

byplan | 1/13

The background features a complex geometric pattern of overlapping triangles. The colors are various shades of purple, ranging from a light lavender to a deep, dark purple. The triangles are arranged in a way that creates a sense of depth and movement, with some pointing towards the center and others pointing outwards. The overall effect is a modern, minimalist aesthetic.

byplan

Udkommer med 4 numre om året

Redaktion

Dennis Lund (ansvarshavende)

Redaktionsudvalg

Dennis Lund, Paw Gadgaard, Ellen Højgaard Jensen, Niels Østergård, Dorthe Brogård, Vibeke Meyling, Emil Egerod Hubbard

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 2012: 635 kr.
inkl. moms og porto.
Pris for udenlandske abonnenter
henvendelse til sax@byplanlab.dk
Ved medlemskab af FAB er
abonnement gratis

Grafisk tilrettelæggelse

Emil Egerod Hubbard i samarbejde
med Dennis Lund og Vibeke Meyling

Ekspedition

Dansk Byplanlaboratorium
Eva Josefsen
1165 København K
Nørregade 36

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

Tryk

Handy-Print A/S



ISSN 0007-7658

Oplag

600

Sigtede artikler står for forfatterens regning, usigtede for den ansvarshavende redaktors regning

Jura & plan i praksis

Kursus i København den 3. juni 2013



Jura & Plan

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

Forvaltningsrettens regler og retsgrundlæggelser har betydning for såvel den generelle planlægning, som for de konkrete afgørelser med hjemmel i planloven.

En opgave samt eksempler fra rets- og klagenævnpraksis vil illustrere den praktiske relevans af forvaltningsretten – og ikke mindst konsekvenserne ved tilsidesættelse af de relevante regler. Der vil løbende være mulighed for at stille spørgsmål fra dagligdagen.

Tilmelding

Via www.byplanlab.dk
senest fredag den 3. maj

dansk byplan
laboratorium

- 
- 2 **Leder: Del eller helhed**
Dennis Lund
- 3 **Vi skal ned på gadeplan**
Søren Schaumburg Jensen
- 8 **Hvad gør vi ved Danmark?**
Arne Post
- 14 **Det blæser i Udkantsdanmark**
Kasper Brejnholt Bak
- 21 **Teknologiske byrumsanalyser**
Valinka Suenson
- 24 **Det er her det mangfoldige byliv er!**
Vibeke Meyling
- 26 **Borgerinddragelse**
- En vej til skarpere faglighed?
Anne Frederiksen
- 28 **ReThink havneplanlægning**
Dennis Lund
- 35 **Strategisk byudvikling**
Lene Schaumburg og Inge Langkilde Larsen
- 43 **FAB-stof**

DEL ELLER HELHED?

Ved en tilfældighed læste jeg for nylig en artikel om 'landbruget og planlægningen'. Som barn af byen og uden at have tilbragt mange timer uden for Valby bakke er mine forkundskaber om landbrugets virke ikke exceptionelle. Og mit eget virke som planlægger har årene igennem givet mig den opfattelse, at det primært gjaldt om at planlægge byerne og det lige omkring – foruden kyster, sommerhusområder og lidt mere. Det meste af det åbne land var et residual-område overladt til sig selv, og selv om der var visse mindre restriktioner derude, var landmanden vist en fri fugl i forhold til byboen, der stort set ikke kunne male en hoveddør uden at skulle indhente tilladelse på rådhuset.

Artiklen overbeviste mig om noget ganske andet. Uden at jeg kan gengive alle nuancer i artiklen forstod jeg, at der sker en betydelig strukturudvikling i landbruget, som rækker langt ud over almen viden om bedriftsstørrelser, bedriftsantal og fældning af læhegn. Regelsystemet har i den grad forplantet sig ud i det åbne land, hvor den enkelte bedrift skal forholde sig til flere love, EU-forordninger, mange områdereguleringer, foruden at skulle opfylde kravet til det "harmoniske landbrug" og løse disse mange krav i et labilt støttesystem, under labile afsætningsvilkår og med vejrliget som ubestemt faktor.

Region,- eller snarere kommuneplanlægningen, forsøger at holde styr på dette stærkt regulerede landskabsbillede via en såkaldt sammenfattende planlægning, eller helhedsplanlægning, om man vil. Men er den overhovedet sammenfattende? Nu hvor regelsystemet er blevet ekstremt udtalt i både by og på land nærmer vi os måske den tærskel, hvor vi helt skal fralægge os indbildningen om den sammenfattende planlægning og i stedet acceptere den stykvisе og sektorbaserede planlægning, der arbejder med færre ubekendte og som kan stille regnestykket enklere, mere præcist og dybtgående op? Vi kan spørge os selv, om vi ikke for længst har forladt den sammenfattende planlægning for by-

ernes vedkommende? Er det ikke mere en ajourføring, en kortlægning af virkeligheden? Er der nogen planlægning – og i givet fald, er den sammenfattende?

Jeg kan ikke besvare spørgsmålet - men det taler ikke til den helhedsorienterede planlægningens fordel, at den i mange år har stået i skyggen af projekter, events og tomme planstrategier. Og det trækker også fra, at landets store planspørgsmål ikke løses via sammenfattende planlægning, men meget mere politisk og intuitivt. Tænk på de store anlægsprojekter, som slet ikke optræder i landsplanredegørelserne; eller tænk på hvor lidt helhedstænkning, der er i at have to centralkommuner og en ring af forstadskommuner, som ikke vil være i stue i hovedstaden. Og tænk på TV-serien "Borgen", som ligeledes underbygger hvor lidt planlægning, der er i den politiske hverdag. Og når det kommer til den kommunale planlægning, er den fortsat et bogholderi og en ajourføring af virkeligheden, men ikke nogen planlægning. Kommuneplantillæg oven på kommuneplantillæg. Og lokalplanen, der skræddersyes til projektet? Jeg spørger bare?

Endelig er den sammenfattende planlægning ikke særlig operationel i forhold til den politiske hverdag, til tidsånden og begivenhedernes hastværk. Hertil er den alt for langsom.

Hvorfor ikke sige farvel til den sammenfattende planlægning og operere i et konfliktum, hvor den smallere sektorielles anskuelsesmåde med præcision og dybde kan dissekere en påtrængende problemstilling? Hvorfor ikke skifte etiketten "helhedsplanlægning" ud med "sektorplanlægning"? Er det ikke denne form for aktivitet, som alligevel styrer?

"Helhed vs. del" er måske en ny akse eller et nyt modsætningspar i faget, som går på tværs af skellet mellem "bløde og hårde planlæggere"?

Dennis Lund

VI SKAL NED PÅ GADEPLAN

Kampen om byens arealer er underlagt de uundgåelige klimaudfordringer. Ved at se udfordringerne som et potentiale kan bylivskvaliteten øges bemærkelsesværdigt.

Af Søren Schaumburg Jensen

Denne artikel bygger på mit speciale GADEPLAN, skrevet i samarbejde med Jacob Coln. Specialet handler om strategisk klimatilpasning. Ved at transformere udvalgte gader i Københavns Kommune, kan man tilgodese de udfordringer, byen står overfor. Vi har i specialet udviklet en metode gennem specifikke analyseteknikker og et konceptuelt design, der kan overføres til en hvilken som helst storby.

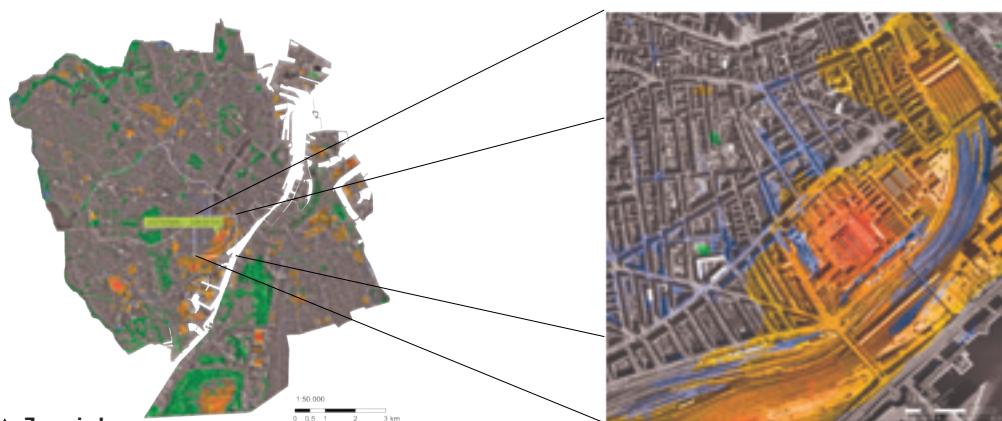
København Kommune har udpeget klimatiske problemstillinger som bl.a. består af regnvandshåndtering, mindskelse af varmeeffekten, styrkelse af grøn mobilitet og forbedring af byens biodiversitet. Med udgangspunkt i dem og indførelsen af sociale aspekter, stillede vi os kritiske overfor de omgivelser, som er blevet os for vante, men i virkeligheden er utidssvarende og utilstrækkelige.

Byens situation i dag

Med de klimaudfordringer København står overfor i dag, skal der findes store arealer, der kan håndtere disse ændringer - eksempelvis den stigende mængde af nedbør. Da tæt på en tredjedel af Københavns offentlige arealer består af veje, er dette et indlysende sted at gribe ind. Som nutiden tager sig ud, er langt over størstedelen af byens arealer udlagt til monofunktionelle anvendelser. Groft stillet op kan arealerne inddeles i tre: gader/veje, byens tage og alt andet (baggårde, parker, offentlige pladser, rekreative områder osv.). Den tredjedel, der udgør gadearealet, er hovedsagelig til motoriseret trafik, og er samtidig også arealet, hvor en stor del af hverdagslivet udspilles. Det er derfor oplagt, at gribe denne mulighed i en uundgåelig omdannelsesproces og imødegå udfordringerne som potentialer for nye og anderledes byrum.

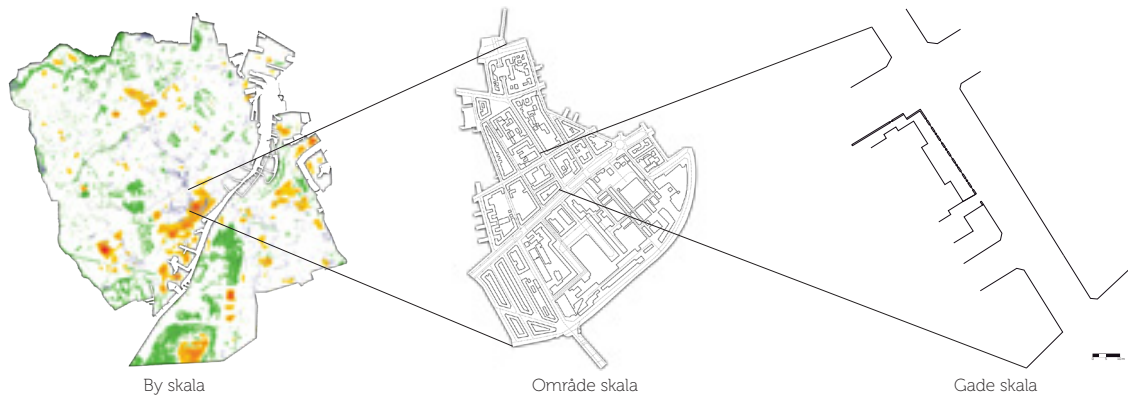
Hvorfor fokusere på gadearealer?

