbejde, således at logistik, byplanlægning, turisme- og erhvervsudvikling tænkes sammen.

Infrastrukturen bør planlægges og designes, så den ikke blot fungerer som en forbindelse fra A til B, men så dens udformning, rumlighed og arkitektoniske udtryk udfordres til at spille sammen med det lokale. Helt konkret kunne infrastrukturen og havnen ved Hirtshals tænkes bedre sammen med nogle bymæssige funktioner, og vejene forløbe, så byens eksistens og kvaliteter understreges og bliver synlige.

Hirtshals er et sted med stor omsætning og store virksomheder, der bidrager til den nationale økonomi. Det er vigtigt for den fortsatte erhvervsudvikling, at der eksisterer en by i sameksistens med havnen, hvor gode borgere lever og har et

lokalt kendskab til stedet og de lokalt forankrede erhvervspotentialer. Der må derfor søges en balance mellem by og stat som aftagere for den genererede værdi, således at byen og byens (potentielle) borgere også får gavn og glæde af udviklingen. Attraktive boliger til rimelige priser, facaderenoveringer, et forsamlingshus, større samspil mellem byen og den omkringliggende natur og havn, byrumsfornyelser og familievenlige stiftforbindelser er blot nogle af de bymæssige rammer, der kunne højne kvaliteten.

Det er nødvendigt at forstå et sted både gennem det, der ligger der, og det, der flytter sig. Der er med andre ord et stort potentiale i, at der er så mange gennemrejsende turister og erhvervskørende. Jeg vil argumentere for, at der bør skabes nogle fysiske rammer og tilbud i byen, der kan få flere af disse mennesker til at bruge deres ventetid aktivt til også at tage del i et godt byliv på kanten af Danmark. ■

Om forfatteren:

Ida Sofie Gøtzsche Lange, Ph.d.-studerende, Civilingeniør i Arkitektur og Design, medlem af Center for Mobilitet og Urbane Studier

▲ *Anlægsarbejdet er i fuld gang for den nye omfartsvej til havnen øst om byen. Foto: Hunderup Luftfoto*

◀ *På gåture rundt i byen er jeg blandt andet stødt på en drive-in-bager og denne drive-in-grill. Et karakteristika ved transitbyen? Foto: Ida Lange*

Henvisninger/referencer/kilder:

DANSKE HAVNE, 2013, *Folk i kø til 300 nye job*, <http://www.danskehavne.dk/menu/Nyheder/nyheder/folk-i-ko-til-300-nye-job#.VW2wEk3U-Uk> [06/02, 2015].

DYBVAD, K., 2015. Udkantsmyten - Hvordan centraliseringen af Danmark ødelægger vores økonomi og sociale sammenhængskraft. 1 edn. København: People's Press.

HIRTSHALS HAVN, 2008. Den erhvervsøkonomiske betydning. Hirtshals Havn.

LANGE, I.S.G., LAURSEN, L.L.H. and LASSEN, C., 2013. Missing Links - Et case studie af et nationalt mobilitetsknudepunkt/lokalt tilbagegangssted. <http://www.trafikdage.dk/papers/soeg/Paper.asp/?PaperID=1792> edn. Trafikforskningsgruppen, Aalborg Universitet.



OMRÅDEFORNYELSE

med nyt fokus

En områdefornyelsesindsats i Københavns Nordvest kvarter forsøger at løfte et udsat byområde ved at tiltrække virksomheder, iværksættere og studerende der giver noget tilbage til kvarteret og byen.

Af Annika Agger

Fotos: Mathias Olander

Spørgsmålet om hvordan vi kan 'løfte' udsatte og nedslidte boligområder er noget, der har optaget politikere, praktikere og forskere de sidste to årtier. Der har i den forbindelse været afprøvet en række tiltag, hvor Områdefornyelserne¹ er seneste skud på stammen. Det interessante er, at der er stor metodefrihed i, hvordan områdefornyelserne griber deres inddragelse af borgerne an. Man kan derfor betragte områdefornyelserne

¹ Disse indsats er tidligere Kvarterløft, men i dag kaldes de Områdefornyelser. Indsatsene er forankret i byfornyelsesloven og kendetegnet ved, at de arbejder ud fra en helhedsorienteret tilgang. I Københavns Kommune har indsatsene et lokalt sekretariat tilstede i kvarteret. Indsatsene er 5-årige kommunale projekter, der finansieres under byfornyelsesloven af MBBL og kommunen

som en slags laboratorier, hvor man gennemfører nye tiltag, hvor offentlige og private aktører kan 'samskabe' og udvikle deres lokalområder.

Områdefornyelsen i Fuglekvarteret i København er interessant, fordi den går nye veje i arbejdet med at løfte kvarteret. Den har ønsket at supplere de traditionelle fysiske, sociale og kulturelle indsats med et særligt fokus på iværksættere og på tiltrækning af erhverv. Kvarterets udfordring med mange arbejdsløse og lavt uddannede koblet med kvarterets mange halvtomme erhvervslejemål med lav husleje og den centrale beliggenhed i byen, gjorde det oplagt, at arbejde med netop disse perspektiver. Områdefornyelsen ønskede fra starten at målrette sin indsats som en form for 'social inkubator', hvor spirende initiativer, virkelyst og iderigdom skulle resultere i nye virksomheder, jobs og liv i kvarteret. Samtidig var det målsætningen at virksomhederne skulle give noget tilbage til kvarteret og samfundet. Projektchef Isaac Appelquist leder af Områdefornyelsen i Fuglekvarteret fortæller:

"Tanken var, at vi skulle lave en byudviklings-HUB [knudepunkt/netværk]. Den skulle rumme iværksættere, foreninger og virksomheder, der enten ville noget socialt eller noget lokalt. Altså de skulle gerne generere noget lokalt livskvalitet. Det var ikke nok, de bare havde deres kontor her"

FAKTABOX:

Områdefornyelsen af Fuglekvarteret

Fuglekvarteret i den københavnske bydel Nordvest er en af 8 igangværende områdefornyelses indsatser i Københavns Kommune. Kvarteret er præget af en række socioøkonomiske problemer bl.a. arbejdsløshed og manglende beskæftigelse, behov for bygningsfornyelse samt fysisk nedslidte veje og pladser. Indsatsen blev igangsat i 2013 og har haft særligt fokus på at supplere de traditionelle fysiske forbedringer af veje og byrum samt sociale og kulturelle indsatser med et særligt fokus på iværksættere og tiltrækning af erhverv. Konkret ønskede man som områdefornyelse at arbejde med en indsats som en form for 'social inkubator', hvor spirende initiativ, virkelyst og iverdigdom skulle nurses og resultere i nye virksomheder, jobs og liv i kvarteret. Målsætningen var at virksomhederne i deres grundform skulle være socialøkonomiske. Dette er beskrevet yderligere i områdefornyelsens kvarterplan under indsatsområdet "Socialøkonomisk Vækstzone".

Læs mere her: <http://www.kk.dk/fuglekvarteret>



På blot et år, er det lykkedes Områdefornyelsen Fuglekvarteret sammen med det private ejendomsudviklingsfirma Procasa, at få skabt et sted fuld af liv og iværksætteri, hvor 30 virksomheder og 150 daglige brugere har sin gang. Og det i en bydel der ellers er præget af arbejdsløshed samt manglende foreningsliv og kulturelle tilbud.

