

byplan | 4/15



byplan

Udkommer med 4 numre om året

Redaktion

Vibeke Meyling (ansvarshavende)

Redaktionsudvalg

Ellen Højgaard Jensen, Niels Østergård, Dorthe Brogård, Vibeke Meyling, Tor-Olof Johansson

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
Tor-Olof Johansson

Forsideillustration

Vibeke Meyling

Bagsidebillede

Vibeke Meyling

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

Ekspedition

Dansk Byplanlaboratorium



- 4 **Leder: Med kursen Kap det Gode Håb – eller om lethed og tyngde**
Vibeke Meyling
- 6 **Et indblik i trafikplanlægningens verden**
Per Homann Jespersen
- 10 **5 byudviklingsstrategier til grøn omstilling af mobilitet**
Peter Hartoft-Nielsen
- 15 **Fremtidens stationer**
Mette Neimann
- 32 **Anmeldelse: Stationen i byen**
Jens Kvorning
- 36 **Mobilitetsforskning**
Ole B. Jensen, Simon Wind og Ditte Bendix Lanng
- 42 **Meget mere end et parkeringshus**
Ditte Bendix Lanng, Simon Wind og Ole B. Jensen
- 49 **Letbane og byudvikling i Odense**
Dorthe Harboe
- 52 **Kan letbaner skabe byudvikling?**
Mette Olesen
- 58 **Urbane projekter i Byplan**
Anne Juel Andersen
- 62 **Opbyggeligt gravskrift over Byplan**
Arne Post

Med kursen - Kap det gode Håb!

eller om LETHED og **TYNGDE**

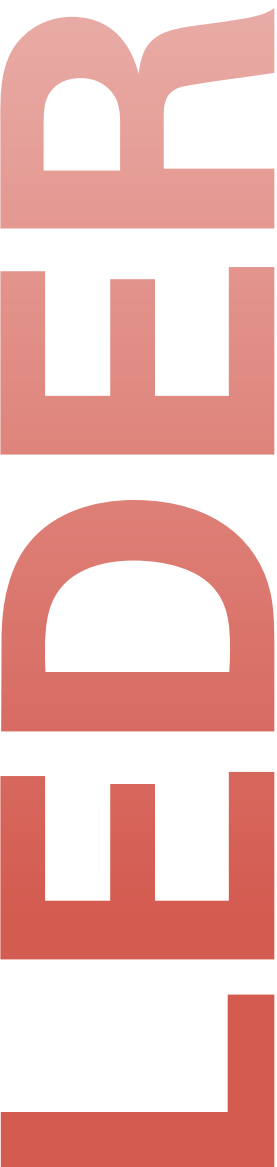
Den sidste leder! Hvad er på færde - hvad påvirker kursen mest? Altså for faget? – for planlægningen? for landet? Først planlovens liberalisering, dernæst temaet for dette nummer, mobilitetens svære vilkår og endelig Byplans nedlæggelse – sådan må rækkefølgen være.

Men nu har vi talt om Planloven i et år og så sent som 3. december, da Lars Løkke efter EU afstemningen skulle forklare, hvordan han skulle tackle det nej, der blev resultatet af folkeafstemningen – ja så fik han faktisk tre gange sagt noget, der ikke havde meget med sagen at gøre – tre gange kom eftersætningen som en slags mantra – ligesom når Cato altid afsluttede sin tale med "I øvrigt mener jeg Karthago bør ødelægges!" så sagde Lars Løkke, dog uden yderligere sammenligning, "ja, og så skal vi selvfølgelig liberalisere Planloven!" For der er en verden til forskel i de to ytringer. Catos udsagn havde tyngde mens Lars Løkkes er ganske letbenet.

Og nu er Regeringen så kommet med et udspil, og der en høringsperiode, og Byplanlaboratoriet og alle mulige andre skal selvfølgelig komme med deres svar. Men uanset hvor konstruktiv, optimistisk eller pragmatisk man måtte være, så har regeringen en anden dagsorden, end dem der tror på en visionær planlægning. Måske vil det komme til at stå klart for alle dem, der bor

udenfor vækstområderne, hvor luftigt Lars Løkkes mantra er, når de ser at medicinen ikke virker. Planloven blev udtænkt med stor omtanke for hele samfundet, for en balance mellem individet og fællesskabet og for en balance mellem statslige interesser og lokale interesser. Imidlertid er tiden en anden og der er andre udfordringer i dag, end da planloven blev udtænkt. Men planlovens hovedgreb har stadig tyngde, mens regeringens udspil er ganske letbenet og uigennemtænkt og ikke vil have den virkning man ønsker.

Også det store paradenummer med udflytningen af arbejdspladser runger hult, selvom de blev glade i Sønderborg. Tænk hvis det ikke var så svært at komme omkring i det lille land, så ville det tage luften ud af det fuldstændig anakronistiske forsøg på at koble arbejdspladser og bosætning. Jeg er så privilligeret at jeg kan cykle til arbejde på 20 minutter, men ca. hver anden søndag tager jeg fra Københavns Hovedbanegård til Nykøbing Falster og tilbage igen samme dag, men inden for kort tid har der tre gange været problemer med togforbindelsen. Én gang på grund af sporarbejde, én gang på grund af den første sne og én gang på grund af personskaade – det sidstnævnte var det værste – kaos, lange ventetider på diverse stationer og i en tunnel under baneterrænet i Roskilde og ingen information udervejs. En tur der plejer at tage et par timer tog det meste af





dagen. Jeg ved ikke hvordan det er at være pendler, men DSB virker ikke som det mest moderne foretagende der findes. Det bedste ved DSB er deres blad: "Ud og se med DSB!" Tænk hvis der blev satset på et moderne, velfungerende transportsystem med højhastighedstog med bekvemmelige forhold for pendlere!

Dette sidste nummer af Byplan handler om mobilitet – et emne, som bliver mere og mere afgørende for manges hverdag. Hvorfor det er så svært, og hvorfor det går så langsomt i dette lille gennemplanlagte land kan man blive klogere på ved at læse bladets første artikel af Per Homann Jespersen, hvor han blandt andet skriver at den konventionelle trafikplanlægning isolerer trafiksektoren fra sin samfundsmæssige sammenhæng. Læs endelig denne artikel som er velskrevet og let at læse trods sin store tyngde. Og hvis du har god tid og sætter dig godt tilrette, så har den næste artikel af Peter Hartoft også

tyngde. Peter Hartoft skriver blandt andet, at det moderne samfund og det moderne menneske forudsætter, at grøn omstilling sker uden tab af mobilitet. Og han skriver også at den igangværende fortsatte urbanisering med forskydning af befolkningen til de større bysamfund i Danmark bidrager - alt andet lige - til at reducere væksten i den daglige transport og den daglige kørsel i bil. Hvis du imidlertid ikke lige nu har ro til at læse Peter Hartofts artikel, så læs uden besvær Mette Neimanns artikel om fremtidens stationer og bliv oplivet. En velskrevet artikel om visionære eksempler på fremtidens stationer. Men uden at dette dog mest skal blive en læsevejledning for Byplans afskedsnummer så lige en sidste anbefaling: Husk at læse Arne Post' Opbyggelige gravskrift over Byplan. Arne Post har samlet citater fra Byplan helt tilbage til 1948, første del i forrige nummer og 2. del i dette nummer, og det er lykkes ham at få malet et interessant portræt af samfundsudviklingen set med byplanøjne. Tænk

at Sven Illeris allerede i 1972 om befolkningeutviklingen i landdistrikterne skrev: "Jeg skal kun bemærke, at man for at beholde befolkningstallet i de små byer konstant også synes at måtte hindre al vækst i Hovedstadsregionen, og Århus-, Odense- og Ålborg-egnene tilsammen. Og det turde næppe være realistisk."

Min afskedssalut: Find pengene og ildsjælene, der skal drive Byplan frem i en ny form – på nettet – så kunne man evt. en gang om året trykke det bedste fra året der gik.

Og hvordan skal det så gå med planloven og mobiliteten? Tro ikke på Venstre og DSB, men lad os håbe på visionær fornyelse fra andre kanter. Måske kan de mest progressive fra det private erhvervsliv være med til at vise nye veje i en bæredygtig og smart retning. ■

VM

Et indblik i i trafikplanlægningens verden

I betragtning af trafikplanlægningens store betydning for den økonomiske, sociale og miljømæssige udvikling kunne man forvente at planlægningen omfattede alle de tre bæredygtighedsdimensioner. Det gør den imidlertid kun i begrænset udstrækning. Trafiksektoren ses traditionelt som en relativt selvstændig sektor med sin egen logik og rationalitet. Den er noget af det mest rent efterspørgselsstyrede vi har i det danske samfund. Selv i sundhedssektoren ved vi at vi ikke kan komme til lige med det samme, mens en kø på en motorvej hurtigt italesættes som et tidsspilde, som der skal gøres noget ved.

Af Per Homann Jespersen

Trafikken påvirker mange aspekter af vort liv. I privatsfæren er mobiliteten afgørende for hvilke muligheder vi har på arbejdsmarkedet, hvor vi kan sende vores børn i skole, hvem vi har mulighed for at omgås, hvilke fritidstilbud vi kan benytte os af. På et samfundsmæssigt plan er udformningen af transportsystemet et vigtigt rammevilkår for den regionale udvikling og sociale fordeling. Trafikken påvirker os negativt med forurening og foruroiligelse. I byerne har vi gennem tiderne været vidne til forskellige mobilitetsstrategier der har haft vidtrækkende konsekvenser for deres 'livability' – levende, trygge, bæredygtige og sunde byer (Gehl 2010).

Den samfundsøkonomiske analyse

Den danske trafikplanlægning har tre hjørneste:

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

I den samfundsøkonomiske analyse prøver man at

- opliste alle 'costs' og 'benefits' der er ved et

givet projekt

- opregne dem i kroner og øre
- diskontere, sådan at nutidige omkostninger og fordele tæller mere end fremtidens
- lægge alle beløb sammen – resultat nutidsværdien.

Hvis nutidsværdien er positiv, så er projektet en fordel for samfundet og bør gennemføres. Hvis den er negativ bør projektet opgives.

Den samfundsøkonomiske analyse er ikke altomfattende. Den baserer sig på traditionel nytteteori, hvor det er summen af nytten for individerne, der beregnes. Regional og social omfordeling er derfor ikke en del af analysen.

I den samfundsøkonomiske analyse indgår bl.a. de direkte økonomiske konsekvenser af et projekt (investeringer, drift), tidsgevinster for trafikanter og eksterne effekter (luftforurening, klima, støj, ulykker). Men den indeholder ikke forhold som f.eks. landskab, bykvalitet, rekreative områder, natur og dyreliv – nok mest fordi de er meget svære at monetarisere. Disse forhold skal beskrives, men indgår ikke i den samfundsøkonomiske regnestykke – og er altså heller ikke med til at afgøre fortegnet for nutidsværdien.



Transport er grundlæggende tidsspilde, uden værdi i sig selv, så derfor er minimering af tidsspilde og maksimering af hastigheder et mål i sig selv.

Det er luftforurening, klima, støj og ulykker i praksis heller ikke. I de mange samfundsøkonomiske analyser af trafikinfrastrukturprojekter, som jeg har set, er der ikke en eneste hvor disse eksterne effekter har haft en afgørende betydning for om projektet var rentabelt eller ej. 'Cost'siden er helt domineret af investeringsomkostninger, og 'benefit'siden af de tidsgevinster som trafikanterne får pga. den ny infrastruktur. Den miljømæssige bæredygtighed er således i realiteten ikke en del af samfundsøkonomien.

Bæredygtig trafikplanlægning

Dermed indskriver de samfundsøkonomiske analyser sig i det konventionelle trafikplanlægningsparadigme – se tabellen. Transport er grundlæggende tidsspilde, uden værdi i sig selv, så derfor er minimering af tidsspilde og maksimering af hastigheder et mål i sig selv.

I den konventionelle trafikplanlægning isoleres trafiksektoren fra sin samfundsmæssige sammenhæng – den løsrides fra sin socio-spatiale kontekst (Zijlstra & Avelino, 2008).

Den konventionelle trafikplanlægning peakede i Danmark med Infrastrukturkommissionen (2008). Med anbefalinger som "Fremkommeligheden på vejnettet skal forbedres dér, hvor trængslen er størst" (p. 274) udtrykkes den totale efterspørgselsstyring – al transport er nødvendig, al

Konventionel trafikplanlægning	Bæredygtig trafikplanlægning
Fysiske dimensioner	Sociale dimensioner
Mobilitet	Tilgængelighed
Fokus på trafik (i bil)	Fokus på mennesker (også i bil)
Storskala	Lokal skala
Gaden er til trafik	Gaden er et rum
Motoriseret transport	Alle slags transport (hierarkisk)
Trafikprognoser	Visioner om byer
Trafikmodeller	Scenarieudvikling og modellering
Økonomisk modellering	Multikriterieanalyse
Trafik som afledt af efterspørgsel	Trafik som aktivitet med værdi i sig selv og som afledt af efterspørgsel
Baseret på efterspørgsel	Baseret på management
Øge hastigheden	Reduktion af bevægelse
Minimering af rejsetider	Rimelige og pålidelige rejsetider
Adskillelse af mennesker og trafik	Integration af mennesker og trafik

transport er tidsspilde, alle transporttider skal minimeres.

Over for dette har David Banister formuleret et 'bæredygtig transportplanlægningsparadigme' (tabellen). Han taler ikke om bæredygtig transport eller bæredygtig mobilitet – og det giver efter min opfattelse heller ingen mening. I og med at transporten skal vurderes som en del af det formål den tjener kan den ikke selv være bæredygtig.

Men bæredygtig trafikplanlægning giver god mening, som udtryk for et paradigme hvor alle tre dimensioner af bæredygtighedsbegrebet tages alvorligt – det økonomiske, det sociale og det miljømæssige. Det er de menneskelige behov, der står i centrum, ikke trafiksystemets effektivitetsmål. Det er alle transportformer der er centrale, og ikke blot den motoriserede – ja mere end det, gang og cykling skal prioriteres, der hvor det giver mening, derefter kollektive trafikløsninger og der hvor ingen af disse giver mening (og det gælder jo en meget stor andel af transportformål i Danmark) er det bilinfrastrukturen der skal prioriteres.

De tre hjørnesteen i (den konventionelle) danske trafikplanlægning: trafikmodeller, trafikprognoser og samfundsøkonomiske analyser skal ifølge Banister suppleres af visioner, af scenarieplanlægning og af multikriterieanalyser, der ikke oversimplificerer kompleksiteten.

Trængselskommissionen

Kommissionen for reduktion af trængsel og luftforurening samt modernisering af infrastrukturen i Hovedstadsområdet blev nedsat i 2012 som en

direkte konsekvens af at trængselsringen omkring København blev opgivet af Regeringen. Dens opgave var at se på hvordan man kunne løse de problemer, som var årsagen til at man oprindeligt havde foreslået en trængselsring.

Trængselskommissionen kom med en lang række forslag til forbedring af infrastruktur, koordinering af de forskellige transportformer og organisering af kollektiv transport som ville kunne forbedre kvaliteten af transportsystemet set fra et borger-/bruger-/kundesynspunkt.

Desværre viste de modelberegninger, der blev lavet, at de mange gode tiltag kun kunne tage toppen af den forøgelse af trængslen på vejene frem mod 2025, som ville være resultatet af ikke at gøre noget – i stedet for en 96% stigning af forsinkelsestiden ville vi 'kun' få en 65% stigning. Det er en understregning af at en strategi der alene satser på udbud af ny infrastruktur vanskeligt vil kunne løse trængselsproblemer. Kun hvis Trængselskommissionens strategi blev suppleret af en kilometerbaseret vejafgift (roadpricing) ville man kunne holde trængslen i ave.

Det ville være en overdrivelse at sige at Trængselskommissionens forslag blev godt modtaget. Allerede mens kommissionen arbejdede var der modstand fra sekretariatets side mod visse af de forslag der blev arbejdet med, som beskrevet i Jespersen (2014). Den regering, som havde bedt om at få foretaget en undersøgelse af roadpricing, skød kommissionens forslag om et forsøg med roadpricing ned allerede inden kommissionens rapport blev offentliggjort.

Produktivitetskommissionen hævdede i sin rapport om infrastruktur at samfundet over en tiårsperiode havde lidt et tab på ikke mindre end 21 mia. kr. fordi vi havde investeret i urentable projekter (Produktivitetskommissionen 2014, s. 39). I dette tab spiller de københavnske metrolinjer en stor rolle. Alle metroprojekter har i de samfundsøkonomiske analyser en negativ nutidsværdi, så dem skulle vi ifølge Produktivitetskommissionen ikke have bygget.

Alligevel vil jeg mene at Trængselskommissionen har været med til at styrke nogle af diskurserne fra det bæredygtige planlægningsparadigme:

- Det at se på trafiksystemet med udgangspunkt i borgernes behov, herunder at se på hele rejsen fra dør til dør, adskiller sig markant fra den konventionelle trafikplanlægnings udgangspunkt i trafiksystemet og hastighedsoptimering af trafikformerne hver for sig
- Fokusering på at cyklen kan spille en meget større rolle i den bynære trafik omkring hovedstaden og at infrastruktur (supercykelstier, bedre parkeringsforhold) kan være med til at fremme dette er et eksempel på at også den ikke-motoriserede trafik prioriteres
- Erkendelsen af at personbilen 'fylder' så meget, at den kan hæmme mobiliteten i de indre bydele – og at løsningen her derfor er mere cykel og kollektiv trafik, også på bekostning af biltrafikken
- At pålidelighed i rejsetiderne kan have nok så stor betydning som maksimering af rejsehastigheder

På disse områder adskiller Trængselskommissionen sig markant fra hvordan man traditionelt har formuleret sig i den statslige trafikplanlægning. Om det får nogen varig indflydelse, altså om det er begyndelsen til et paradigmeskifte, må tiden vise.

I Københavns Kommune er skiftet i paradigme nået længere. Erkendelsen af at cyklen er en vigtig del af løsningen har siden Ritt Bjerregaards og Klaus Bondams regeringstid været en etableret sandhed og er indskrevet i adskillige planer. Kommunens strategi for f.eks. strøggader (som Nørrebrogade og Amagerbrogade) bygger på en forståelse af at der ikke er plads til alle dem der efterspørger plads i trafikken og at såvel mobiliteten som bykvaliteten forbedres ved at begrænse biltrafikken.

At et projekt som Havnetunnelen overvejende hører til konsekvenserne af et konventionelt planlægningsparadigme hører med til historien, og viser at der slet ikke er tale om et fuldført paradigmeskift.

I mange kommuner rundt omkring i landet arbejder man med mobilitetsplaner, bl.a. inspireret af Formel M-projektet (Nielsen m.fl., 2014). Disse er også karakteriseret ved at tage udgangspunkt i borgernes mobilitetsbehov i modsætning til de traditionelle kommunale trafikplaner, og ved også at fokusere på hvordan man kan reducere efterspørgslen efter mobilitet.

Hvis man er pessimistisk indstillet er der masser af hændelser på trafikområdet der kan nære mismodet. På den anden side er diskurserne om trafikken blevet meget mere nuancerede gennem de senere år. For ti år siden var konstatering af en kø på en motorvej næsten en tilstrækkelig betin-

gelse for at der skulle ske en udvidelse af motorvejsnettet – nu er der rigtig mange der ved 'you cannot asphalt yourself out of congestion'. For ti år siden sagde den daværende transportminister at 'Danmark er for lille til højhastighedstog' – nu har vi en offensiv satsning på jernbanen som en del af fremtidens trafiksystem.

Trængselskommissionens betænkning er et bidrag til den nuancering af diskussionen, som ligger i det bæredygtige trafikplanlægningsregime. By- og regionalplanlæggere er dem der skal finde fornuftens vej mellem 'al trafik er nødvendig' og 'vi kan ikke få for meget trafikinfrastruktur'-positionen på den ene side, der ignorerer de sociale og miljømæssige dimensioner af bæredygtigheden, og 'al biltrafik er af det onde'-positionen på den anden side som overser den økonomiske og sociale side af bæredygtigheden. ■

Om forfatteren

Per Homann Jespersen er lektor i trafikplanlægning og trafikpolitik på Roskilde Universitet. (phj@ruc.dk)

Referencer:

Banister, David (2008) *The sustainable mobility paradigm. Transport Policy* 15, pp. 73-80

Infrastrukturkommissionen (2008) *Danmarks transportinfrastruktur 2030.*

<http://www.trm.dk/~media/files/publication/2008/infrastrukturkommissionens-betaenkning/betaenkning.pdf>

Jespersen, Per Homann (2014) *Trængselskommissionen – og hva' så? Trafik og veje nr. 8, 2014, pp. 40-42*

[\[ster/51821789/20140820_Trafik_Veje_Trængselskommissionen_og_hva_s_.pdf\]\(ster/51821789/20140820_Trafik_Veje_Trængselskommissionen_og_hva_s_.pdf\)](http://rucforsk.ruc.dk/site/services/downloadRegi-</p></div><div data-bbox=)

Nielsen, Lise Drewes m.fl. (2014) *Demonstration og forankring af Mobility Management 2011-2014. GATE 21.*

http://www.formelm.dk/Billeder/filer/SlutrapportforFormelM_08.09.14.pdf

Produktivitetskommissionen (2014) *Analyserapport 5: Infrastruktur.*

<http://produktivitetskommissionen.dk/media/160574/Rapport%205%20-%20Infrastruktur.pdf>

Trængselskommissionen (2013) *Mobilitet og fremkommelighed i hovedstaden – Hovedrapport.*

<http://www.trm.dk/~media/files/publication/2013/trængselskommissionen/betaenkning-260913/betaenkning-1539---mobilitet-og-fremkommelighed-i-hovedstaden---hovedrapport---netversion.pdf>

Zijlstra, Toon & Flor Avelino: *A Socio-Spatial Perspective on the Car Regime (2012) i: Geels, Kemp, Dudley & Lyons (eds.): Automobility in Transition? A Socio-Technical Analysis of Sustainable Transport. Routledge.*

5 byudviklingsstrategier til grøn omstilling af mobilitet

Artiklen gennemgår 5 byudviklingsstrategier, som alle har effekt i forhold til grøn omstilling af persontransporten, og de seneste års byudvikling sættes i relation hertil. Der er forskellige vilkår for at gennemføre strategierne i de forskellige dele af landet, ligesom strategierne ikke kan stå alene. En hovedpointe er, at indretningen af vores byer er et grundvilkår for anvendelsen af andre virkemidler, som kan påvirke vores transportadfærd i mere miljø- og klimavenlig retning.

Af Peter Hartoft-Nielsen

Mobilitet er afgørende for moderne samfund og moderne mennesker. Det stiller krav om effektive transportsystemer såvel i vores byer som mellem byerne og forudsætter store offentlige og private investeringer. Samtidig lægger trafik pres på miljøet, både det lokale og globale miljø: støj, partikler, NO_x, CO₂, ligesom trafiksystemerne skaber barrierer og optager areal, som er en knap ressource i byen. Det kan udfordre bymiljøets kvalitet. I og omkring de større byer vil trængsel og nedsat mobilitet ofte være et problem. Håndtering af trafikken har derfor altid været en af byplanlægningens store udfordringer.

Blandt fagfolk er der bred enighed om, at grøn omstilling af transporten er en af de væsentligste udfordringer, når vi skal omstille samfundet i mere bæredygtig retning. Klimabelastningen fra trafikken er – til trods for skiftende regeringers stabiliserings- og reduktionsmål siden 1990 - vokset kraftigt gennem de seneste årtier og udgør en stadig stigende del af Danmarks samlede CO₂ udslip, fra 14% i 1986 til 35% i 2012. EU's 2020 mål omfatter ikke blot de kvotebelagte sektorer. 'Biler, boliger og bønder' skal også bidrage. Presset for handling er derfor voksende.

Bil tegner sig for mere end 3/4 af den samlede persontransport i Danmark – og langt de fleste biler er benzin- eller dieseldrevne. Biltrafikken er sammen med luftfart samtidig langt den mest miljø- og klimabelastende transportform pr. tilbagelagt personkilometer, ligesom den har mindst kapacitet og derfor forbruger langt mest areal pr. personkilometer.