Set fra et klimaperspektiv danner gadearealer enorme lukkede ('vandtætte') og varmeabsorberende overflader. Det påvirker klimaet på alle niveauer og bliver ofte negligeret eller ubevidst forbigået. Asfalt danner grundlag for varmepøer og har samtidig en meget høj afløbskoefficient (se faktaboks), hvilket gør, at situationer som oversvømmelserne ved ekstremregnskybruddet over København den 2. juli 2011 opstår. Byens geometri, udformning og anvendelse har også stor indflydelse på de lokale klimaforhold. En stor



▲ Zoom ind

Zoom ind på Vesterbro, der er et klimatisk udsat område.



◀ **metodediagram**
 Metoden består af en sammenkædning mellem skala, som er baseret på analyserne. Fremgangsmåden er inddelt i tre analysedele på de tre forskellige sammenbundne skalaer - By, Område og Gade.

del af gadernes areal er dedikeret til ét formål, men kunne godt udnyttes mere effektivt og have flere funktioner. Ved at fjerne den motoriserede trafik strategiske steder, kan der frigives et stort areal, som kan gentænkes. Ved at omstrukturere kan man få mulighed for at klimatilpasse og segregere trafikken, så man fremskynder den grønne mobilitet. Fordelene ved dette er mange, men det skaber selvfølgelig problemer andre steder. Gevinsten er dog langt større og sikrer et godt bymiljø.

Fokus på trafikfordampning

En af tidens diskussioner om byens udvikling, er trafiknavigering. Hvad sker der, når trafikårer ændres, og hvilke konsekvenser har det? Trafikfordampning er en betegnelse, der stammer fra trafikingeniører. Det beskriver et fænomen, hvor trafikken tilpasser sig ved at finde andre veje, når gadeareal bliver lukket for motoriseret trafik. Konsekvenserne viser knap så frygtede resultater som forventet, og kan oven i købet forbedre trafikstrømmen. Umiddelbart lyder det paradoksalt, men det har vist sig, at ved at undlade at bygge og planlægge efter et vist antal biler, kan transportmønstre ændres og problemerne løse sig selv.

Klima på byskala

Vores metode sammenstiller tre GIS-baserede kort af hhv. det normaliserede vegetationsindeks (NDVI), regnvandsakkumulering (H_2O) og varmeeffekt (UHI), og derved identificeres relevante områder til klimatilpasning af Københavns Kommune. NDVI-kortet udgør de områder hvor vegetationen har en kølende effekt (ikke kun ved skygge, men også ved dannelse af fotosyntese). NDVI-kortet skal betragtes som UHI-kortets modsætning og er her begrænset til de højeste overfladetemperaturer fra 40-47 °C. H_2O -kortet er udarbejdet af COWI og simulerer en 100 års regnhændelse i 2010. De tre kort er indbyrdes relateret til hinanden ved at varmeeffekten påvirker nedbøren, som påvirker vegetationen, der igen påvirker varmeeffekten. (Se faktaboks for uddybning af NDVI, H_2O og UHI)

Københavns egentlige klimakvarter

Ved vores klimatiske analyser træder Vesterbro tydeligt frem som det mest udsatte område i København, og må derfor betegnes som Københavns egentlige klima(belastede)kvarter. Her er så stort fravær af vegetation, at det ingen relevant ind-

virkning har på varmeeffekten og nedbørens akkumulering på gaderne.

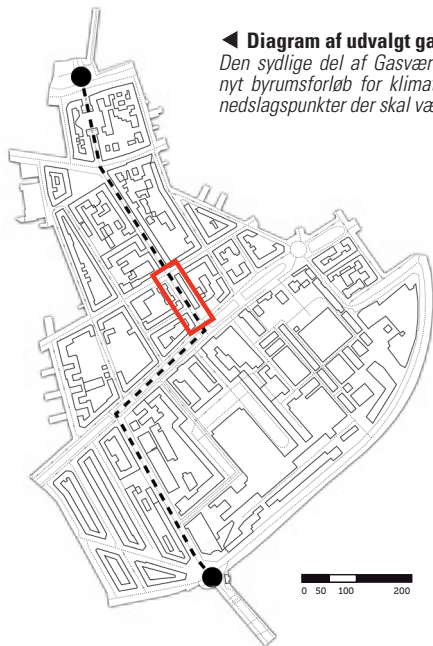
Samtidig har Vesterbros topografi stor betydning for regnvandets overfladeafstrømning, og forklaringen findes i den historiske udbygning af kvar-

Vegetationsindeks (NDVI)

NDVI er det bedst kendte grønhedsindeks og viser i praksis en værdi fra 0 til 1. Jo nærmere 0, desto mindre vegetation, og jo tættere på 1, desto mere vegetation.

Kortet fungerer som substitut aflæsninger for en relativ biomasse, der er den fælles betegnelse for al det organiske stof, som dannes ved planternes fotosyntese med solen som energikilde. Et vegetationsindeks er en simpel numerisk indikator for vegetationens tilstand og udviklingsstadiet. Hvis planten er stresset pga. sygdom eller mangel på vand falder NDVI, hvorimod planter i sund vækst vil have et relativt højere NDVI.

Vegetation har en generel nedkølede effekt på bymiljøet og overfladetemperaturen kan sammenlignes med vegetationsindekset som et negativt billede.



◀ Diagram af udvalgt gade

Den sydlige del af Gasværksvej foreslås som første etape til nyt byrumsløb for klimatilpasning af Vesterbro. Et af flere nedslagspunkter der skal være med til at klimasikre København.

teret. I denne forbindelse blev tre punkter hævet - ét ved hovedbanegården, ét ved Dybbølsbro og ét ved Enghavevej. Alle forbundet af Ingerslevsgade. Det betyder, at Vesterbro har et enormt stort opland, der leder regnvandet mod bunden af det gryde-formede terræn mellem de hævede arealer. Tilmed er Vesterbro Københavns lavest liggende kvarter, hvis gamle kystlinje omtrent lå hvor Sønder Boulevard ligger i dag.

Forebyggende klimaforbedringer

Som en del af Københavns Kommunes mål for klimatilpasning er forbedring af den grønne mo-

bilitet i fokus. På Vesterbro er der generelt dårlige forhold for cyklister, der ofte må vige pladsen for de mange biler. Ved at segregere cykel og biltrafik vil trafiksikkerheden øges. Med et transformeret gaderum dedikeret til cyklister og fodgængere kan der skabes mere plads til recreation. Men komforten på og langs cykelruten kan også forbedres og dermed opfordre flere til at vælge cyklen som transportform. Trafikbelastningen af området er stor, og statistik viser, at både cykler og motoriseret trafik anvender samme færdselsruter. Den nord-sydgående forbindelse ad Gasværksvej og Skelbækgade er oplagt til at forbinde og udbygge 'den grønne cykelsti'. Denne strækning er også udpeget af Københavns Kommune til dette formål.

Udformningen af et forslag

Ved udformningen af et konceptuelt design til et transformeret gadeareal er der fokuseret på håndtering af regnvand, grøn mobilitet, ophold og en massiv begrønning af byrummet. Alle disse punkter forholder sig både til specialets problemstilling, men også konkret til Københavns klimatiske udfordringer.

Der er lagt vægt på, at afledning af regnvand fra tage og veje skal holdes adskilt, og at byrummet skal gennemgå en massiv beplantning for

at mindske varmeeffekten. Centralt på gaden er placeret et vandtårn, som dog ikke er en del af regnvandshåndteringen, men kan fungere som vandopsamling fra tagene, eksempelvis til vandning i tørkeperioder. Derudover kan det også have en effekt som landmark funktion (se ill. s.7).

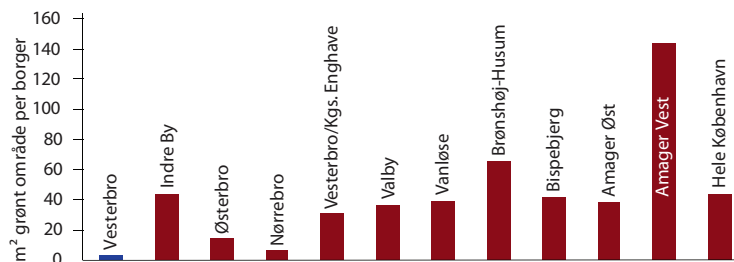
Gasværksvej har nu fået tilført en række funktioner, som den ikke var i besiddelse af før. Den er blevet multifunktionelt og tidssvarende. Den er blevet klimatilpasset med elementer, der kan håndtere over 100 % af et skybrud svarende til en 100 års regnhændelse på en gades længde af

Regnvandsakkumulering (H₂O)

Kortet over regnvandets/nedbørens akkumulering består af rasterdata fra Center for Park og Natur under Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune, udarbejdet af COWI i 2010. Ifølge Københavns Kommunes "Copenhagen Climate Adaptation Plan" (2011) er der på COWI's kort modelleret en 100 års hændelse og de realistiske konsekvenser i de følgende 2 uger fra d. 14. august 2010 i København.

COWI's koncept for deres udarbejdede oversvømmelseskort kombinerer topografisk information fra DTM (Digital Terrain Model), havspejlsstigning, stormflod, nedbør/overfladeafstrømning og viden om økonomiske værdier af ejendomme osv. i det gældende område.

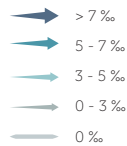
Til sammenligning anvender opgaven et sårbarhedskort fra Rambøll der viser både 100 års og 10 års hændelser, hvor der er taget højde for kloakoversvømmelse og kloakledninger. Her er kun vist 100 års hændelsen, da det er den samme som på COWI's kort. De to kort er ikke ens, men giver et indblik i hvordan en 100 års regnhændelse kan se ud, og hvilke områder der er mere sårbare end andre.