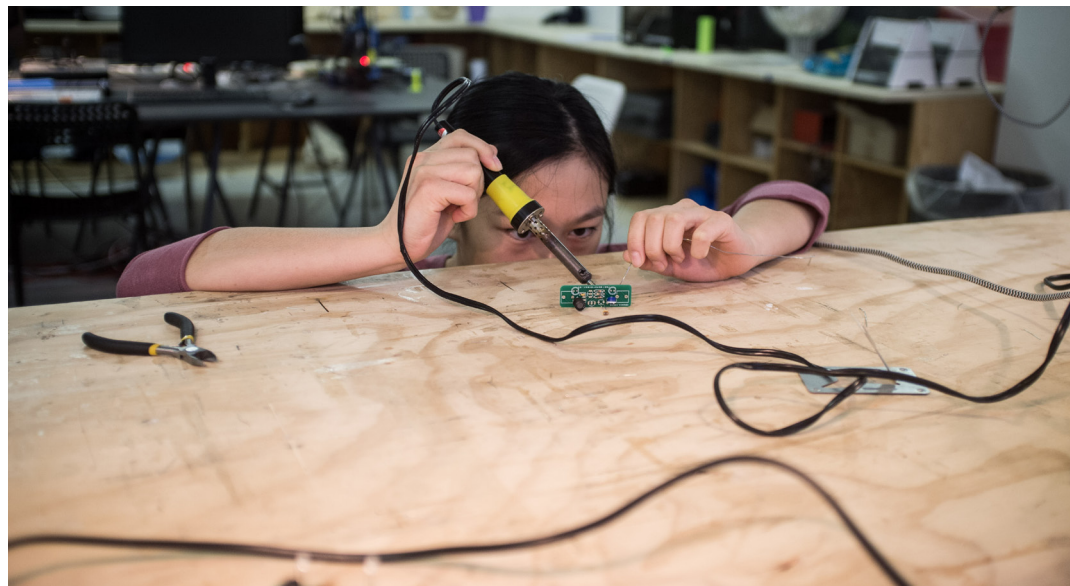
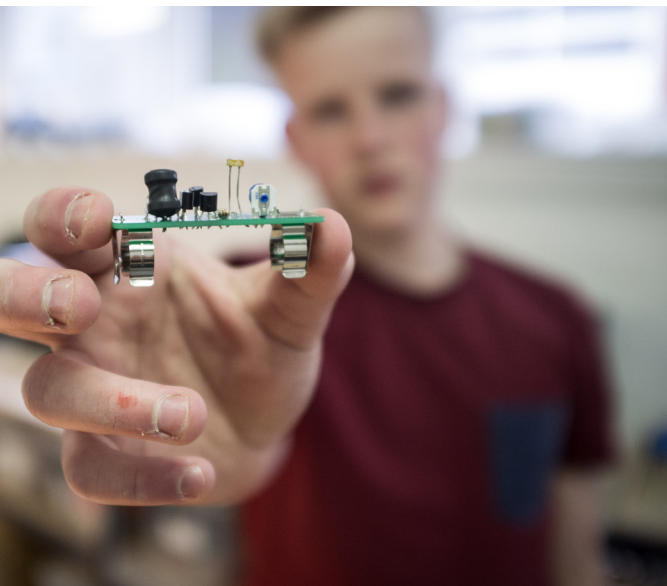
Men hvilken særlig rolle spillede områdefornyelsen, og hvilken betydning har sådanne tiltag for kvarteret?

En vision for stedet

Områdefornyelsens sekretariat fik i efteråret 2013 øje på tre halvtomme og lettere forfaldne bygninger på hjørnet af Glentevej og Tranevej, som var ejet af Finansiell Stabilitet og administreret af ejendomsudviklingsfirmaet Procasa. Finansiell Stabilitets formål var at afvikle de aktiviteter, herunder ejendomme fra de nødlidende banker, der

opstod under finanskrisen. Områdefornyelsens sekretariat gik i dialog med Procasa om at leje stueetagen i den ene af bygningerne. Derudover tilkendegav de et ønske om, at tiltrække og spotte nye potentielle lejere til bygningerne, ud fra en vision om, hvad stedet skulle blive til. Lokalerne havde stået halvtomme i en årrække og der havde ikke været meget interesse fra nye potentielle lejere. Områdefornyelsen i Fuglekvarteret anvendte dermed et af de 'greb' i byplanlægningen som vi ser en øget brug af i disse år, hvor man forsøger at skabe 'liv' i nedslidte bydele, ved at igangsætte aktiviteter i tomme lejemål (se eksempelvis Bishop & Williams (2012)). Disse aktiviteter kan enten være midlertidige, som vi har set det eksempelvis i Carlsberg byen, eller de kan forsøge at igangsætte og anvise en ny og mere varig brug af bydelens eksisterende tomme lokaliteter.

Områdefornyelsen istandsatte deres eget lejemål



og flyttede ind i lokalerne i april 2014. De afholdt to åbent hus arrangementer for iværksættere, foreninger og virksomheder, hvor der kom ca. 30-40 interesserede til hvert arrangement, hvilket overraskede udlejerne, som tidligere har haft svært ved at finde lejere til lokalerne. Ifølge projektchef Isaac Abella Appelquist er en forklaring på, at indsatsen har opnået så hurtige resultater, at områdefornyelsen har haft en vision for stedet.

Præmissen for de mange aktiviteter og projekter har været, at de skulle kunne stå selv fra start uden kommunens indblanding. Det forhold at områdefornyelsen, der er repræsentant for kommunen, har været så tydelig med hensyn til deres vision for brug af lokalerne, synes at have betydning for Procasas vilje til at turde give sig i kast med at leje ud til en type af lejere, der er karakteriseret ved at være mere flygtige og med mindre soliditet. Om samarbejdet med områdefornyelse

siger Steen Fischer, Partner i 'Procasa':

"Det har betydet rigtig meget! De har jo bl.a. været med til at finde lejerne som i dag er her. Stedet er blevet så attraktivt, at vi nu har flere forespørgsler fra folk der gerne vil ind. Men stedets kultur og arkitektur har selvfølgelig også en betydning. Folk vil gerne have det industrielle og rå look, og så er nogle af de lejere, der er kommet ind, også interessante for andre at bo sammen med."

Spørgsmålet er så, hvad lejerne kan give tilbage til kvarteret, og om der ikke er en fare for, at det blot blive et nyt trendy sted for Københavns kreative klasse?

Lejere der giver 'noget' igen

Områdefornyelsen i Fuglekvarteret har forsøgt at komme i kontakt med fremtidige lejere - i form af

virksomheder - som vil give 'noget' igen til kvarteret og samfundet. Samtidig har Områdefornyelsen forsøgt at få en blandet flok til at flytte ind, som kunne berige hinanden og skabe synergi mellem deres projekter. Områdefornyelsen i Fuglekvarteret har dermed både arbejdet med indsatser for de ressourcetsvage beboere, samtidig med at de som bevidst strategi har forsøgt at aktivere de aktører og personer, som kan bidrage til at løfte kvarteret. Projektchef Isaac Appelquist fortæller at der dog er en stærk sammenhæng mellem de to grupper af aktører:

"Det er vigtigt at arbejde med de ressourcetætte folk, der bor herude i forvejen. Du har 40 procent unge herude i kvarteret. De bruger bare ikke bydelen. De går ind på Superkilen (red. Byrum på Nørrebro) og holder deres fest der i stedet for at gøre det lokalt. Så de ressourcer der er herude, de ligger mere skjult. Mange beboere har aldrig set



lokalmrådet som et sted, hvor de kunne bruge deres ressourcer. Det er i virkeligheden også en bevidstliggørelse af lokalmrådet, som vi arbejder med, også når det gælder de lokale virksomheder.”