Den teknologiske udvikling med mere energieffektive motorer, brug af ikke-fossile drivmidler og rensning af udslip ved kilden er endnu ikke slået igennem i mærkbart omfang og kan næppe heller forventes i de kommende årtier at bidrage i tilstrækkeligt omfang til grøn omstilling. Teknologierne bidrager ikke til at begrænse trængslen

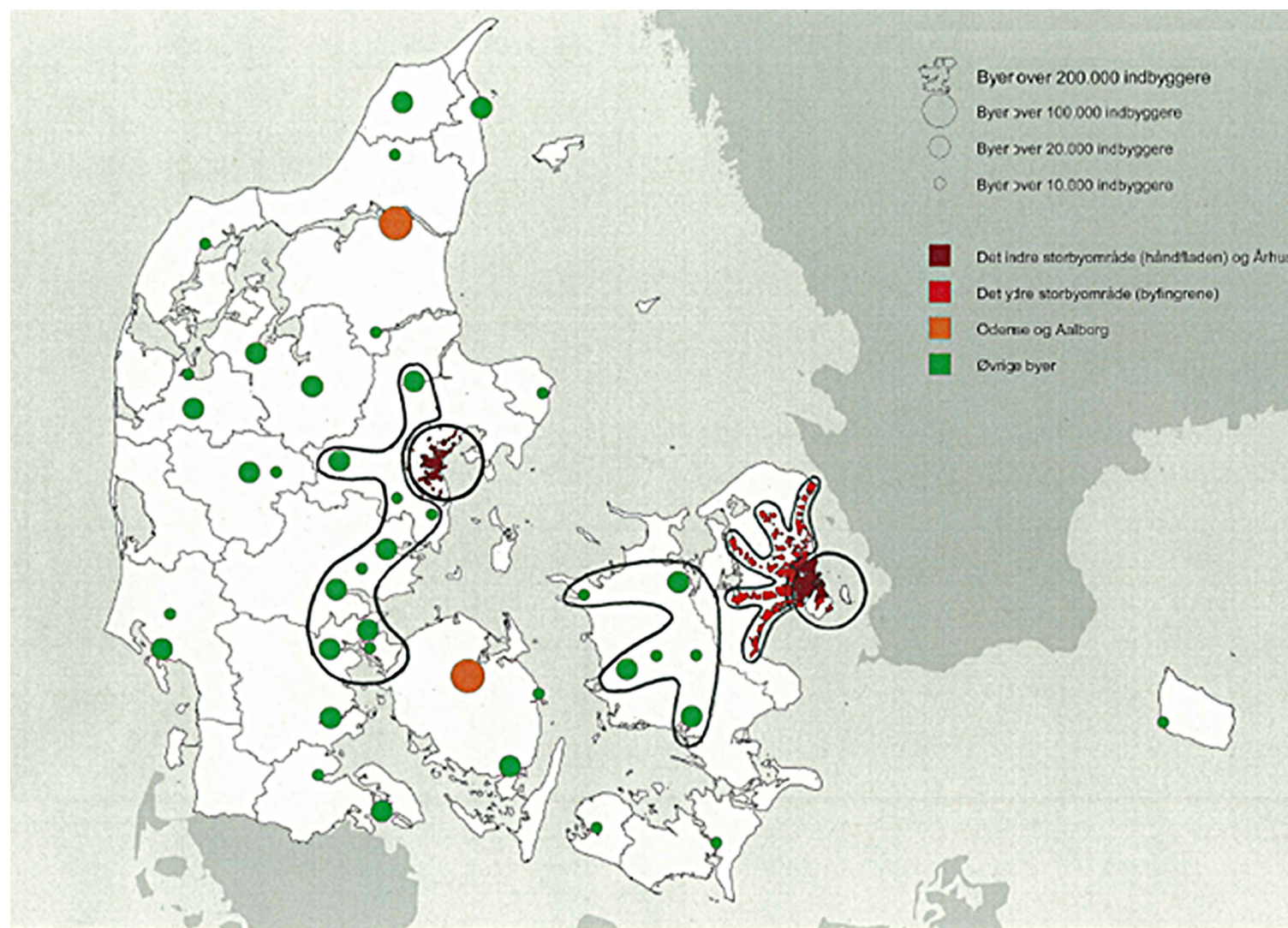
og presset på byarealet. Grøn omstilling af transporten forudsætter derfor, at omfanget af den samlede transport reduceres, og at der sker en overflytning af transport fra bil til mere miljø- og klimavenlige og kapacitetsstærke transportformer som kollektiv transport, cykel og gang. Det moderne samfund og det moderne menneske forudsætter, at den grønne omstilling sker uden tab af mobilitet.

Trafikplanlægningen rummer en række virkemidler til denne omstilling. Den indeholder instrumenter, der påvirker, hvordan vi vælger at komme fra A til B. Effekten af disse virkemidler afhænger imidlertid af, hvordan vi har indrettet vores byer, dvs. hvor og i hvilken bymæssig sammenhæng A og B er lokaliseret.

Indretningen af vores byer – byens struktur og lokalisering af byens funktioner i forhold til hinanden og den trafikale infrastruktur – er således helt afgørende for vores daglige transportadfærd, såvel tilbagelagte rejseafstande som valg af transportmiddel. Byplanlægningen har med andre ord en afgørende nøgle i grøn omstilling af transporten.

Der findes en omfattende empiri – dansk og internationalt – der belyser dette. Data stammer

Figur 1. Forskellige vilkår og forskellige løsningsmuligheder i forskellige dele af landet.



Den kollektive transport kan primært spille en rolle i storbyregionerne og i de største provinsbyer. Det er også her cyklen kan spille den største rolle, især i og omkring bymidterne. En stor del af landet vil også i fremtiden være 'bil-land'. Det forstærker kravet om grøn omstilling i de store byregioner.

imidlertid typisk fra omkring årtusindeskiftet eller før. Der er derfor behov for et opdateret daggrundlag. Det aktualiseres af, at der i de kommende år indføres nye banesystemer i Danmark med letbaner i de store provinsbyer – Aarhus, Odense og måske Aalborg – som ikke tidligere har haft omfattende banebetjening af byområdet, og i hovedstadsstadsområdet, hvor det i første omgang drejer sig om letbanen på Ring 3 og cityringen med afgreninger til nye byområder. På Aalborg Universitet arbejder vi derfor med at få skabt det finansielle grundlag for omfattende før-efter-analyser af de nye letbaner og cityringen mv., som samtidig skal sikre en opdateret viden om, hvad byens indretning og lokalisering af byens funktioner betyder for vores transportadfærd. Projekterne skal ud over de trafikale effekter belyse planprocesserne for baner og byudvikling, ejendomsmarkedets reaktioner på bane- og planbeslutninger samt samspillet mellem banebetjening og bykvalitet. Projekterne forventes igangsat primo 2016.

På grundlag af den hidtidige forskning kan identificeres 5 byudviklingsstrategier, som alle har effekt i forhold til grøn omstilling af persontransporten:

- Kompaktby- / funktionstæthedstrategi
- Storby- / bystørrelsesstrategi
- Centrumnærhedsstrategi
- Bymidtestrategi
- Stationsnærhedsstrategi

Der er forskellige vilkår for at gennemføre strategierne i de forskellige dele af landet. Bil vil fortsat være det dominerende transportmiddel i det meste af landet, mens kollektiv transport og cykling især kan spille en rolle i de største byer og deres opland.

I det følgende belyses i oversigtlig form vores viden om hver af de 5 strategier. I hvilket omfang bidrager de til at reducere omfanget af den samlede transport og / eller fremme brug af de mere klima- og miljøvenlige og kapacitetsstærke transportformer cykel, gang og kollektiv transport på bekostning af kørsel i bil.

Fælles for strategierne er, at de har størst effekt, når de planlægges og sættes i værk på tværs af kommunegrænserne.

Kompaktby- / funktionstæthedstrategi

I den kompakte by med høj funktionstæthed og med et bredt udbud af såvel regionale som lokale byfunktioner har indbyggerne generelt kortere til rejsemålene. Høj funktionstæthed indebærer desuden potentielt bedre vilkår for cykel, gang og kollektiv transport.

Et klassisk, ofte citeret globalt studie af australierne Newman og Kenworthy stammer helt tilbage fra 1989. Belyst gennem amerikanske, australske, europæiske og asiatiske metropoler og storbyer, viser studiet, at der er en klar sammenhæng mellem det samlede byområdes befolkningstæthed og indbyggernes samlede benzinforbrug. Det gælder også, når der korrigeres for en lang række øvrige forhold, som påvirker vores transportadfærd. Spredte amerikanske byer har et benzinforbrug pr. indbygger til trans-

port, som er en faktor 3 - 7 gange større end i de tættere europæiske byer, mens de tættere asiatiske storbyer har lavere benzinforbrug pr. indbygger end de europæiske byer.

Næss, Larsen og Røes (1994) studie af 22 skandinaviske byregioner viser samme tendens. Jo tættere byregion, jo mindre kørsel i bil og energiforbrug til transport.

'Globale' studier som ovenstående rummer selv sagt en lang række problemer i forhold til f.eks. ensartede kriterier omkring afgrænsning af byregionerne, måling af tætheder, ensartet datagrundlag vedrørende transport og energiforbrug etc. Hertil kommer, at der er grænser for hvor meget årtiers fremtidige nybyggeri kan påvirke den samlede befolknings- og funktionstæthed i vores byregioner. Men studierne udpeger en meget klar retning for en byudviklingsstrategi, som er nødvendig at følge, hvis omstilling til mere bæredygtige byer skal lykkes. Det er et farvel til fortsat 'urban sprawl' / byspredning. Studierne svarer imidlertid ikke på, om der er steder i byregionen, hvor det er vigtigere at fortætte end andre, eller på, hvilke byfunktioner det er væsentligst at holde sammen på. Det gør de studier, som omtales under strategierne centrumnærhed, bymidte og stationsnærhed.

Skov-Petersen og Nielsen (2014) har belyst, hvordan danske byers struktur påvirker cyklismen, dvs. hvor stor en rolle cyklen spiller i den samlede transport. I studiet indgår danske byer med over 9.000 indbyggere. Undersøgelsen viser, at en god cykelby er en større by med et stort udbud af service og arbejdspladser, herunder regionale

funktioner, og det er en kompakt by, der holder service, arbejdspladsudbud og befolkning samlet. Særlig vigtigt er det, at cykelbyen holder detailhandlen samlet.

Bevæger danske byer sig i retning af mere kompakthed og større funktionstæthed? Det gælder formentlig i de større regionale byer, herunder hovedstadsområdet. Den fysiske planlægning og investorerne har generelt stor fokus på byomdannelse, hvor der på tidligere havne-, bane- og industriområder sker en mere intensiv udnyttelse med boliger og erhverv og en større blanding af byfunktionerne end tidligere. Byudvikling på bar mark er aftaget, om end ikke ophørt.

Tabel 1 viser, at det samlede årlige arealforbrug til byformål er aftaget markant, ikke mindst i hovedstadsområdet, men også i landet som helhed. Det gælder uanset om man ser på det samlede forbrug eller sætter forbruget i forhold til omfanget af nybyggeri, f.eks. nyopførte boliger. Faldet i arealforbrug skyldes, at byomdannelse, fortætning og genbrug af byareal spiller en større rolle i byudviklingen, og det gælder formentlig især i de største byer. I hovedstadsområdet skete 80% af alt nybyggeri til boliger og erhverv i perioden 2007 – 2010 på allerede bebyggede arealer. Så trods et omfattende nybyggeri med 20.000 boliger og 1,9 mio. etagemeter til erhverv var forbrugt af 'bar mark' til byformål kun 100 ha. pr. år. Omfanget er siden yderligere reduceret i takt med et lavere niveau for nybyggeri.

EU-Kommissionen, OECD m.fl. har gennem flere årtier og med fornyet styrke i de seneste år i adskillige dokumenter peget på nødvendigheden af

Tabel 1. Arealforbrug til byformål, diverse perioder. Hele landet og hovedstadsområdet

Periode	Hele landet		Hovedstadsområdet		Kilde til arealforbrug
	I alt pr. år	Pr. ny bolig	I alt pr. år	Pr. ny bolig	
2007 – 2014			90 ha		Hovedstadsstrategi 2015
2004 – 2011	1.170 ha	600 m ²			Landsplanredegørelse 2013
2007 – 2010			100 ha	200 m ²	Fingerplan 2013
1999 – 2008			160 ha	267 m ²	Næss & Clemens, 2010
2000 – 2006	1.582 ha	675 m ²			EEA, 2012 (CORINE)
1990 – 2000	1.379 ha	980 m ²			EEA, 2012 (CORINE)
1977 – 1997	1.875 ha	890 m ²	230 ha	420 m ²	Skov-Petersen, 2002
1974 – 1999	2.400 ha				Skov- & Naturstyrelsen
1982 - 1998	3.100 ha				EBU Betænkning 1397,2001
1967 – 1974	3.800 ha		1.200 ha	1.100 m ²	LPS: Arealplanlægning,
1965 - 1974	6.000 ha	1.750 m ²			BUR og Planstyrelsen, 1982

Tabellen viser for forskellige perioder det årlige arealforbrug til byformål, dvs. 'bar mark' inddraget til bymæssige forhold. Da byggeaktiviteten – omfanget af nybyggeri - har været forskellig i de forskellige perioder, er det årlige arealforbrug også sat i forhold til antallet af nyopførte boliger i perioden. Arealforbruget er opgjort for hele landet og hovedstadsområdet. Der er anvendt en række forskellige kilder.

at udvikle mere kompakte byer ud fra såvel økonomiske, miljømæssige som klimavenlige målsætninger. Eksempler er EF's Grønbog om Bymiljø fra 1990 og OECD's 'Compact Cities Policies' fra 2012.

I 'Køreplan for et ressourceeffektivt Europa' peger EU-Kommissionen (2011) på areal som en begrænset ressource og foreslår en milepæl for arealanvendelsen, hvor medlemsstaterne i tiden frem til 2020 skal begrænse inddragelse af nyt areal til bl.a. byudvikling og infrastruktur. Fra 2050 må nyt areal ifølge køreplanen ikke inddrages til byudvikling. Den territoriale dagsorden 2020 peger på nødvendige strategier for arealrecirkulering (byfornyelse, sanering eller genbrug af forladte, forfaldne eller ubenyttede områder i byerne).

Storby- / bystørrelses-strategi

Større byer rummer flere af de daglige rejsemål og flere regionale funktioner end mindre byer. Pendlingsafstande og indkørselsrejser er derfor væsentlig kortere end i de mindre byer. De større byer indeholder herudover ofte bydele med relativ høje tætheder. Forhold som til sammen muliggør, at flere her kan benytte kollektiv transport, cykel og gang, end i de mindre byer.

De årlige transportvaneundersøgelser viser, at såvel beboernes gennemsnitlige samlede daglige transport som daglig kørsel i bil vokser med aftagende bystørrelse. Jo mindre by, jo længere daglig transport og jo længere kørsel i bil. Christensens undersøgelser (DMU 1998, 2001) viser, at beboere i de største provinsbyer har en gennemsnitlig daglig samlet transport på 30 km, mod

beboerne i de mindre bysamfund på godt 40 km. I de større provinsbyer tilbagelægges beboerne dagligt mindre end 20 km i bil, mens beboerne i de mindre bysamfund kører mere end 30 km dagligt i bil.

Tilsvarende viser de årlige opgørelser fra Danmarks Statistik, at pendlingsafstandene er kortest i og omkring København og i de største provinsbyer, og markant længst i kommuner med mindre byer i stor afstand fra større byer. De gennemsnitlige pendlingsafstande varierer fra 11 – 13 km for beboere i København og nærmeste omegnskommuner til 28 – 33 km for beboere i den ydre periferi af pendlingsoplandene til hovedstadsområdet, Aarhus, Odense og Aalborg.

Om en stor arbejdsplads er lokaliseret i hhv. en større eller mindre by har stor betydning for den daglige transport. Da Siemens Mobile Phones flyttede deres udviklingsafdeling med 250 ansatte fra den mindre by Pandrup 25 km nord for Aalborg til regionscentret Aalborg, blev den daglige transport til og fra arbejde reduceret fra 54 km til 40 km pr. ansat. Den daglige kørsel i bil faldt med 33%, fra 48 km dagligt til 32 km dagligt pr. ansat. Andelen af ansatte der benyttede bil faldt fra 84% til 65%, mens brug af cykel blev 4-doblet, fra 7% til 28% (Miljøministeriet, 2004).

Den igangværende fortsatte urbanisering med en forskydning af befolkningen til de største bysamfund i Danmark bidrager alt andet lige til at reducere væksten i den daglige transport og den daglige kørsel i bil. DTU Transport har sammenholdt to scenarier for befolkningsudviklingen i Danmark frem til 2030. Det ene scenario fordeler

befolkningen som i Danmarks Statistiks befolkningsfremskrivning for 2030, hvor en større del af befolkningen koncentrerer sig i de store byer, mens det andet scenario fastholder den på landsplan fremskrevne befolkning med samme geografiske fordeling som i 2010.

Beregninger på Landstrafikmodellen 2013 viser, at i det scenario som følger Danmarks Statistiks geografisk fremskrevne fordeling af befolkningen, hvor den aktuelle forskydning mod de større byer fortsætter, vil bilejerskabet falde, antallet af bilture falde, mens ture med øvrige transportmidler stiger og turlængderne reduceres i forhold til basisscenariet uden geografiske forskydninger. Samlet indebærer det, at kørslen i bil som fører vil blive reduceret med i alt 4,6 mio. km per hverdag i 2030 (Brems, 2013). Det svarer til 7,5 % af den samlede bilkørsel i Danmark!

Centrumnærheds-strategi

Lokaliseres boliger i korte afstande fra byregionernes centrale dele, øges udbuddet af nære rejsemål. En større del af beboernes daglige rejser vil derfor være korte, og en øget andel af rejserne kan gennemføres med kollektiv transport, cykel og gang.

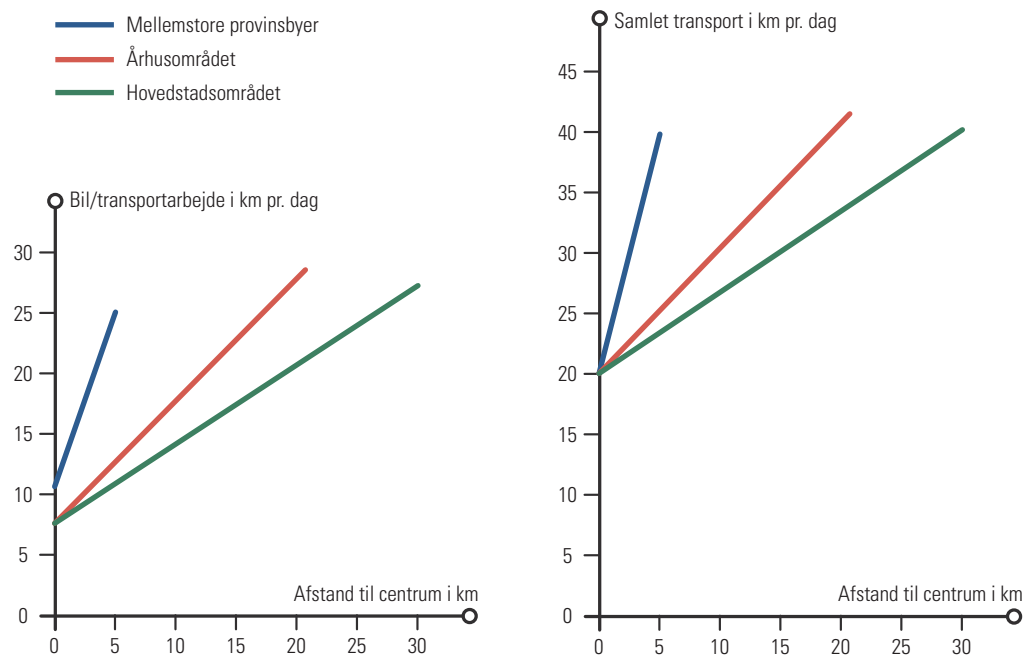
Flere undersøgelser viser, at beboernes daglige transport og kørsel i bil vokser markant med boligens afstand fra byregionens centrum (Hartoft-Nielsen (2001 b), Næss og Jensen (2000, 2005), Nielsen (2002)). Det gælder også, når der kontrolleres for de socio-økonomiske forhold, som påvirker vores transportadfærd, f.eks. indkomst, bilejerskab, køn, alder, børn etc. Hartoft-Nielsen (2001b) viser, at beboere i de indre bydele i ho-

vedstadsområdet, Aarhus og andre større provinsbyer dagligt transporterer sig 20 km, mens beboere bosat mere perifert hhv. 25 km fra Rådhuspladsen i København og 20 km fra Domkirken i Aarhus i gennemsnit har en daglig transport, som er dobbelt så lang, dvs. 40 km dagligt. Samtidig vokser den daglige kørsel i bil fra 7,5 – 10 km til ca. 25 km pr. dag. Både den daglige samlede transport og den daglige kørsel i bil vokser lineært med boligens afstand til byregionens centrum (nærhed til sekundære centre, som de store købstæder i hovedstadsområdet, reducerer dog både den samlede daglige transport og kørsel i bil i forhold til den retlinede vækst). Cyklen spiller størst rolle i de indre bydele i og omkring bymidterne.

En tilsvarende effekt ses ikke ved lokalisering af større arbejdspladser. De ansattes gennemsnitlige afstand til større kontorarbejdspladser i hovedstadsområdet er således 20 km uanset, hvor arbejdspladser er lokaliseret inden for Ring 4. Tilsvarende gælder større kontorarbejdspladser i Aarhus, Odense og Aalborg. Som vi skal se nedenfor påvirkes de ansattes transportmiddelvalg imidlertid markant af en bymidte-effekt og i hovedstadsområdet desuden af en stationsnærheds-effekt.

I de første årtier efter anden verdenskrig skete der årti for årti en stadig vækst i de nybyggede boligernes afstand til byernes centrum. Det billede vendte i 80'erne, 90'erne og 00'erne, hvor boligbyggeriet årti for årti er rykket en anelse tættere på bymidterne i takt med, at byomdannelsen spiller en stadig større rolle, og befolkningen efterspørger mere centralt beliggende boliger. Forskydningen er dog endnu relativ beskedent.

Figur 2. Samlet daglig transport og kørsel i bil som fører og boligområdets afstand fra centrum (Hartoft-Nielsen, 2001b).



Figuren til højre viser, hvordan de voksne beboeres gennemsnitlige samlede daglige transport, dvs. uanset formål og transportform (km pr. dag), vokser lineært med boligbebyggelsens afstand fra byregionens centrum. Det gælder i alle 3 typer af byregioner: hovedstadsområdet (blå), Aarhus-området (rød) og mellemstore provinsbyer (blå). For alle 3 byregioner gælder, at beboere bosat nær centrum i gennemsnit dagligt transporterer sig ca. 20 km, mens beboere bosat i byregionens periferi dagligt transpor

terer sig ca. dobbelt så langt, ca. 40 km (byregionens periferi ligger længere fra centrum i de største byregioner end i de mellemstore byer). F.eks. transporterer beboere bosat 20 km fra Domkirken i Aarhus sig i gennemsnit dagligt 40 km.

Figuren til venstre viser tilsvarende, hvordan de voksne beboeres gennemsnitlige daglige kørsel i bil som fører (km) vokser med boligbebyggelsens afstand fra byregionens centrum.

I hovedstadsområdet er det især de centrale dele af byregionen, som har haft befolkningsvækst i de seneste år. Det bidrager markant til at reducere væksten i den samlede daglige transport og kørsel i bil. I 90'erne og 00'erne var den gennemsnitlige afstand fra Rådhuspladsen til nyopførte boliger 21 km, mens den gennemsnitlige afstand i 10'erne har været 20 km. Der bygges således fortsat i områdets periferi, så trods den markante vækst i København, er forskydningen marginal. Og samlet set er byggeaktiviteten historisk lav i forhold til især 1960'erne og 1970'erne, hvor den største byspredning fandt sted.

Tidligere undersøgelser viser, at også i de større provinsbyer er boligbyggeriet rykket en anelse tættere på byregionens centrum end i de store byvækstår i 1960'erne og 70'erne (Hartoft-Nielsen, 2002 a).

Bymidte-strategi

Når kontorarbejdspladser og andre arbejdspladser lokaliseres i bymidten, vil mange ansatte bo inden for cykelafstand. De kollektive transportsystemer er samtidig orienteret mod bymidterne. Kollektiv transport og især cykel (og gang) vil spille en større rolle i den daglige pendling. Også butikker placeret i bymidten mindsker bilafhængigheden og transportarbejdet og øger tilgængeligheden, mens butikker placeret uden for bymidten øger bilafhængigheden og transportarbejdet og har dårligere tilgængelighed.

Mellem 33% og 40% af de ansatte i større kontorarbejdspladser, som ligger i de tætte bydele i København og Frederiksberg, cykler i vintermåned til og fra deres arbejdsplads. Uden for ho-

vedstadsområdets indre bydele er det kun 10%, der benytter cykel til større kontorarbejdspladser, hvor den gennemsnitlige pendlingsafstand er 20 km (Hartoft-Nielsen, 2001a, 2003, 2004). Kollektiv transport spiller ligeledes en væsentlig rolle i de indre bydele. Kun 10-25% - afhængigt af virksomhedstype – benytter bil, mens det uden for bymidten (København og Frederiksberg) er 50 – 80% afhængigt af virksomhedstype og afstand til en velbetjent station på det overordnede banenet (se afsnit om stationsnærheds-strategi).

Tilsvarende, men med mindre forskelle, ses også ved lokalisering af større kontorarbejdspladser hhv. i og uden for bymidterne i de større provinsbyer som Aarhus, Odense, Aalborg og Vejle (Hartoft-Nielsen, 2001a). Når det gælder samtlige arbejdspladser – og ikke blot større regionalt orienterede kontorarbejdspladser, som typisk har et større arbejdskraftopland - viser transportvaneundersøgelserne, at knapt 50% af de ansatte benytter bil, når arbejdspladsen ligger i en af de større provinsbyers bymidter, mens det er 70 – 80%, når arbejdspladsen ligger uden for bymidten. Forskellen skyldes især andelen af ansatte, der cykler. Det er typisk 40%, når arbejdspladsen ligger i bymidten, og 20%, når arbejdspladsen ligger i provinsbyer, men uden for bymidten (Te-traplan 2011, Landsplanredegørelsen 2013).

I hovedstadsområdet har det store fokus på byomdannelse i de indre bydele betydet, at andelen af centralt beliggende arbejdspladser er vokset med deraf følgende større rolle til de miljø- og klimavenlige transportformer. Det er sandsynligt, at noget lignende gør sig gældende i de større provinsbyer.

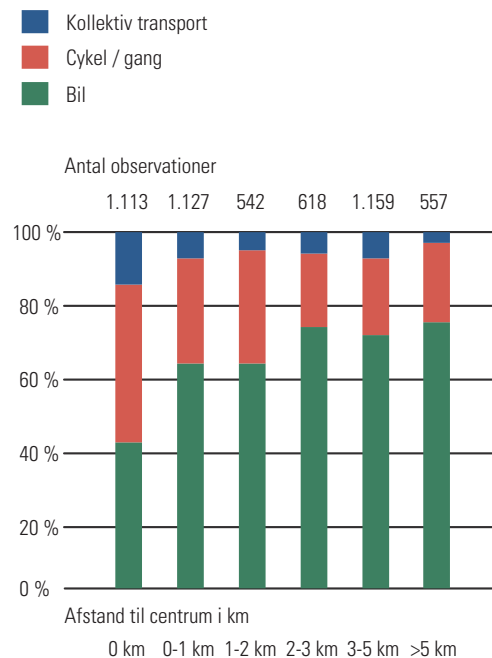
Stationsnærheds-strategi

Placeres arbejdspladser, boliger, regionale institutioner og andre store rejsemål nær en velbetjent station på et udbygget banenet i en byregion, forbedres den kollektive transports konkurrenceevne i forhold til bil. Stationsnærhedseffekten opnås, når personer, der råder over bil fravælger bilen til fordel for den kollektive transport, fordi den kollektive transport opleves som mest attraktiv. Afstandsfølsomheden til station vil være forskellig for forskellige byfunktioner og endvidere afhænge af betjeningen af stationen og stationens beliggenhed i bystrukturen.