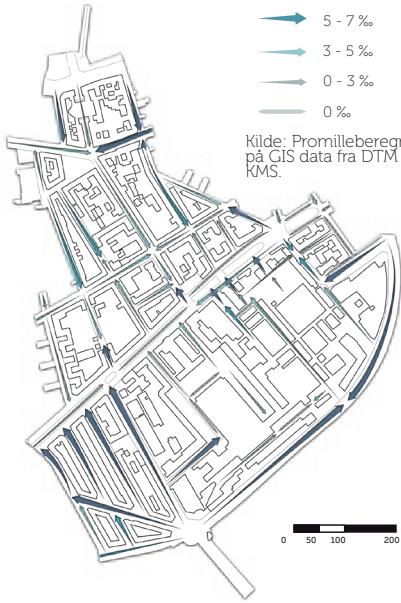
◀ Grønne områder

Vesterbro ligger langt bagefter når det gælder m² grønt areal per borger. Kilde: Københavns Kommune, (2010). Bydelsplan for Vesterbro / Kongens Enghave.

Vejhældninger

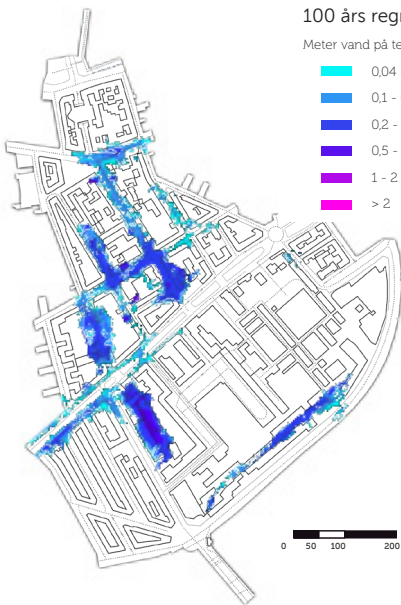
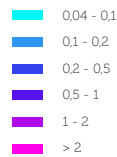


Kilde: Promilleberegninger er baseret på GIS data fra DTM (1,6 m grid) fra KMS.



100 års regnhændelse

Meter vand på terræn



▲ 100 års regnhændelse og vejhældninger

Diagrammerne viser hvor regnvand vil samle sig ved en 100 års hændelse. Kilde: Regnvandsoversvømmelser er baseret på Rambølls sårbarhedskort 2010. Promilleberegninger er baseret på GIS data fra DTM (1,6 m grid) fra KMS.

100m. Varmeeffekten er mindsket og luftkvaliteten er blevet betydelig bedre. Trafikken er sikker, og stedet har fået stemning af baggårdsforneelse, som er imødekommende, og giver stedet en sikker skolevej.

Til reference er skybruddet den 2. juli 2011 karakteriseret som en 1000 års regnhændelse, hvor denne løsning ikke vil være tilstrækkelig. I sådanne situationer kræves et langt større sammenhængende system, hvor det er vigtigt at fange overfladevandet i oplandet, inden det samler sig som på Gasværksvej. Effekten for regnvandhåndteringen ved denne transformation er udregnet til 132,7 % hvilket er omtrent en tredjedel større end det egentlige behov. Tredobles denne løsning kan transformationen rumme fire gange så meget nedbør. På denne måde dækker transformationen et større areal end der transformeres.

Transformations strategi

Ved implementering af vores foreslåede ændringer, er det vigtigt at tage hensyn til hverdagslivets rytmer, og ændre den eksisterende situation lidt efter lidt, og udføre indgrebet i etaper. Eksempelvis bør et større klima- og cyklistorienteret byrumsforløb, der forbinder Dybbølsbro og Sørerne, ind-

deles i etaper. Kigger man nærmere på området, er Gasværksvejs Skole et godt sted at starte, da trafikbelastningen er meget tung netop her. Gaden dimensioner er små, og cykler bliver nemt klemt inde mellem kørende og parkerede biler. En af grundene til denne hårde belastning kan være Gasværksvejs status som fordelingsvej, hvilket den slet ikke egner sig til. Alt dette tager vi højde for i vores forslag. ■

Varmeeffekt

En urban varmeø (UHI - Urban Heat Island) betegner et byområde, der har højere temperatur i forhold til temperaturen i de ubebyggede omgivelser. I byer der er etableret eller udvides med f.eks. asfaltbelægning og bebyggelse, der har lavere albedo (refleksionskoefficient) og højere varmekapacitet end det naturlige miljø, ændres mikroklimaet, og en varmeø opstår.

Varmeeffekten i København kendetegnes ved stigende lokale temperaturændringer, hvilket påvirker vejret ved stærkere dynamiske ændringer. Den rumlige udstrækning af en varmeø varierer alt efter byens struktur og udvikling, derfor er den yderst vigtig at tænke ind i fremtidige udviklingsplaner. Dette beskrives i rapporten 'Urban Heat Island i København' fra 2010, og her er listet flere konklusioner på varmeeffektens tilstedeværelse.

Om Forfatterne

Jacob Coln og Søren Schaumburg Jensen skrev specialet "GADEPLAN - Klimatilpasning og byfornyelse af København gennem transformation af specifikke nedslagspunkter i vejstrukturen" som del af deres uddannelse på Landskabsarkitektur og Bydesign, Det Natur- og Biovidenskabelige Fakultet på Københavns Universitet – SCIENCE, jacobcoln@gmail.com og sorenschaumburg@gmail.com, En elektronisk kopi af specialet kan downloades fra: https://dl.dropbox.com/u/15112012/GADEPLAN-20121210_web.pdf

Alle illustrationer og billeder er fra specialet og med ophavsret af forfatterne med mindre andet er anført.

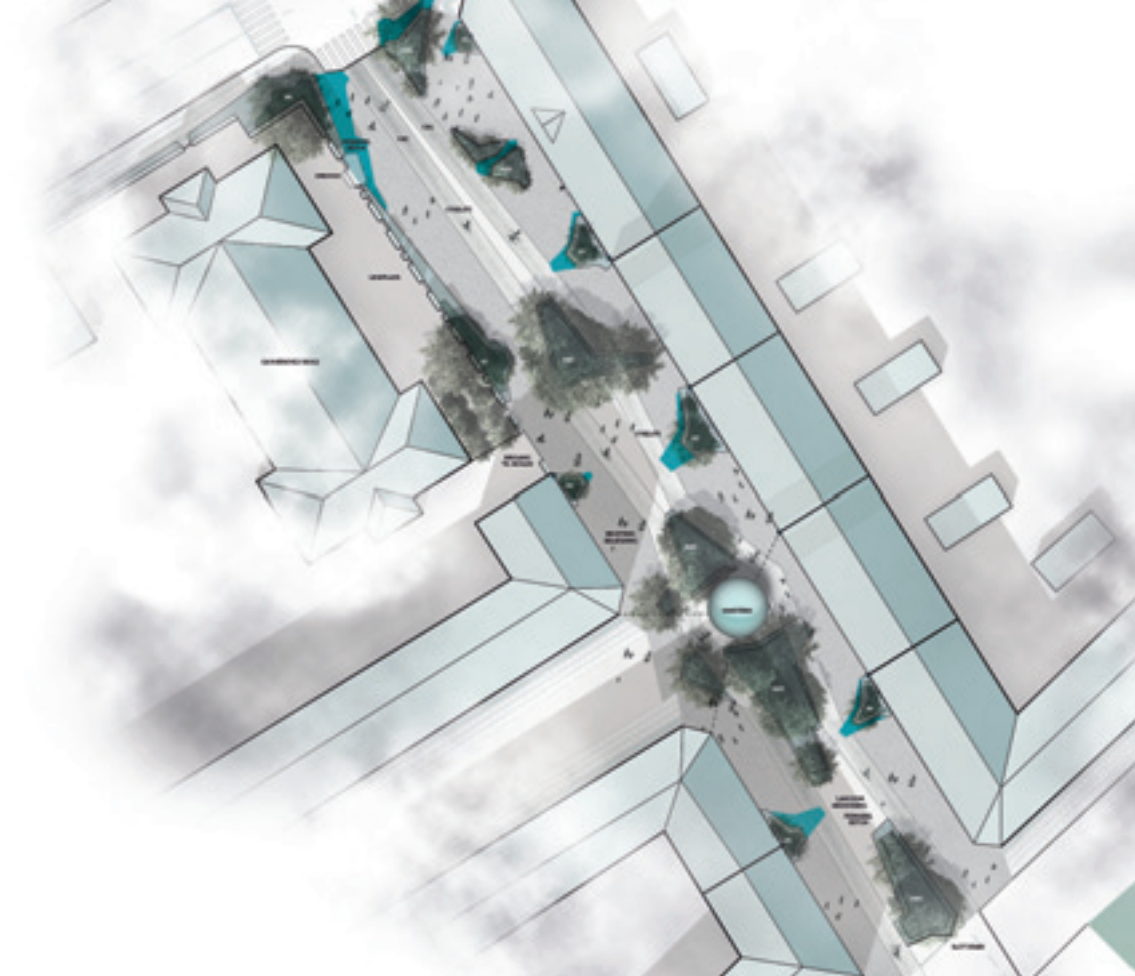
Artiklen er redigeret af Byplan.

Afløbskoefficient

Afløbskoefficienten (φ) er et udtryk for hvor meget overfladevand, der samles på forskellige overflader og hvor meget der strømmer videre eller siver ned i jorden. Dermed også hvor meget, der bliver ført til regnvandssystemet. Hvis $\varphi = 0,8$ betyder det at 80 % af regnvandet bliver ført til regnvandssystemet, og 20 % siver ned i jorden.

Afløbskoefficienten φ er en faktor med værdier fra 0,0 - 1,0, f.eks.:

1,0 for tagflader og tætte terrænbelægninger, f.eks. asfalt, beton eller belægninger med tætte fuger. 0,8 for belægninger med grus- eller græs-fuger. 0,6 for grusbelægninger. 0,1 for havearealer og arealer uden belægning.



▼ ▲ Forslag til transformeret gadeareal.



HVAD GØR VI VED DANMARK?

Et seminar om landsplanlægning, arrangeret af Byplanlaboratoriets Byplanhistoriske Udvalg, viste, at byplanhistorie kan bidrage til diskussion af aktuelle planlægnings-spørgsmål

Af Arne Post

Den 2. november 2012 var der fyldt i salen hos By & Havn, og nogle studerende og unge planlæggere bidrog til at sænke det ellers ret høje aldersgennemsnit blandt deltagerne. Oplæg og debat vil fremgå af et skrift, der vil kunne købes i Byplanlaboratoriet til foråret. Denne artikel er ikke forsøg på at refererer seminarets indhold, men udtrykker nogle overvejelser og spørgsmål, som seminaret har inspireret til.

Først et spørgsmål, som jeg senere vender tilbage til: Store statslige anlægsprojekter som fx Femern-forbindelsen og supersygehusene har betydning for udviklingen i store områder. Hvorfor er sådanne projekter ikke resultater af en planlægning, der samtidigt behandler de væsentligste forhold, som de har konsekvenser for?