I den ene ende af områdefornyelsens lejemål i stueetagen blev der afsat plads til oprettelse af "Iværkstedet". Ideen var at skabe den fysiske og organisatoriske ramme for områdefornyelsens indsats med at skabe muligheder for at iværksættere og beboere med gode ideer kunne få støtte til at udvikle deres idéer. Sideløbende har områdefornyelsen lavet en aftale med Københavns Erhvervshus, om at afholde iværksætterkurser for unge i kvarteret og bydelen, og benytte Iværkstedet som ramme for kursusforløbet.

Et eksempel på at lejerne giver noget tilbage til lokalsamfundet kan ses i områdefornyelsens

partnerskabsaftale med foreningen FabLab (se faktaboks) om at indrette et åbent værksted med 3D-printere, CNC-fræsere og laserskærere, i Iværkstedets rammer. Partnerskabsaftalen kan karakteriseres som win-win, idet FabLabs frivillige får en fysisk ramme til foreningens aktiviteter. Omvendt får områdefornyelsen skabt en platform for iværksættere fra kvarteret. FabLab bliver dermed ikke kun lejere af en bygning, men de bidrager også med ekspertise og hjælp til lokale brugere, der ønsker at anvende værkstedet.

Andre eksempler på lejere er studerende og en række iværksættere, der har lejet sig ind på en etage, hvor man kan få en speciale- eller kontorplads til billige penge. Samtidig har foreningen bag kontorpladserne forpligtiget sig til at holde en række åbne arrangementer og fyraftensmøder. Der er også to mindre kontorfællesskaber for 1-2 mands virksomheder, hvoraf nogle bl.a. arbejder

med byfaglige problemstillinger. Disse kommer med direkte input til områdefornyelsens arbejde, og bidrager med faglig sparring og løser bl.a. opgaver for andre kommuner, virksomheder og områdefornyelser rundt om i landet (se faktaboks). Disse kontorfællesskaber bidrager bl.a. med workshops for de lokale beboere, fællesspisning med den lokale kirke og andre kulturelle arrangementer, som ikke tidligere fandtes i kvarteret. Der er også flyttet et kunstnerkollektiv ind med tilhørende musikscene og café, samt to kampsportsklubber som skaber liv i kvarteret, når virksomhederne er gået hjem. Fælles for de mange lejere og brugere af stedet er, at de kan se værdien i at dele fysiske rammer, og at der dermed lettere kan opstå synergi mellem projekterne og inspiration mellem faglighederne.

En af lejerne – Kristoffer Melson fra foreningen Byhøst – siger:



”Det at være en del af et fællesskab trak os hertil. Hele ånden - og de sociale og kulturelle værdier, der er på stedet – ville vi gerne være en del af. Mange af de folk der er her, arbejder med byen, på en eller anden måde, ligesom os. Det gør det spændende at være her. ... Og så er der selvfølgelig også en steds kvalitet og en god geografi for vores vedkommende. Stedet er både by- og naturnært, hvilket jo er oplagt for os, der arbejder med vilde råvarer i byen.”

I forhold til områdefornyelsens vision om at virksomhederne skal give ”noget” tilbage til kvarteret siger Tue Bo fra firmaet ”Problemfelt”, der er en del af arbejdsfællesskabet ”Tranevej 20”:

”Vi har alle der bor her [i de fælles kontorbygninger], en åbent og humanistisk indstilling, og er ikke traditionelle businessmænd. I øjeblikket laver jeg f.eks. et projekt med Frisørskolen på den

FAKTABOX:

Nogle af aktørerne der bor i bygningerne Glentevej/Tranevej

Givrum

Bylivsorganisation som rådgiver om brug af tomme lokaler. Støttet af Realdania og som bl.a. har holdt arrangementer sammen med områdefornyelsen.

HKI' s kartonagefabrik

Hans Knudsens Institutet er en socialøkonomisk virksomhed der løser opgaver for kommunerne indenfor beskæftigelsesområdet. Kartonagefabrikken skaber beskyttet beskæftigelse for mennesker langt fra det ordinære arbejdsmarked.

Arbejdsfællesskabet Tranevej 20

Tranevej 20 er et arbejdsfællesskab og en forening af iværksættere samlet omkring videnudveksling, samarbejde og forskellighed. Tranevej 20 administrerer også et Projektrum, som bl.a. bruges til events, møder m.m.

Byhøst

Er en forening og en online tjeneste der informerer og guider brugere i at samle og anvende naturens råvarer.

Tagtomat

Virksomhed der arbejder med urban gardening. Har som vision at skabe flere grønne fællesskaber og bygger på en open source tilgang.

Lurendrejeren

En forening for en gruppe kreative mennesker med kompetencer indenfor bl.a. kunst, kostumedesign og fotografi. Der er også en cafe tilknyttet, som afholder udadvendte events.

Rumos

Et arbejdsfællesskab for specialestuderende, iværksættere, freelancere og jobsøgende. Rumos er en nonprofit forening som lejer en etage på Glentevej 70a. Foreningen udsprang på initiativ fra tre studerende fra RUC som områdefornyelsen hjalp med at finde lokaler samt med at varetage kontakten til udlejeren.

Fablab Nordvest

FabLab NV er en del af det globale Fablab netværk som udspringer af MIT (Massachusetts Institute of Technology). Ideen er at give almindelige mennesker og iværksættere adgang til et højteknologisk værksted, hvor ideer kan afprøves og udvikles. Når man har udviklet sin gode idé, er man forpligtet til at dele idéen (open source) med det globale fablab-netværk, og man må ikke benytte fablab-faciliteterne til serieproduktion af idéen. Områdefornyelsen finansierer FabLabs husleje, som til gengæld er operatør på en områdefornyelses indsats.

Se mere på <http://fablabnordvest.dk>

anden side af gaden, som overlapper med nogle tanker som Områdefornyelsen også har, så på den måde sker der også små overlap, og nye samarbejder opstår.”

Der er flere eksempler på, at der opstår synergi mellem mange af de nye virksomheder, der har til huse i bygningerne, og områdefornyelsen eller de kommunale institutioner, der er til stede i kvarteret. Resultatet af disse samarbejdsrelationer er bl.a. flere aktiviteter, der kommer kvarterets beboere til gode.

Samskabelse som strategi

At skabe liv i tomme bygninger er som tidligere nævnt ikke et nyt greb, når man byudvikler rundt omkring i landet. Men at rekruttere iværksættere og studerende ud fra kriterier om, at de skal være klar til at give noget tilbage til byen eller samfundet kan betragtes som en forholdsvis ny tilgang i dansk sammenhæng. Ligesom det er nyt at indgå et samarbejde med en privat ejendomsejer.

På spørgsmålet om, 'hvad det kræver at arbejde med sådan en tilgang' forklarer Isaac Appelquist at det er vigtigt at områdeindsatsens frontmedarbejdere, er bemandet med folk, der er dygtige til at skabe netværk og samarbejde på tværs af mange forskellige aktører. Derudover er det vigtigt, at man fremstår imødekommende og løsningsorienteret – eller som han udtrykker det, at man har 'ja-hatten' på. Indsatsen i områdefornyelsen i Fuglekvarteret, hvor man mobilisere aktører, der har ressourcer, der kan anvendes til gavn for bydelen, afspejler på mange måder en generel udviklingstendens indenfor den offentlige sektor og offentlige ledelse som ses i disse år. Professor i offentlig forvaltning, Eva Sørensen formulerer

offentlige lederes rolle på følgende vis:

“Nu skal lederne kunne trække på – aktivere – kræfter, som de i udgangspunktet ikke råder over. Det er et markant skifte fra en ledelsesrolle, hvor det i al væsentlighed handlede om at udbytte ressourcer man havde hånd og halsret over sammen med politikerne, nemlig de økonomiske midler og medarbejderne. Denne nye såkaldte samskabelsesstrategi kalder på en ny ledelsestænkning, der formår at øge samarbejdet om opgave- og problemløsning mellem relevante offentlige og private aktører.” (blogindlæg til DenOffentlige.dk, 2015)

Perspektivet i denne ledelsestilgang ligger i tråd med det man i forskningen omtaler som “New Public Governance”, hvor samarbejdsrelationer på tværs af offentlige og private aktører 'samskaber' offentlig velfærd. Der er tale om en ny ledelsestænkning for den offentlige sektors rolle, som i stigende grad kommer til udtryk både i danskⁱⁱ og i international sammenhængⁱⁱⁱ.