Undersøgelser viser, at der i hovedstadsområdet er en klar trafikal effekt af at lokalisere større kontorarbejdspladser inden for gangafstande på op til 500 – 600 m fra en velbetjent station på det overordnede banenet bestående af S-bane, metro, Kyst-, Øresunds- og Vestbanen (Hartoft-Nielsen, 2001 a). Tømmefingerreglen er, at dobbelt så mange af de ansatte benytter kollektiv transport til en kontorarbejdsplads nær en velbetjent station som til en tilsvarende kontorarbejdsplads længere end 500 -600 m fra stationen. Det betyder 10 km mindre daglig kørsel i bil pr. ansat. Afstandsfølsomheden er stor. Før-efterundersøgelser af metroens første etaper viste, at afstandsfølsomheden i de indre, tætte bydele er endnu større, idet biltilgængeligheden i forvejen er begrænset her og cykel spiller en meget stor rolle (Hartoft-Nielsen, 2003, 2004).

Et klassisk eksempel på effekten af stationsnær lokalisering er de 2 rådgivende ingeniørfirmaer Carl Bro (i dag Grontmij) i Glostrup og Cowi i Lyngby. Begge ligger 10-11 km fra Københavns

Figur 3. Anvendt transportmiddel ved pendling til arbejdspladser i forskellig afstand fra bymidterne i Aarhus, Odense og Aalborg (Tetraplan 2011, Landsplanredegørelsen, 2013).



De seks søjler viser, hvilke transportmidler de ansatte benytter i den daglige pendling til arbejdspladser i seks forskellig afstandsbælter fra bymidterne i de tre største provinsbyer. Ligger arbejdspladsen f.eks. i en afstand fra bymidterne på 3 – 5 km, er det ca.70%, der kommer med bil, godt 20% cykler eller går, og knapt 10 % benytter kollektiv transport (bus eller tog).

Rådhusplads ved motorvej. Cowi ligger 200-300 m fra Lyngby Station, Carl Bro 2,4 km fra Glostrup Station. De ansatte på begge arbejdspladser har en gennemsnitlig pendling på 20 km, dvs. dagligt 40 km. På Cowi kører de ansatte i gennemsnit 22 km i bil pr. dag til og fra arbejde, mens de på Carl Bro kører 33 km i gennemsnit i bil pr. dag. 12% benytter kollektiv transport til Carl Bro, mens det er 25% til Cowi. Begge virksomheder havde på undersøgelsestidspunktet ca. 1.000 ansatte. Carl Bros stationsfjerne beliggenhed betød, at de ansatte på Carl Bro dagligt kørte 10.000 km mere i bil end de ansatte hos Cowi (Hartoft-Nielsen, 2001 a, 2002 b).

Et andet klassisk eksempel er Ferring International i Ørestad, som er yderst velbetjent trafikalt med nær adgang til motorvej og få meters afstand til både metro- og Øresundstog-station. Ferring er en højt løns-arbejdsplads, hvor stort set alle har adgang til bil. 57% af de dansk bosatte ansatte benytter kollektiv transport, mod kun 35% bil. Først i indtægtgruppen med en årsløn på mere end 900.000 kr. (2003-niveau) er der flere, der benytter bil end kollektiv transport. Blandt de svensk bosatte ansatte kommer alle til virksomheden med tog. Virksomheden ligger således også optimalt i forhold til et integreret arbejdsmarked på tværs af Øresund (Hartoft-Nielsen, 2003, 2004).

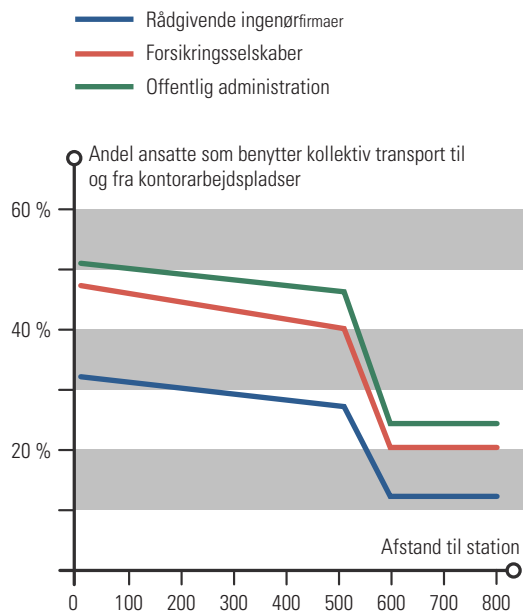
Undersøgelserne viser samtidig, at der ikke er tilsvarende effekter af lokalisering af større kontorarbejdspladser nær en lokalbanestation (f.eks. Ravnholm station på Nærumbanen) eller et velbetjent busknodepunkt (f.eks. Gladsaxe Trafikplads). (Hartoft-Nielsen (2001 a, 2002 b), Tetraplan (2004)). Tilgængelighedsanalyser bekræfter, at konkurrenceforholdet mellem bil og

kollektiv transport ikke påvirkes i samme omfang som ved lokalisering nær velbetjente stationer på det overordnede banenet.

Fleere undersøgelser viser, at der også er en effekt af at lokalisere boliger nær en station (Hartoft-Nielsen (2001 b), Næss og Jensen (2005)). Effekten er mindre, men giver dog op til 25% mindre kørsel i bil, når boligen ligger nær en velbetjent station i en byfinger. Afstandsfølsomheden er også mindre. Effekten klinger af med afstanden til station, men ophører først i afstand op til 1.500 m. Det hænger formentlig sammen med, at det i boligenden af en rejse er lettere at kombinere togrejsen med cykel og bus.

Markedet sætter også pris på stationsnær lokalisering. Institut for Fødevarer- og Ressourceøkonomi, Københavns Universitet har i 2014 undersøgt 'Virksomheders værdisætning af byrummets kvaliteter' baseret bl.a. på analyser af 17.000 erhvervslejemål fordelt i og omkring København og Aarhus. Når det gælder kontorarbejdspladser hæver nærhed til station lejeniveauet med 30-40% - plus yderligere 6-9% pr. linje, som betjener stationen. Blandt de undersøgte parametre har stationsnærhed den mest positive effekt. IFR, KU har i forbindelse med projektet 'Byliv der betaler sig' også undersøgt, hvorledes forskellige investeringer i byliv og bykvalitet påvirker boligpriserne. Projektet konkluderer: 'Nærhed til stationer – især uden for metropolområderne – forøger en boligs værdi med op til 4-8% for de boliger, der ligger tættest på stationen, og effekten klinger kun langsomt af mod nul omkring 1.500 m fra stationen. Nærhed til metrostation giver en jævn forøgelse på ca. 5-7% af boligernes værdi, men

Figur 4. Stationsnærheds-effektens afstandsfølsomhed (Fingerplan 2007 ud fra Hartoft-Nielsen, 2001 a)



kun inden for de nærmeste par hundrede meter omkring stationen' (Naturstyrelsen, 2013). Konklusionerne for såvel kontorarbejdspladser som boliger matcher dermed de trafikale effekter, som er beskrevet ovenfor.

Der findes ikke tilsvarende grundige analyser af evt. effekter af stationsnær lokalisering ved banenettet i de sjællandske byer uden for hovedstadsområdet og ved den østjyske længdebane. Mens det overordnede banenet i hovedstadsområdet i dag dækker hhv. 35% af boligerne og 40% af arbejdspladserne inden for 600 m og antallet af stationer i de kommende år udbygges fra 116 til

◀ Figuren viser, hvordan den kollektive transports markedsandel afhænger af både gangafstanden fra station til kontorarbejdsplads og virksomhedstypen (her 3 typer: offentlig administration, forsikringselskaber, rådgivende ingeniørfirmaer). Mønsteret er dog ens for de tre virksomhedstyper: Høj markedsandel, dvs. mange ansatte som benytter kollektiv transport i den daglige pendling, hvis arbejdspladsen ligger nær en station, lav markedsandel, hvis arbejdspladsen ligger i større afstand fra en station. Markedsandelen falder med stigende gangafstand og stationsnærheds-effekten ophører helt 500 – 600 m fra station. Her vil det typisk være 'tvangs-kollektivistene', der benytter den kollektive transport, dvs. samme andel uanset om arbejdspladsen ligger 800 m eller 2 km fra stationen. Stationsnærheds-effekten skyldes således, at nogle af de ansatte, som råder over bil, fravælger bilen, når gangafstanden fra station til arbejdsplads er under

163, findes der ikke tilnærmelsesvis tilsvarende dækningsgrader i andre dele af landet. Det er derfor usikkert om og i hvilket omfang stationsnærheds-effekter af betydning kan identificeres uden for hovedstadsområdet.

I forbindelse med det daværende Sjællands-projekt (2010) blev der lavet specialkørsler på Transportvaneundersøgelsen. Undersøgelsen omfatter imidlertid hele Region Sjælland og dermed også en række stationer på det overordnede banenet i hovedstadsområdet. Tog spiller en begrænset rolle i det samlede transportbillede i Region

Sjælland, men har pæne markedsandele, når det gælder længere rejser til arbejde / uddannelse og især rejser til Region Hovedstaden. Data fra transportvaneundersøgelsen viser også, at der er en klar stationsnærheds-effekt ved boliglokalisering nær station på statsbanenettet, idet andelen der benytter tog til arbejde / uddannelse i Region Hovedstaden er betydelig og væsentlig større blandt beboere inden for gangafstande på 10 minutter til station på statsbanenettet end blandt beboere i større afstand fra station. Andelen vokser yderligere, hvis arbejdspladsen / uddannelsesinstitutionen ligger stationsnært i Region Hovedstaden eller i centralkommunerne. Blandt pendlere fra Sjælland til hovedstadsområdet er det imidlertid kun hver fjerde, der pendler til centralkommunerne, og alt i alt kun hver tredje, der pendler til en stationsnær arbejdsplads. Den kommende bedre banedækning i hovedstadsområdet med mere metro og letbanen på Ring 3 kan således forventes også at påvirke de sjællandske pendlere brug af tog.

Trods megen italesættelse af 'det østjyske bybånd' spiller pendlingen mellem de store østjyske byer en om end stigende, så alligevel relativ begrænset rolle sammenlignet med f.eks. pendling i Aarhus-området. Kun 3% af pendlingen til arbejdspladser i Aarhus sker fra de 6 østjyske byer syd for Aarhus (2002-tal) og kun 7% af den samlede pendling til arbejdspladser i de 7 østjyske byer er pendling mellem de 7 byer. Hovedparten sker med bil fra en ikke-stationsnær bolig til en ikke-stationsnær arbejdsplads. Når den kollektive transport spiller en større rolle for beboere og arbejdspladser nær en station på den østjyske længdebane, skyldes det i højere grad bymidte-

Tabel 2. Overblik over trafikale effekter af de 5 byudviklingsstrategier i forhold til lokalisering af større kontor- og andre regionalt orienterede arbejdspladser og boliger.

Strategi	Byfunktion		Transportadfærd			
	Arb.pl.	Bolig	Samlet	Bil	Koll.tr	Cykel
Kompark by-/Tætheds-strategi	++	++	--	---	+	+
Storby- / by-størrelses-strategi	++	++	--	---	+	+
Centrum-nærheds-strategi	0	+++	---	---	+	+
Bymidte-strategi	+++	+	---	---	+	+++
Stations- nærheds-strategi	+++	+	0	--	++	0

Tabellen viser, i hvilket omfang hver af de 5 strategier påvirker transporten til og fra hhv. større arbejdspladser og boliger (søjle 2 og 3), og på hvilken måde strategien påvirker transportadfærden, om det er den samlede transport, der påvirkes, eller om det er valg af transportmiddel, der påvirkes (søjle 4, 5, 6 og 7). +’er markerer positiv effekt, -’er negativ effekt, 0’er ingen effekt. Et eksempel er stationsnærhedsstrategien:

Søjle 2 viser, at det har meget stor trafikal effekt at lokalisere større kontor

arbejdspladser stationsnært i hovedstadsområdet. Søjle 3 viser, at det også har trafikal effekt at lokalisere boliger stationsnært, men også at effekten er mindre end for kontorarbejdspladser (hhv. + og +++). Søjle 4 viser, at stationsnær lokalisering ingen effekt har på den samlede daglige transport, mens søjle 5 viser, at strategien væsentligt reducerer brugen af bil, søjle 6 at den væsentligt fremmer brugen af kollektiv transport, mens søjle 7 viser, at strategien er neutral i forhold til brugen af cykel.

effekten end en stationsnærhedseffekt, idet det primært er andelen af busrejser, der stiger. Skal flere østjyske pendlere benytte kollektiv transport frem for bil, forekommer der derfor at være større potentialer i udbygning af letbanen i Aarhusområdet med en tilknyttet byudviklingsstrategi baseret på stationsnær lokalisering, end øget regionaltogetsdrift på den østjyske længdebane.

I Danmark har vi af gode grunde ikke erfaringer med, hvorledes lokalisering af byfunktioner nær en letbane vil påvirke transportadfærden. Som nævnt søger vi på Aalborg Universitet finansiering til projekter, som grundigt skal belyse effekterne af de kommende letbaner i hovedstadsområdet og de større provinsbyer, herunder afstandseffekter af lokalisering af forskellige byfunktioner ved forskellige typer af standningssteder på de nye

letbaner. Umiddelbart må man forvente, at der vil være betydelige trafikale effekter af lokalisering af byfunktioner nær den kommende letbane på Ring 3, idet denne har opkobling til de radiale S-baner ved 6 knudepunktsstationer og forventes at få 5 minutters drift.

I Aarhus, Odense og Aalborg vil letbanerne betjene en række strategisk meget vigtige rejsemål. Erfaringer fra udlandet viser, at der også for letbanerne i de større provinsbyer kan forventes en skinneeffekt, og dermed en stationsnærhedseffekt, hvor nogle bilister fravælger bilen til fordel for den kollektive transport. Nielsen (2002) viser, at der ingen sammenhæng er inden for byområdet i Aalborg mellem brugen af bus og boligernes lokalisering. I de perifere byområder i Aalborg ses denne sammenhæng, mens der i Frederikshavn hverken er sammenhæng i de centrale eller de perifere bydele (Næss og Jensen, 2000).

Forskydningen af kontorbyggeriet til Københavns Kommune betyder, at en større andel af nybyggeriet til kontorformål i hovedstadsområdet placeres stationsnært inden for 600 m fra station. Uden for centralkommunerne er det imidlertid fortsat kun en tredjedel af de nybyggede kontoretage-meter, som er opført stationsnært (data kun frem til 2011). Få kommuner har en målrettet planlægning for udbygning af de stationsnære kerneområder, og der planlægges ofte ud fra et overordnet mål om størst muligt udbud af byggemuligheder til kontor erhverv. Københavns Kommune har et økonomisk incitament til at understøtte investeringerne i metron, ligesom trængslen på vejnettet giver kommunen incitament til en relativ stram stationsnærhedspolitik. Trængslen er også

i vækst omkring arbejdspladsområderne i omegnen. Mon ikke den stigende trængsel og kommunernes økonomiske engagement i den kommende letbane på Ring 3 tilsvarende vil øge kommunernes incitament til en strammere planlægning for stationsnær lokalisering? Det vil være ønskeligt, om staten og kommunerne i hovedstadsområdet ved kommende revisioner af Fingerplanen kunne blive enige om en strammere udformning af stationsnærhedspolitikken, således som bl.a. Trængselskommissionen (2013) anbefalede.

Med beslutning om at bygge et helt nyt regions-hospital i Nordsjælland var der en unik mulighed for at sikre den bedst mulige tilgængelighed for de mange tusinde daglige brugere af hospitalet. Hillerød Kommunes plan- og grundejerinteresser talte imidlertid kraftigere end optimal regional placering. Et svagt Miljøministerium ønskede ikke at tage ansvar. Den nærmeste indgang kommer til at ligge 6 – 700 m fra stationen. Der er ikke udsigt til en bymæssig bebyggelse mellem station og hospital. Adgangsvejen er på arkitektttegningerne udformet som en sti gennem en skov! Afdelinger og funktioner kommer til at ligge endnu længere fra stationen, ligesom det vil være tilfældet ved fremtidige udbygninger. I Odense tænkes det kommende universitetshospital og letbanen helt tæt sammen, således at letbanen løber inde mellem hospitalets bygninger med forbindelsesgange tværs over letbanen.

Virkemidler i nødvendigt samspil

Artiklen belyser 5 byudviklingsstrategier som bidrager til grøn omstilling af vores mobilitet: Kompaktby- / funktionstæthed-strategi, storby- /

bystørrelses-strategi, centrumnærheds-strategi, bymidte-strategi og stationsnærheds-strategi.

Strategierne kan imidlertid ikke stå alene, men skal spille sammen med andre virkemidler, hvis vores transportadfærd for alvor skal blive grøn. En væsentlig pointe er imidlertid, at indretningen af vores byer er et grundvilkår for anvendelse af andre virkemidler, således som det fremgår af pyramiden. De miljø- og klimavenlige transportmidler – cykel, gang og kollektiv transport – stiller andre krav til byernes indretning, end bilismen. Det forudsætter en vis kompakthed eller punktvis kompakthed for både at kunne benytte cykel/gang og for at understøtte passagergrundlaget i investeringstunge kollektive banesystemer.

Blandt fagfolk er der bred enighed om, at kørselsafgifter bliver nødvendige, hvis vi skal imødegå storbyområdernes trængselsproblemer og ændre vores adfærd, så bilen primært benyttes, hvor attraktive alternativer mangler. Men indføres kørselsafgifter uden at byen er gearret til alternativer til bil, vil de blot være en ekstra skat eller skabe tab af mobilitet. Er byen imidlertid indrettet, så vores daglige rejsemål kan nås med cykel, gang og kollektiv transport, vil kørselsafgifter bidrage til overflytning fra bil uden tab af mobilitet.

De 5 strategier har medvind i forhold til den aktuelle urbanisering og de i de større byer dominerende markeds kræfter (der findes også modsatrettede markeds kræfter). Skabelsen af den gode by og en langtidsholdbar omstilling til grøn mobilitet kan imidlertid ikke overlades til markeds kræfterne alene. Planlægningen må hjælpe

Figur 5: Virkemidler i nødvendigt samspil (Hartoft-Nielsen, 2002 a).



på vej. Det gælder den kommunale planlægning, men en vigtig pointe er, at der i stigende grad er behov for planlægning, der tænker på tværs af kommunegrænser. Det fælles banesystem på tværs af kommunegrænserne er rygraden i hovedstadsområdet planlægning af byudvikling. De kommende års udbygning med letbanesystemer i og omkring de største provinsbyer kan være en øjenåbner i forhold til behovet for fælles forpligtende byudviklingsstrategier, som går på tværs af kommunegrænserne. ■

Om forfatteren

Peter Hartoft-Nielsen er adjungeret professor i byplanlægning, civ.ing., lic. techn., Aalborg Universitet, Campus København.

Referencer:

- Brems, Camilla Riff (2013): 'Scenarier for trafikvæksten: Landstrafikmodellens bud på betydningen af trends.' DTU Transport.
- BUR (1982): *Fremtidens byudvikling og arealforbrug. Bilag. Byggeriets Udviklingsråd, København.*
- Christensen, Linda m.fl. (1998): 'Bilisme og miljø – en svær balance', DMU.
- Christensen, Linda (2001): 'Bystruktur og transportadfærd. Hvad siger Transportvaneundersøgelsen?' DMU.
- EEA (2012): 'Land Take in Europe', Ronan Uhel, European Environmental Agency, 9. Maj 2012, Copenhagen.
- EF-Kommissionen (1990): 'Grønbog om bymiljø'.
- Hartoft-Nielsen, Peter (2001 a): 'Arbejdspladslokalisering og transportadfærd', Skov & Landskab, Hørsholm.
- Hartoft-Nielsen, Peter (2001 b): 'Boliglokalisering og transportadfærd', Skov & Landskab, Hørsholm.
- Hartoft-Nielsen, Peter (2002 a): 'Byudvikling i større byer – konsekvenser for transport', Skov & Landskab, Hørsholm.
- Hartoft-Nielsen, Peter (2002 b): 'Stationsnærhedspolitikken i hovedstadsområdet – baggrund og effekter', Skov & Landskab, Hørsholm.
- Hartoft-Nielsen, Peter (2003): 'Metroens effekter på ansattes transportadfærd – 1., 2. og 3. delundersøgelse', Skov & Landskab, Hørsholm.
- Hartoft-Nielsen, Peter (2004): 'Metroens effekter på ansattes transportadfærd – 4. og 5. delundersøgelse', Skov & Landskab, Hørsholm.
- Mandag Morgen (uden år): 'Gevinster ved investeringer i byliv og bykvaliteter'.
- Naturstyrelsen (2013): 'Byliv der betaler sig'.
- Miljøministeriet (2004): 'Håndbog om miljø og planlægning – boliger og erhverv i byerne'.
- Moltke, Gert (1999): 'De store projekter og planer med perspektiv 2000 og deres skæbne' i *Byplanhistoriske noter 40*, Dansk Byplanlaboratorium.
- Newman, Peter and Kenworthy (1989): 'Cities and automobile dependence. An international Sourcebook'.
- Nielsen, Thomas S.(2002): 'Boliglokalisering og transport i Aalborg', Aalborg Universitet.
- Næss, Larsen og Røe (1994): 'Energibruk til transport i 22 nordiske byer', NIBR, Oslo.
- Næss, Petter og Jensen, Ole B. (2000): 'Boliglokalisering og transport i Frederikshavn', Aalborg Universitet.
- Næss, Petter og Jensen, Ole B. (2005): 'Bilringene og cykelnavet – Boliglokalisering, bilafhængighed og transportadfærd i hovedstadsområdet', Aalborg Universitetsforlag.
- Planstyrelsen (1982): *Byarealet. Landsplanlægning 1983-2000*
- OECD (2012): 'Compact Cities Policies – a comparative assessment'.
- Panduro, Lundhede og Jellesmark Thorsen (2014): 'Virksomheders værdisætning af byrummets kvaliteter', IFRO, Københavns Universitet
- Sjællandsprojektet (2010): 'Strukturbillede 2030 – byudvikling og infrastruktur i Region Sjælland' inkl. baggrundsmateriale fra Trafikstyrelsen.
- Skov- og Naturstyrelsen (1999): *Miljøindikatorrapport.*
- Skov-Petersen, Hans (1998): 'Beregning af det bebyggede areal fra 1977 til 1997', Notat. FSL, Hørsholm.
- Skov-Petersen, Hans og Nielsen, Thomas S. (2014): 'Bystruktur og cyklisme', ING, Københavns Universitet.
- Tetraplan (2004): 'Afstandseffekter ved busknodepunkter', HUR.
- Tetraplan (2011): 'Erhvervslokalisering – transportbehov og tilgængelighed. Virksomhedernes lokalisering

Fremtidens stationer

Af Mette Neimann

Udformningen af trafikterminaler og stationer har altid handlet om at forene tekniske krav med en passende arkitektonisk fremtoning og optimale forhold for passagererne.

I 1911 blev Københavns Hovedbanegård opført - et pragteksemplar af et jernbaneslot, der skulle hylde teknologien og rejsen - og med arkitekten, Heinrich Wencks egne ord skulle være "passende for Danmark - for vort Lands Forhold og dets Karakter". Det er godt 100 år siden, hvor man havde et andet forhold til det at rejse og til de serviceydelser, der knyttede sig til rejsen. Den nye hovedbanegård var eksempelvis udstyret med barbersaloner, store ventesale og en enorm ekspedition til rejsegods, altså passagerernes medbragte bagage.

Jernbanen fungerer i store træk på samme måde som på Heinrich Wencks tid, men vores opfattelse af, hvad der er en passende arkitektur og hvad der hjælper folk bedst muligt på deres rejse, har ændret sig temmelig grundlæggende.

I dag rejser vi let, og vi gør det hele tiden; det offentlige transportnet er blevet uhyre fintmasket og varieret, og det er en del af vores hverdagsrutine. I efterkrigstidens funktionsopdelte byer bor vi ikke samme sted, som vi arbejder, så vi pendler til og fra arbejde og skole hver dag - til fods, på cykel, med bus, tog eller metro. På samme tid er serviceniveauet blevet meget lavere, så i dag er vi selvhjulpne, individuelle, uafhængige - og online. Vi bringer så at sige vores egen privatsfære med os rundt i det offentlige, rum og vi forventer, at transportsystemerne passer til denne uafhængighed og til den mere flydende grænse mellem private og offentlige sfærer.

Samtidig er vore byer under forandring. Vi vil bruge byen til andet og mere end transport til og fra bolig og arbejde, vi vil også have det godt og sjovt i vores byrum og vores gader. Vi vil have en tilgængelig, åben by med muligheder for samvær, oplevelser og frie valg. Derfor skal vore trafikterminaler ikke være højtidelige eller monumentale som Københavns Hovedbanegård, men tilgængelige, effektive, indbydende, overskuelige og fuldt integreret i den omliggende by.

Flintholm Station - åbenhed og vartegn

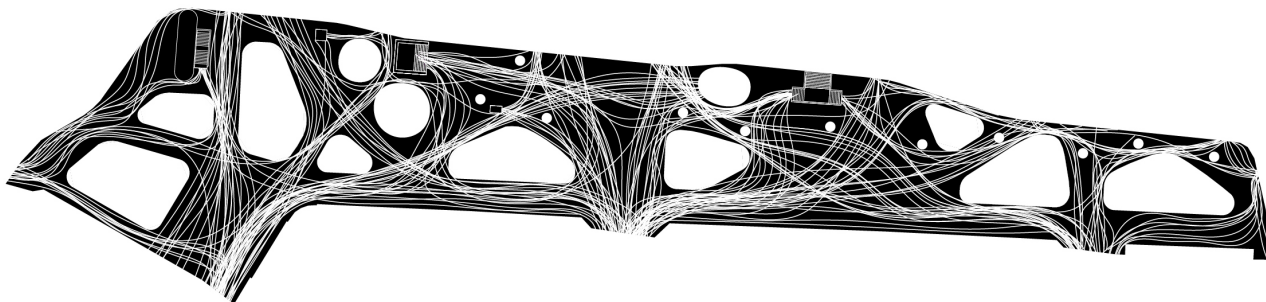
Flintholm Station blev til i 2004 som led i en plan om at forbinde Metroen, Ringbanen og Frederiksbundbanens S-togs-linjer samt adskillige buslinjer i én stor station, der dengang forventedes at udvikle sig til landets tredjestørste trafikknudepunkt.