Historisk perspektiv

Planlægning og idéerne bag kan have et langt tidsperspektiv. Seminarets fokus var landsplanlægningen siden kommunalreformen i 1970. Der var dog refereret til bl.a. Erik Kaumanns stjernebyskitse fra 1959¹ og Zoneplan 1962². Det blev også nævnt, at visse former for landsplanlægning

i Danmark går længere tilbage. Jeg kan supplere med, at Dansk Byplanlaboratoriums senere mangeårige sekretær, Vilhelm Malling, var inde på emnet i 1945 i "Nogle byplanproblemer"³, hvor han skrev: "Sagligt behandler den (en generel landsplan) samtlige spørgsmål, som berører fordelingen af bebyggelse, boliger og erhvervsvirksomheder, trafikmidler, friluftsområder. Spørgsmålene behandles kun i de groveste hovedtræk, og principielt er egnen den mindste enhed i landsplanen (f. ex. amterne)."

Malling efterlyste en afgørelse om linjeføringen for de danske motorveje, som han forudså ville komme. Han gengav "de store ingeniørfirmaers forslag til motorveje i Danmark" fra 1937, som havde linjeføringer, der i forbløffende grad svarer til hovedparten af de gennemførte motorveje, inkl. Storebælts- og Øresundsforbindelserne.

Landsplanarbejdet i Landsplanudvalgets Sekretariat startede i 1961 og indgik i Miljøministeriet ved dets oprettelse i 1972. I Miljøministeriets publikation "40 for en grøn velfærd"⁴ er landsplanlægning stort set alene beskrevet med dens

positive betydning for bycentre (ved forbuddet mod lavprisvarehuse) og udøvelse i samspil med regionplanlægningen. Det oplyses, at den nye virkelighed i slutningen af 1960'erne nærmest råbte på en stærk og helhedsorienteret planlægning. Derefter står, at "Her holdt tanken om en landsplanlægning sit indtog som udtryk for en helhedstanke. Der blev skitseret to landsmodeller – en stjernebyskitse og Det Store H, som endte med at blive den dominerende model." Forfatterne kunne nu godt have nævnt, at tanker om landsplanlægning går længere tilbage, og at "Det store H" var et svar fra Byplans redaktion i 1960 på Stjernebyskitzen.⁵

Erik Kaumann havde ved præsentationen af stjernebyskitzen pointeret at: "I de næste årtier vil en stadig større del af befolkningen, erhvervslivet og kulturlivet samle sig på nogle få steder i landet. Overser vi denne udvikling, vil vi spilde kræfter og penge. Følger vi den, kan den påvirkes og blive hele landet til gavn." Det er et synspunkt, som stadig ser ud til at være aktuelt.

Både planlæggere og politikere har gennem mange år beskæftiget sig med spørgsmålet om

Erik Kaumann (1959): "I de næste årtier vil en stadig større del af befolkningen, erhvervslivet og kulturlivet samle sig på nogle få steder i landet. Overser vi denne udvikling, vil vi spilde kræfter og penge. Følger vi den, kan den påvirkes og blive hele landet til gavn."

hovedstadsområdets vækst. I en statusrapport fra 1950 om Københavnsegnens planlægning⁶, stilles spørgsmålet: "Bør man påregne hovedstadens vækst begrænset?" Og svaret er: "Ikke uden en samlet landsplanlægning." Hvorefter der gøres opmærksom på, at de praktiske vanskeligheder ved en begrænsning taler for, at man i hvert fald ikke tager forskud på den.

Det var en anden opfattelse, der i 1978 kom til udtryk i et debatoplæg fra Planstyrelsen om det fremtidige bymønster⁷. Lands- og regionplanlovens formål var bl.a., at der skulle tilstræbes en ligelig udvikling i landet. Det blev taget alvorligt, og der henvises til landsplanredegørelsen fra 1975, hvorefter: "de senere års forskydning af befolkningstilvæksten fra hovedstadsregionen til det øvrige land bør fastholdes og forstærkes,

og at Århus- og Odense-områdernes andel af den samlede befolkning heller ikke bør øges, således at det bliver muligt at realisere de lands- og regionplanmæssige mål i det øvrige land, og dermed også i den øvrige del af de to amter."

Sådan gik det ikke! By & Havn arbejder bl.a. med udvikling af Ørestaden og Nordhavnen, og har for nyligt udsendt en rapport om Nordhavnen⁸. Det fremgår heraf, at befolkningstallet i Københavns Kommune forventes at stige med ca. 100.000 frem til 2025. Også Aarhus og Odense forventes at vokse. Men forestillinger – og ønsker - om "udvikling i hele landet" lever fortsat.

Resultater af landsplanlægningen

Vi har aldrig fået en samlet landsplan i stil med en regionplan. Dog er der elementer i landsplanlæg-

ningen, der i realiteten svarer til en plan, nemlig planlovens bestemmelser om kystnærhedszonen. Resultaterne af landsplanlægningen er vanskelig at gøre op. Det skyldes bl.a., at den i væsentlig udstrækning tidligere er blevet udmøntet via regionplanerne, og at landsplanlægningen i et vist omfang "består" af kommunale planer, der ikke er realiseret. I min egen by, Skive, har landsplanlægningen (i form af planlovens bestemmelser om planlægning til butikformål) aktuelt medført, at vi undgår at få et "bydelscenter" placeret et par hundrede meter fra bymidteafgrænsningen.⁹


På seminaret blev oplyst, at bestemmelserne om planlægning til butikformål har mindsket forringelsen af bymidterne, påvirket befolkningens indkøbsmønster og begrænset udenlandske kæders etablering i Danmark. Men også dette emne er udtryk for, at "tingene ændrer sig": De størrelsesmæssige begrænsninger for butikker - både til dagligvarer og udvalgsvarer - er udvidet flere gange, senest i 2011, for at følge med "udviklingen".

Landsplanlægningen giver sig også udtryk i en række bestemmelser i planloven, herunder bestemmelserne om landzone og om planlægning i hovedstadsområdet (Landsplandirektiv Fingerplanen). Hertil kommer "Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen", hvor 2013-udgaven indeholder mere end hundrede krav til den kommunale planlægning, baseret på planloven og forskellig anden lovgivning. Efter planlovens § 29 skal miljøministeren (i praksis ved Naturstyrelsen) fremsætte indsigelse mod et forslag til kommuneplan og ændringer heri, der ikke er

i overensstemmelse med overordnede interesser, så det er noget af en opgave, der hermed påhviler Naturstyrelsen.

Temaer i foroffentligheden om Landsplanredegørelse 2012 var bl.a: "Udvikling i hele landet" og "Landdistrikter". I et notat fra Naturstyrelsen om indkomne ideer og forslag¹⁰ oplyses, at disse temaer vil blive fastholdt og udbygget med et øget fokus på dels, at udviklingen skal kunne komme hele landet til gode, dels blive udbygget med et øget fokus på mulighederne for, hvordan plan-

At der er politisk interesse for store anlægsprojekter og enkeltsager, kan ses både på folketings- og på kommunalbestyrelsesniveau. Hvorfor er der så ikke politisk interesse for en overordnet sammenfattende fysisk planlægning? Er det for uoverskueligt?



lægning kan medvirke til at fremme erhverv i landdistrikterne, med detailhandel i landsbyer, turisme og mulighed for digital infrastruktur.

Det er andre forventninger til udviklingen man møder i Mandag Morgen og Realdania's scenarier for Danmarks grønne fremtid i 2050¹¹. Her beskrives, at det i 2050 er "byernes æra". Danmarkskortet ventes at blive domineret af to storbyregioner, betegnet Freja (bybåndet fra Randers til Kolding) og Øresund (Hovedstadsområdet og det meste af Sjælland samt Malmø, Lund og Helsingborg). Mange små samfund vil blive marginaliseret eller helt forsvinde. Der vil være områder, der enten er ud-døde eller næsten totalt affolket. Hver tredje borger i Vestjylland vil være ældre end 60 år, og på Bornholm vil næsten hver anden være over 65 år.

Det kunne være spændende, hvis Miljøministeriet inddrog sådanne scenarier i en landsplanredegørelse.

Temaer i foroffentligheden om Landsplanredegørelse 2012 var bl.a: "Udvikling i hele landet" og "Landdistrikter."

Det er andre forventninger til udviklingen man møder i Mandag Morgen og Realdania's scenarier for Danmarks grønne fremtid i 2050. Her beskrives, at det i 2050 er "byernes æra."

Landsplanlægning som samfundsplanlægning?

Seminarets titel var: Hvad gjorde vi ved Danmark? Formuleringen ligger tæt op ad Planstyrelsens debatoplæg om landsplanlægning 1983-2000, som havde titlen: Hvad gør vi ved Danmark?¹² I begge titler er det underforstået, at "vi" som planlæggere er ansvarlige for de analyser og forslag, vi forelægger for politikerne.

På seminaret blev refereret til, at mange i 1960'erne og 70'erne havde en forestilling om, at samfundsudviklingen kunne styres rationelt, at man kunne tænke sig til – og planlægge – "det gode samfund". Et kapitel i "Landsplanlægning – status og fremtidsperspektiver"¹³, som Landsplanudvalgets sekretariat udsendte i 1970 hedder ligefrem: "Mod en samfundsplanlægning". Og i det nævnte debatoplæg fra Planstyrelsen om

landsplanlægning 1983-2000 står, at "risikoen for øgede forskelle og uligheder i levevilkårene kan imødekommes ved en målrettet planlægningsindsats. Både på det kommunale og det statslige niveau er det muligt, at sikre at omstillingen tager hensyn til særlig truede grupper."

Der blev i dette debatoplæg gjort opmærksom på, at mange af de problemer, der rejstes, ikke kunne løses gennem fysisk planlægning. Men nogle af de 14 redegørelser, der blev udgivet i tilknytning til debatoplægget, havde titler som: "Byplanlægning, Kulturlandskab og livsformer", "Informationsteknologi og samfundsudvikling", "Fordeling af tid og arbejde i velfærdsstaten" samt "Levevilkår og ændringer i livsformer". I debatoplægget fra 1978 om det fremtidige bymønster var opfattelsen, at "byvækstens placering

Debatoplæg fra Planstyrelsen (1978): "de senere års forskydning af befolkningstilvæksten fra hovedstadsregionen til det øvrige land bør fastholdes og forstærkes."

kan have betydning for løsning af en lang række samfundsproblemer, bl.a.: - industriens og andre erhvervs udvikling, - økonomi, kvalitet og miljø i offentlige institutioner, - adgang til et arbejdsmarked, - biltrafikkens omfang og den kollektive trafikbetjening, - mulighederne for trivsel og livskvalitet." Listen er længere – og det er vel ikke forkert altsammen?