Nyt fokus på områdefornyelsen

Indsatsen i Fuglekvarteret afspejler træk af denne nye ledelsestilgang. Det betyder, at der er et stort fokus på at involvere aktører, der besidder ressourcer til at løfte kvarteret og inddrage og samarbejde med dem på deres præmisser. Indsatserne har dermed et bredere 'omverdensperspektiv' på, hvem der inddrages (virksomheder, iværksættere, ejendomsudvikler etc.) end det traditionelle borgerinddragelses perspektiv. Det primære fokus er således ikke kun direkte på de udsatte borgergrupper, som det ses i mange sociale - og beskæftigelsesindsatser med fokus på empowerment. Det handler også om at mobilisere lokale

og eksterne folk med ressourcer, der med deres tilstedeværelse i og bidrag til kvarteret, medvirker til at lave projekter og aktiviteter til gavn for kvarterets oprindelige beboere og brugere.

Borgerinddragelsen i områdefornyelsesindsatserne antager dermed nye former. Ud over at mobilisere lokale aktører i styregrupperne, har man arbejdet målrettet med at nå borgere med interesse indenfor særlige områder. Det har man gjort ved at arbejde med kortere inddragelsesforløb og tiltag med en mere brugerspecifik inddragelse omkring konkrete afgrænsede projekter. Man har blandt andet ladet sig inspirere af en række nye metoder, der dels er inspireret af de nye teknologiske muligheder (facebook, instagram) samt brug af mere antropologiske inspirerede metoder (fokusgruppe interviews, observationer mm).

Konklusion

Fortællingen fra Fuglekvarteret viser, at områdefornyelsen har medvirket til, at der er blevet skabt flere udadvendte aktiviteter i kvarteret. Tomme bygninger som ellers medvirkede til at skabe utryghed og et indtryk af forfald er blevet istandsat. Områdefornyelsesindsatsen har medvirket til at skabe en ny fortælling om kvarteret som et iværksætter- og kreativt kvarter. Disse tiltag føder ind i at re-brande kvarteret fra at være et nedslidt 'mellemsted' uden identitet, til et mere attraktivt sted med aktiviteter og kulturelle tilbud.

Strategien fra Fuglekvarteret viser nogle nye tæfter for, hvordan offentlige aktører kan arbejde. Strategien kan relateres til de debatter, der har kørt i medierne og i forskningsverdenen om øget brug af samskabelse og frivillighed. Ambitionen i denne tilgang er at tilskynde lokale frivillige



aktører til at tage et medansvar for de steder de bor og arbejder i. I et sådan perspektiv skal offentlige myndigheder, og i vores tilfælde områdefornyelserne spille en rolle i at få lokale virksomheder, borgere, kulturelle og frivillige foreninger i at "trække på samme hammel". Herved kan de lettere få synergi mellem offentlige og private aktiviteter til gavn for de svage grupper og for kvarteret som helhed. En sådan ledelsesstrategi anviser nye veje i udviklingen af nedslidte byområder. Såfremt sådanne strategier skal lykkes, viser erfaringerne fra Fuglekvarteret, at det kræver at man indtager en åben attitude, og at man er villig til at afprøve nye veje i sin måde at agere på.

Tak

Tak til de mange, der på hver deres vis har bidraget til denne artikel. ■

Om forfatteren:

Annika Agger er Ph. D og lektor på Institut for Samfund og Globalisering, Roskilde Universitet

Artiklens fotos er alle fra FabLab Nordvest.

Rasmus Grusgaard (formand) har besøgt Hackerskolen, som er et fablab/maker valgfabrik udbudt af Gentofte kommune. Her lærer eleverne om teknologi og innovation bl.a. ved at bygge en aktiv 'campblaster' højttaler med alt hvad det indebærer af at lodde elektronik og snedkerere kabinet. Andre laserskærer i acryl - f.eks. farvestrålende kabinetter til hjemmelavede mini-computere.

ⁱ Projekt 'Fællesskaber i forandring -

ⁱⁱ Se eksempelvis www.danskorvaltningspolitik.dk, her har en række af de førende forvaltningsforskere i Danmark beskrevet indholdet i og kravene til en revitalisering af ledelsen af den offentlige sektor.

ⁱⁱⁱ Se eksempelvis den britiske tænketank NESTAS publikationer 'Turning Public Services – in side out', kan downloades på www.nesta.org

“Vil du lege med mig?”

- Strukturreformen i 2007 og de regionale samarbejdsrelationer i dagens Danmark

Strukturreformen i 2007 forandrede den organisatoriske spilleplade i Danmark radikalt og skabte behov for nye aktører på den regionalpolitiske arena, i form af tværkommunale samarbejder og byregioner.

Men kan denne organisering håndtere alle regionale problemstillinger, eller er der behov for andre styringsværkstøjer. Spørgsmålet er hvordan balancen mellem det forpligtende og det frivillige bør være?

Af Sigrid Jessen

Figurlayout: Sigrid Jessen

Strukturreformen i 2007 – På vej mod kommunale selvstyrrer?

Siden den danske Strukturreform i 2007, hvor 14 amter, blev til 5 regioner, og 275 kommuner blev til 98, har det politiske landskab i Danmark forandret sig radikalt. Hvor vi tidligere så en hierarkisk proces, med en fysisk forankring, hvor ansvarsfor-

holdet mellem kommune, amt og stat var tydeligt beskrevet, ser vi i dag en mere diffus forståelse af, hvad der bør prioriteres og hvem det er, der skal træffe de endelige beslutninger. Det har ført til beslutningsprocesser og netværk, der virker mere grænseløse og strækker sig videre end de funktionelle og fysiske afgrænsede forhold, der har domineret tidligere (Sehested 2013).

I rapporten Kommunalreformen Kort Fortalt fra 2007, udsendt af de borgerlige partier, Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti, beskrev de den forventede effekt af den nye reformændring således:

“Fremtidens større kommuner giver muligheder for en bedre opgaveløsning, hvor flere velfærdsopgaver kan løses i kommunerne. Med flere opgaver placeret lokalt skal demokratiet styrkes, idet flere politiske beslutninger træffes lokalt.”

- Indenrigs- og Sundhedsministeriet 2007

Strukturreformer er både i dansk kontekst og andre steder i verden, et anvendt politisk værktøj til regional udvikling. Beslutningskraften og de

fysiske strukturer, der regulerer de demografiske forhold i et land, skal kunne følge med landenes udvikling, både i forhold til demografiske og kulturelle faktorer, mobiliseringsmønstre og i forhold til den stigende globalisering (Munk Christiansen og Klitgaard 2008). På den baggrund kan man se strukturreformændringerne, som et tegn på en mere generel samfundsmæssig udvikling.