Stationen er placeret i Grøndalsparken på grænsen mellem København og Frederiksberg Kommune. På Frederiksberg-siden lå desuden Flintholm, et industri-område under afvikling, og stationens placering blev en kærkommen mulighed for at starte en ny udvikling af dette område. Den arkitektoniske opgave var at skabe et sammenhængende, tilgængeligt og overskueligt stationsområde med én samlet identitet og med adgang fra både København- og Frederiksberg-siden.

De tre linjer passerer området i forskellige niveauer og i forskellige retninger, så at 'pakke dem ind' i en bygning var hverken hensigtsmæs-

► Flintholm Station. Foto: Gottlieb Paludan Architects





▲ Nørreport Station. Plantegning med menneskeflow. Gottlieb Paludan Architects/COBE.

sigt eller fremkommeligt. Løsningen blev at overdække hele området med et 5.000 kvadratmeter stort glastag og således skabe et stort, overdækket underum til stationens funktioner. Denne løsning medvirker til at skabe gode oversigtsforhold, således at man altid, fra en hvilken som helst af de tre linjer på stedet, kan se de to andre. Taget er samtidig, med sin størrelse og udformning, blevet et markant vartegn for trafikknudepunktet midt i Grøndalsparkens langstrakte, grønne forløb.

Hvor togene tidligere krydsede Grøndalsparken på dæmninger, blev der opført dalbroer på bropiller, hvilket er med til at gøre stationsområdet åbent og skabe visuel og fysisk forbindelse med omgivelserne.

Stationen fungerer både som lokal station for det stigende antal beboere, der ankommer til fods og på cykel, pendlere, der skal til og fra det nu næsten færdigudviklede Flintholm-område og som omstigningsstation mellem metro, S-tog og busser.

Flintholm Station er således i høj grad blevet en effektiv 'trafikmaskine' med fokus på kombinationen af forskellige transportformer, ny sammenhæng mellem to bydele og den fysiske

integration af komplekse topografiske forhold. Den efterfølgende udvikling i Flintholm-området, lader også til at bestyrke tesen om at velfungerende infrastruktur i høj grad er en forudsætning for byudvikling.

Nørreport Station - et åbent byrum på de bløde trafikanters præmisser

Efter 3 års byggearbejde blev den nye Nørreport Station indviet tidligt i 2015. Transformationen af Danmarks travleste trafikknudepunkt er resultatet af en international arkitektkonkurrence i 2009, hvor indbudte arkitekter fik til opgave at komme med forslag til en ny udformning af stationen, som kunne give mulighed for byliv og rum til bløde trafikanter på en helt anden måde end hidtil. Desuden skulle stationsområdet bindes sammen med gågaderne i indre by og blive en integreret del af byens rum.

Arbejdet med at designe den nye station tog udgangspunkt i passagerflowet; hvordan bevæger man sig mellem de tilstødende gader og nedgangene til perronerne - de eneste tilbageværende spor af den tidligere station, der er bevaret på terræn? Studier af flowet var med til at tydeliggøre det indlysende - at mennesker bevæger sig til og fra stationen fra alle verdenshjørner. Der er naturligvis hovedfærdselsårer som Købmagerga-

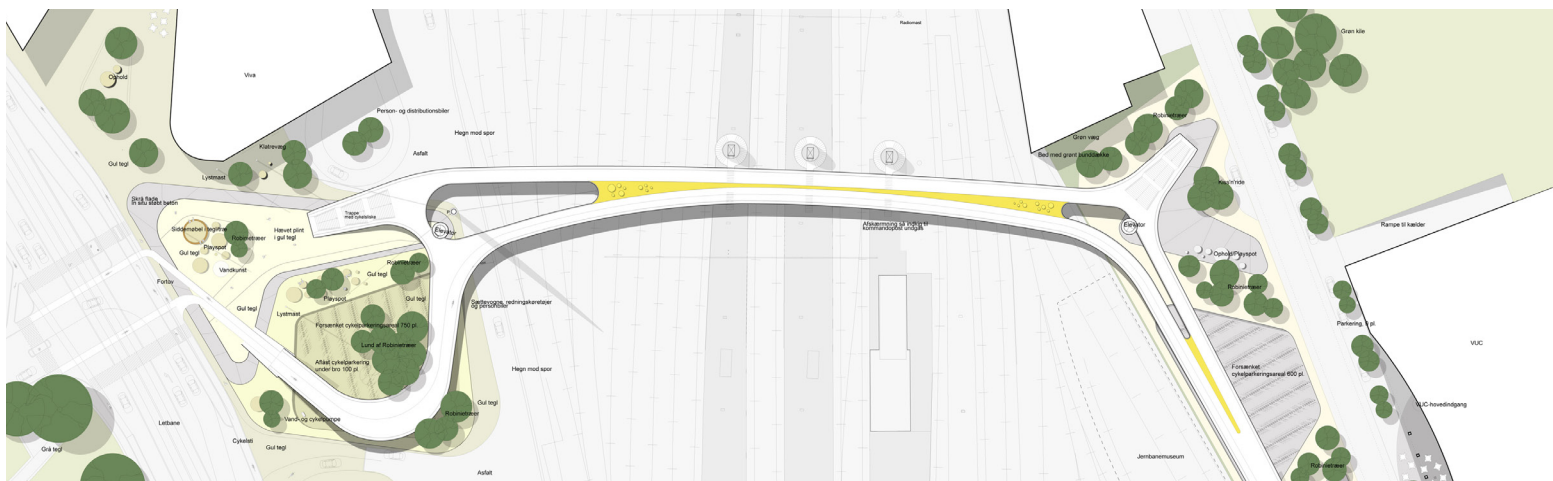
de og Fiolstræde, men det samlede billede viste stor spredning i, hvorfra pasagerer og forbigående ankommer til Nørreport. Dette blev bestemmende for udformningen af den nye station, som blev designet uden en traditionel stationsbygning og uden en hovedindgang.

Den nye Nørreport Station er udformet som et åbent og tilgængeligt byrum med fodgængere og cyklister i centrum. Alle stationsfunktioner er placeret i organisk formede elementer, hvis udformning og decentrale lokalisering afspejler brugernes færdsel på kryds og tværs mellem de mange sidegader, trapper og fodgængerovergange. I udformningen er der lagt vægt på at skabe en stemning, som fortæller om en levende og dynamisk storby. Derfor er de mange parkerede cykler heller ikke gemt væk; tværtimod viser projektet, at København er stolt af at være verdens bedste cykelby.

Pladsens få bygninger fremstår helt i glas og med afrundede former, der giver plads til menneskestrømmen og skaber et overskueligt og naturligt flydende byrum uden bagsider og modhager. Der er således ikke nogen uforstyrrede kroge, hvor man kan urinere, smide sin cykel eller gemme

► Nørreport Station. Foto: Jens Lindhe





▲ Byens Bro, Odense. Plantegning af broen med cykel- og gangflows

sig, hvilket er med til at gøre Nørreport til et trygt sted at færdes for alle.

På den nye station skulle antallet af cykelparkeringspladser mere end fordobles fra 900 til 2100. De nye cykelparkeringspladser er udformet som integrerede og ligeværdige elementer på pladsen - ligesom bygningerne, er de formet organisk af flowet og placeret decentralt på pladsen. Cykelparkeringen er således særdeles synlig, men for at bevare overskueligheden i byrummet, er parkeringsfelterne sænket ca. 30 cm under niveauet på den omgivende plads. Dette er samtidig med til at skabe en tydelig markering af parkeringsfelterne, uden brug af skilte og afmærkninger. Som det sidste led i indpasningen af de mange cykler, er der udviklet en ny type parkeringsstativ til Nørreport, som er mere pladseøkonomisk end de stativer, som var tilgængelige på markedet.

Nørreport har været gennem en transformation fra trafikalt kaos til intuitiv orden i et byrum med kvaliteter ud over de rent funktionelle. Den nye Nørreport Station er således blevet et eksempel

på en urban trafikterminal, der er helt integreret i byens rum og udformet på de bløde trafikanters præmisser.

Byens Bro - et trafikalt vartegn for Odense

I Odense er de gamle havneområder forladt af industrien, og der skyder nye boligbyggerier, kulturinstitutioner og uddannelsessteder op. Men jernbanen, der løber gennem byen, har længe fungeret som en effektiv barriere mellem havnen og byens centrum, og derfor besluttede man at etablere en bro over banearbejdet. Broen skulle skabe ny forbindelse for cyklister og fodgængere mellem by og havn og skulle samtidig give brugerne en spektakulær oplevelse og byen et nyt vartegn. Desuden skulle den nye bro skabe bedre adgangsforhold til stationen med direkte adgang fra broen til perronerne.

Odense er en af Danmarks bedste cykelbyer med et godt udbygget net af cykelstier, og det har været ambitionen at udforme broen som en direkte forlængelse af den eksisterende cykelinfra-

struktur. Derfor er broen egentlig designet som to broer: En cykelbro, der tager udgangspunkt i cyklisternes bevægelser og en gangbro, der er optimeret med brede trapper til fodgængere og direkte adgang til perronerne. På midten over sporene er de to broer samlet til én, mens de skilles ad ved brofæsterne for at sikre den bedst mulige 'landing' for de to typer af brugere. Den sydlige del af broen spænder over adskillige jernbanespor, og her er der ikke mulighed for at opsætte bropiller. Denne udfordring er udnyttet til at skabe broens og byens nye vartegn - en 40 meter høj pylon i poleret rustfrit stål, som bærer 3 stålstag, der klarer bæringen af det lange spænd.

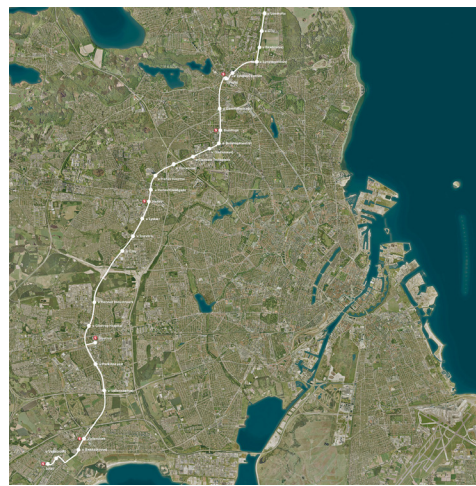
Der er ikke tilføjet nogen særlige features for at gøre broen oplevelsesrig, tværtimod har det været ambitionen at selve det dynamiske design med sine krumninger og stigninger i sig selv kunne gøre det til en oplevelse at krydse broen,

► Byens Bro, Odense. Foto: Lars Rolfsted Mortensen





▲ Letbanen forbinder 'knoerne' i Fingerplanen



hvorfra der er mulighed for at få et andet blik på sin by.

Udgangspunktet for broens udformning har således været de primære funktioner, repræsenteret ved funktion, flow og bevægelse. Samtidig har broen udvidet byens rum og med enkle arkitektoniske midler skabt et nyt vartegn for Odense. Broen inviterer til at vælge cyklen som transportmiddel og er med sin klare funktionalitet let at bruge for alle bløde trafikanter; togpassagerer såvel som dem der, har deres daglige vej til arbejde, skole eller fritidsaktiviteter via broforbindelsen.

Den nye bro blev indviet i sommeren 2015 og lader, her et halvt år senere, til at opfylde sine ambitioner som en ny multifunktionel forbindelse i byen, der både kan styrke byens forbindelser og integrationen mellem cykel/gang- trafik og offentlig transport.

Letbane på Ring 3 - indpasning af en ny transportform

Nye transportbehov er opstået siden Fingerplanens strategi for udvikling af hovedstadsregionens byområde, og derfor er 11 københavnske kommuner, Region Hovedstaden og Staten gået sammen om at anlægge en letbane på den 'gamle' Ring 3-omfartsvej om København.

Letbanen vil løbe fra Ishøj i syd til Lundtofte i Nord, og skal binde Københavns omegnskommuner tættere sammen på tværs af de eksisterende S-togslinjer og danne grundlag for en fremtidig udvikling og vækst i hovedstadsregionen. Glostrup, Lyngby, Buddinge, Herlev, Vallensbæk og Ishøj bliver nye store trafikknudepunkter for letbane, busser samt regional- og S-tog. Det forventes, at letbanen årligt vil have 13-14 millioner passagerer og passagertallet forventes at stige til 17-18 millioner, efterhånden som byudviklingsområderne udbygges. Designarbejdet forventes at være færdigt i 2016 og de første letbanetog skal køre fra 2021.

Letbanen som transportform er bestemt af forstadsområdets 'mellemskala', som groft sagt er for tæt til tog og for spredt til metro. Desuden sikres fremkommeligheden, idet letbanen kører i sit eget tracé, og den er så støjsvag, at den kan indpasses i tæt bebyggede områder.

Den arkitektoniske og landskabsmæssige opgave handler om at skabe et gennemgående design til de 28 stationer og det 28 km lange tracé, der løber gennem 8 beliggenhedskommuner. Hertil kommer arkitektonisk udformning af tilhørende bygværker som kontrol- og vedligeholdelsescener, transformeringbygninger og kørestrømsmaster samt design-guidelines for broer og tunneller undervejs på linjen.

Den formgivningsmæssige udfordring har været at skabe et design, der giver letbanen en gennemgående og genkendelig identitet, og som samtidig kan indpasses i mange forskellige typer af by- og landskabsrum med meget forskellige

► Letbane på Ring 3. Skitse af perrontype. Visualisering: Gottlieb Paludan Architects



adgangsforhold og passagergrundlag. Designarbejdet er derfor startet med en kortlægning af de funktionsmæssige krav og de eksisterende by- og landskabsrum. Herfra er så udviklet typologier på stationer, stationsudstyr, køretracéer, beplantninger mv. ligesom hver enkelt station er blevet placeret geometrisk i sin kontekst.

Formgivningsarbejdet er præget af ambitionen om at skabe et robust design - i alle ordets betydninger. Stationer og stoppesteder som disse er udsat for stort dagligt slid og derfor skal materialer, overflader og detaljer være enkle og holdbare. Stationsdesignet skal desuden kunne fungere i mange forskellige sammenhænge - fra det mest forstads-urbane til det besluttet landlige - og vil tilføre værdi og kvalitet ved at være afdæmpede og modtagelige, snarere end opmærksomhedskrævende.

Stationerne skal desuden kunne holde i mange år, være imødekommende overfor forskellige behov og størrelser over tid. Designet skal have lang æstetisk levetid, være selvforklarende og intuitive at benytte og tilgængelige for alle.

Fremtidens trafikterminaler som katalysatorer for bæredygtig byudvikling?

Samlet set peger vore aktuelle erfaringer fra arbejdet med udformninger af trafikterminaler, stationer og andre trafikløsninger i retning af en større og større integration med de omgivende byer og landskaber, med andre transportformer og med de øvrige aktiviteter i vores hverdag. Integrationen med digitale platforme som smartphones og indførelsen af førerløse transportsystemer som den Københavnske metro er nogle af de teknologiske indikatorer på at inte-

grationen mellem transportsystemerne og vores hverdagsliv bliver mere og mere 'seamless'.

Den fysiske udformning af trafikknudepunkterne afspejler den samme udvikling; stationen skal ikke være 'et andet sted' hvor du skal spørge om lov eller har brug for hjælp, den skal opleves som en naturlig forlængelse af byens rum og et attraktivt sted at opholde sig.

Og mens det er en gammel sandhed, at stationen kommer først og byen kommer bagefter, så er det i de senere år blevet mere og mere tydeligt, at man med den rette planlægning og udformning af trafikknudepunkterne, også har mulighed for at lægge fundamentet for en mere grøn og bæredygtig byudvikling. Optimale forhold for kombinationsrejsende, gode cykel-parkeringsforhold, tilgængelighed for alle og smukke, attraktive byrum kan være med til at stimulere brugen af bæredygtige transportformer.

For at opnå dette, skal der naturligvis fokuseres på funktionaliteten, men også på det æstetiske, på oplevelsen og på integrationen med byens øvrige rum. Attraktive og velfungerende trafikterminaler kan bidrage til at brande offentlig transport og cyklisme som fremtidens bæredygtige transportformer. ■

Om forfatteren

Mette Neimann er arkitekt MAA og afdelingsleder, Mobilitet og Infrastruktur
Gottlieb Paludan Architects

Projektdata:

Flintholm Station

Arkitekter:

Public Arkitekter (nu: Gottlieb Paludan Architects) og KHR

Arkitekter

Ingeniør:

COWI

Nørreport Station

Arkitekter:

Gottlieb Paludan Architects og COBE

Ingeniør:

Grontmij

Belysningsdesign:

Bartenbach Lichtlabor

Byens Bro, Odense

Arkitekt og Landskabsarkitekt:

Gottlieb Paludan Architects

Ingeniør:

Niras

ES Consult

Belysningsdesign:

Bartenbach Lichtlabor

Kunstnerisk udsmykning:

Anita Jørgensen

Letbane på Ring 3

Arkitekt:

Gottlieb Paludan Architects

Landskabsarkitekt:

GHB Landskab

Ingeniør:

COWI

Design:

Kontrapunkt

► Nørreport Station. Foto: Ole Malling



Stationen i byen

Anmeldelse



Af Jens Kvorning

Stationer er nogle af de mest potente offentlige rum, hvis man ser på hvor mange mennesker der passerer og bruger disse rum. Antropologen Marc Augé indlemmede ganske vist stationer og lufthavne i det han kaldte non-places, fordi man kun passerer og ikke opholder sig i og indtager rummet. Men spørgsmålet er om denne kategorisering er særligt produktiv. Man kan i hvert fald konstatere at selv på en halvkold november-dag er der en del mennesker, der faktisk opholder sig på Nørreport: Alle bænke omkring udluftnings-tårnene er optaget. Og der kan næppe være tvivl om, at det indtryk man får af stationen, selvom man kun passerer igennem eller forbi den, har stor indflydelse på ens velbefindende og på ens opfattelse af hvad det er for en by man er i. Om flowet forløber effektivt, om rum og materialer udstråler omhu og kvalitet, om farver og lys kan indramme stemninger og afspejle tid, om stationen indtager en forståelig rolle i konteksten. Alt det betyder meget for ens videre færd i byen og for ens fornemmelse af byen som ramme om dagliglivet.

Når man skal vurdere en station, er det nok særlig vigtigt at gøre sig klart hvorfra man iagttaget den. Jeg bor og arbejder centralt i København. Til dagligt går eller cykler jeg. For mig er steder som Nørreport derfor ikke steder som jeg dagligt passerer igennem – det er steder jeg passerer forbi. Det er fortætningspunkter i byen, hvor særlig mange mennesker ankommer og fordeler sig ud

◀ Nørreport Station. Foto: Jens Lindhe

i byen, og det påvirker byens rum på en særlig måde i kraft af den intensitet disse strømme rummer og skaber. Vurderingen vil derfor sandsynligvis være anderledes, hvis den blev skrevet af en person der dagligt passerer gennem stationerne. Det der fanger min opmærksomhed er, hvor godt det lykkes at afvikle strømmene i forhold til den omgivende by – at det både er effektivt og sker på en måde, så det bidrager til en opfattelse af vitalitet, som igen på en positiv måde smitter af på de omkringliggende rum og bydele. Om der er plads til de aktiviteter der knytter sig til denne vitalitet, eller om det skaber ophobninger og konflikter. Jeg er interesseret i hvilken atmosfære der skabes i samspillet mellem de tætte strømme og de mange aktiviteter de kalder på, og i karakteren af de rum og bygninger, som servicerer og kanaliserer disse strømme. Og så er jeg interesseret i hvordan stationsområdet optræder i en større bymæssig kontekst - hvordan hænger stationsområdet sammen med byen og hvordan skiller det sig ud.

Nørreport

Nørreport er i dag den største station i landet målt efter persontal. Den vil miste sin førerposition når ringmetroen kommer i gang og fordeler omstigningsmulighederne på flere stationer, men den vil stadig være et af de mest personintensive steder overhovedet.

Det betyder også, at der her skal afvikles mange forskellige aktiviteter på et begrænset areal. Per-

sonstrømme skal ledes til og fra, men det der for alvor skaber problemer er hvorledes omstigningen mellem cykel, tog, metro og bus kan afvikles, så det både opleves effektivt for den enkelte og bliver del af en rumlig helhed der er forståelig, aflæselig og smuk og dermed signalerer omhu for byen som ramme om det fælles. Det er ikke nogen enkel optimeringsøvelse. De forskellige hensyn er i en vis udstrækning modstridende.

Det var en given forudsætning i konkurrencen om Nørreport station at al bil-trafikken skulle samles i den ene side af gaderummet – mod Nørrebro. Dermed dannes en stor sammenhængende fodgængerflade som forbinder sig med middelalderbyen og de centrale gader på strækningen fra Nørregade til Gothersgade.

På denne store sammenhængende flade valgte vinderholdet så at strukturere ved hjælp af en række organiske figurer, som opdeler fladen på to måder. Der er nedsænkede områder der definerer cykelparkering, og så er der en form for byggede skyer, som rummer billetsalg og kiosker eller bare står som åbne overdækninger over nedgange til perronerne.

Denne grundkomposition rummer store muligheder for at organisere de mange funktioner og flows, som stationsområdet består af. Sammenstillingen af disse organiske elementer kan dirigere og kanalisere mange forskellige fodgængerforløb og skabe mange forskellige underdelinger

af det store rum. Og figurernes retningsløshed gør at hele området fremstår med en klar egenart og helhed og bevarer sin karakter af et særligt rum mellem middelalderbyen og voldkvartererne. Det er ikke noget der enten bygger sig på middelalderbyen eller trækker voldkvarterernes tættere på middelalderbyen.

Selvom det er et meget sikkert oplæg, er det tydeligt at det har været svært at finde balancen mellem at skaffe mange cykelparkeringer tæt på nedgangene til togene, at sikre komfortable og velplacerede fodgængerpassager og skabe plads til omstigningen til busser.

I yderenderne mod Nørregade og Gothersgade og mod syd, mod Middelalderbyen, lykkes det fint. Der er et bredt og komfortabelt fodgængerstrøg langs med middelalderbyens facade. Når man går ad dette strøg åbner der sig hyppigt diagonale forbindelser over mod den anden side. Disse forbindelser er ikke kun vigtige som færdselsmuligheder, de er også vigtige for at fastholde opfattelsen af, at der er skabt et sammenhængende felt der spænder ud mellem Middelalderbyen og Voldkvartererne. Set fra fodgængerpromenaden langs Middelalderbyen fremstår grundideen også meget klar: De store organisk formede tage forskyder sig på en elegant måde, anslår en fin rytmen og antyder flydende underdelinger af rummet. Der er kun en indvendig: Det virker som et brud på grundideen, at et af de store tage er

hoppet over på den anden side af Gothersgade, hvor byrummet skifter fuldstændig karakter og danner en anderledes rumlig kontekst.

Den balance mellem øer og tværforbindelser, der er så vigtig for at fastholde ideen og helheden, svækkes imidlertid når man kommer til midterfeltet ved Frederiksborggade. Her skal de største strømme til og fra stationen afvikles, samtidig med at de gennemgående strømme der kommer fra eller skal til Nørrebro skal modtages og afvikles på en værdig måde. Men lige netop her er der placeret den største og mest uigennemtrængelig 'cykel-ø' som både visuelt og reelt opleves som en barriere. Det forstærkes så af at cyklisternes netop her parkerer masser af cykler udenfor de definerede øer og dermed gør den meget store ø endnu større. Og overfyldningen i midterfeltet forstærkes endnu engang af at der er givet tilladelse til at placere både en pølsevogn og en anden meget stor salgsbod her, så den fornemmelse af åbenhed, overskuelighed og valgfrihed mht. til retning der skulle opleves, når man kommer ud fra middelalderbyen ad Frederiksborggade afløses af en oplevelse af sammentrængthed og rod, som næsten minder om de gode gamle dage.

Hvis man bevæger sig på Nørrebro-siden af Stationsområdet, fremstår helheden mere klemt og knap så overbevisende. De store tage fremstår ikke længere som organiske former, som forskyder sig, men som figurere der danner en lige linje

mod trafikgaden og omstigningen til busserne. Og omstigningen til busserne er også blevet temmelig trængt med smalle fortove på begge sider. Her bliver det meget klart at der er konkurrence om pladsen, og at det er sydsiden mod Middelalderbyer der er blevet prioriteret. Det er måske et fornuftigt valg i betragtning af at Frederiksborggade allerede er blevet meget presset og opdelt af Metroens lange, barske halvmur.

Den bymæssige kontekst

Det kan være fristende at se på en anden, nyere station, som optræder i en afgørende anderledes bymæssige kontekst, for på den måde at tydeliggøre nogle af de særlige betingelser der gælder på Nørreport. Jeg vil derfor også kigge på Flintholm Station.

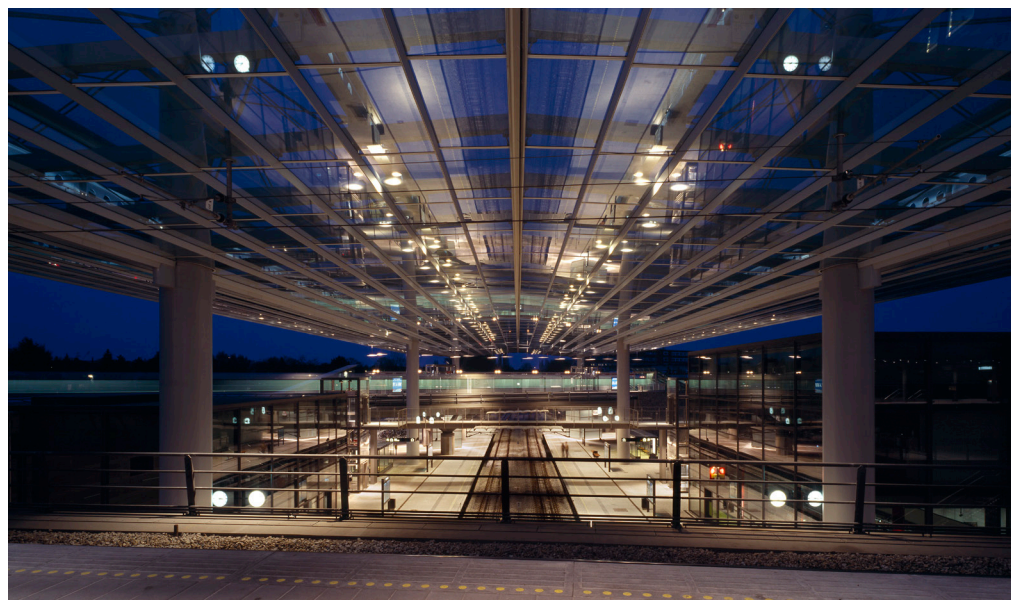
Nørreport og Flintholm optræder i meget forskellige bymæssige kontekster og nogle af de rumlige problemstillinger, der knytter sig til at organisere en station, optræder som en art positiv-negativ billede, når man sammenligner de to stationer. Nørreport artikulerer fortætningen af de mange mennesker og aktiviteter i et rum der åbner sig i forhold til omgivelserne. Man kommer frem til Nørreport gennem lukkede gadeforløb og så åbner byen sig i et større rum, der hvor de mange strømme skal samles og fordeles og støttes af forskellige servicebygninger. Flintholm fremstår modsat - som en bygningsmæssig fortætning i et åbent forstandslandskab.