I samme debatoplæg blev der argumenteret for placering af byvækst efter et bymønster, som skulle give en rimelig sikkerhed for, at servicefunktioner som dagligvarebutik og årgangsdelt skole blev opretholdt ialtfald i en årrække. Debatoplægget blev udsendt under en socialdemokratisk regering, men det er partiet Venstre, der har æren for, at målet om en ligelig udvikling blev indføjet i lands- og regionplanloven. I dag er situationen mildest talt en anden med hensyn til opfattelsen af vækst i hovedstadsområdet. Og den tidligere regerings ændring af planloven,

hvorefter der i yderområder som hovedregel skal gives tilladelser til opførelse af nye helårsboliger i tilknytning til landsbyer, rummer ingen krav om, at der skal være et vist serviceniveau i de pågældende landsbyer.

Også dele af regionplanlægningen kan betragtes som

forsøg på en form for samfundsplanlægning: Mål om offentlighedens aktive inddragelse i planlægningen kom ind i lovgivningen med lands- og regionplanloven i 1973, og blev i første omgang udmøntet i debat om alternative regionplanskitser. Og i altfald i Viborg Amt må alternativer som "Økonomisk vækst", "Ligelighed" og "Kvalitet i befolkningens levevilkår" have givet forventninger om, at det drejede sig om samfundsplanlægning.

Er forestillingen om fysisk planlægning som led i en samfundsplanlægning så væk nu? Det tyder det ikke på. Det kommer bl.a. til udtryk i bestemmelser om planlægning til butiksformål og intentioner i landsplanredegørelsen om udvikling i hele landet. Og på kommunalt niveau er der mange planstrategier, der præges af brede hensigtserklæringer om "livskvalitet" og "borgeren i centrum", og har som temaer "Det bedste i mennesket" og "Mennesker i fællesskab", samt fotos

af legende børn og græssende køer. Det tyder på, at opfattelsen af fysisk planlægning som samfundsplanlægning er udbredt.

Manglende politisk interesse

På seminaret blev fremsat udsagn om, at planlægning er politik og at beslutninger, der grundlæggende er politiske, ikke uden videre kan overlades til teknikere. Det blev også nævnt, at der kun er lidt politisk opmærksomhed på fysisk planlægning, at planlægning er ugleset af politikere, og at udviklingen måske er et andet sted end den politiske diskussion. Og det blev påpeget, at planstrategierne er vigtige i den politiske proces, og at vi skal genvinde troen på fysisk planlægnings betydning.

Med hensyn til at overlade beslutninger, der grundlæggende er politiske, til teknikere, er der nu i planloven åbnet mulighed for delegation af vedtagelse af lokalplaner og visse kommuneplantillæg. I hvilken udstrækning - og på hvilket grundlag - det vil ske, bliver spændende at se. Det gør ikke spillet mellem planlæggere og politikere mindre kompliceret, og både dette emne og fysisk planlægnings betydning burde i højere grad end det er tilfældet være genstand for diskussioner og forskning.

At der er politisk interesse for store anlægsprojekter og enkeltsager, kan ses både på folketings- og på kommunalbestyrelsesniveau. Hvorfor

er der så ikke politisk interesse for en overordnet sammenfattende fysisk planlægning? Er det for uoverskueligt? Og ikke velegnet til politiske markeringer ud over helt generelle og overordnede hensigtserklæringer? Man skulle kunne forvente, at planstrategierne var velegnede til at skabe politisk interesse for fysisk planlægning. Men at der er noget om snakken om manglende politisk interesse, kan ses af, at planstrategierne er formuleret, så der stort set ingen mindretal er ved vedtagelsen. - Det kan da ikke være rigtigt, at de ændringer i kommuneplanerne, som planstrategierne skal bane vej for, er så politisk harmløse, at der altid er enighed om dem?!

Store anlægsprojekter er landsplanlægning

Tilbage til spørgsmålet; hvorfor store anlægsprojekter ikke indgår i landsplanredegørelsen. Naturstyrelsen har i notatet om ideer og forslag til emner i forslag til Landsplanredegørelse 2012 oplyst, at der er modtaget forslag om at sætte fokus på infrastruktur, både den infrastruktur, som handler om veje, jernbaner og havne, og den infrastruktur, som forsyner landet med digitale forbindelser. Der er i tilknytning hertil indsendt en del forslag om konkrete infrastrukturanlæg: etablering af en Kattegatforbindelse, opgradering af eksisterende veje, etablering af nye motorveje, etablering af letbaner i Odense og i Århus, timedrift på jernbaner mm.

Herefter står der i notatet, at "Problemstillingen om infrastruktur vil generelt set blive behandlet

på et meget overordnet niveau i forhold til de internationale forbindelseslinjer mellem Danmark og nabolandene, mens forslag om konkrete infrastrukturanlæg ikke kan forventes behandlet i forslaget til Landsplanredegørelse 2012."

Det kan (kun?) læses som udtryk for, at Miljøministeriet/-ministeren har givet op i magtkampen med de ministerier/ministre, der har de store anlægsprojekter som deres ansvarsområde. Men måske skulle miljøministeren minde de pågældende om hvad Finansministeriet, skrev i Planredegørelse 3, 1983¹⁴:

"Kernen i al god planlægning er at tænke sig om og se beslutningerne i et større perspektiv før man træffer sine beslutninger".

"Det er harsarderet at træffe større anlægsbeslutninger – herunder mindre enkeltbeslutninger som tilsammen udgør et væsentligt hele – uden det fornødne planlægningsgrundlag, som sætter beslutningerne i perspektiv." ■

Om forfatteren

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

Fodnoter

1. Erik Kaufmann, Byplan nr. 5, 1959.
2. Zoneplan 1962 for Danmark, Landsplanudvalget.
3. V. Malling: Nogle byplanproblemer, Dansk Byplanlaboratorium, 1947, s. 8 og 29.
4. 40 for en grøn velfærd. Miljøministeriet, 2012, s. 18-19.
5. Byplan 1960, nr. 2-3.
6. Københavnsegnens planlægning, Status 1950, s. 9.
7. Det fremtidige bymønster – et debatoplæg fra Planstyrelsen, 1978, s. 30.
8. Nordhavnen, fra ide til projekt, By & Havn 2012, s. 4.
9. Kommuneplantillæg nr. 20 for Skive Kommune – Slagterigrunden.
10. Ideer og forslag til emner i forslag til Landsplanredegørelse 2012, Naturstyrelsen, notat af 11. juni 2012.
11. 2050, Der bli'r et yndigt land. Scenarier for Danmarks grønne fremtid, Mandag Morgen og Realdania, 2012.
12. Landsplanlægning 1983-2000, Hvad gør vi ved Danmark? Et oplæg til debat, Planstyrelsen 1982.
13. Landsplanlægning – status og fremtidsperspektiver. Landsplanudvalgets sekretariat 1970.
14. Al den planlægning – hvorfor og hvordan, Planredegørelse 3, Finansministeriet, Budgetdepartementet 1983.

DET BLÆSER I UDKANTS DANMARK

Der er et markant sammenfald mellem de områder, hvor det blæser mest, og de områder, der har de største udviklingsmæssige udfordringer, ofte kaldet 'den rådne banan'. Der ligger derfor et meget stort potentiale i at sikre, at overskuddet fra el produktionen kan bidrage til lokal jobskabelse, innovation og udvikling i landets udkantskommuner.

Af Kasper Brejnholt Bak

Styrkelsen af det lokale ejerskab til vindmøller i udkantsområderne vil kunne tilbyde en række fordele både for områdernes udvikling og for realiseringen af de nationale målsætninger for udbygning med vindenergi.

Det fremgår af en rapport udført af Rambøll for Nordisk Folkecenter for Vedvarende Energi, som blev præsenteret og overrakt den 4. februar, til ministeren for By, Bolig og Landdistrikter, Carsten Hansen. Rapporten viser med udgangspunkt i tre konkrete eksempler, hvordan lokalt ejerskab

fremmer lokal accept af vindmølleprojekterne, samtidig med, at de skaber økonomisk udvikling i områderne.

Ministeren er positiv

Minister for By, Bolig og Landdistrikter Carsten Hansen, har taget positivt imod rapporten.

"Jeg vil godt takke Nordisk Folkecenter for at gå meget aktivt ind i arbejdet med at få etableret flere vindmøller i Danmark. Rapporten giver en række spændende bud på, hvordan man kan sikre lokal opbakning i landdistrikterne til opsætning af vindmøller. Det er et vigtigt bidrag til arbejdet på vindmølleområdet", udtaler han.


Ministeren har nu videresendt rapporten til klima- og energiministeren med henblik på fælles drøftelser af rapportens anbefalinger.

Landsplanmæssige perspektiver

Regeringen har med Energiforliget af marts 2012 vedtaget, at 50% af den danske el-produktion skal stamme fra vindmøller i 2020. Frem imod 2020 skal der således opstilles 1800 MW vindenergi på land, 500 MW kystnære og 1000 MW offshore vindmøller, hvilket betyder, at en væsentlig del af vindmølleudbygningen skal ske på land. Dette



◀ *Rapporten overrækkes til Carsten Hansen*



har skabt et forøget fokus på mulige placeringer af vindmøller på land samt de barrierer, der kan være for en succesfuld implementering af vindmølleprojekter.

Der er et markant sammenfald mellem udkantsområderne i Danmark, ofte kaldet "Den rådne banan", og de egne, hvor det blæser mest. Derfor er der et stort landspolitisk potentiale i en kobling af energipolitik, landsplanlægning og udvikling af landdistrikterne ved at sikre, at overskuddet fra elproduktionen kan bidrage til jobskabelse, innovation og udvikling i landets udkantskommuner.

Hvorfor lokalt ejerskab?

Da bopælspligten blev ophævet i 1998 betød det, at vindmølleejere og investorer kan være bosiddende langt fra det lokalsamfund, hvor møllerne rejses, i princippet i skattely på Cayman Islands eller andre steder. Det betyder, at værdien af vinden, som er en af de få unikke ressourcer i udkantsområderne, reelt ofte drænes ud af lokalområderne, mens de lokale borgere må leve med de gener, der kan være forbundet med møllerne. Det har skabt en situation, hvor der næsten pr. automatik er lokal modstand, når

det overvejes at etablere vindmøller, og der findes i dag op imod 200 lokalgrupper imod vindmøller på landsplan.

Ved at værdisætte vindressourcerne som en lokal ressource, der kan aktiveres som mulig løftestang for lokal udvikling, er der mulighed for at skabe en større grad af balance imellem de danske kommuner. Lokalt ejerskab til vindmøller i udkantskommuner med stor vindressource har en række fordele, som er af landsplanmæssig interesse:

1. Ved at sikre et lokalt ejerskab, øges den lokale accept af vindmøller, og i stedet for protester vil man kunne opleve et aktivt initiativ fra en bredere kreds af lokale medspillere.
2. Regeringens mål om en forøget vindmøllekapacitet på 1800 MW på land kan således nemmere realiseres med en tilstrækkelig lokal opbakning, hvor alternativet ville være havvindmøller, der er en langt dyrere løsning.
3. Ved at sikre at overskuddet fra el-produktion aktiveres lokalt kan der skabes grundlag for en styrket udvikling i udkantsområderne i Danmark.