Argumentet for at der skulle implementeres en ny reformændring i 2007 var, at det ville skabe synergievinster, idet der ved en sammenlægning af to enheder ville komme besparelser. Konsekvensen for kommunerne var, at de fik et langt større ansvarsområde, mere magt og større råderum. Samtidig blev 14 amter til 5 regioner, med et langt mindre ansvarsområde der primært omhandlede sundhedssektoren. Disse ændringer, der bevæger sig hen imod en højere grad af selvstyre for den enkelte kommune, kan ses som et tegn på en større samfundsmæssig forandring (Indenrigs- og Sundhedsministeriet 2007b) Det er en udvikling, der har medført en lang række ændringer og det er nogle af disse ændringer, som jeg her vil behandle og diskutere.

Artiklens A - Å

I løbet af foråret 2015, har Dansk Byplanlaboratorium gennemført forskellige initiativer – herunder fyraftensmøder og undersøgelser, som har haft til formål, at undersøge og skabe en debat om de regionale og tværkommunale samarbejder, der eksisterer i Danmark. Der har været tale om en surveyundersøgelse og en komparativ dokumentanalyse. Survey-undersøgelsen blev sendt ud til alle landets 98 kommuner. Formålet med surveyen har været at få et indblik i de forskellige eksisterende regionale og tværkommunale samarbejdsrelationer i Danmark. Dansk Byplanlaboratorium har derved fået kendskab til ikke mindre end 216 forskellige regionale og tværkommunale samarbejdsrelationer af vidt forskellig karakter lige fra store byregioner, til mindre tværkommunale relationer. Der er samarbejdsrelationer, der stækker sig over landegrænser og samarbejdsrelationer med mange forskellige temaer.

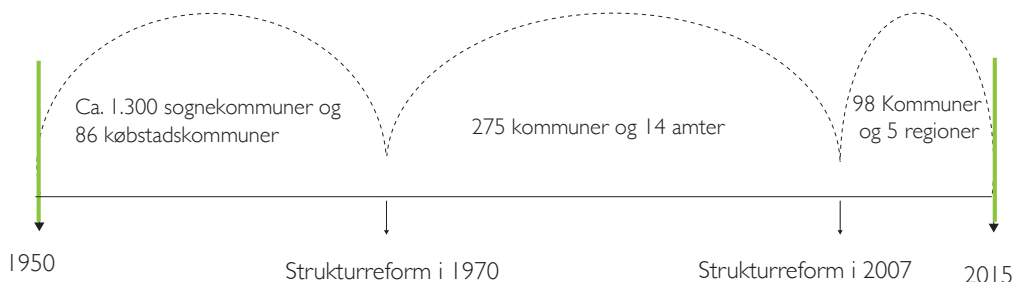
Kommunerne er desuden blevet bedt om at udvælge de tre af kommunens regionale samarbejdsrelationer, som de vurderer som værende de tre vigtigste og beskrive disse.

Af de 98 adspurgte kommuner, har Dansk Byplanlaboratorium fået svar fra 51 kommuner, hvilket giver en svarprocent på lige over 52 %.

Med udgangspunkt i informationerne indsamlet i survey-undersøgelsen, har Dansk Byplanlaboratorium udvalgt fem regionale byregioner til en nærmere komparativ undersøgelse. Det er de fem byregioner, som kommunerne har vurderet som værende de vigtigste; Business Region North

Denmark, Business Region Aarhus, Trekantsområdet, Byregion Fyn og Greater Copenhagen. Disse byregioner har desuden en geografisk spredning, hvilket har gjort det interessant at fordybe sig yderligere i disse fem eksempler.

Formålet med den komparative undersøgelse har været at undersøge, hvordan de forskellige byregioner beskriver sig selv - både retorisk og indholdsmæssigt - og hvordan de adskiller sig



Figur 1: Tidslinje over strukturreformer i Danmark (Kilde: Kommunalreformen - Kort Fortalt (2007))

INTERNATIONALISERING

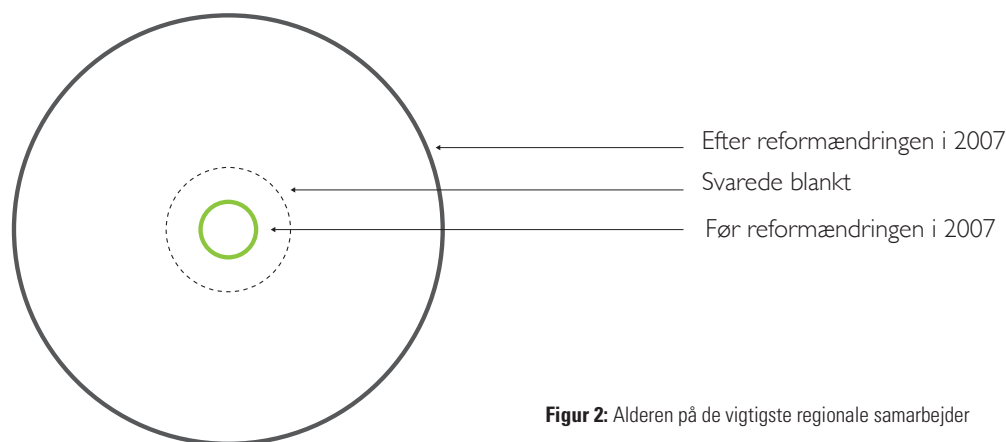
fra hinanden. Undersøgelsen er blevet gennemført gennem analyser af forskellige dokumenter udsendt af samarbejdet samt via en analyse af samarbejdernes egne hjemmesider. Disse dokumenter er blevet sammenlignet ud fra forskellige kriterier, som for eksempel; erklæret formål, finansiering/organisatorisk set-up, hovedtema, og konkrete indsatsområder.

”Vi VIL Vækst”

Reformændringen i 2007, hvor de gamle 14 amter blev til 5 regioner og de 275 kommuner blev til 98 kommuner, kan have tydeliggjort behovet for en ny indfaldsvinkel til, hvordan vi håndterer de regionale dagsordener, der fortsat bliver mere grænseoverskridende i forhold til kommune-, regions- og landegrænser. Denne tese blev umiddelbart bekræftet af survey-undersøgelsen, idet 70,4 % af de regionale samarbejder, som kommunerne har udvalgt som de vigtigste, er blevet etableret efter 2007. Kun 9,8 % af de samarbejder, som kommunerne har vurderet til at være de vigtigste daterer sig tilbage til før 2007 og dér er størstedelen helt tilbage fra 1990'erne. Selvfølgelig kan andre faktorer, og en mere generel samfundsudvikling ligge bag dette, men reformændringen kan ses som et symbol på denne udvikling, som har nødvendiggjort behovet yderligere.

Denne generelle samfundsudvikling kan betragtes, som værende det David Harvey (1989) definerer, som værende overgangen fra ”mangerialism” til ”entrepreneurialism”, hvor vi oplever, en bevægelse væk fra den keynesianske, statskontrollerede velfærdstat hen imod det neoliberale samfund, der styres af de frie markedskræfter og fokuserer på vækstoptimering, konkurrence og place/city branding. Der argumenteres for dette, ved hjælp af ”trickle down effekten” forstået der-

ved, at vækst hos de rigeste, samt at gevinsten ved etablering af virksomheder, vil riske ned gennem samfundet og i sidste ende betyde vækst for hele samfundet, rig som fattig. Her bliver byerne og deres konkurrenceevne sat i fokus og byerne bliver de primære aktører for vækstskabelse. I surveyen blev respondenterne bedt om at svare på, hvad hovedtemaet var for det regionale samarbejde, som kommunen indgik i. Særligt temaer omhandlende vækst var populære. Dette kan



Figur 2: Alderen på de vigtigste regionale samarbejder

Hvor mange af de regionale samarbejder, som kommunerne vurderede som værende de vigtigste, er før reformændringen i 2007?