En stor åben konstruktion der træder frem, hæver sig over det omgivende bylandskab og samler alle funktioner under det store transparente tag.

På Nørreport foregår en væsentlig del af stationens logistik skjult under jorden. Man ser en masse mennesker komme op fra undergrunden, men man ved ikke hvilke tog der kører under jorden.

Ved Flintholm er alle funktioner og al logistik synlig og arkitektonisk eksponeret og fortolket. Man kan i et blik se alle S-tog og metrotog, busser, cykel og bilparkering, kiosker og gangforbindelser. Flintholm passeres af betydeligt færre mennesker end Nørreport, men den er ikke desto mindre et meget vigtigt omstigningspunkt mellem 2 S-togs-linjer, metroat og mange buslinjer.

Stationen er vigtig som et eksempel på et effektivt og komfortabelt omstigningspunkt, som i kraft af sine velorganiserede flows, sin overskuelighed og formgivning øger attraktiviteten af den kollektive transport. Men Flintholm er også vigtig som eksempel på stationen, som et lokalt fortætningspunkt med kapacitet til at markere noget fælles og sætte omdannelsesprocesser i gang i de tilstødende kvarterer. Det er lykkedes at koble det nye kvarter på den gamle gasværksgrund sammen med stationen, således at stationen fra den ene siden fremstår som en fortætning og et



orienteringspunkt i forstadslandskabet og fra den anden side fremstår som en fortsættelse af den tættere by.

Det er oplagt at Nørreport også indgår som del af byens dynamik og tager del i nogle større omdannelsesprocesser, som omfatter Torvehallerne og Israels Plads. Som nævnt kobler stationen sig fint sammen med disse omdannelsesprojekter, hvis man passerer i Fiolstræde linjen, mens mødet med Frederiksborggadelinjen er mere problematisk i kraft af Metroens lange og uskønne lysnedtag.

▲ Flintholm Station. Foto: Gottlieb Paludan Architects

Men ikke desto mindre fremstår det nye Nørreport også som klar markering af et vigtigt og dynamisk sted i byen. Især om aftenen tegner de lysende udluftningstårne og de nedfra belyste organiske tagformer billedet af et helt særligt sted. ■

Om forfatteren

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

Mobilitetsforskning

By, bevægelse og planlægning

Hverdagens mobilitetsrum og landskaber rummer store potentialer til en forbedret byplanlægning der går på tværs af fagdiscipliner og forvaltningssiloer. Med den nye mobilitetsforskning som optik ser vi at mobiliteten og dens steder er meget mere end blot bevægelser mellem A og B!

Af Ole B. Jensen, Simon Wind & Ditte Bendix Lannig

Indledning

Den nutidige by kan karakteriseres ved tre hovedtendenser: For det første er byen faldet ud over kommunegrænsen! Det betyder for det andet at vi skal tænke i relationelle bymønstre. Med andre ord, at alle byer, store som små, skal forstås via deres indbyrdes relationer. Dette leder til den tredje pointe, nemlig at grundpulsen i denne nutidige bymæssighed er en omfattende mobilitet! Forskningsmæssigt leder dette til en udfordring for den transportforskning der er optaget af bevægelsen af varer, folk, køretøjer og information fra A til B. Derfor er den nye mobilitetsforskning relevant. Denne har som motto at "mobilitet er mere end A til B" og den spørger tværfagligt ind til, hvordan mobiliteten definerer hvem vi er, hvordan vi omgås andre, og hvordan vi opfatter den fysiske verden. Ydermere leder den til at se på de transitområder og infrastrukturer, som vi ofte ikke skænker en tanke som vigtige hverdagslivsrum. De er scenerne for "mere end A til B" da vi jo ikke er "slået fra" undervejs! Tænk eksempelvis på hvordan pendling kobles med boglæsning, meditation, arbejde, motion og sociale netværk alt efter hvilken transportmåde vi

kigger på. Den forskning der bedrives ved Center for Mobilitet og Urbane Studier (C-MUS) ved Aalborg universitet er konkret og ser på hverdagens mobile situationer og de rum som danner scenen herfor. Det kan eksempelvis være motorveje eller ventesale. Disse rummer potentialer for nye services, nye oplevelser eller nye måder at organiseres på. Men disse potentialer kan vi ikke se hvis vi ikke "lærer at se" det velkendte på nye måder. Det er der mobilitetsforskningen kommer på banen med teorier, begreber og metoder der afslører nye muligheder i det velkendte. I denne artikel vil vi kort præsentere den såkaldte "mobilitetsvending" samt det specifikke arbejde med at dreje denne mod byplanlægning, urban design og mobilitet. Endelig vil vi pege frem mod de perspektiver vi ser for det fremtidige arbejde med mobilitetsdesign og byplanlægning.

Mobilitetsvendingen – et nyt blik på en velkendt verden

At overbevise læsere af BYPLAN om, at mobilitet og bevægelse er en central del af nutidig bymæssighed burde ikke være svært, endsize noget vi skal bruge meget tid på. De fleste erfarer dagligt

transformationen i infrastrukturer, teknologier og mobilitetsformer der får køretøjer, varer, mennesker, informationer og data til at cirkulere med en ikke først set intensitet. Samtidig er der en række miljømæssige og sociale konsekvenser som den intensiverede mobilitet skaber i sit kølvand. Alt sammen forhold som gør mobiliteten til et højaktuelt byplanmæssigt tema.

Gennem de sidste 10-15 år har særlig samfundsvidenskaberne inden for geografi, sociologi og antropologi indkredset disse forandringsdynamikker. Mest specifik kommer dette til udtryk i den såkaldte nye "mobilitetsvending" (se Adey m.fl. 2015; Cresswell 2006; Urry 2007; Vannini 2010). Hvis man meget kort skal sige noget om hvad der gør denne tilgang speciel er det, det forhold, at man nok studerer ovennævnte bevægelser. Men i modsætning til eksempelvis transportforskning, interesserer mobilitetsforskningen sig for de sociale og kulturelle konsekvenser af denne intensiverede mobilitet. Sagt lidt slagordsagtigt, så er mobilitetsvendingen optaget af at mobilitet er "mere end A til B" bevægelser. Vi studerer med andre ord mobilitetens "mere end..." effekter

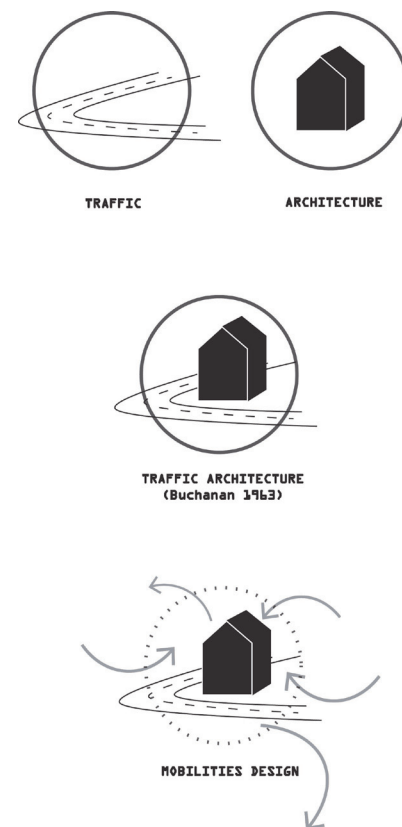


▲ Billede 1: Mobilitetens iscenesættelse (Jensen 2013, s. 6)

inden for allehånde samfundsdimensioner (se fx Wind 2014). Heriblandt naturligvis også byplanlægning, urban design og arkitektur som er de fysiske scener for mobilitet i hverdagslivet. Et af de kritiske potentialer som mobilitetsvendingen deler med visse byplan- og arkitekturfaglige diskurser er arbejdet med at afvise de "moralske geografier" (Cresswell 2006) som på forhånd miskender hverdagens infrastrukturelle landskaber og mobilitetssystemer som værende "ikke-steder" (Auge 1995). Som Dahl (2008) påpeger, eksisterer der en agtværdighedens geografi, som overser at de livsrum vi befinder os i når vi er i "transportdanmark" enten er mere end instrumentelle logistik systemer eller måske endda er svangre med potentialer for nye oplevelser, services eller interaktioner. Noget man er blind for hvis man kun ser mobiliteten og dens landskaber som "A til B" bevægelser. Som en del af mobilitetsvendingen har vi i Center for Mobilitet og Urbane Studier (C-MUS) ved Aalborg Universitet arbejdet med en særlig optik på disse fænomener. Vi kalder den en "situationel mobilitetsanalyse" og den er beskrevet mere detaljeret flere steder. (Jensen 2013, 2014 er

traditionelle akademiske referencer men teorien findes også beskrevet i lægmandstermer i kilden; Jensen 2015a). Kort fortalt tager analyseoptikken udgangspunkt i den konkrete mobile situation (billede 1).

Som for eksempel at køre på arbejde med skiftende transportmidler. En mobil hverdagsituation lader sig efter modellen opdele i en fysisk dimension, en social dimension og en kropslig dimension. Sagt anderledes, så finder en mobil situation sted. Den er udtryk for interaktion (omhandlende med- eller modtrafikanter), og endeligt er den altid kropsligt udført med alt hvad det indebærer omkring kropslige muligheder, begrænsninger og sansninger. Endvidere tager modellen en teater metafor som optik og anskuer de mobile situationer som iscenesatte. Enten "fra oven" gennem planlægning, regulering og design. Eller "fra neden" gennem menneskers valg og motiverede handlinger. Spændt ud mellem iscenesættelse fra oven og fra neden og inden for de tre temaer af den fysiske, sociale og kropslige verden, giver teorien om "mobilitetens iscenesættelse" en operationel analyseramme,



▲ **Billede 2:** Fra Trafikarkitektur til mobilitetsdesign (kilde: C-MUS)

som er afprøvet i flere forskellige sammenhænge (Jensen 2014).

Mobilitetsdesign

Inden for de sidste 3-5 år har dette arbejde med situationel mobilitetsanalyse taget en drejning i retningen af at fokusere mere på arkitektur og design (se fx Lanng 2015). For kort at forklare rationalet og ideen bag dette koncept går vi lige tilbage til Colin Buchanans berømte rapport "Traffic in Towns" fra 1963 (Buchanan 1963). Heri argumenterede han for, at et af problemerne med bilens dominans over byen var at trafik og arkitektur var adskilte domæner uden dialog. Han foreslog en ny optik; "trafikarkitektur". Som bekendt blev denne vision aldrig realiseret. Men vi står i dag i en parallel situation hvor vi dog som forklaret ovenfor ikke taler om trafik eller transport, men derimod om mobilitet. Ligeledes er vi interesserede i det som muliggør mobile situationer, hvorfor vi må anvende det bredere begreb "design". I denne optik dækker designbegrebet også byplanlægning og bydesign såvel som det eksempelvis dækker de moderne netværksteknologier som i stigende grad muliggør vores

hverdagsmobilitet (ex. smart phones med apps). Kort sagt, så er mobilitetsdesign studiet af de designmæssige beslutninger og interventioner som muliggør mobile situationer (billede 2)

Ud over at vi anvender den førnævnte mobilitetstænkning på mobile situationer går vi aktiv i dialog med design og arkitektur. Dette sker både metodisk hvor vi anvender "designertænkning". Hermed mener vi en praksis- og interventionsorienteret tilgang der både rummer konkrete forslag til problemløsninger, såvel som den rummer et stærkt kreativt og utopisk element. Som designere (bredt forstået) ser vi på de steder hvor mobiliteten er iscenesat og stiller skarpt på både problemer og potentialer. Endvidere rummer mobilitetsdesign forskningsstrategien en to-trins model: Trin et kalder vi "at lære at se" og trin to "invitation til handling". Hermed mener vi, at vi på det første trin "lærer" at se mobilitetslandskabernes nye muligheder og potentialer. Med trin to er vi i dialog dels med professionelle i byplanpraksis, men også med borgere omkring involvering og "med-design". Potentialet i eksempelvis at re-designe en p-plads eller en tunnel som

almindeligvis anses for at være et ikke-sted er således at man kan bruge mobilitetsdesign som en teknik til at vise "usynlige" potentialer gennem at "lære at se" det velkendte på nye måder. Endvidere er "invitationen til handling" ikke bare en borgerinddragelse eller en tværprofessionel anledning, den er også et mulighedsrum for at iscenesætte byens mangfoldige brugergrupper. Fremfor at se byen som en stor og ensartet offentlig sfære, skal man forstå de mange og heterogene identiteter og grupperinger. At bringe disse til en samtale omkring en ny oplevelse af eksempelvis en infrastruktur eller et transitrum fjerner ikke de iboende modsætninger og konflikter, men den muliggør en fredelig sameksistens af uenighed. En sådan politisering af mobilitetslandskaberne er en uudnyttet ressource som trin to i mobilitetsdesignstrategien muliggør.

Perspektiver for byplanlægningen

Det netop gennemgåede arbejde er afrapporteret i diverse akademiske kanaler hvilket den interesserede læser kan forfølge ved at se på kildeerne i litteraturlisten. Men arbejdet trykprøves også løbende i vores eksterne samarbejde med

kommuner, tegnestuer og rådgivende ingeniørfirmaer. Her vil vi særligt nævne tre eksempler på hvordan vi forsøger at få forskningen i mobilitetsdesign "ud at gå". For det første har vi i mobilitetsdesigngruppen formaliseret et samarbejde med Aalborg Kommune omkring gensidige møder og orientering om projekter der lader sig tematisere som mobilitetsdesign. Der afholdes i den sammenhæng 3-4 årlige møder mellem forvaltning og universitet. At dette arbejde har bevågenhed på højeste niveau i forvaltningen dokumenteres af, at Stadsarkitekten for Aalborg Kommune deltager i disse møder. Dernæst har vi afholdt en række workshops med Danske kommuner om mobilitetsdesign. I artiklen andetsteds i dette nummer af BYPLAN vil vi rapportere fra en mobilitetsdesign workshop vi har afholdt i samarbejde med Vejle Kommune med fokus på omdannelse af stationsområdet. Men vi har også haft andre kommunale samarbejder som eksempelvis en præsentation af mobilitetsdesign for Københavns Kommune og et samarbejde med kommunerne på Djurs i forbindelse med den nye mobilitetsstrategi for Djurs. Endelig gennemfører vi en mobilitetsdesign workshop i samarbejde

med Dansk Byplanlaboratorium i december 2015. Vi kunne fortsætte listen, men det burde være klart fra ovenstående, at vi lægger os i selen for at samarbejde med eksterne parter om denne forskning. Her ser vi at mobilitetsbegrebet inviterer til en tværfaglig og tværforvaltningsmæssig diskussion af bevægelsen i byen og byens rum. På den akademiske side er mobilitetsanalyse og teori med til at af-naturalisere og genbeskrive det vi tror vi allerede kender. På det praktiske niveau er mobilitetsdesign en invitation til dialog på tværs af faggrænser og forvaltningssiloer.

Vi skal med andre ord have et nyt og mere fintmasket sprog for hverdagslivets mobiliteter. Lidt ligesom Inuit kulturen beskrevet i Peter Høegs roman "Frk. Smillas fornemmelse for sne". En gennemsnitlig dansker har måske begreber for tre slags sne (hård, tøj og sjap) mens en Inuit har et sofistikeret begrebsapparat for sne med adskillige kategorier og underbegreber. Det handler om menneskets indpasning i sit miljø og sit habitat. Som Inuitten lever i polar økologier, lever nutidens menneske i netværksbyens mobilitetslandskaber og disse infrastrukturlandskaber er vores

habitat! Mobilitetsforskningens rolle er dels at bidrage til en bedre forståelse af, hvordan borgere oplever byen og det bebyggede miljø, dels at skabe redskaber til bedre at kunne tale om at ændre det byggede miljø. Man skal jo have et sprog for at kunne pege på problemer og potentialer, for dermed at kunne forandre verden. Husk på at vi ikke oplever verden i hverken akademiske discipliner eller forvaltningsressort områder. Vi lever i den mobile situation. Derfor skal vi lave situationel og etnografisk viden i øjenhøjde med det mobile menneske til supplement af den aggregerede og kvantitative modelviden, som styrer det meste af dagens politik og planlægning! Vi skal med andre ord blive bedre til at forstå den upåagtede betydning af hverdagsmobilitet i den grænseløse bys mobilitetslandskaber. Studiet af hverdagslivets mobiliteter viser eksempelvis, at en motorvej, der ofte kaldes et "ikke-sted" uden væsentlig æstetisk og social værdi, faktisk er et rigt interaktionsrum (Jensen 2014). Hverdagslivet på motorvejen i netværksbyen er en lige så væsentlig dimension som byernes torve og pladser. Vi mangler en byplanlægning der er sensitiv over for det mobile og levede

hverdagsliv og de mange "små situationer" som tilsammen danner de offentlige interaktionsrum. Mobilitetsvendingen generelt, og mobilitetsdesign specifikt rummer potentialet til en sådan genbeskrivelse og mobilisering. ■

Se mere information om mobilitetsforskning og mobilitetsdesign på Centre for Mobilities and Urban Studies (C-MUS): <http://www.c-mus.aau.dk>

Om forfatterne

Artiklen er udarbejdet af Professor Ole B. Jensen, Adjunkt Simon Wind og Forskningsassistent Ditte Bendix Lanng, alle fra Mobilitetsdesigngruppen ved Center for Mobilitet og Urbane Studier (C-MUS) ved Aalborg Universitet.

Litteratur:

Adey, P. D. Bissell, K. Hannam, P. Merriman & M. Sheller (eds.) (2014) *The Routledge Handbook of Mobilities*, London: Routledge

Augé, M. (1995) *Non-places. Introduction to an anthropology of supermodernity*. London: Verso

Buchanan, C. (1963) *Traffic in Towns*, Harmondsworth: Penguin Books

Cresswell, T. (2006) *On the Move. Mobility in the Modern Western World*, London: Routledge

Dahl, H. (2008) *Den usynlige verden*, København: Gyldendal

Jensen, O. B. (2013) *Staging Mobilities*, Routledge: London

Jensen, O. B. (2014) *Designing Mobilities*, Aalborg: Aalborg University Press

Jensen, O. B. (2015) *Mobilitet er meget mere end en bevægelse fra A til B*, <http://www.altinget.dk/> 15. januar 2015

Jensen, O. B. (Ed.) (2015) *Mobilities*, London: Routledge, vol. I-IV

Lanng, D.B. (2015) *Gesturing entangled journeys. Mobilities design in Aalborg East, Denmark*. PhD-afhandling. Aalborg Universitet, Danmark

Urry, J. (2007) *Mobilities*, Cambridge: Polity

Vannini, V. (2010) *Mobile Cultures: From the Sociology of Transportation to the Study of Mobilities*, *Sociology Compass*, 4/2, 111-121

Wind, S. (2014) *Making Everyday Mobility - A qualitative study of family mobility in Copenhagen*. PhD-afhandling. Aalborg Universitet, Danmark

Meget mere end et **parkeringshus**

Mobilitetsdesign i praksis - et eksempel fra Vejle stationsområde

Stationsområder er vigtige knudepunkter i vore byer. Ofte rummer de med deres centrale placering og daglige strøm af mennesker et stort byudviklingsmæssigt potentiale. Med særligt fokus på dette har Vejle Kommune sammen med forskere fra Center for Mobilitet og Urbane Studier, Aalborg Universitet, inddraget arkitekter og ingeniører i en tværfaglig mobilitetsworkshop om udviklingen af Vejles fremtidige stationsområde.

Af Ditte Bendix Lannig, Simon Wind og
Ole B. Jensen

Et p-hus som en betydelig del af Vejle bys udvikling

”Opgaven er ikke bare at lave et p-hus. Det er potentielt noget, der kan være med til at understøtte og sætte retning for en fremtidig udvikling for hele Vejle by.” Sådan siger byplanlægger og arkitekt Jakob Østergaard fra Vejle Kommune om startskuddet til en tværfaglig proces med mobilitet, strategisk byudvikling, og et konkret projekt for et parkeringshus i Vejles stationsområde.

Med udgangspunkt i mobilitetsdesign, som vi har introduceret i den foregående artikel, vil vi i denne artikel pege på et aktuelt eksempel, som kan gøre os klogere på nogle af nøglepunkterne i mobilitetsdesign; en workshop afholdt af Vejle Kommune i juni 2015. Workshoppen omhandlede Vejles centralt beliggende stationsområde (billede 1). Kommunens formål med workshoppen var at igangsætte et målrettet og nytænkende arbejde med en udviklingsplan for byens centrale stationsområde som et attraktivt fremtidigt knudepunkt for bevægelse. Stationsområdet er i dag et funktionelt trafikalt knudepunkt, som mange mennesker færdes igennem. Over to intense dage blev områdets potentialer og problemer underkastet en grundig analyse med det fremadrettede perspektiv at skabe en robust og visionær udviklingsplan.

Med forankring i vores forskning i Center for Mobilitet og Urbane Studier (C-MUS) på Aalborg Universitet blev dette arbejde sat i mobilitetsperspektiv. Livet leves ikke kun på de destinationer vi rejser fra og til, men også undervejs, og mobilitet skal derfor forstås som ”mere end fra A til B”. De steder, som danner scener for hverdagsmobilitet, har potentiale til at tilbyde andet og mere end at være funktionelle ”transportmaskiner”. Eksempelvis kan en almindelig parkeringsplads fungere som et vigtigt offentligt rum, hvor sociale og sanselige situationer udspiller sig inden for de tilsyneladende trivielle hverdagsbevægelser (Lannig 2015). Og en letbane er ikke blot en fysisk infrastruktur, men også et kulturelt og socialt rum, samt en potentiel strategisk dynamo for byudvikling, investeringer, oplevelser og byliv (Olesen 2014). Forskning i mobilitet gennem de seneste 10 år inden for den nye ”mobilitetsvenlighed” viser, at mobiliteten påvirker vores identitet, sociale netværk og vores opfattelse af den fysiske omverden (Jensen 2013). Mennesker undervejs er ikke partikler, der blot skubbes rundt i transportsystemer. Vi dannes i de rum, vi lever i, og den nutidige bys udstrakte mobilitetslandskaber og -systemer er i stigende grad scenen for denne dannelse. Det betyder, at der er potentia-

► **Billede 1:** Vejle stationsområde. Copyright: Vejle Kommune





En workshopdeltager reformulerede spontant og humoristisk Vejles tidligere slogan, "Vejle skal kunne ses fra månen" med: "Hvad hvis man kunne se Vejle fra stationen?"

ler i at betragte infrastrukturernes rum som "scener for liv". Særligt interessant og udfordrende bliver det, når "by" og "transport" og forskellige mobilitetsformer (fx gang, cykel, bus, tog, bil) mødes i vigtige knudepunkter, som det er tilfældet i Vejles stationsområde.

Tværfaglig ekspertise i workshoppen

Tværfaglighed spiller en særlig rolle i arbejdet med mobilitetsdesign. Den komplekse by- og trafiksituation i og omkring Vejle Station lader sig ikke indfange og behandle fra et enkelt perspektiv. Som den amerikanske arkitekt og professor Stan Allen har udtrykt det, er der behov for "en ny måde at tænke på, der åbner for design af infrastruktur, som ikke blot et spørgsmål om at leve op til minimale ingeniørtekniske standarder, men som er i stand til at udløse komplekse og uforudsigelige urbane effekter, der rækker forbi deres designede kapacitet" (Allen 2010, s. 39, vores oversættelse).

Deltagere i processen

For at imødekomme den tværgående udfordring blev der i workshoppens todages forløb involveret nøglepersoner med forskellige kompetencer. Deltagerne blev fordelt på to tværfaglige hold. Fra Vejle Kommune deltog planlæggere med lokalviden og indsigt i kommunens strategiske ud-

vikling. Trafikingeniører fra Rambøll deltog med trafikteknisk fagkyndighed. Arkitekter fra tegnestuerne Effekt og Tredje Natur deltog med bydesignkompetencer og øjnene rettet mod udviklingspotentialet. Igennem to kritik-runder deltog Vejle Kommunes tekniske direktør og kommunaldirektør med tværgående indsigt i fagområderne og de lokale politiske strømme. Endelig deltog vi selv med den forskningsbaserede mobilitetsviden. Jakob Østergaard fra Vejle Kommune oplevede det tværfaglige fælles "rum", der blev skabt under workshoppen, som udbytterigt. Forskellen fra den traditionelle tilgang, hvor kommunen stiller en prædefineret opgave, der skal løses af ingeniørerne, var til at tage og føle på. Her sad de tekniske eksperter med i brainstormen, deltog i diskussioner om de bystrategiske overvejelser og mødte arkitekternes begreber og forestillinger om fremtidens bykvalitet direkte. Ingeniørernes begejstring og "ja, og"-tilgang var et ekstra positivt element i processen, synes Jakob Østergaard, som selv har en arkitektfaglig baggrund.