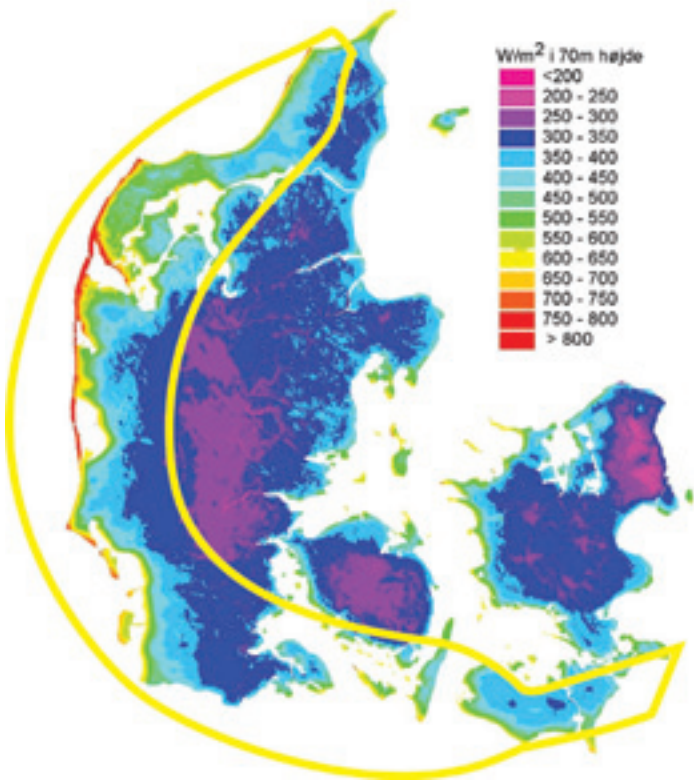
4. Vindmøllerne placeres, hvor de har den største effekt, så der produceres mest mulig energi i forhold til den samfundsmæssige investering i vindmøller.

Kommunernes nye rolle

Planlægning af vindmøller på land er et kommunalt ansvar, og mange kommuner har meldt sig på banen som aktive medspillere i en grøn omstilling af det danske samfund.

Nogle har tilmed formuleret klimapolitikker med mål om fremtidig CO₂ neutralitet, og de fleste danske kommuner har herudover indgået en aftale med Danmarks Naturfredningsforening om at blive såkaldt Klimakommune.

Energi fra vindmøller vil spille en væsentlig rolle i opfyldelsen af disse kommunale ambitioner, hvilket også har givet vindmølleplanlægningen et fornyet fokus. Rapporten bidrager med anbefalinger til, hvordan kommunerne vil kunne spille en endnu mere aktiv rolle, også som initiativtager, facilitator og ejer af vindmølleprojekter, hvor overskuddet kan gavne den kommunale økonomi samtidig med, at det kommunale CO₂-regnskab forbedres.



▲ Der er et interessant sammenfald imellem udkantsområder i Danmark med udviklingsmæssige udfordringer, ofte betegnet "Den rødne banan", og de egne hvor der er den største vindressource.

Planloven er fornylig ændret, så det nu er muligt at indarbejde formål om klimatilpasning og forebyggelse af forurening i formålsbestemmelsen i lokalplaner, og det er dermed muligt fremadrettet at stille krav, begrundet i klimaforhold for nybyggeri og renoveringer.

Der er med andre ord lagt op til, at kommunerne kan komme til at spille en langt mere aktiv rolle i en bæredygtig omstilling på energiområdet.

Stort økonomisk potentiale

Med samlet 1800MW ny vindenergi, sandsynligvis fordelt på 600-800 møller, er der et bety-

deligt potentiale for at skabe varige indtægter i landets udkantsområder. Selv med et forsigtigt skøn, hvor der også vil være andre aktører, vil de lokale ejerskaber kunne skabe et årligt overskud på ikke under 500 mio. kroner, der vil kunne medvirke til at fastholde eller skabe en lokal udvikling i udkantsområder.

3 gode eksempler

Rapporten beskriver 3 eksempler på lokale ejerskabsformer, som allerede har været anvendt rundt omkring i landet. Projekterne medvirker til at styrke en lokal udvikling både økonomisk, kulturelt og beskæftigelsesmæssigt. Herunder resumeres hovedindhold i de 3 ejerskabsformer, de konkrete eksempler, de muligheder som allerede

findes i forbindelse med de forskellige ejerskabsformer og nogle af rapportens anbefalinger i relation til disse. Det er et lovkrav, at mindst 20% af ejerskabet af et vindmølleprojekt skal tilbydes til borgere i lokalsamfundet. I eksemplerne har også de resterende 80 % lokalt ejerskab.

1. Erhvervsdrivende fonde

Case: I Hvide Sande rummer havnen og turismen de største potentialer for lokal udvikling. Gennem stiftelsen af en erhvervsdrivende fond er der skabt et ejerskab til 3 lokale møller, som sikrer et løbende tilskud til udvikling af de potentialer, der ligger i lokalområdet. Havnen, som ejer vindmøl-

legrundene ydes årligt en lejeindtægt på 4,8 mio. kr., og samtidig giver vindmøllerne et overskud, som i henhold til fondens formål skal anvendes til at understøtte udviklingen af Hvide Sande Havn og turismen i Hvide Sande gennem produktion af vedvarende energi.

Det har været muligt at opnå lån til møllerne med sikkerhed i møllerne, og møllerne forventes tilbagebetalt på 5 år på grund af de meget gunstige vindforhold.

I Danmark findes der som noget ret unikt en lang række lokale foreninger med forskellige formål; idrætsforeninger, teaterforeninger, borgerforeninger, fagforeninger, turistforeninger, erhvervsudviklingsforeninger, handelstandsforeninger, landbrugsforeninger mv. Disse vil kunne have en interesse i at gå ind i et fondsejet vindmølleprojekt, hvis fondens formål og overskudsanvendelse formuleres, så der er et sammenfald med foreningernes interesser. Da foreningslivet er en central del af den danske kultur, ikke mindst i såkaldte udkantsområder, vil lokale foreningers deltagelse i vindmølleprojekter kunne bidrage til udvikling af kultur-, idræts- og erhvervsliv, samtidig med at der sikres lokal accept af vindmølleprojekter.

Muligheden for erhvervsdrivende fonde er ikke særlig kendt i forbindelse med etablering og ejerskab af vindmøller, så man kan komme langt med en solid formidlingsindsats overfor forsyningselskaber, foreninger m.m. omkring potentialerne i disse.

Hvis en kommune i dag ønsker at være medstifter af en erhvervsdrivende fond, skal det være indenfor kommunalfuldmagtens rammer, og fondens formål skal dermed være i en almen kommunal interesse. En præcisering af hvad der kan være i almen kommunal interesse vil således kunne fremme muligheden for kommunernes deltagelse i erhvervsdrivende fonde, eksempelvis sammen med lokale foreninger.

2. Kommunalt ejerskab

Case: Samsø Kommune ejer 5 møller i havvindmølleparken Paludans Flak, og overskuddet herfra har været anvendt til at medfinansiere EU projekter, starte nye projekter og etablere Samsø Energiakademi, uden at der er sket en modregning i bloktilskuddet.

Gennem en aktiv involvering og kommunalt ejerskab af vindmøller, har kommunen således kunnet fungere som katalysator for en lokal udvikling, baseret på bæredygtig energi. På otte år har diverse puljer, styrelser, borgere, erhvervsdrivende, EU samt kommunen investeret næsten 500 mio. i vedvarende energi på Samsø.

Mange kommuner er interesserede, men der er kun få eksempler på, at kommunerne fører en aktiv vindmøllepolitik, hvor de også er initiativtager til nye vindmølleprojekter. Kommunerne vil kunne spille en langt mere aktiv rolle også som initiativtager og medejer f.eks. gennem et A/S eller Aps.

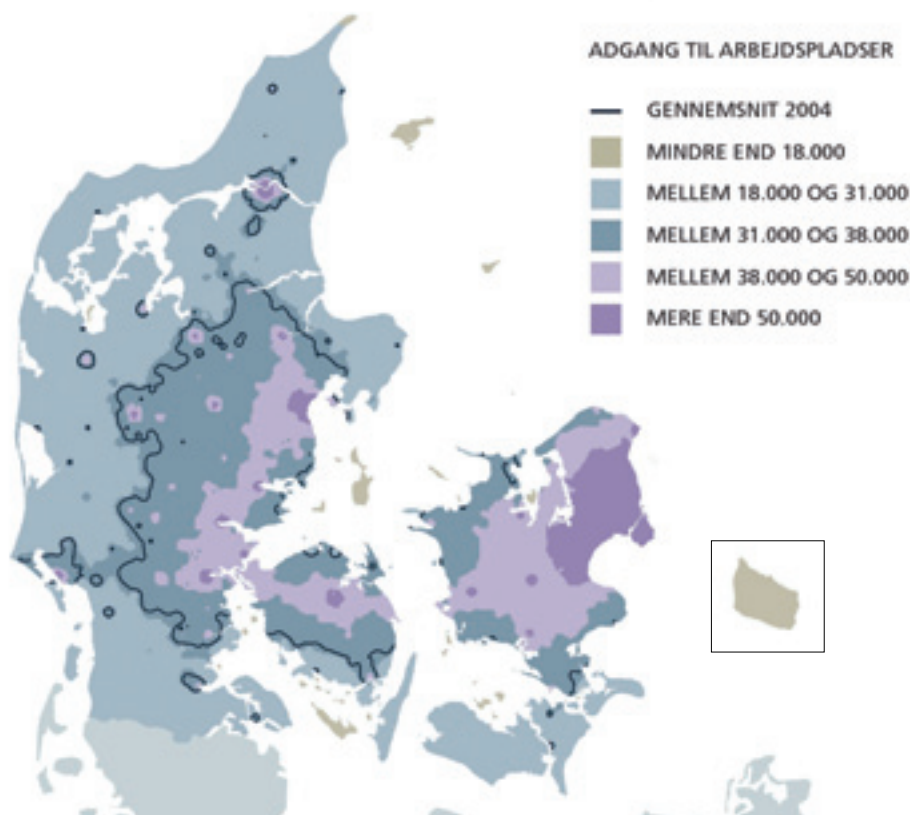
Overskud fra kommunal vindmølle drift kan enten anvendes indenfor "tilknyttet virksomhed" eller

indtægtsføres med en delvis modregning i bloktilskuddet på 40 eller 60 %.