KONKURRENCEDYGTIGHED

ses blandt andet ved, at erhvervsudvikling får 36 %, infrastruktur får 24 % og turisme får 12 %. "Blødere" temaer som fødevarer får 0 %, social bæredygtighed får 2 % og miljømæssig bæredygtighed får 2 %.

Hvis man ser nærmere på de fem byregioner, Business Region North Denmark, Business Region Aarhus, Trekantsområdet, Byregion Fyn, og Greater Copenhagen viser det samme tendens. Retorisk minder de meget om hinanden: De ønsker et samarbejde, der skal kunne give lokal vækst. Ord som "Vækst", "Konkurrencedygtighed", "Erhvervsudvikling", "Internationalisering" og "Branding" går igen overalt på de respektive byregioners hjemmesider og deres planstrategier. I det nye samarbejde, Greater Copenhagen, "står de sammen om vækst og nye jobs" (Greater Copenhagen 2015), hvorimod de i Nordjylland er "fælles om vækst og udvikling" (Business Region North Denmark 2015) Business Region Aarhus arbejder for at skabe "vækst og arbejdspladser og for at fastholde og styrke området som et af Danmarks to førende vækstcentre med international gennemslagskraft" (Business Region Aarhus 2015). På Fyn vil Byregion Fyn "skabe et stærkt grundlag for vækst i erhvervsliv og bosætning gennem et tæt fynsk samarbejde" (Byregion

Fyn 2015) og de er i Trekantsområdet glade for at de har "Danmarks bedste rammer for vækst" (Trekantsområdet 2015). En interessant detalje er, at der er en forskel rent geografisk på, hvor vigtigt kommunerne i de forskellige landsdele vurderer erhvervsudvikling og vækst. I kommunerne i Region Syddanmark, Region Midtjylland og Region Nordjylland er der en tydelig prioritering af vækstagendaen i de vigtigste regionale samarbejder, hvorimod kommunerne i Region Sjælland og Region Hovedstaden i højere grad prioriterer andre temaer. Dette kan forklares med, at disse områder er placeret mindre strategisk, i forhold til det tætteste man i Danmark har på en international storby, nemlig København. For at kunne konkurrere på et globalt plan og derved forsøge at stige opad i det globale by-hierarki, er det nødvendigt at indgå i forskellige koalitioner, hvorved man udnytter hinandens størrelse for dermed at blive mere konkurrencedygtige (Sassen 2001). Det er det, vi ser med de jyske og fynske regionale samarbejder, der forsøger at virke konkurrencedygtige overfor hinanden og København. Det kan tænkes, at områderne i Jylland og på Fyn, i højere grad bliver nødt til at prioritere erhvervsudvikling og vækst for at være i stand til, at kunne konkurrere med København og andre byer rundt omkring i verden. Dette ville også kunne forklare, hvorfor

BRANDING

kommunerne i Region Sjælland i højere grad prioriterer turisme fremfor vækstagendaen, da disse kommuner på grund af deres tætte placering til København, satser på at kunne nyde godt af Københavns rolle som international brand og vækstmotor.

Vi ser, hvordan en lang række ansvarsområder er rykket fra det nationale og det regionale niveau til det urbane og det kommunale niveau. Det gælder for eksempel på miljøområdet, hvor de fleste af amternes opgaver blev overført til de nye kommuner, mens staten varetager et overordnet ansvar for miljøplanlægning. Det er dog ikke kun på miljøområdet, at kommunerne har fået mere magt og større ansvar. Strukturreformen indebar også en ny opgavefordeling på områder, som kollektivtrafik, infrastruktur, kultur og erhvervs politik, hvor princippet har været at kommunerne enten fik et øget eller fuldt myndighedsansvar (Den store danske.dk). Denne udvikling beskrives også i *Det Kommunale Selvstyre – På Tærsklen til en ny Struktur* (2007):

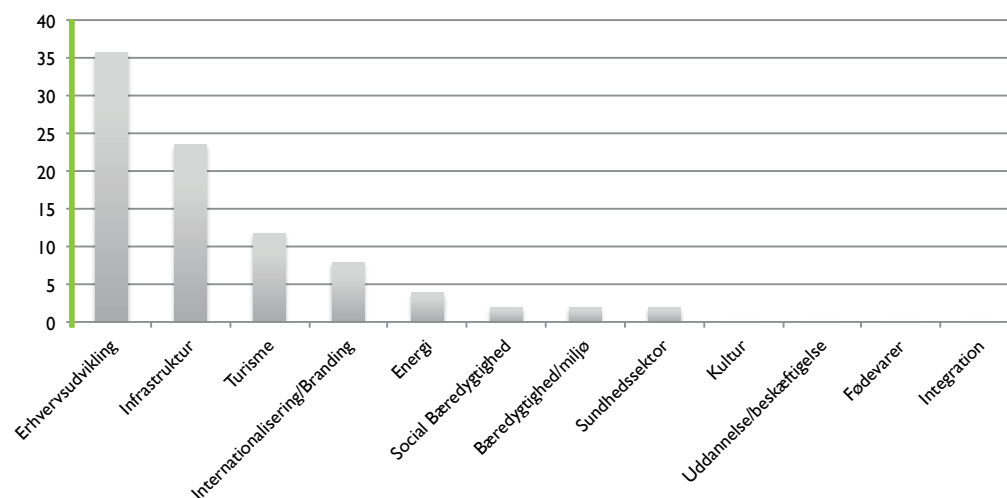
“Der er enighed om, at den nationale målstyring skal baseres på en række få overordnede mål, mens kommunerne selv fastsætter mere konkrete mål. I nogle tilfælde er det ikke muligt eller hensigtsmæssigt at opstille nationale mål. Staten vil her alternativt kunne kræve, at kommunerne selv

fastsætter de konkrete mål og følger op på dem – men at kommunerne har frihedsgrader til at udforme, hvordan målene skal se ud.”

- Indenrigs- og Sundhedsministeriet 2007b:6

De større byer er med globaliseringen, blevet selvstændige aktører, der kræver, at nationalstaten afgiver magt til det bypolitiske niveau. I en dansk kontekst kan man se, hvordan reformændringen var en mekanisme, der gjorde det lettere for planlæggerne og politikerne at indgå i

den interurbane konkurrence. Dette har medført en “nedskalering” af den regionalpolitiske magt, som resulterer i kommunale selvstyrelser og nye vækstkoalitioner. Sammenlignet med andre lande findes der dog stadig i Danmark en relativ stærk reguleringsmagt i form af det statslige organ. Helt konkret ser man, at der er nogle nationale krav, men at kommunerne har fået langt større frihed til selv at opfylde disse krav på den måde, der passer dem bedst. Så selvom der afgives mere og mere magt til kommunerne og de får større råderum til håndtering og fastsættelse af de nationale



▲ **Figur 3:** Hovedfokus for de vigtigste regionale samarbejder

krav, og regionerne ikke længere har samme magt som amterne, så er det statslige organ stadig tilstedeværende og spiller en stærk rolle. En vis statslig eller 'overkommunal' rammesætning er formentligt også nødvendigt, da ønsket om vækst i de byregionale koalitioner virker altoverskygende overfor andre problemstillinger, der også går på tværs af kommunegrænser. Her tænker jeg på miljøbeskyttelse, sociale forhold mv. Stephanie Lose beskriver det i rapporten, *Byer i bevægelse – stærke rammer for vækst* (2015) således;

“Det er ikke nok at erstatte den regionale overligger med nogle tværkommunale fællesskaber, hvor man bare lader dem man ikke gider lege med” stå tilbage på perronen og se på, at “Business Region togene” kører. (...)”