Mobilitet rummer mange vidensfelter

Den seneste forskning inden for mobilitetsviden er netop tværfaglig og rummer arkitektur, byplanlægning, økonomi, etnografi, kulturanalyse, ingeniørvidenskab og service design for blot

at nævne nogle. I vores arbejde med mobilitetsdesign fokuserer vi på de konkrete rammer og situationer, som mobiliteten skabes i. Det kan fx være ankomsten til Vejle med toget (billede 2). Til sådan en "mobil situation" stiller vi det umiddelbart enkle spørgsmål: *Hvad muliggør denne situation?* Svaret på spørgsmålet er alt andet end enkelt og skal findes i en sammenføjning af mange forskellige materielle og immaterielle elementer, som rækker ud over de umiddelbare arkitektoniske og tekniske rammer til de sociale, kulturelle, politiske, økonomiske, og affektive formationer, som Vejle Station er indskrevet i og indvirker på. En workshopdeltager reformulerede spontant og humoristisk Vejles tidligere slogan, "Vejle skal kunne ses fra månen" med: "Hvad hvis man kunne se Vejle fra stationen?". Disse ord peger på, at identitet og branding er noget af det, der hænger sammen med mobiliteten, skønt det måske ofte er mindre synligt. Arkitekter og forskere Katrina Stoll og Scott Lloyd formulerer det således: "Rækkevidden af infrastrukturerne er så stor, at den strækker sig på tværs af mange domæner og lag. Arkitektens evne til at omdanne momenter i infrastrukturnettet er en mulighed for at gentænke det usynlige" (2010, s.7, vores oversættelse). En "mobiliseret" optik på Vejle stationsområde omfatter derfor at arbejde med lokaliteten som mere end en fysisk infrastruktur, og at se ud over



▲ **Billede 2:** Ankomst til Vejle med tog. Foto: Ditte Bendix Lannig

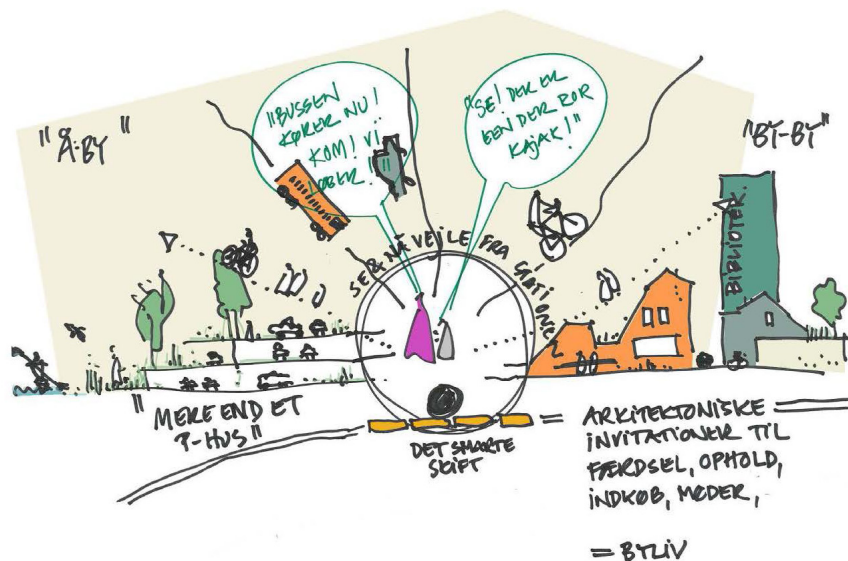
de umiddelbare tekniske behov, krav, barrierer og ønsker. Dette understreger netop behovet for at involvere adskillige og forskellige fagligheder, der er relevante for at komme frem til effektive og sikre mobilitetsløsninger, som samtidig spiller sammen med byens identitet, brug, tilblivelse og forandring i bredeste forstand.

Fra transport til mobilitet

En traditionel transportoptik fokuserer på effektiv og sikker trafikafvikling. Det i sig selv vil vi ikke anfægte, men vi bør udforske mulighederne for at få meget mere ud af vores infrastrukturer. En af de centrale udfordringer i byplanlægning og urban design er håndtering af fysisk udvikling og omdannelse i stadigt voksende urbaniserede

områder, herunder at finde løsninger på urbane problematikker som "sprawl", stedløshed og tab af offentligt liv (Loukaitou-Sideris 2012). I særlig grad peges der på, at den modernistiske arv, idealet om den funktionalistiske, funktionsdelte by samt bilismens indtog, har efterladt mange af vores bylandskaber i en kompleks fragmenteret tilstand, hvor byliv og bykvalitet har svære vilkår (Madanipour 2006). Vejle har oplevet en hastig befolkningsvækst i de senere år, og kommunens målsætning er at understøtte denne vækst bedst muligt. Flere borgere sætter selvsagt byens mobilitetssystemer og den oplevede bykvalitet under pres. Sådanne urbane problematikker nødvendiggør, at fokus på klassiske typologier og byrum som pladser, parker, boulevarder i tætbyen suppleres med en ny interesse for at udnytte potentialerne, der gemmer sig i de ordinære mobilitetsrum og overskudslandskaber, såsom gader,

busstop, parkeringspladser og stisystemer. Disse hverdagens mobilitetsrum er mangfoldige typologier, der både skal varetage fysisk bevægelse af mennesker samt rumme åbenhed for oplevelses- og livskvalitet. Igennem valg af rute, transportmiddel og artefakter, forhandler og rammesætter den rejsende både praktiske og følelsesbestemte forhold for sin bevægelse (Wind 2014a; 2014b). Det fysiske miljø, hvad enten det er landskabet, motorvejen, forstadens stisystemer, perronen eller togkupeen, inviterer til og muliggør mange forskellige aktiviteter og oplevelser undervejs; afslapning, leg, arbejde, læring, samvær osv. Vekselvirkningerne mellem - på den ene side - hvordan mennesker på meningsfuld vis oplever og bruger det fysiske miljø igennem bevægelse, og - på den anden side - hvordan det fysiske miljø samtidig "iscenesætter" vores hverdagsrejser er centralt for en forståelse af mobilitetsdesign.



Netop dette brugerfokus i mobilitetstilgangen har givet Jakob Østergaard fra Vejle Kommune en ny forståelse: *Det, der har været min store aha-oplevelse, er, at man ser forbindelserne som oplevelsesrum, og det at skabe oplevelser i transporten - mellem destinationer - er det store potentiale. Man kan arbejde meget mere bevidst med, hvad det er for en type oplevelse, der ønskes, og så designe specifikt til det.* Jakob peger på potentialet i at udvikle stærkere koncepter for byudviklingen ved at arbejde med bevægelseslinjerne som oplevelsesrum og sætte disse oplevelser først i det strategiske og konkrete byplanarbejde – før bydele og bygninger. Han anser bevægelserne som afgørende for, hvordan Vejle fungerer, og for hvad det er for en by, der skabes; bevægelserne skaber mulighederne for interaktion, liv og dynamik.

Meget mere end et parkeringshus!

På workshoppen i Vejle var det konkret behovet for at anlægge et nyt parkeringshus i stations-

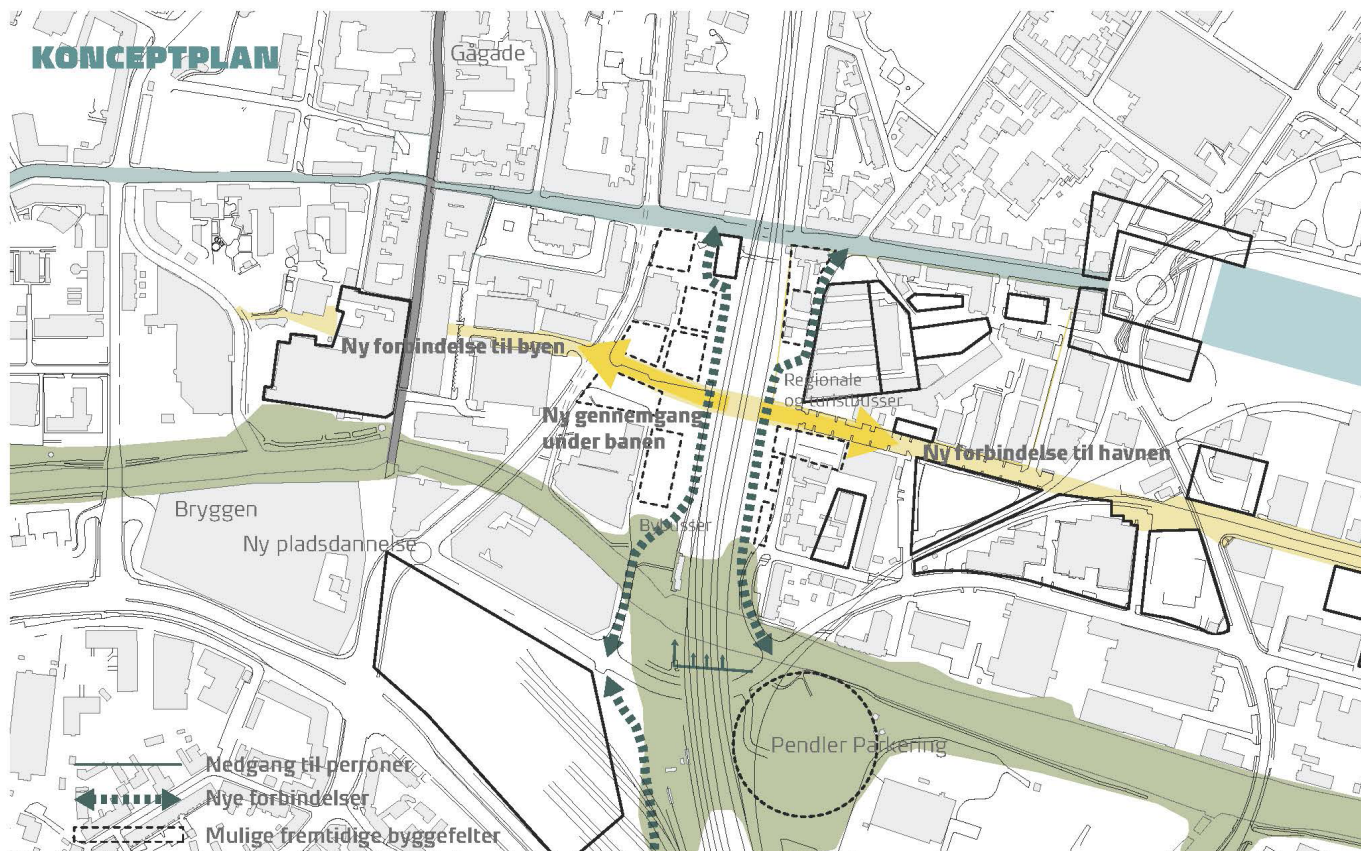
området, der igangsatte processen. Parkeringshuset blev anset som muligheden for at fokusere på stationsområdets værdi for Vejle by og for at tænke nyt. Det kan måske lyde overspillet, at et enkelt p-hus tillægges så stor vægt, men på workshoppen blev den strategiske rolle, som p-huset kan spille, tydeliggjort. I lyset af, at mange flere mennesker vil færdes gennem stationsområdet som knudepunkt i fremtiden, er p-huset en potentiel central brik for stationsområdets bymæssige rolle og for de store linjer i Vejle bys udvikling (billede 3). Der blev konkret peget på, at der er behov for nøje omtanke af placeringen af p-huset, så det kommer til at ligge bedst muligt i forhold til fremtidig udvikling, og ikke som en "prop" i eventuelle nye vigtige bevægelser, og ikke mindst hvordan en velvalgt proces, placering og design af p-huset kan komme til at fungere som en løftestang for den videre udvikling af stationsområdet.

Med sådan en forståelse for parkeringshuset

▲ **Billede 3:** Mere end et p-hus, Team Tredje Natur (Ditte Bendix Lannig). Copyright: Vejle Kommune

► **Billede 4:** Hovedgrebet: tre akser mellem by, station og havn. Copyright: Vejle Kommune

kom workshoparbejdet i høj grad til at handle om det lange tidsperspektiv for byens større fysiske sammenhænge. Der blev peget på, at stationen er mere end blot en bygning; at den er en afgørende forbindelse mellem Vejles bymidte og havneområdet, der er under udvikling. Workshopens resultat blev samlet i et hovedgreb for områdets udvikling. I hovedgrebet arbejdes der med tre akser på tværs af byen, stationsområdet og havnen, hver med forskellige identiteter (billede 4). Hovedgrebet italesætter stationsområdet som et fremtidigt attraktivt byudviklingsområde. Det var således karakteristisk for workshoparbejdet, at det sprang skalaen mellem det relativt lille p-hus til de store konceptuelle linjer i Vejle bys langsigtede udviklingsmuligheder. Jakob Østergaard anser ikke dette for at være problematisk.



SIDE 52 ARKITEMA ARCHITECTS

Tværtimod oplever han at mobilitetsoptikken netop ikke er begrænset af skala: Man kan lade det flyde lidt – og så kan man finde det niveau, der passer bedst i processen.

Det videre arbejde

I Vejle Kommune arbejdes der i øjeblikket videre med stationsområdet. Udgangspunktet er workshopens resultater, og målet er i første omgang udarbejdelsen af en udviklingsplan, som skal gentænke stationsområdet som et vigtigt

strategisk knudepunkt i forhold til bevægelser og forbindelser i Vejle by. Udviklingsplanen skal bringe kommunen på forkant i dialogen med udviklere, potentielle bygherrer og investorer. En afgørende delopgave her og nu er stadig p-huset, som med baggrund i de positive erfaringer fra det tværfaglige arbejde på workshoppen, i første omgang skal løses af et tværfagligt hold bestående af Tredje Natur, Rambøll, og medarbejdere fra Vejle Kommune. Opgaven er at skitsere et spændende og nytænkende parkeringshus, der

er en integreret del af områdets forbindelser, og som desuden arbejder med at integrere potentielle nye aktiviteter og funktioner i selve huset. Der er igangsat en kort og intensiv proces med en række dialog- og sparringsmøder undervejs, både online, på kontorerne og onsite. Når et visionsprojekt er politisk godkendt, er det planen at der yderligere sker en stor grad af involvering af potentielle interessenter og fremtidige brugere samt med tilknytning af en kunstner eller interaktionsdesigner.

I vores optik er Vejle stationsområde et velegnet demonstrationseksempel for, hvordan mobilitets-tilgangen kan hjælpe til med at synliggøre nye perspektiver og potentialer. Som strategisk mobilitetsknudepunkt kan stationsområdet i fremtiden komme til at blive et effektivt trafikknudepunkt, en funktionel og bymæssig fortætning, der giver anledning til udvikling og investeringer, et oplevet og levet rum, der er attraktivt for brugerne, et offentligt rum, hvor man mødes og dannes, og en forbindelse mellem tidligere adskilte byområder. I forhold til det videre forløb rummer arbejdet med mobilitet langt mere potentiale. Der er behov for at arbejde i dybden med alle de nævnte potentialer. Et af de særligt vigtige aspekter, som mobilitetsworkshoppen kun overfladisk berørte, er de aktiviteter og oplevelser, der bliver synlige gennem en nuanceret forståelse af de hverdagsrejser, som vi alle sammen foretager i mobilitetsrummene. I det videre arbejde med de konkrete mobilitetsrum i Vejle bør man betragte brugerne som mere end "trafikanterkategorier". Man bør arbejde med dem som "mobilster", der lever undervejs, og som skifter mellem forskellige transportformer og hermed sammenstykker deres både funktionelle, dannende og oplevelsesrige "mobilitetskæder" i hverdagen. Mobilitetsdesign peger her på at søge indsigt i brugernes "levede mobiliteter" og sigte på en nøje omtanke for de mennesker, der - i mange forskellige transportmidler og mobile situationer - anvender og oplever mobilitetens rum. ■

Om forfatterne og artiklen

Artiklen er udarbejdet af forskningsassistent Ditte Bendix Lanng, adjunkt Simon Wind og professor Ole B. Jensen fra Center for Mobilitet &

Urbane studier på Aalborg Universitet med bidrag fra Jakob Østergaard, planlægger i Vejle Kommune, på baggrund af en workshop afholdt i sommeren 2015.

Referencer

- Allen, S. (2010) *Landscape Infrastructures*. In: Stoll, Katrina and Lloyd, Scott (Red.) *Infrastructure as Architecture. Designing Composite Networks*. Berlin: jovis Verlag, s. 36-45.
- Jensen, O.B. (2013) *Staging Mobilities*. London & New York: Routledge.
- Jensen, O.B. (2014) *Designing Mobilities*. Aalborg: Aalborg University Press.
- Lanng, D.B. (2015) *Gesturing entangled journeys. Mobilities design in Aalborg East, Denmark*. PhD-afhandling. Aalborg Universitet.
- Loukaitou-Sideris, A. (2012) *Addressing the Challenges of Urban Landscapes: Normative Goals for Urban Design*. I: *Journal of Urban Design*, vol 17:4, s. 467-484.
- Madanipour, A. (2006) *Roles and Challenges of Urban Design*. I: *Journal of Urban Design*, vol 11:2, s. 173-193.
- Olesen, M. (2014) *Making light rail mobilities*. Ph.d. afhandling. Aalborg Universitet.
- Stoll, K. and Lloyd, S. (Red.) (2010) *Infrastructure as Architecture. Designing Composite Networks*. Berlin: jovis Verlag.
- Wind, S. (2014a) *Making Everyday Mobility - A qualitative study of family mobility in Copenhagen*. Ph.d.-afhandling. Aalborg Universitet.
- Wind, S. (2014b) *Familiemobilitet - mere end A til B, Trafik og Veje*, Vol. 91(11), s. 8-11.

Interview

Arkitekt og planlægger ved Vejle Kommune, Jakob Østergaard, 9. nov. 2015

Resilient Vejle

Vejle deltager i det verdensomspændende netværk, 100 Resilient Cities, som er en strategisk indsats, hvor der arbejdes med at udvikle modstandskraft overfor spirende udfordringer og samtidig skabe en vision for morgendagens resiliente by. Indsatserne er fokuseret på områderne Klima og Oversvømmelse, Social Resiliens samt Smart City og det tværgående Den Samskabende By.

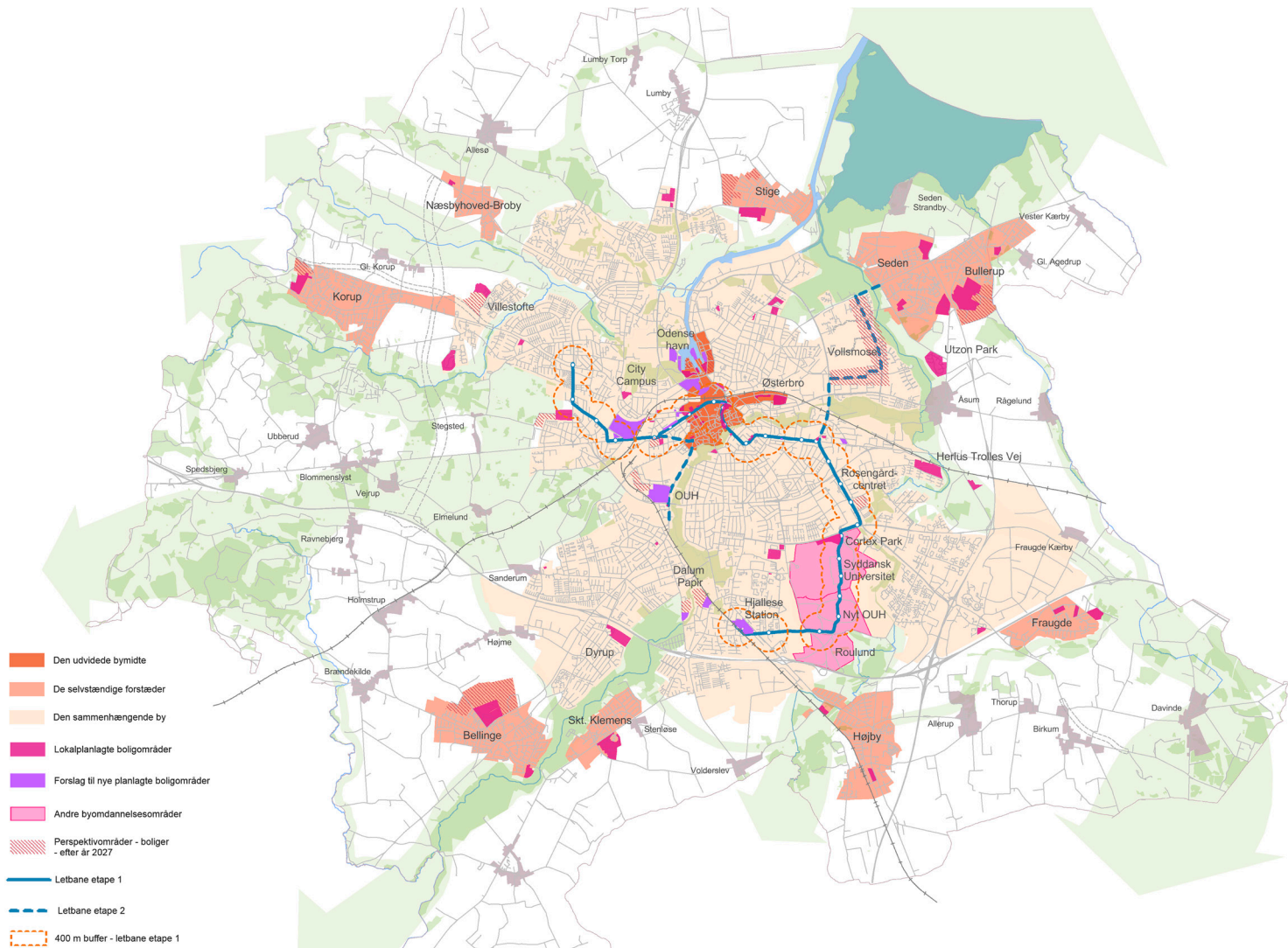
Projektet med stationsområdet afspejler den resiliente tilgang til byudviklingen. Her løftes det konkrete projekt om placeringen af et parkeringshus op til strategisk indsats om det at bevæge sig i byen. Begrebet mobilitet bruges her til at vende udfordringen om trængsel og manglende parkeringsmuligheder til at se muligheder og udvikle på de potentialer, som et knudepunkt med forskellige mobile brugergrupper har.

Målet med at sammensætte forskellige faggrupper og senere involvering af områdets interessenter og brugere er, at man i fællesskab er med til at skabe en robust og helhedsorienteret planlægning, der skal sikre at Vejle også i fremtiden en bedre, mere levende og velfungerende by, i både gode og i dårlige tider.

Læs mere om resilient vejle på www.resilient.vejle.dk

Letbane og byudvikling i Odense

Af Dorthe Harboe



Forslag til Kommuneplan 2016 - 2028. Boligudbygning og letbanens 1. og 2. etape



Odense letbane er en bybane, som kun vil køre i den eksisterende by og stort set kun på eksisterende veje.

Det har været vigtigt at minimere behovet for ekspropriationer.

Letbanen vil køre i sit eget tracé dvs., at der nedlægges kørebaner, som i dag bruges af biler.

Da Odense samtidig planlægger for en markant fortætning af byen, betyder det, at kommunen må gøre en stor indsats for at sikre en god mobilitet for alle trafikarter i byen i fremtiden. Bæredygtig mobilitet i den fortættede by er derfor et stort emne i vores forslag til kommuneplan, som er på trapperne til politisk behandling. Letbanens 1. etape vil forbinde Tarup Center i

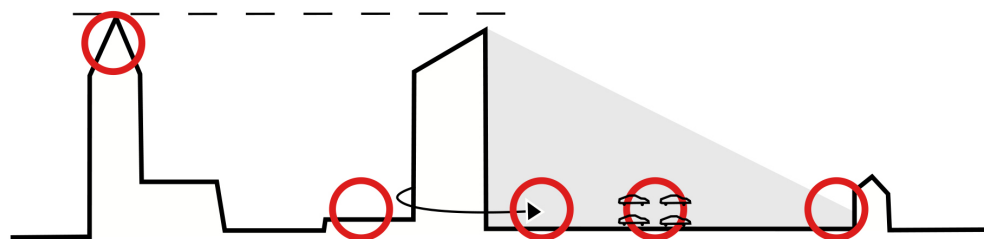
nordvest med centrum og Odense Stationscenter og universitetscampus og nyt universitetshospital med Hjallelse Station. Fra Hjallelse station er der togforbindelse videre til Ringø og Sydøst og bymidten. Letbanens første etape er på godt 14 kilometer. Der bliver stop for ca. hver 500 meter - 26 letbanestationer i alt.

Letbanens linjeføring ligger fast i modsætning til et bussystem, som er langt mere fleksibelt. Letbanen trækker et markant udviklingsspor gennem byen. Vi har noteret en betydelig investorinteresse for områder, som i fremtiden bliver letbanebetjent. Det er ønskeligt og nødvendigt. Letbanen skal sikres et passagerunderlag. I forslaget til kommuneplan er udpeget områder til byomdannelse og byfortætning langs letbanen. Der er udarbejdet forskellige fortætnings-

principper for forskellige typer byområder. Det har været vigtigt, at vi ikke giver fortætningsmuligheder i et bælte langs letbanen, som vi har set eksempler på i andre europæiske byer.

I kommuneplanforslaget fastlægges linjeføring for letbanens etape 2. Etape 2 får to forgreninger til hhv. Vollsmose i nordøst og det eksisterende hospitalssområde i sydvest og Zoo. Det eksisterende hospitalssområde bliver et stort attraktivt bynært omdannelsesområde, når det nye universitetshospital står færdigt. Områdets attraktivitet vil blive styrket med en letbane henholdsvis gennem og til området.

Odense og Fyn gør sig klar til timemodellen - letbanen er naturligvis et vigtigt element i dette. Når det bliver hurtigt at komme fra Århus, Es-



Der skal tages særligt hensyn til de historiske bygninger, herunder Domkirken, hvis højde skal respekteres.

Der skal tages hensyn til hvordan højhuset møder byen. Både i forhold til opholds kvaliteten omkring højhuset og i forhold til mikroklima.

Der skal tages hensyn til hvordan trafikken til og fra højhuset afvikles. Parkeringen skal ske i parkeringshuse eller under terræn.

Der skal tages hensyn til hvordan højhuset møder den øvrige by. Herunder skyggevirkning og hvorvidt højhuset danner barrierer, eller dominerer særlige udsigter eller vartegn.

▲ illustration højhuse - hensyn

▼ illustration Campus kollegiet



bjerg og København til Odense bliver det jo uhyre vigtigt, at man kan komme hurtigt og effektivt videre til rejsens endemål. I den forbindelse arbejder Odense med at sikre at togpassagerer i fremtiden ikke blot kan komme hurtigt rundt i Odense, men også hurtigt og effektivt videre til andre byer på Fyn. Det betyder, at hele området omkring Odense banegårds Center, som i fremtiden bliver Fyns Hovedbanegård får et løft, såvel visuelt og rumligt, som i forhold til at sikre en effektiv omstigning fra tog til letbane, bybus, regionalbus, cykel eller bil. ■

Om forfatteren

Dorthe Harboe har indtil for nyligt været planchef i Odense i x år? Og starter nu som planchef i Roskilde

Kan letbaner skabe byliv?