Uanset den delvise modregning i bloktilskuddet ligger der et potentiale for kommunerne i kommunalt ejerskab af vindmøller, men hvis vindmølleenergien for alvor skal kunne fremme lokal udvikling, skal der ske en præcisering af, hvad der kan ligge indenfor "tilknyttet virksomhed", hvor der ikke sker en modregning i bloktilskuddet.

Hvis der kan opnås enighed om at betragte en grøn omstilling af den kommunale drift som "tilknyttet virksomhed", vil overskuddet eksempelvis kunne anvendes i forbindelse med energirenovierung af den kommunale bygningsmasse, hvilket både vil fremme lokal beskæftigelse og reducere de kommunale CO₂ udledninger.

Endelig kan det overvejes, om kommunerne individuelt skal kunne beslutte, at man ønsker at



▲ En af de største udfordringer i udkantsområderne i Danmark er manglen på arbejdspladser.



skærpe kravene om lokalt medejerskab til nye vindmølleprojekter.

3. Vindmøllelaug

Case: Nørre Nissum Bredning: Ejerskabet til det nye vindmølleprojekt i den vestlige del af Nissum Bredning planlægges at blive fordelt omtrent ligeligt mellem det lokale energiforsyningselskab Nordvestjysk Elforsyning A.m.b.a. (NOE) og Nørre Nissum Vindmøllelaug I/S, hvis deltagere skal være bosiddende i Lemvig Kommune. Såfremt virksomheder deltager i Nørre Nissum Vindmøllelaug I/S, skal de ligeledes være bosiddende i Lemvig Kommune, således at beskatningen af overskud sker i den kommune, hvor vindmøllerne opstilles.

VE-lovens § 14, der sikrer lokale borgere en forkøbsret til minimum 20 % af et vindmølleprojekt, sikrer et vist lokalt privat ejerskab til alle vindmølleprojekter på land, men som i dette tilfælde kan andelen være større og i nogle tilfælde er den 100 %.

Det lokale private ejerskab organiseres typisk i et interessentskab, også kaldet et vindmøllelaug, hvor overskuddet fra driften af vindmøllerne fordeles i henhold til den enkeltes ejerandel i interessentskabet. I forhold til at opnå den ønskede lokale accept og udvikling bør det være en bred gruppe af lokale beboere, som får glæde af overskuddet fra vindmøllerne.

Det er en udbredt misforståelse, at vindmøller er blevet så store og dyre, at det ikke er muligt at etablere vindmølleprojekter gennem vindmøllelaug udover de 20%, der er fastlagt i VE-loven. Eksemplet fra Nørre Nisum Bredning viser, at hvis blot vindressourcen, og dermed økonomien, er tilstrækkeligt god, er det muligt at rejse flere hundrede millioner kroner blandt lokale borgere.

Kommuner med en stor vindressource vil kunne spille en ny og mere aktiv rolle, hvor de både fungerer som inspirator og facilitator i samspil med øvrige rådgivere i forbindelse med etablering af lokale vindmøllelaug. Her vil de i en åben proces

kunne beskrive de potentialer, der kan være for at skabe lokale indtægter gennem etablering af vindmøller og de overordnede bindinger, der er i forbindelse med vindmølleplanlægning. Når der lokalt er opnået enighed om principperne for etablering af vindmølleprojekter, vil kommunen så efterfølgende kunne varetage sin traditionelle rolle som planmyndighed, blot med den forskel, at lokalbefolkningen er initiativtagere i stedet for protestbevægelse i relation til vindmølleprojektet.

Disse ejerskabsmodeller kan kombineres afhængig af de lokale forhold, behov og målsætninger.

Initiativet kan komme fra mange forskellige lokale interessenter, og det kan således både være kommunen, et forsyningsselskab, en forening eller lokale beboere, der tager initiativ til etablering af vindmøller i et lokalområde.

Nye arbejdspladser og forbedret lokaløkonomi

Med henblik på at fremme beskæftigelsen i ud-

kantsområderne mest muligt, er det vigtigt, at overskuddet fra el produktionen af vedvarende energi bidrager til innovation og udvikling indenfor andre områder, hvor udkantskommunerne i forvejen har særlig gode forudsætninger. I rapporten beskrives hvordan der med et strategisk fokus på at udnytte overskuddet fra el-produktionen til lokale udviklingsprojekter, vil kunne skabes nye arbejdspladser indenfor eksempelvis landbrug, turisme, maritime erhverv, byggesektor og handelsliv, afhængig af de lokale potentialer og behov. Rapporten peger ligeledes på placeringsmuligheder med særlige potentialer, herunder havne, områder med industrielle anlæg, langs motorveje og jernbaner m.v. Samtidig er det naturligvis vigtigt, at vindmøller ikke placeres i områder med store rekreative kvaliteter, så de potentialer man ønsker at styrke indenfor eksempelvis turisme eller bosætning, ikke forringes gennem opstilling af møllerne.

Den måde som overskuddet kan aktiveres til udvikling af lokalområderne vil være forskellig,

afhængig af hvilken ejerskabskonstruktion man vælger i forbindelse med etablering af nye vindmøller. Kommunereenes økonomi kan enten forbedres gennem direkte indtægter eller indirekte, ved at flere er i arbejde, og at overskuddet beskattes lokalt, ligesom kommunalt ejerskab giver mulighed for at anvende overskuddet til igangsætning af andre energirelaterede aktiviteter. Erhvervsdrivende fonde kan som illustreret i Hvide Sande eksemplet bidrage til at udvikle turisme og havnedrift, ligesom det i bredere forstand vil kunne bidrage til at understøtte og udvikle det lokale forenings-, idræts-, og kulturliv. Private indtægter gennem vindmøllelaug vil indirekte kunne styrke beskæftigelsen inden for handel og håndværk ved at folk får en større købekraft.

Formidling og handling

Den overordnede pointe i rapporten er, at kommuner og andre lokale aktører i udkantsovråderne

bør udnytte potentialet i den unikke ressource, som knytter sig til vindenergien, så etableringen af vindmøller også kommer lokalsamfundene til gode.

Staten og kommunerne bør gå sammen omkring præcisering af rammerne, og så vurderes det, at kommunerne vil være både villige og de mest oplagte som tovholder, initiativtager og facilitator i den efterfølgende realisering.

Formidling af eksisterende muligheder er naturligvis vigtig, da kommuner, forsyningsselskaber, foreninger, lokalsamfund og borgere ofte ikke er opmærksomme på de store økonomiske potentialer, der kan være i etablering af vindmøller i områder med en stor vindressource.

Det er ligeledes ikke alment kendt, at lånemarkedet for vindmøller er ret velfungerende. Der er

en relativt kort tilbagebetalingstid, og der kan tilknyttes forsikringer om minimumsproduktion, som gør vindmøller til en meget sikker investering. Lån kan således ofte blot optages med vindmøllerne som sikkerhed, hvilket giver mulighed for mange ejerformer, og selv ret små initiativgrupper kan opnå lån ved gode placeringer.

Opfølgende konference

Den 18. april afholdes en opfølgende konference: 'Vindmøller som løftestang for lokal udvikling i udkantsovråder' i Ringkøbing, hvor Nordisk Folkecenter for Vedvarende Energi og Rambøll vil præsentere rapporten og beskrive potentialerne i lokalt ejerskab af vindmøller i kommuner med en stor vindressource. Rapporten kan læses i sin helhed på:

<http://www.folkecenter.dk/dk/news/fc/vindmoeller-som-loeftestang/> ■

TEKNOLOGISKE BYRUMS ANALYSER

Med GPS'ens fremkomst er menneskets bevægelsesmønstre rundt i byrummet blevet et attraktivt studie. Indenfor de sidste par år er muligheden for at studere sammenhængen mellem byrum, adfærd og bruger også ved at bevæge sig inden døre via nye trackingteknologier. Måske kan teknologierne føre til helt nye metoder indenfor byrumsanalyser?

Af Valinka Suenson

Trackingteknologi i hverdagen

Den teknologiske udvikling fører mange nye opfindelser med sig, ikke mindst trackingteknologier; teknologier der kan måle og registrere, hvor enten varer eller mennesker befinder sig. Den mest udbredte trackingteknologi, som vi kender i dag, er selvfølgelig GPS'en, men stadig flere og flere teknologier kommer til, som alle på hver deres måde er i stand til at måle mennesker såvel som dyrs adfærd.

Et eksempel på hvordan disse teknologier er blevet en del af hverdagen, er et udenlandsk forsøg på at registrere i real time, hvor dyrene befinder sig på to store europæiske svinefarme. På den måde kan landmændene holde øje med, hvor deres dyr opholder sig over store arealer. Et andet eksempel er Kastrup Lufthavn, hvor man ved hjælp af Bluetooth og RFID teknologi med snilde guider flypassagererne gennem lufthavnen og ud til gaten. Er man for langt væk fra sin gate i forhold til sin boarding tid, modtager man en sms

med en besked om, at nu er det tid til at shoppe færdig, drikke kaffen ud og gå mod flyet.

Eksempler som disse er fortsat på forsøgsbasis, men der er ingen tvivl om, at vi vil se det mere og mere udbredt i de kommende år.

Teknologiske analyser af byrummet

Hvad der til gengæld endnu ikke er så udbredt, er brugen af trackingteknologierne som værktøjer til at foretage en byrumsanalyse. Jan Gehl var en af de første herhjemme til at udvikle nogle konkrete retningslinjer for, hvordan en byrumsanalyse skulle gennemføres. Gitte Marling (AAU) har også med sit begreb om 'urban songlines' arbejdet med, hvordan man ved hjælp af menneskets adfærd rundt i byen, kan forstå det urbane landskab. Men at anvende trackingteknologier til at foretage en byrumsanalyse har endnu ikke etableret sig fuldt ud som en metode. Dertil har teknologien endnu været for kompliceret til at anvende. Teknologierne er nu ved at nå et niveau, hvor de er relativt nemme at gå til og anvende.



▲ RFID teknologi

Diagram over RFID teknologiens kommunikationsveje ved teknologiske byrumsanalyser

Gennem de sidste fem år har forskere fra Aalborg Universitet haft fokus på denne form for teknologier til at udføre byrumsanalyser. I forskningsenheden 'det mangfoldige byrum' har særligt byrumsanalyser ved hjælp af GPS teknologi været omdrejningspunktet for det meste af forskningsarbejdet. Jeg kalder dem for teknologiske byrumsanalyser. Byrumsanalyser hvor informationerne af den menneskelige adfærd er indsamlet ved hjælp trackingteknologier.