– Stephanie Lose, formand for udvalget for regional udvikling, Region Syddanmark (Byregioner 2015:9) ■

Om forfatteren

Sigrig Jessen er uddannet BSc. Urban and Regional Planning – Human Geography ved Lunds Universitet i Sverige og Concordia University i Canada. Siden januar 2015 har hun været tilknyttet Dansk Byplanlaboratorium og forberedelserne til dette års Byplanmøde med temaet; Den Regionale By.

Referencer:

Business Region Aarhus (2015): <http://www.businessregionaarhus.com>

Byregioner (2015): *Byer i bevægelse – stærke rammer for vækst*: http://issuu.com/region-syddanmark/docs/5528_byregioner.dk_-_publikation

Byregion Fyn (2015): <http://www.byregionfyn.dk/> 2015-04-22

Damvad (2010) *The City Region Project*: <http://www.aarhus.dk/~media/Dokumenter/Borgmesterens-Afdeling/Erhverv/Erhvervs--og-byudvikling/The-City-Regions-Project---Danish.pdf> 2015-02-17

Denstoredanske.dk (2015) *Den store Danske - Strukturreformen*: http://www.denstoredanske.dk/Samfund,_jura_og_politik/Samfund/Danmarks_lokalforvaltning/strukturreformen 2015-05-22

Greater Copenhagen (2015a) *Greater Copenhagen's Officielle hjemmeside*: <http://www.greatercph.com/> 2015-04-25

Harvey, D. (1989) From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism. Geografiska Annaler. Series B, Human Geography, Vol. 71:1

Indenrigs- og Sundhedsministeriet (2007a) Kommunalreformen Kort Fortalt: <http://japan.um.dk/da/~media/japan/Documents/Other/kommunalreformenkortfortaltashx.pdf>

Indenrigs- og Sundhedsministeriet (2007b) Det Kommunale Selvstyre - På Tærsklen til en Ny Struktur: <http://oim.dk/media/67879/kommunale-selvstyre-paa-taersklen-til-ny-struktur.pdf> 2015-02-16

Munk Christiansen, P. og M. Klitgaard (2008) Den Utænkelige Reform – en analyse af strukturreformens tilblivelse, Odense: Universitet of Southern Denmark

Regioner.dk (2010) *Strukturreform*: <http://www.regioner.dk/om+regionerne/strukturreform> 2015-02-12

Sehested, K. (2013) Planlægning og styring i den Grænseløse By, I. (red.) Den Grænseløse By. København: Dansk Byplanlaboratorium

Trekantområdet (2013) *Vores Fremtid – Trekantsområdet Vækststrategi*: <http://www.trekantomraadet.dk/wp-content/uploads/2013/10/Vores-Fremtid-Trekantomra%CC%8Adets-v%C3%A6kststrategi.pdf> 2015-04-25

Trekantområdet (2015) *Trekantområdets Officielle hjemmeside*: <http://www.trekantomraadet.dk/> 2015-04-22

Grønland – en anden form for regionalisering

En beretning fra Kujalleq Kommune
(Sydgrønland)

Af Birger Lilja Kristoffersen



I Grønland er betingelserne for regionalisering noget forskellige fra det der gælder i Danmark (den (lille) sydlige del af Rigsfællesskabet!). De store afstande, den mangelfulde infrastruktur og de økonomiske betingelser i Grønland gør, at befolkningen ikke kan udvise en særlig høj grad af regional adfærd. Når der lige ses bort fra hovedstaden Nuuk, så har de fleste borgere alle daglige gøremål inden for ganske kort afstand. Qaqortoq (Julianehåb) i Sydgrønland er Grønlands 4. største by med ca. 3000 indbyggere og her har ingen indbyggere mere end 15 minutter til de væsentligste funktioner, skole, daginstitution, offentlige kontorer, fritidsfaciliteter osv. – vel at mærke til fods! Her er – fordi det ikke er muligt at frekventere et lavprisvarehus i nabobyen – stadig en decentral butiksstruktur – i Qaqortoq er der to store varehuse (med Kvickly/Føtex sortiment) og fire mindre supermarkeder fordelt i bydele, så ingen har længere end 500 m til indkøb og i de helt små bygder på 30-100 indbyggere er der stadig velfungerende købmandsbutikker (Pilersuisoq - Selvstyredrevet og subsidieret) med et bredt varesortiment som dækker alt fra fødevarer, elektronik og tøj, til bank og postservice. Borgerne har den service de nu kan få lokalt, inden for kort afstand – en omrejsende bankrådgiver, en autodidakt frisør, og en stigende anvendelse af internettet til at udvide tilbuddet af serviceydelser. I Grønland kan vi således ikke nikke genkendende til regionaliseringens daglige svøber omkring lange transporttider, stress omkring afhentning af børn i skoler og institutioner, lang transport til fritidsaktiviteter, eller køer på motorvejene De grønlandske byer, igen med undtagelse af Nuuk, er små lokal-samfund som fungerer som isolerede øer, hvor alt er overskueligt og inden for rækkevidde; MEN det giver andre udfordringer – et arbejdsmarked som

er meget begrænset, uddannelsesstilbud som forudsætter flytning, kulturliv i små cirkler og dyre løsninger, såvel for den offentlige service som for erhvervslivet.

Regionale kommuner

I 2009 blev der gennemført en kommunalreform der i nogen udstrækning havde øget regionalisering på dagsordenen. Antallet af kommuner blev reduceret fra 18 til 4. Kommunerne kom derved op på befolkningstal fra 7.000 (Sydkommunen) til 20.000 (Hovedstadskommunen), indtil da havde der været kommuner på under 1000 indbyggere og i udstrækning blev kommunerne enorme, fra "verdens største kommune" Qaasuitsup Kommune i nord (ca. 15 gange så stort som Danmark) til Kujalleq Kommune i syd (lidt større end Danmark). Da der ikke var eller fortsat er et regionalt niveau i Grønland, kan man sige, at kommunerne hermed også fik et regionalt ansvar. Det primære sigte med kommunalreformen var at effektivisere og professionalisere den kommunale drift i de større enheder; men også nok så vigtigt, muligheden for i større omfang at tænke regionalt i strategier og planlægning. Der pågår pt i Selvstyregi en evaluering af kommunalreformen; men for egen regning vil jeg gerne give et hurtigt bud på status. Effektiviserings- og besparelseresultatet har ikke indfundet sig endnu, men der arbejdes hårdt i alle fire kommuner på at nå dette mål. Derimod er det tydeligt at den regionale bevidsthed i kommunerne er øget. I Sydgrønland var billedet før kommunesammenlægningen tre små kommuner, der tænkte snævert i den enkelte bys interesser og direkte modarbejdede nabokommunen i større strategiske spørgsmål som infrastruktur, erhvervsinitiativer ol. Nu bliver der i langt højere grad taget regionale overvejelser omkring, hvad

der er godt for regionen og dermed også for de tre byer og bygderne under ét. Der er udarbejdet én samlet kommuneplan, én turismestrategi, én erhvervsstrategi o.s.v.