▲ **Figur 2** Den centrale plads Ralliement Square der er forvandlet efter letbanen åbning (kilde: anger Loire metropole)

◀ **Figur 1** Angers letbane skaber et regnbue udtryk når den passerer byen

Samfundsøkonomien viser, at anlæg af letbaner er for dyre i forhold til tilsvarende transportløsninger. Derfor er der mange der stiller spørgsmålstegn ved hvorfor så mange byer alligevel implementerer uflexible og 'gammeldags sporvogne' når busserne er billigere og langt mere fleksible. Spørgsmålet er imidlertid, om ønsket om at implementere letbaner ikke handler om meget andet end transport?

Af Mette Olesen



I gennem Ph.d. projektet "Letbaner i et bystrategisk perspektiv" har jeg undersøgt europæiske cases for bl.a. at finde rationale bag europæiske letbaneprojekter. Min forskning viser, at den tungtvejende årsag til at vælge en letbaneløsning i mange europæiske byer har været muligheden for at udvikle byen på ny. Resultaterne peger ligeledes på, at en proaktiv planlægnings tilgang, har vist sig at have betydning for letbanesystemernes succes.

I et planlægningsperspektiv anses letbaner således som en "hybrid" mellem et kulturelt objekt, på linje med et musikhus eller lign., og et transportprojekt. Det betyder, at på den ene side skal letbanen bidrage til at løfte mindre byer op

i storbyligaen og skabe nye bymiljøer, på den anden side skal den fungere som et effektivt transportmiddel i en virkelighed hvor der er kamp om pladsen i byerne.

Dengang sporvognen døde

I perioden omkring 1950'erne og 1960'erne valgte mange europæiske byer at lukke deres sporvognssystemer, fordi de var utidssvarende og optog pladsen for bilerne.

Sporvogne blev introduceret som det primære transportmiddel under industrialiseringen og spillede en væsentlig rolle på bolig/arbejdsrejsen. Af den grund havde sporvognens linjeføring en stor betydning for den måde, byen udviklede



▲ **Figur 3** legende børn langs det grønne letbanetracé i Vauban – en bydel hvor bløde trafikanter har første prioritet.

sig på. Sporvognen blev en integreret del af byens liv og struktur, på samme måde som S-tog nettet i København har haft en afgørende betydning for hovedstadens udvikling.

Dette ændrede sig, da bilen begyndte at dominere. Rejser var ikke længere bundet af sporvognens fastlåste infrastruktur. Byen spredte sig, og det blev sværere at betjene bydele med kollektiv trafik.

Problemet blev imidlertid også, at mange byer oplevede en stigende trængsel i bymidten og et stigende behov for at etablere parkeringspladser centrale steder i byen. Anlæg der krævede plads - en plads der ikke nødvendigvis var meget af i de tættere gamle bystrukturer.

Kampen om pladsen i byen begyndte, og letbaner, den moderne sporvogn, blev igen i 1980'erne

opfattet som et relevant middel til at opgradere den kollektive trafik og strukturere byudviklingen. Ideen om at genoptage sporvognsideen blev betragtet som revolutionerende, specielt fordi ideen også blev anset som en alternativ 'metro-løsning' til mindre byer. I dag er der hermed igen fokus på samspillet mellem den kollektive trafik og byudvikling, og letbanen anvendes i mange europæiske byer som det strukturerende element i byudviklingen.

Den potentielle merværdi

Ud over værdien der måles i et samfundsmæssigt perspektiv, har letbanen nogle kernekompetencer som har vist sig at være interessante i et byudviklingsperspektiv. Hvor samfundsmæssig økonomi tillægger et mere snævert transport perspektiv i vurderingen af letbaneprojekterne, med

fokus på rejsetid, kapacitet og anlægsomkostninger, viser erfaringer fra europæiske byer at letbanerne har et potentiale for at bidrage med merværdi i en byudviklingsammenhæng. Det er her vigtigt at nævne, at det er et potentiale der skal understøttes af den rette planlægningstilgang. I det følgende vil jeg kort opsummere nogle konkrete cases der kan lære os mere om synergien mellem letbaner og byudvikling.

Den franske design tilgang

Planlægger Oliver Sorin fra den franske by Angers udtaler i et interview foretaget som led i ph.d. projektet at: »når en fransk by beslutter at implementere en letbane, bygger de ikke bare en letbane, de fornyer alle kvarterene omkring letbanen«. Dette er meget sigende for den franske tilgang til at implementere letbaner. Det æsteti-

ske og samspillet med byrummet spiller en meget væsentlig rolle i de franske byer.

I min case fra Angers ses det hvordan letbanen er anvendt som et element til at redefinere eksisterende byrum og til at skabe nye bydele.

Det centrale torv i byen er blevet omdannet fra parkeringsplads til fodgængerzone med udeservering og markedsaktiviteter. Det skaber et nyt byliv og et nyt arkitektonisk udtryk i byen.

I en anden fransk by Nantes er grunde med nærhed til letbanen r dyrere end gennemsnittet, og der er samtidig en lavere andel af husene i letbanens korridor, der bliver sat til salg. Omkring 25 % af nye kontorer, der er bygget i Nantes, er placeret i letbanekorridoren. Mange større virksomheder flyttede deres aktiviteter til letbanekorridoren efter at Linje 2 åbnede, da virksomhederne vægtede adgang til god kollektiv trafik højt i lokaliseringen af deres virksomhed.

I Strasbourg i Frankrig viste interviews blandt udlejere, at 50 % af lejerne ønskede at leje bolig med direkte adgang til letbanen, mens 25 % var interesserede i adgang til letbanen. Der er registreret en 7 % stigning i lejen for boliger i nærhed til letbanelinjen. Efter åbningen af letbanelinje A i 1995 steg fodgænger flowet i midtbyen med 66 %, og efter åbningen af letbanelinje B i 2000 steg fodgænger flowet i midtbyen med yderligere 32 %.

Den tyske multimodale tilgang til planlægning

I Tyskland er der meget at lære fra den gamle sporvognsby Freiburg. Dette må anses som et "best practice eksempel" da sporvognssystemet

bestod og i dag er udbygget med nye letbanelinjer. Politisk har Freiburg en ganske særlig fordel. Det grønne parti har haft borgmesterposten i byen siden 1970'erne, dette betyder at der har været ført en planlægning som ikke har været påvirket af skiftende politiske vinde. I dag har byen en bilfri midtby, hvortil sporvogne og letbaner sørger for mobiliteten, og den bilfrie zone udvikles løbende. Samtidigt har man opbygget nye bydele hvor letbanen udgør den centrale ryggrad. I bydelen Vauban har man arbejdet med en tilgang der sætter fokus på livet i byen uden bil. Konkret betyder dette at det ikke er muligt at parkere uden for sin bolig, men i et parkeringshus i udkanten af bydelen. Dette har haft en adfærdsregulerende effekt, hvor beboerne i højere grad er tvunget til at tage et aktivt valg om det daglige transportmiddel. Vauban opleves som et roligt kvarter, og byrum hvor der ikke skal tages højde for gennemgående trafik skaber en særlig stemning.

Erfaringer fra Freiburg viser at kontorer med adgang til letbanen har 15-25 % højere husleje end kontorer uden adgang til letbanen, selvom disse evt. er tættere på midtbyen. Bilejerskabet i letbanekorridoren er 13 % lavere end uden for korridoren.

Letbane i socialt udsat boligområde i Schweiz

I bydelen Bern West i Schweiz har letbanen fungeret som løftestang i den fysiske og mentale forandring af området. Letbaneprojektet til Bern West er italesat som en generator for omdannelse af bydelen og det nye fysiske og mentale link i mellem Bern Centrum og bydelen i vest som før var to separate kommuner. Området

som letbanen gennemløber er etableret under de funktionalistiske CIAM principper i 1960'erne med byggeri på op til 20 etager. Området kan karakteriseres som et socialt udsat område og strategien har derfor været at forandre bydelen gennem en helhedsindsats. Letbanen er en del af denne indsats og har samtidig være koblet med nye boliger og et shopping center 'Westside', designet af arkitekten Libeskind der er blevet et 'Landmark' i området. Shopping centeret og letbanelinjen åbnede samtidigt og herved blev der skabt en ny besøgstung funktion i området som samtidig var betjent af højklasset kollektiv trafik. Helhedstanken i omdannelsen af bydelen har været en facade til facade tilgang, med etablering af nye byrum og modernisering af eksisterende lejligheder. Helhedsindsatsen ser ud til at have haft en positiv effekt, og lektor Elisabeth Bäschlin fra Bern Universitet vurderer at lejnieveauet for lejligheder i området er steget med op til 30%.

Letbanen som primusmotor for byudvikling og fortætning i Norge.

I Bergen har der været en klar strategi for fortætning og vækst langs med letbanens korridor. Denne strategi har, ifølge Bergen Kommunes beregninger, medført investeringer der svarer til 13 x investeringen brugt på letbaneinfrastrukturens første etape. Første etape har kostet 2,2 milliarder N.kr, og dette har medført investeringer i korridoren på 26 milliarder N.kr, og beløbet forventes at stige til mellem 30-45 milliarder N.kr. (i 2013 værdi). Det er ikke alle investeringer, der er sket direkte som følge af letbanen, men letbanen har haft en indflydelse på den fortætning, der er opstået i korridoren. Letbanen har således vist sig at være fundamental for struktureringen af

byudviklingen, og i kommunen har man arbejdet aktivt med en fortætningsstrategi som har bidraget til at udløse letbanes potentiale som et strukturerende element i byudviklingen.

Letbanen kan ikke gøre det alene

For at opsummere rummer letbanen nogle kvaliteter der gør den særlig interessant i forhold til byudvikling. Anlæg af skinner er dyrt, men samtidig er det en vedvarende løsning der ikke fjernes når politiske vinde ændrer retning. Bussernes force er deres fleksibilitet, men det er også deres svaghed da det er et område der ofte nedprioriteres politisk.

Jeg ønsker med konklusioner fra mit ph.d.-projekt at rette fokus mod behovet for at se letbaner og kollektive transportløsninger i et bredere perspektiv end blot som et transportsystem. Vores vante silotankegange med at se transportsystemer og byen som to adskilte størrelser må brydes op, og vi må finde frem til effektive løsninger der både kan støtte op om væsentlige faktorer som byudvikling, byliv, mobilitet, kapacitet og fremkommelighed.

Letbaner skal ses som et aktivt værktøj i byudviklingen, og for at sikre et succesfuldt resultat, skal der iværksættes supplerende initiativer, der udløser dette potentiale. Letbanen gør ikke arbejdet alene. Det betyder at en letbane fx kan anvendes som et aktivt element i omdannelsen af et socialt udsat boligområde, som et led i en helhedsplanlægning med at åbne området op, men letbanen er ikke "tryllestaven" der gør arbejdet alene. Det viser erfaringerne fra bl.a. Bern i Schweiz.

Letbanen kan ligeledes anvendes aktivt i en strategi for fortætning og byudvikling som Bergen er et godt eksempel på. Stationsnærhedsprincippet er her et centralt planlægningsværktøj, der kan anvendes til at øge intensiteten af boliger og arbejdspladser i nærhed til en attraktiv kollektiv trafik. Mobilitet og byudvikling går hånd i hånd. ■

Om forfatteren

Mette Olesen er uddannet civilingeniør fra Aalborg Universitet (2010) med speciale inden for byudvikling og mobilitet. I 2014 afsluttede hun ph.d. projektet "letbaner i et bystrategisk perspektiv" der var et projekt under erhvervs ph.d. ordningen, med COWI og Aalborg Universitet som partnere. Mette var ved Aalborg Univer-

sitet tilknyttet Center for Mobilitet og Urbane Studier og arbejder i dag som projektleder ved Nordjyllands trafikselskab. Publikationer kan findes via følgende link: [http://vbn.aau.dk/da/persons/mette-olesen\(e3ab08b9-01ae-463d-a209-b15436bdfca7\).html](http://vbn.aau.dk/da/persons/mette-olesen(e3ab08b9-01ae-463d-a209-b15436bdfca7).html)

Udvalgte kilder

Olesen, M 2014, Making Light Rail Mobilities. Ph.d.-afhandling, akprint, Aalborg Universitet.

Hass-Klau, C., Crampton, G., & Benjari, R. (2004). Economic impact of light rail: The results of 15 urban areas in France, Germany, UK and North America. Environmental & Transport Planning.

► **Figur 4** Bergen letbane er integreret direkte i et nyt studieboligbyggeri.



Urbane projekter i Byplan 1990-2015

Den faglige debat i Byplan har gennem tiden favnet ganske bredt. Men hvilke emner har fyldt bladet gennem de sidste 25 år? Det giver denne artikel et indblik i, på baggrund af en erhvervs Ph.d., der har set på mobilitet, naboskaber og 'kulturelle fyrtårne' som drivkraft for byomdannelse.

Af Anne Juel Andersen

Et nyt paradigme

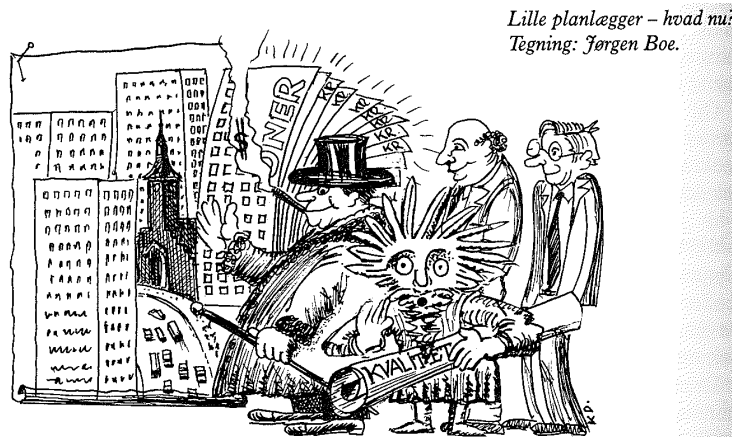
I starten af 1990'erne ændredes planlæggerens selvforståelse sig fra en faglig rolle henimod forhandlingsplanlægning, samtidig med at byomdannelsen blev et led i den generelle omstilling fra industrisamfund til videnssamfund, hvor byerne skulle leve af viden kultur og oplevelser. Den kreative klasse og kulturplanlægning præger samtidens teorier om byernes udvikling, der tager fat i stedet som konkurrenceparameter, og bruger oplevelsesøkonomi, autenticitet, og industriens fysiske spor som løftestang i byomdannelsen.

Byfornyelse, kvarterløft og kommuneatlas

Frem til indførelsen af kvarterløft i 1997 fyldte artikler om den danske byfornyelsespraksis en del i Byplans spalter, herunder indtænkning af bykologi og overvejelser omkring byfornyelsens sociale konsekvenser og rolle i bypolitikken. Udviklingen går i retning af en helhedsorienteret tilgang til byfornyelsen med bevaring af den eksisterende boligmasse og brug af byomdannelsen som katalysator for private initiativer frem for total offentlig finansiering.

Kvarterløft blev flittigt brugt i byudviklingen fra 1997, dækningen synes tættest først i nulleerne med flere udenlandske eksempler. I 2008 følger en enkelt erfaringsopsamling herefter er der stilhed frem til en omtale af Dansk Byplanlaboratoriums konference "Fællesskab og vækst i byfornyelsen" i 2013, hvor emnet bevæger sig over i artikler om belastede boligområder og stigende segregering.

Et andet felt, hvor paradigmeskiftet har sat sit tydelige fingeraftryk, er kommuneatlasen med fokus på stedets kulturmiljø, historie, arkitektur og bykvalitet. Kulturanalysen vinder indpas og er med til at sætte bykvalitetsbegrebet til debat, blandt andet med udgangspunkt i omdannelsen af Københavns Havn og inspiration fra udlandet. Samtidig møder den internationale bykonkurrence Byplans sider gennem eksempler fra blandt andet London Docklands og Hamborg. Rundt om i Europa ses den kreative klasse som katalysator for udvikling og skabelse af merværdi. En række artikler om udenlandske projekter beskriver, hvordan den kreative klasse skaber byomdannelse ved at indtage industriens bygninger og anvende dem i videnssamfundets tjeneste, i såkaldte



Lille planlægger – hvad nu?
Tegning: Jørgen Boe.

kreative vidensbyer. Følgende titel fra 2005 om Aalborg Kommunes hovedstruktur opsummerer på bedste vis: "Fra funktionel planlægning for alle til branding for the creative class".

Med højkonjunkturen følger en hed debat om højhuse, men er det nu bykvalitet?.

Fra planlægning til projekter og eftertænk-somhed

Et andet område hvor skiftet i planlæggerens selvforståelse er gået fra traditionel faglig over forhandlingsplanlægning til en mere helheds- og strategiorienteret rolle og der kommer en tydelig frustration over stigningen i enkeltstående projekter. En udvikling der ses som et valg mellem "fornuftig planlægning" og de frie markedskræfter og udløser frustration på Byplans sider. I forbindelse med finanskrisen rammes Byplan af en ny eftertænk-somhed, hvor projektorienteringen igen anklages for at være kortsigtet, og at planlægningen har glemt at udvise plii i årene med højkonjunktur. Samtidig skifter artiklerne karakter, kampen om investeringer og bykonkurrence fylder stadig, men nye emner vokser frem. Strategisk bæredygtig byudvikling, mobilitetsplanlæ-

ging, bæredygtighedsværktøjer, klimatilpasning, funktionsblanding, midlertidighed og byliv bliver dominerende temaer. I en artikel fra 2013 om strategisk byudvikling omtaler Lene Schaumburg og Inge Langkilde Larsen fra arkitektfirmaet ZARK en lang række tiltag i danske byer samt inspirationer udefra:

'Flytning fra land til by, klimaforandringer og økonomiske krise er nogle af de forandringer, som vi står overfor netop nu. Forandringerne rækker ind i fremtiden, og skaber også udfordringer på lokalt niveau. Den enkelte kommune eller by er nødt til at forholde sig til udfordringerne med en planlægning, der i højere grad er strategisk.' (Lene Schaumburg og Inge Langkilde Larsen, 2013)

Fra styring til bybranding

Op gennem 90'erne var artikler om byfornyelsen centreret om hverdagslivet i byen, og emnerne var eksempelvis borgerinddragelse, naboskab og fællesskab. Efterhånden som byfornyelsen blev nedprioriteret økonomisk, forskød interessen for naboskaber sig til forstadens midtbyområder og

de store almene boligområder, hvilket kvarterløftsprojekterne vidner om.

I takt med den markedsorientering af byplanlægningen, der skete i sammenhæng med den øgede globale bykonkurrence flyttede fokus i midtbyplanlægning væk fra nabofællesskaber og borgerinddragelse hen imod offentligt byliv. Man mente ikke længere, at planlægning kunne styre udviklingen, til gengæld kom der fokus på bybranding. Nu handlede det om at gøre sig interessant for investorer. Der kom gang i store byudviklingsprojekter i mange industriforladte havnefronter og eksempelvis Ørsted. I Byplan har der løbende været ført en diskussion af forholdet mellem planlægning og markedsstyring, ligesom flere af byudviklingsprojekterne blev anklaget for at mangle diversitet og kultur. I de senere år er projekter som Køge Kyst, hvor man gennem et byudviklingsselskab vender byudviklingen, og skaber livet før husene jævnligt blevet beskrevet. I dag er bymidten tilbage i fokus på grund af manglende handel. Her nævnes midlertidighed som et af redskaberne.

Mobilitetsrationalet

Trafikplanlægning fylder ikke meget i Byplans spalter, mobilitet er tilsyneladende ikke den store drivkraft bag urbane projekter rundt om i landet. Begrebet forhandlingsplanlægning præsenteres dog i en artikel om Odense Banegård fra 1992. Derudover behandler en enkelt artikel transportens betydning for hverdagen, ligesom cykelkulturen italesættes. Derimod er den kollektive trafiks rolle i planlægningens af Ørestaden et emne, der fylder flere artikler fra midten af 90'erne. Desuden fylder stationsnærhedsprincippet og den kollektive trafik i København jævnligt Byplans spalter. I de seneste år har transport, som klimabelastning og muligheden for at reduktion af denne været genstand for flere artikler, ligesom mobilitetsplanlægning i København har været berørt. Til gengæld har ønsket om letbaner i Ålborg, Århus og Odense ikke været berørt.

Fyrtårnsrationalet

Kulturens rolle og beskrivelse i Byplans spalter har ændret sig markant siden 1990, hvor man talte om turisme og turismeplanlægning. I 2000 talte man om kulturens lokomotiv og kreative vidensbyer. Richard Floridas 3 T'er er med til at understrege opfattelsen af den kreative klasse,

som en vigtig katalysator for byudvikling og bybranding, der kan være med til at tiltrække og fastholde investeringer. Op gennem nulleterne vandt begreberne kulturarv og oplevelsesøkonomi frem, og i dag ses de i en tæt sammenhæng med branding af vidensbyens kultur- og bymiljø mv. Enkelte artikler har beskæftiget sig med, hvordan strategisk planlægning kan bruges i forbindelse med store kulturevents, eksempelvis Kulturby København 96. Samme år modtog Aarhus Byplanprisen for at have genåbnet åen, hvilket blandt andet kan ses som startskuddet til en langt større fokus på byrum og byliv i Byplan. Artiklerne har omhandlet kulturmiljøer, havnemiljøer, vidensbyer, brandingstrategier, kulturledet byudvikling og kultursamarbejder om udvikling af byer. Både Carlsberg og Fredericia har været brugt som eksempler sammen med udenlandske eksempler. I dag er både brugerstyret byudvikling og midlertidighed en del af debatten om byens rum og liv.

Helhedsorienteret og strategisk byudvikling

Debatten og de gode eksempler må finde nye kanaler og platforme i fremtiden. Ser man tilbage er det tydeligt at debatten bølger frem og

tilbage. I skrivende stund diskuterer vi planlovsreform, i 2001 var der ramaskrig ved udsigten til VK regeringens lempelser. Mon ikke debatten om en helhedsorienteret og strategisk byudvikling fortsætter ud fra deisen, kan bedre sammenhæng mellem de bymæssige projekter medføre gevinster? Kan partnerskaber mellem offentlige og private parter være en vej frem?

Fremtidens drivkræfter

Vil rationalerne i byudviklingen forblive de samme? Noget tyder på at mobilitet bliver en vigtig faktor. Det samme med fyrtårnsrationalet, blot med en drejning over mod det kulturelle indhold gennem samskabelse og brugerdriven byudvikling. By- og taghaver er blot et eksempel, der samtidig er et led i den klimatilpasning, der om noget bliver den store driver i den fremtidige byudvikling. Lad os finde nye platforme og mødesteder, hvor vi kan fortsætte debatten og erfaringsudvekslingen fremover.

Om forfatteren

Anne Juel Andersen er arkitekt MAA, ph.d. og planlægger i Aalborg Kommune

Artiklen er forkortet og redigeret af redaktionen

BYPLAN ²/₉₁



Hovedløs planlægning • Byøkologi: Introduktion, erfaringer fra Berlin • Et bæredygtigt trafiksystem • Trafikplan for Århus midtby • Alsike – en »new town« i Sverige • »Danmark på vej mod år 2018« • Byforskning i EF-regi • Debat om byøkologi på Vestamager

Opbyggeligt gravskrift over Byplan

2. del

I den sidste artikel om Byplan fra 1948 til 2015 ses på aktuelle temaer før og nu. Herunder planlæggerroller og til sidst lidt om fagets udfordringer.

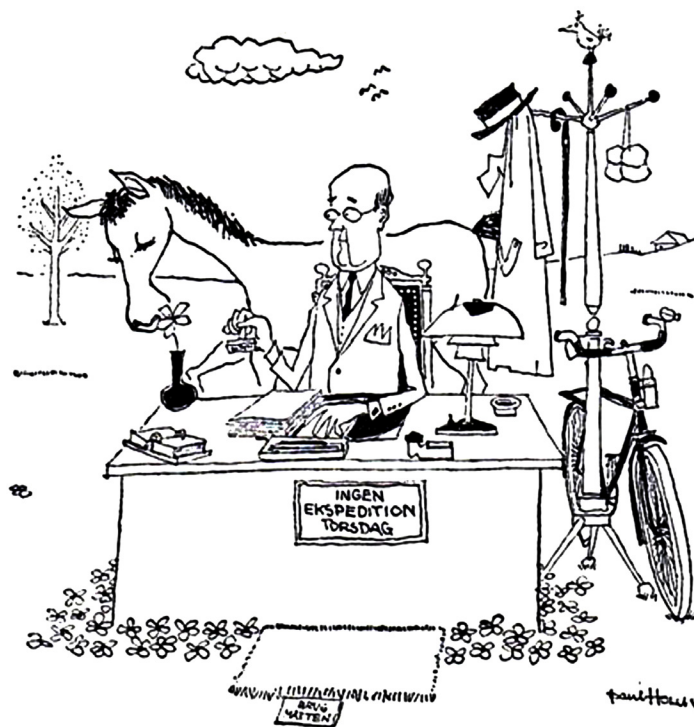
Af Arne Post

Det skæve Danmark

I 1964 udkom en betænkning, Udflytning af statsinstitutioner. Grethe Plesner skrev i 5-6/1964, at "Baggrunden for nedsættelsen af "udsmidningsudvalget" (udvalgets øgenavn) var alene det – specielt af ikke-københavnere – så ofte fremsatte ønske om at fremme udviklingen i stagnerende dele af landet og bremse hovedstadens vækst."

Byplanlaboratoriet begrundede i 3/1971 en prisopgave, De små byers tilvækstproblemer, med: "et voksende "udkantsproblem", hvor landdistrikternes befolkning går tilbage og de mindre byer stagnerer".

Revision af lov om egnsudvikling blev i 6/1972 kommenteret af statsminister Anker Jørgensen, der skrev, at en socialdemokratisk minister "nærer (derfor) mistillid til det, man kalder for kræfternes frie spil. Dette bliver uundgåeligt til de stærke kræfters dirigerende af de svage, til forøgelse af uligheden." Samme nummer havde artikler om service i tyndt befolkede områder, kollektiv trafik i landdistrikterne og centralisering eller landsby-skoler. Sven Illeris skrev om Befolkningsudviklingen i landdistrikterne: "Jeg skal kun bemærke, at man for at holde befolkningstallet i de små landsbyer og den spredte landbebyggelse (i kommuner med under 10.000 indbyggere) konstant også synes at måtte hindre al vækst i Hovedstadsre-



▲ Illustration af artikel i 5-6/1964 om udflytning af statsinstitutioner, tegning af Paul Holck, Politiken.

gionen, og Århus-, Odense- og Ålborg-egnene tilsammen. Og det turde næppe være realistisk."

Miljøminister Holger Hansen skrev i 1/1974 om lokaliseringspolitikken: "Udflytning af statsinstitutioner indebærer ikke nogen løsning af de lokaliseringspolitiske problemer. Det er ikke hensigtsmæssigt at sprede statsadministrationen, (...) Mere hensigtsmæssigt vil det være, så vidt det er muligt, at overføre de administrative opgaver til amter og kommuner, således at kun hovedlinjerne udstikkes af centraladministrationen."

I 6/1976 spurgte Sven Illeris: "Slut med storbyernes vækst?" og skrev: "Den svækkelse af storbyernes befolkningstilvækst, der er konstateret

i en række højt industrialiserede lande i årene før krisen, er fortsat. Landets sparsomme befolkningstilvækst placerer sig i provinsen.” Og i 3/1988 kunne formanden for Hovedstadsrådet, Preben Lassen, skrive: ”Landspolitisk er man gået ind for en ligelig vækst i landet, og faktisk er befolkningstallet i Hovedstadsområdet faldet med 40.000 indbyggere de sidste 15 år og meget af den industri, der traditionelt lå i København, er flyttet ud, især til Jylland.”

Og så et stort spring frem til 1/2014, hvor Ellen Højgaard Jensen gav nye synsvinkler på yderområderne med præsentation af 4 scenarier for ”Skrumpelev”, landsbyer, der på længere sigt vil miste befolkningstal og måske helt forsvinde. En rapport om scenarierne skabte betydelig opmærksomhed og debat.

Kystzonen

Administrationen af 100 m kystbyggelinjen fra starten var placeret under Statsministeriet. ”Vestkysten til salg. Hvem ejer vestkysten? 500 jordspekulanter? 7000 sommerfamilier? Eller hele nationen?” Disse spørgsmål blev stillet i 6/1959 af ”Mads Sidevind”(Knud Bidstrup?), der gjorde

opmærksom på, at: ”Skønt Danmark har en lang kystlinie, er der dog kun i gennemsnit een meter strand til hver af os, og intet sted vil i bilalderen ligge afsides. Der kan hurtigt blive overfyldt ved vore strande, og det kan let blive ved Vestkysten, som det allerede er langs Nordsjællands kyster, at alle spærrer for alle. (...) Ville det mon i det hele taget ikke være rimeligt, om regeringschefen, hvorunder naturfredningen sorterer, samordnede alle de faktorer, der har betydning for vestkystens bevarelse som et grønt område for hele Danmark?”

I 1-2/1962 skrev Gunnar Andreassen (Cheminova) under overskriften ”De stjæler landet, mens vi planlægger”: ”Hele spørgsmålet om grundspekulation til sommerhuse er inde i et lavinagtigt skred, der kun kan standses ved at den samlede offentlighed griber ind nu og uden betænkeligheder med eet middel: Kravet om en aldeles omgående total fredning af hele landet.” - Ønsket blev i princippet imødekommet med by- og landzonenloven i 1969/70.

I 6/1966 advarede Poul Erik Skriver mod at ”Sjællands badestrand er snart udsolgt” og pegede på, at ”Strandene langs Øresund fra Helsingør til

Køge er forlængst beslaglagt af private grundejere. (...) Man burde straks forbyde yderligere sommerhusbyggeri i endnu ubebyggede kystområder, indtil der foreligger samlede planer for disse områders anvendelse.”

Studerende fra Læreranstaltens fælles byplan-kursus undersøgte turismens værdi for udkantsområderne og skrev i 4/1972: ”Flere indtægter fra turistbranchen mærkes ikke af skattevæsenet i udkantområderne. Mange turistfaciliteter ejes af udenbys folk, som betaler skat i centrene. En del af arbejdskraften i turistbranchen kommer udenbys fra og bliver i ferieområdet mindre end 3 mdr. om året, hvorfor de ikke beskattes der.”

Gregers Jæger behandlede i 1/1975 ”Vestkystproblematikken”: ”Sommerhusudstyknings- og -bebyggelser ved Jyllands vestkyst har i de seneste år taget et sådant omfang, at de enestående naturværdier i dette område er alvorligt truet.” Og i 3/1977 refererede Niels Thougard miljøminister Niels Mathiasen for at udtale: ”Vore kyster må ikke ødelægges, og der skal være plads til danskerne i de rekreative ferieområder.”

Vi går så frem til 5/1990, hvor Klavs Hybel Bräuner under overskriften "Kaos langs kysterne" skrev: "Danmarks Naturfredningsforening konstaterede i begyndelsen af året, at de danske kyster trues af et planlægningskaos. Kæmpeprojekter for feriehoteller, feriecentre, vandlande og lignende byggerier er løbet løbsk."

En beslutning om at åbne for 10 dispensationer til kystbebyggelse blev kommenteret af Rikke Juul Gram i 1/2015. Hun pegede på at "10 bliver let til 20. Hvilken landskabelig arv efterlader vi til dem der kommer efter os – ved de mon hvad de har mistet om 50 år?"

Butikspanlægning

Byplanlaboratoriet inviterede i 4/1963 til kursus om "Byplanproblemer i mindre byer", hvor emnerne bl.a. var "Butikker i de små byer." I 2/1966 skrev Jesper Harvest om "Ændring i detailhandlens vilkår": "Koncentrerer man detailhandlens udvikling til bykernen, vil byen samlet få den størst mulige attraktion i forhold til oplandet, mulighederne for at fastholde både byens og oplandets befolkning som kunder bliver større. (...) I forstæderne vil det derfor være meget vanske-

ligt nogensinde at etablere større centre med en mere fuldstændig betjening."

Butikspanlægning var emne for flere artikler i 5/1970. Erik Agergård og Poul Anker Olsen spurgte: "Vil væksten af supermarkeder fortsætte? Vi skal formentlig op på en andel af disse butikker (supermarkeder) på omkring 60 % af fødevarer-salget, før en vis stabilisering indtræffer, hvilket antageligt vil ske i sidste halvdel af 70'erne. (...) De i dag kendte ønsker om etablering af lavpris-warehuse tyder på, at denne situation (øget investeringsinteresse) vil foreligge allerede inden for de første 3-4 år. Derved vil investeringerne i den pågældende butikstype ret hurtigt overstige behovet."

Sven Illeris spurgte som formand for Landsbykommissionens arbejdsgruppe vedr. detailhandel i 4/1981: "Kan vi redde nogle af landsbybutikkerne?" Han pegede på, at "Hvis udviklingen ikke søges påvirket, må det altså forudses, at et stort antal landsbybutikker nedlægges, og det vil have konsekvenser, der er i strid med den almindelige fordelingspolitik, trafikpolitik osv."

I 1996 udgav Detailhandelsudvalget en rapport, som Erik Agergaard forholdt sig kritisk til i 4/1996. - Rapporten lå til grund for, at der i 1997 blev indsat detaljerede regler i planloven om detailhandelsplanlægning.

Produktivitetskommissionen foreslog i 2013, at planloven blev lempet, så der åbnes mulighed for hypermarkeder. Det fik Per Nyborg til i 2/2013 at reflektere over, hvordan det står til med detailhandelsforsyningen, og om planloven opfylder sin opgave: "der ikke er tvivl om, at planloven har givet en højere grad af investeringssikkerhed i detailhandel. Koncentrationstendenserne blevet bremsset, men de er ikke blevet afgørende ændret." Han pegede endvidere på, at bymidterne er blevet styrket.

Begrundelse for planlægning

Planlægning skal kunne begrundes og bør forklares. Det kan gøres på flere måder. I 3/1951 med en lille tegneserie med følgende tekst: "Der var engang ... en rar blikkenslager / han fik lov at lave et lille bitte værksted / - 20 år senere ville kommunen ikke genere en stor virksomhed."

Der var engang ...



... en rar blikkenslager



han fik lov at lave et lille bitte værksted



- 20 år senere ville kommunen ikke genere en stor virksomhed

Et byrådsmedlem fra Aabenraa argumenterede i 6/1952 for, at store anlægsprojekter bør baseres på planlægning. Politikerne står ofte i situationer, hvor der på grund af konkrete erhvervsinteresser gives dispensation fra dispositionsplanen (der nødtigt skulle blive en "dispensationsplan"), men det er ikke blot kommunalpolitikere, der gennemhuller planerne: Et stort højspændingsværk blev placeret i en nabokommune. Statsministeriet havde dispenseret fra strandfredningen, og ministeriet for offentlige arbejder havde givet sagen sin vel-signelse – efter høring af andre ministerier og myndigheder, dog uden at høre kommunen eller den kommitterede i byplansager.

I 3/1953 skrev Kai Hendriksen. "Bystyret må (derfor) med sin planlægning trække rammerne op, først og fremmest for at hindre skadelig eller uhensigtsmæssig placering af investeringer i faste ejendomme (bolig, industri m.v.). Populært sagt: Komme forud for "spekulanten.""

Knud Bidstrup behandlede i 1/1967 emnet Planlægning og offentlighed: "Det er et stort fremskridt, at vi har arbejdet os ud af anti-planlægningsperioden, som professor Peter Bredsdorff udtrykte det i en kronik i Politiken fornylig. (...)

Offentlighedens kontrol er nødvendig."

Miljøminister Ivar Nørgaard skrev i 1/1979 om Miljø og livskvalitet: "Så teknisk begrebet "Fysisk planlægning" end lyder, har den fysiske planlægning en betydningsfuld rolle, netop når vi skal prøve at gøre tilværelsen bedre med hensyn til livskvalitet. (...) Den nye debat om fremtidens samfund skulle gerne puste nyt liv i debatten om levevilkår og fysisk planlægning."

I 5/2007 citeres miljøminister Conny Hedegaard for at udtale: "Mit standpunkt er, at hvis ikke vi i Danmark har en planlægning af en vis styrke, så bliver det noget rod. Det skal ikke være som i Sydspanien, hvor det hele flyder sammen. Vi skal kunne kende forskel på by og land – også fremover."

Debat – og mangel på samme – om planlæggeroller

I 3/1963 skrev Vilhelm Malling om planlæggeren: "Han er enøjede og indbildsk, når han mener, at hans forslag er det bedste i verden (det er måske det bedste han kan præstere), og at hans forslag viser den eneste tænkelige løsning." Det reagerede Ole Thomassen på i 5-6/1963: "Denne sag er nok en diskussion værd, al den stund at

Maling ligeså overbevisende kunne have skrevet om den politiske forskræmthed – for ikke at sige opportunisme – som kendetegner nok så mange planteknikere – ikke mindst i den kommunale administration, hvor de optræder som forsagte, lydige rådgivere og alt for ydmyge redskaber i skiftende politikeres hænder. (...) samarbejdet mellem politikere og embedsmænd ville blive kvalitativt højnet, såfremt der var flere modige embedsmænd, som var trofaste mod deres faglige overbevisning.”

Under overskriften Politiker, planlægger og borger skrev Ejler Koch i 2/1971: “Planlæggerne respekterer vel politikerenes rolle, som den, der skal bestemme den fremtidige udvikling, bl.a. gennem stillingtagen til planer og budgetter m.v., men han nærer samtidig en dyb mistillid til politikerenes evne og vilje til at træffe disse afgørelser.”

Planlæggeren, det repræsentative demokrati og det direkte demokrati var emne for en leder i 5/1971 af Sven Illeris, der så muligheden for at: “satse på den menige borgers medbestemmelse. Den nødvendige forudsætning herfor er, at embedsmandens ekspertise stilles til rådighed for hele befolkningen, ikke blot for den styrende po-

litiker. Denne tanke, at embedsmandens loyalitet skulle være knyttet til andre end ham selv, at han uden tilladelse skulle rådgive andre end ham selv, kan endnu få mangan en politiker til at ryge op i loftet af raseri.”

Hugo Marcussen måtte tilsyneladende ty til et citat for at få luft, da han i 3/1974 ved lukning af Egnspanrådet gjorde status, og indledte med at citere P. H., Kritisk Revy, 1928: “Blik for sammenhænge kaldes fantasteri. Krav om respekt for helheden kaldes kvævulanteri. Blind handlen i uvidenhed om de skæbnesvangre følger kaldes realpolitik.”

Erik Kaufmann kom i 3/1979 med følgende afskedssalut, da han trak sig tilbage som professor i byplanlægning ved DTH: “Planlæggerne er ved at blive en hær af trælle – i stedet for en fri fortrop af spejdere og oprørere.”

Dilemmaet, hvor embedsmanden har en viden, som skal skjules for offentligheden, behandlede David Trier Frederiksen i 4/1982: “Skal offentligt ansatte planlæggere og andre embedsmænd – være politikernes tjenere eller folkets tjenere? Er det deres ret, måske pligt, at ytre sig offentligt om

følgerne af politiske beslutninger, eller skal deres faglige viden herom kun fremlægges internt?”

Vibeke Møgelvang Nielsen spurgte i 1/1994: “Hvorfor er planlæggerne så tavse? Hvorfor er der ingen byplanlæggere, der vil markere sig, føre nogle holdninger frem? Hvor blev debatten af?” Dennis Lund har mange gange forgæves appelleret til debat. Jeg har selv flere gange – også forgæves - opfordret til debat. I 3/2012 spurgte jeg på baggrund af eksempler, hvor planlæggere ukritisk anbefalede kontroversielle projekter, der var i strid med nye kommuneplaner: “Er I ligeglade med kritikken?” Den eneste kommentar, som kom i 1/2013, beskrev planlæggeres tilpasningsevner med at: “Der er status i at “se muligheder” og i at “lege med ordene”, så projekter bliver mulige, selv om de ikke er mulige jf. lovgivningen og god praksis.”

I 1/2002 kom Dennis Lund med et nødråb: “Lokalplanens endeligt?” Baggrunden var et forgæves forsøg på at få materiale fra 20-25 tilskrevne kommuner om best practice inden for lokalplanlægning. I 3/2010 skrev han: “Hvorfor male fanden på væggen? – Han hænger der allerede. (...)



▲ Redaktionen kommentar til artikel af P.-H. Kühl, 5-6/1967: Artiklens forfatter har sporet en vis træthed hos de ivrigste medarbejdere i den fysiske planlægning, en begyndende resignation overfor manglende støtte i befolkningen. Tegning af ukendt kunstner.

) hovedparten af standen er gjort til avancerede HK-medarbejdere (...) Faget søger at inddrage ethvert aspekt af tilværelsen fra de største klimaproblemer med vandstigninger, storme og CO2-udslip, via grønne regnskaber og sparepærer til investeringsanalyser, transportøkonomi, antropologi, socialt belastede boligområder og skilte-design. (...) tabet af faglighed kan man få bekræftet ved at gennemse de sidste mange udgaver af BYPLAN. En af de store forskelle på dengang og nu er den helt fraværende debat om planlægning. (...) mit bud er, at det årti vi har taget hul på meget vel kan blive én lang gravskrift over den gedigne danske planlægning, hvis faget ikke tager sig alvorligt sammen."

Maj Green og Ellen Højgaard Jensen reagerede ved i 4/2010 at spørge: "Hvorfor male sig op i en krog?" De mente ikke "at planlægningen er død. Den trænger blot til et løft – men det får den ikke ved at holde den faglige fane så højt, at man går ned med flaget. (...) Vi vil gerne slå et slag for, at planlæggere gør det til en vane at sætte ord på, hvad det er for uundværlige styrker og kompetencer, vores faglighed bidrager med – frem for at begræde, at andre betræder vore felt."

Liberalisering af planloven – og hvad så?

I 1/1974 var der en note om Fremskridtspartiets program: "Boligministeriets sager overflyttes til et særligt departement i Ministeriet for Afvikling af Offentlig Virksomhed. Der gennemføres hurtigt en lov om af ophævelse af al lovgivning, som

har hørt under Boligministeriet. (...) Eksempelvis ophæves by- og landzoneloven øjeblikkeligt, byplanloven i løbet af kort tid."

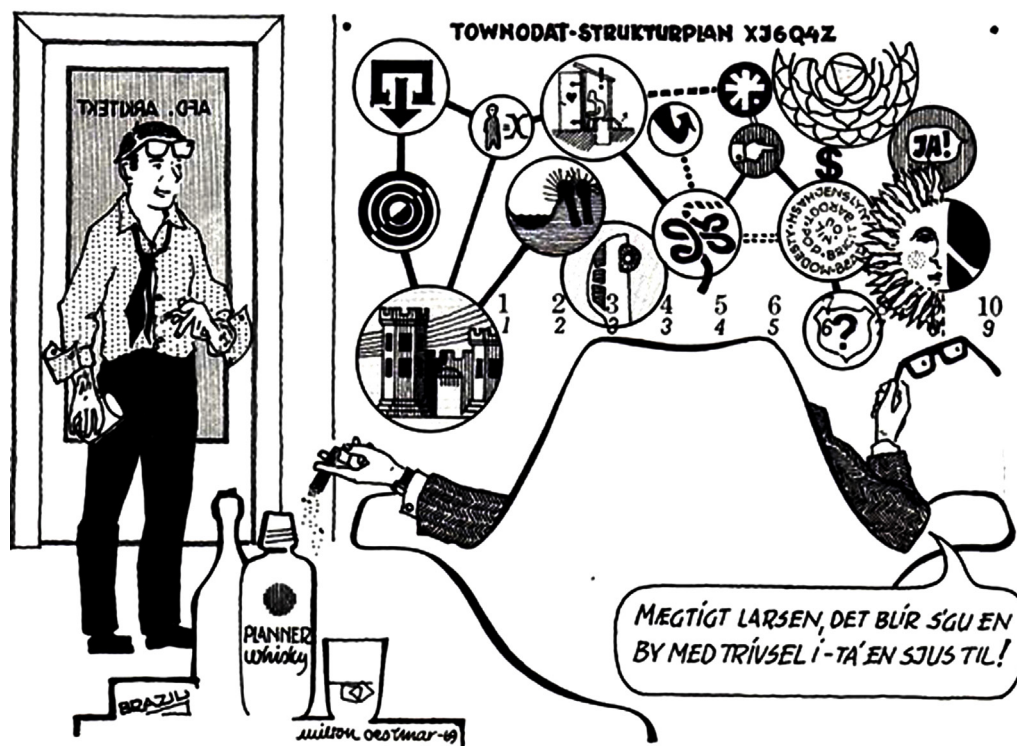
Arne Gaardmands bog, Plan og frihed, blev i 1/1986 anmeldt af Anders Fogh Rasmussen: "Der er brug for et helt nyt syn på planlægning. Vi kan sagtens undvære en stor del af de planer, der laves. De få planer, vi har brug for, må radikalt ændre indhold. Ellers duer planlægning ikke som redskab for os politikere."

Under overskriften "Planlovsdebat – hvorfor lige nu?" refererede Vibeke Meyling i 3/2014 fra årets byplanmøde, hvor der havde været markante angreb på planloven. Ifølge KL mener 81 % af landets borgmestere, at planloven udgør bar-

riere for vækst. Dennis Lund påpegede i 4/2014, at "vækst kan planlægningen ikke i sig selv sikre, men planlægningen kan bidrage med en ordentlig fysisk organisering af såvel by som land".

Erhvervs- og vækstminister Troels Lund Poulsen står bag et hasteudarbejdet forslag til liberalisering af planloven. Indholdet kender vi først efter Byplans deadline. Ministeren har ved besøg i nogle kommuner og til Altinget sagt: "Det kan ikke være meningen, at det hele skal styres fra Slotsholmen i København." / "Det er noget politisk snobberi, at det hele skal godkendes i København." / "Planloven er jo noget, som Svend Auken har fundet på, hvor der skal være total kontrol fra statens side."

Når man sammenholder den indsigt i planloven, som ministeren her giver udtryk for, med udflytning af Natur- og Miljøklagenævnet til Viborg, giver det grund til at frygte, at hans intentioner er beslægtet med Fremskridtspartiets program. Planloven ophæves ikke, men det kan forventes, at varetagelse af statslige – fælles! - interesser i det åbne land og kystområder svække, og at der åbnes mulighed for, at en kommune kan



▲ Forside 4/1969

imødekomme ønsker fra en butikskoncern, uden der tages hensyn til butiksforsyningen i bymidter, i landområder og i nabokommuner.

Det siges naturligvis ikke åbent, hvis interesser der varetages ved liberaliseringen, eller hvilke konsekvenser flytningen af NMKN forventes (tilsigtes?) at få for behandling af klager. De konkrete ændringer ved vi mere om, når denne artikel læses. Og så mangler vi Byplan til at kommentere og debattere ændringerne.

Efter Byplan

Dennis Lund skrev i lederen i 1/2007 om, hvordan Byplan kunne videreføres efter ophør med støtte fra Arkitektens Forlag: "Konklusionen er dog fortsat klar: Faget kan ikke undvære et talerør, hvor fagligheden i alle dens aspekter kan drøftes og sættes på prøve." I 1/2008: "uden tidsskrifterne eksisterer faget ikke, selv med skyldig hensyntagen til den elektroniske verden." Og i 1/2015: "planfagligheden er på vej over i underholdningsbranchen. Det huer mig ikke."

Tidsånden og jobmulighederne var anderledes, da Ole Thomassen i 1963 efterlyste flere modige

embedsmænd, der var trofaste mod deres faglige overbevisning, og da Erik Kaufmann i 1979 mente, at planlæggerne var ved at blive en hær af trælle. Vi oplever ikke i dag en højt placeret embedsmand begrunde planlægning med, at det gælder om at komme forud for "spekulanten". Mulighederne for formidling af faglig viden til borgerne (og i nogle tilfælde til menige medlemmer af kommunalbestyrelsen) kan være stækket af signaler fra borgmesteren, og kreative sider af faget skjult under vanskeligt gennemskuelige regler. Lukning af Byplan og liberalisering af planloven er en realitet. Hvad gør vi så nu?

I mange artikler – også fra de senere år – kan aflæses et engagement, der har præget faget. Der har været inspiration at hente i Byplan. Den må nu hentes andre steder og på andre måder, bl.a. gennem en nødvendig faglig debat, som Byplan Nyt må give plads til.

Den liberaliserede planlov frygtes at få negative virkninger for en kvalitetsbetonet udvikling af byer og landskaber og for forebyggelse af miljøkonflikter. Sådanne må vi registrere, så de underbygger fagligt funderede argumenter for ændringer, når

regeringsmagten igen skifter farve. Det må ske via netværk under Arkitektforeningen, Byplanlaboratoriet og FAB. Som led heri må defineres de kerneværdier, der bør fastholdes og udvikles ved en tiltrængt bearbejdning af planloven. Der er samtidigt brug for en faglig udvikling, så der kommer mere fysisk planlægning i planstrategier, i kommuneplaner og i lokalplaner, og så digitale planer bliver mere borgervenlige.

Kommunalt ansatte planlæggere må gøre en indsats for at øge deres borgmestres – og heri gennem KL's – forståelse af den gavn, de har af kvalitetsbetonet fysisk planlægning. Det må også være muligt for kommunale planlæggere at skrive ærlige sagsfremstillinger og planredegørelser, så negative aspekter af problematiske projekter ikke skjules under lovord.

Vi skal ikke lade faget kvæles i mismod. Det skylder vi hensynet til vore byer og landskaber samt borgerne. Hertil kommer hensynet til glæden ved at arbejde som planlægger. De aktuelle udfordringer må inspirere til modstand og revitalisering af fysisk planlægnings kerneværdier. Og lad os få munterheden tilbage – trods alt. ■

DRØMMEJOB

Hverdag med mening og mennesker

CHEF FOR BYSTRATEGISK STAB

Vil du stå i spidsen for udviklingen af Odense fra en stor dansk by til en dansk storby?

Odense er under transformation fra stor dansk by til dansk storby: I disse år investeres der knap 34 mia. kroner i byens udvikling, og kranerne tårner allerede over byen fra nord til syd. Vi søger nu en visionær chef til at stå i spidsen for den udvikling.

Som chef for Bystrategisk Stab i Odense Kommune vil du stå i spidsen for den strategiske byudvikling, som er sat i værk i byen. Vi har derfor store forventninger til dine evner til at sætte en klar strategisk retning, skabe gode samarbejdsrelationer og levere synlige resultater i en politisk ledet organisation.

Til gengæld tilbyder vi dig en mulighed for at sætte dit fingeraftryk på Odenses ambitiøse udvikling, og en arbejdsplads med højt til loftet, stort engagement og gode muligheder for udvikling.

Du vil få ansvaret for 22 medarbejdere, referere direkte til stadsdirektøren og blive en del af en ambitiøs ledergruppe.

Den markante udvikling af Odense nyder stor bevågenhed blandt borgere, investorer, politikere, interesseorganisationer osv. Som

chef for Bystrategisk Stab skal du derfor have gennemslagskraft, en stærk faglig ballast og gode kommunikationsevner. En forudsætning for at skabe værdi i stillingen vil således være evnen til at samarbejde og skabe et bredt ejerskab til byens videre transformation.

Vi søger en stærk bystrategisk profil med stor ledelseserfaring. Kommunal erfaring vil være et plus. Din erfaring, viden og kompetencer er vigtigere end din konkrete uddannelse. Væsentligere er, at du har forståelse for den faglige substans i kontoret og brede faglighed, der arbejdes med.

Som chef skal du være med til at definere strategiske prioriteringer på den korte, mellemlange og lange bane og prioritere og sætte retning på de handlinger, der skal være med til at realisere storbytransformationen. I dagligdagen får du ansvaret for at omsætte strategi til handling og følge de bystrategiske projekter til dørs.

Læs det fulde jobopslag og personprofilen på **Odense.dk/job**

Ansøgning

Der er ansøgningsfrist den 3. februar 2016.

Vil du vide mere?

Har du spørgsmål til stillingen er du velkommen til at kontakte stadsdirektør Stefan Birkebjerg Andersen, tlf. 2490 4141.

Find dit nye job på
odense.dk/job



ODENSE
KOMMUNE



Nytårskur

I Byplanlaboratoriet torsdag 7. januar 2016 kl. 16

afskedssalut for byplan – og fremtidsmusik for faget

Velkommen til alle

til unge som gamle i faget

og til skribenter og abonnenter!

Har du ideer til en ny form for byplan

eller har du bare lyst til at mødes med alle de andre