Et vigtigt element i udarbejdelsen af disse strategier og efterfølgende planer har været regionale konferencer (med deltagere fra de tre gamle kommuneområder), hvor det har været muligt gennem processerne, at sætte spot på de regionale interesser og få en temmelig høj grad af konsensus omkring resultaterne. For eksempel kunne de tre kommuner ikke blive enige om, hvor en ny regional lufthavn skulle placeres, nu ligger der en samlet beslutning om en placering mellem Qaqortoq og Narsaq. Lufthavnens placering giver også mulighed for en fast vej-/båd forbindelse mellem de to byer.

Turismen er et af regionens potentielle væksterhverv. I arbejdet med turismestrategien er det lykkedes at samle aktørerne inden for turismen i hele regionen i et Destinationselskab for Sydgrønland, der skal stå for markedsføring af hele regionen og udviklingen af sammenhængende turistprodukter for regionen. Et delprojekt i denne sammenhæng er et projekt om optagelse af Sydgrønland på UNESCO's verdensarvsliste under emnet "Sydgrønland – Arktisk bondekultur i 1000 år" (fra nordboernes første landbrugskultur op til nutidens moderne landbrug).

Også i kommunens arbejde med erhvervsudvikling, er det lykkedes at tage mere regionalt orienterede initiativer. Fiskeri er fortsat Grønlands vigtigste erhverv; men det er dels baseret på mange små enheder såvel i fiskeflåden som i forarbejdningen, dels på mangel på investeringer.



Kommunen har som et led i sin erhvervsstrategi været opsøgende i forhold til udenlandske investorer og har i dialogen med disse tilbudt regionale løsninger – dels med lokaliseringsmuligheder for fabriksanlæg i flere byer, dels i forhold til rekruttering af arbejdskraft, herunder kursus- og uddannelsesmuligheder i regionen.

De regionale mål er blevet tydeligere og samspillet mellem byerne er blevet større, selvom der stadig er lang vej til en "sammenhængende" region.

De større regionale kommuner har også givet mulighed for større professionalisering i opgaveløsningen. Med etableringen af de fire storkommuner i Grønland blev det muligt for kommunerne at løfte de digitale udfordringer i moderne kommune-

planlægning. Kommuneplanlæggerne etablerede et Plannetværk for Grønland og i det regi fik man udviklet en fælles digital kommuneplanplatform (byggende på ODEUM). Det har betydet at alle fire kommuner i dag, såvel i planlægnings- som i administrationsarbejdet, har taget et kæmpe skridt i retning af digital borgerbetjening – noget der med Grønlands udstrækning dels er vigtigt for at "nå ud til alle", dels rummer mulighederne for rationaliseringer og effektiviseringer.

Infrastruktur – en forudsætning for regional sammenhæng

I Kujalleq arbejdes der ihærdigt på at få kommunen til at "hænge sammen" – forstået således at kommunen i større udstrækning kan fungere som en region, ikke kun politisk, administrativt og planlægningsmæssigt, men også for borgerne

i deres daglige adfærd: At der bliver udviklet et regionalt arbejdsmarked, et regionalt uddannelsessystem, at servicen kan udnyttes regionalt og simpelt hen at mennesker kan mødes trods de store afstande.

Derfor er et af de helt store indsatsområder at få forbedret infrastrukturen. I dag bindes de tre byer i Sydgrønland, Nanortalik, Qaqortoq og Narsaq sammen med 1-2 daglige helikopterforbindelser og bygderne med 1-2 ugentlige helikopterforbindelser til priser i størrelsesordenen 1000 kr. for en t/rt billet – det giver ikke mulighed for daglig pendling, indkøb eller særlig mange besøg. Det har hidtil været en central beslutning i Selvstyret, at prioritere et ét strenget transportsystem som bygger på lufttrafik. Derfor er der i det seneste år i et samarbejde mellem Selvstyret og kommunen arbejdet på at finde en transportløsning som kan sænke prisen og øge frekvensen – f.eks. ved i højere grad at anvende en offentligt støttet bådtransport – vandbusser.

Kommunen har også i sin seneste kommuneplan, angivet løsningsmuligheder, der peger på mulighederne for at etablere et sammenhængende vejnet (med enkelte færgeforbindelser) i den tættest befolkede del af kommunen – firkanten mellem Narsaq – Narsarsuaq - Alluitsup Paa og Qaqortoq. Der er allerede en del grusveje/traktorspor mellem fåreholdersteder og bygder i området, men der mangler en sammenhæng, der gør det muligt at færdes mellem byerne og mellem bygderne således at den regionale adfærd kan styrkes. Afstanden mellem de to største byer Qaqortoq og Narsaq er kun ca. 30 km – dvs. transporttider ved en udbygget infrastruktur på mellem 10 og 40 minutter (helikopter – båd/bil) – en transporttid der

muliggør ét samlet arbejdskraft-, uddannelses- og serviceopland og daglig pendling mellem byerne. Det skal dog nævnes at den største del af den interne passagertransport i Sydgrønland i dag foregår med private både – som den foregår med private biler i DK – men frekvensen af bådejere i Grønland er selvfølgelig lavere end frekvensen af bilejere i DK og havet byder på andre udfordringer i storm og is end vejene...

Den regionale grønlandske by

Grønland er i disse år voldsomt presset på økonomien – stigende udgifter på forsørgelse (sociale, syge og ældre), hård konkurrence på eksportmarkedet og manglende kapital til udviklingsprojekter (herunder infrastruktur, mineetableringer og fiskeri) gør at tidligere tiders løsninger, med at subsidiere de områder/byer som stagnerer, ikke længere er en løsning. Derfor er der mange tendenser, der peger på at udviklingen i endnu højere grad end tidligere, skal ske i de 4 vækstbyer – Ilulissat, Sisimiut, Nuuk og Qaqortoq – som også er hovedbyerne i de fire kommuner. Den kommunale

planlægning kommer så i høj grad til at dreje sig om, hvordan vi får de øvrige byer og deres borgere til at indgå i den regionale udvikling i de fire kommuner.

Som ovenfor nævnt er infrastruktur et meget væsentligt, og her i Grønland vanskeligt, element i at skabe regional sammenhæng. Også en udbygning af de regionale strukturer – den administrative regionale struktur er med kommunesammenlægningen etableret – men der mangler stadig en stærkere regional struktur på arbejdsmarkedet, uddannelsesområdet og turismen. Det er områder, der arbejdes intenst på i disse år. Endelig rummer den digitale infrastruktur store muligheder for at binde regionerne sammen – helt ned på borgerniveau. Grønland fik for få år siden en effektiv opkobling på internettet, med etableringen af søkablet fra Europa til Nordamerika. Det gav starten på meget bedre internetforbindelser til og fra Nuuk og Qaqortoq, som er direkte på kablet. Siden er der endnu opnået forbedringer i øvrige byer i Grønland. Den digitale kommunika-

tion betyder på micro-planet, f.eks. i Kujalleq, at borgere i alle byer og bygder, kan blive betjent i det kommunale system over nettet, og hvis man ikke selv har netadgang, så kan man få det på et lokalt borgerservice kontor. Større arrangementer som konferencer, kurser og kommunalbestyrelsesmøder kan ligeledes overværes af borgerne i alle kommunens byer via skærme på borgerservicecentre.

Den regionale by i Grønland vil næppe komme til at ligne den regionale by i Danmark eller noget andet steds i verden – hertil er betingelserne for forskellige. Men de krav til en øget regional sammenhæng, der er i den vestlige samfundsudvikling, vil Grønland også være underlagt – så må vi som planlæggere finde de løsninger som kan anvendes her i Kalaallit Nunaat – ”menneskenes land”. ■

Om forfatteren:

Birger Lilja Kristoffersen er arkitekt og planchef i Kujalleq Kommune (Sydgrønland)