Af eksempler på sådanne byrumsanalyser kan nævnes en undersøgelse af besøgendes bevægelsesmønstre i Aalborg Zoologisk have, en GPS registrering af cyklisters foretrukne cykelruter i København, samt beboeres adfærdsmønstre rundt i og udenfor Aalborg Øst. Til alle disse undersøgelser har GPS'en været anvendt, som den trackingteknologi der har indsamlet informationerne om, hvor og hvordan mennesket bevæger sig rundt i deres bymæssige kontekst.

Fra udendørs til indendørs

I disse år er vi i Danmark vidner til en udvikling, hvor offentlige bygninger, kulturhuse og idrætshaller opføres som multifunktionelle idræts- og kulturhuse. Gennem dette komplekse samspil af funktioner, aktiviteter, oplevelser og brugere, bliver byens mangfoldighed og diversitet trukket ind i bygningerne, og rummet i de multifunktionelle idræts- og kulturhuse kan på mange måder sammenlignes med byens åbne rum, hvor uforudsigelighed og det uforudsete møde mellem men-

nesker hersker. Men hvor man på byplanniveau kan analysere denne kompleksitet via GPS'en, har det samme indtil videre ikke været muligt indendørs. I løbet af de seneste fem år er der udviklet alternative trackingteknologier, der nu gør det muligt at registrere adfærden, ikke blot i byen, men også i bygningen.

Under et Ph.D. forløb fra Aalborg Universitet er der blevet arbejdet med RFID teknologi, som en erstatning for GPS'en til at gennemføre en indendørs rumanalyse i danske kulturhuse. RFID står for Radio Frequency Identification, hvor kommunikationen mellem teknologiens enheder foregår via radiobølger. Forskningen er resultatet i Ph.D. afhandlingen 'Konstruktioner & Aktiviteter. En RFID undersøgelse af sociale aktiviteter i danske kulturhuse'.

RFID teknologi

Kort fortalt fungerer RFID teknologien via to enheder, der kan sende beskeder til hinanden via radiobølger. RFID teknologien er i mange sammenhænge blevet sammenlignet med stregkodesystemet, hvor man har en radiosender (stregkoden) og en radiomodtager (scanneren). I en RFID byrumsanalyse er radiomodtageren placeret på udvalgte steder i bygningen, mens brugerne, der bevæger sig rundt, er udstyret med en radioafsender, der dermed kan sende signal til scanneren, når de befinder sig i nærheden af denne. Det kan illustreres som vist på forrige side.

Når der er indsamlet en tilpas mængde informationer om brugernes opholdssteder, skal de mange registreringer visualiseres på et kort. Først når kortet er dannet, er der tale om en egentlig rumanalyse, der viser, hvor brugerne opholder sig, når de besøger bygningen. Det er denne sammenhæng mellem dataindsamling og kortdannelse, der gør de teknologiske rumanalyser interessante.

Kortet på næste side viser et eksempel på en teknologisk rumanalyse gennemført ved hjælp af RFID teknologien. Eksemplet er taget fra biblioteket i Hjørring, hvor godt 250 personer fordelt over tre dage er blevet bedt om at gå med radiosenderen, så en registrering af deres opholdssteder har kunnet finde sted.

Projektet er det eneste af sin art i en dansk kontekst, hvor en indendørs rumanalyse er blevet gennemført via RFID teknologien.

Kortet viser hvordan brugerne har fordelt sig rundt på biblioteket på de tre undersøgelsesdage. I nederste højre hjørne ligger indgangspartiet til biblioteket, hvor de fleste praktiske gøremål har hjemme. Det er her informationskranken er placeret, de reserverede materialer står klar til afhentning, og afleveringsmaskinerne hører til. Som kortet viser er fordelingen af besøgende mere eller mindre jævnt fordelt alle dagene. I de andre områder er besøgsfrekvenser langt mere vekslende, hvor nogle dage viser en høj grad af aktiviteter, mens andre dage er mindre besøgte.

Et social-rumligt bevægelsesmønster?

Den største force ved de teknologiske byrumsanalyser (både i byen og i bygningen), er mængden af data, og de muligheder dette efterfølgende giver for at visualisere adfærden på nogle kort. I de teknologiske byrumsanalyser kommer den rumlige kontekst dermed i spil på en måde, vi ikke har set hidtil, hvor hver måling er en registrering af et individ + en geografisk placering.

Den tyske filosof Peter Sloterdijk, har udtalt sig om dette. Han påpeger, at al menneskelig væren altid finder sted i en rumlig kontekst. Citat: "Space shaping is, as it were, co-existent or co-extensive with human existence" (Sloterdijk, 2009: 245). Oversat til dansk: Rummet går ikke forud for den menneskelige eksistens, og al men-

neskelig eksistens er omfattet af rummet. Med de teknologiske byrumsanalyser er vi måske kommet ét skridt nærmere en metode til at arbejde ud fra denne erkendelse, og vi kan begynde at forstå og repræsentere verdenen i den sociale-rumlige kontekst, vi indgår i.

Fra bevægelsesmønstre til formgivning

Trackingteknologierne, både dem til udendørs- og indendørsbrug, er et muligt bud på et analyseredskab i de tilfælde, hvor en visuel observation ikke er mulig. Bruger vi GPS'en til at registrere bevægelsesmønstre i byen, får vi et fugleperspektiv på byens liv – hvilke strøg, hvilke linjer er de gennemgående, samt hvor opstår 'trafikpropperne'. Denne viden må være et kærkomment og helt nødvendigt supplement i en byplanlægningsop-

gave. Bevæger vi os inden døre, lige fra kulturhuse til indkøbscentre bliver billedet så komplekst, at det blotte øje ikke længere kan overskue helheden. Her kan trackingteknologierne registrere bevægelsesmønstre, som ellers ikke ville være til at få øje på. En ny forståelse for sammenhængen mellem adfærden og rummet kan dermed ligge som grundlag for en videre formgivning i bygningen.

Endnu er der en del tekniske udfordringer forbundet ved at arbejde med teknologierne, men de er et forfriskende redskab at anvende, og de kan hjælpe praktikere til at se byrummene på nye måder, både de udendørs og indendørs byrum. Lad os endelig udnytte den teknologiske udvikling. Det bliver spændende at se, hvornår de teknologiske byrumsanalyser for alvor etablerer sig som en anerkendt metode. ■

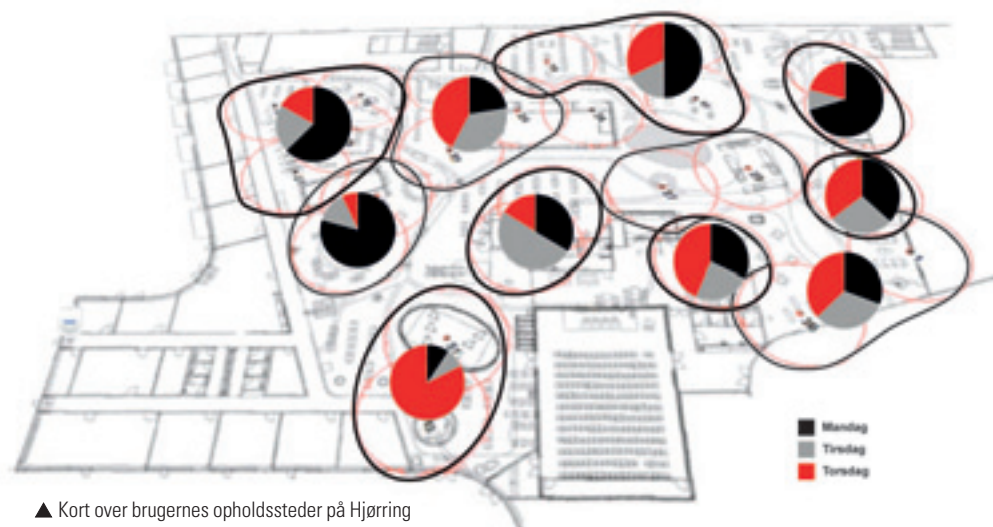
Om Forfatteren

Valinka Suenson, Ph.D fra Aalborg Universitet, mobility and tracking technologies and urban design

Artiklen er skrevet på baggrund af Valinka Suensons Ph.D afhandling 'Konstruktioner og aktiviteter', og er udgivet fra Aalborg Universitet, Institut for Arkitektur, Design & Medietechnologi i 2012.

Afhandlingen er finansieret med støtte fra Lokale- og Anlægsfonden.

Billedmaterialet blev ved en fejl bragt i artiklen "Virtuelle spor optimerer virkelighedens byer" i Byplan nr. 4/12.



▲ Kort over brugernes opholdssteder på Hjørring Bibliotek, registreret ved hjælp af RFID teknologi.



Det er her
det mangfoldige
byliv er



Ikke fordi her er smukt - eller hyggeligt.

Her er rodet - her larmer og lugter.

Men her skal alle forbi.

Nørreport er et knudepunkt.

Lige nu er Nørreport en byggeplads - fyldt med midlertidige installationer, ikke for sjov, men for alvor.

Her er fyldt med mennesker - over jorden og under jorden.

Når ombygningen er færdig - bliver det hele meget flottere,

alt det midlertidige forsvinder - og noget af det mangfoldige forsvinder.

BORGERINDDRAGELSE

– EN VEJ TIL SKARPERE FAGLIGHED

Betyder tidlig inddragelse af borgerne, at de byplanfaglige løsninger bliver stærkere – eller risikerer vi, at ambitioner og unikke tiltag i stedet erstattes af middelmådige forslag.

Af Anne Frederiksen

En god proces

Tilstrækkelig tid

To eller tre borgermøder er bedre end et. Det giver mulighed for, at fagfolkene kan udvikle og tilpasse deres forslag mellem møderne.

Tilstrækkelig facilitering

Hvis borgerinddragelse skal være en succes, kræver det god facilitering og tilrettelæggelse. For at alle kan komme til orde, skal noget af mødet foregå i grupper – med hver sin facilitator for at sikre styring og opsamling af diskussionerne.

Repræsentativitet

Der skal gøres en særlig indsats for at sikre deltagelse af alle relevante grupper. Særligt over for unge, børnefamilier og grupper med særlige behov.

Myndighed som medspiller

Kommunen har en væsentlig rolle som en konstruktiv medspiller i udviklingen af byområder. Det er derfor vigtigt at få etableret et godt samarbejde og inddrage kommunen som part i borgerinddragelsesprocessen.

“Uden borgernes input ville vi nok ikke have tegnet det byggeri og de omgivelser, vi har gjort. På den måde er det blevet helt unikt. Unikt fordi det tilgodeser det geografiske sted, hvor byggeriet opføres. Og fordi det tilgodeser både de mennesker, der skal anvende det og de mennesker, der bliver naboer til det nye byggeri”, fortæller Thomas Scheel fra VLA, Vilhelm Lauritsen Arkitekter. “Jeg har aldrig før prøvet en lignende proces, og undervejs gik det op for mig, at den i virkeligheden tvang os tilbage til arkitektens oprindelige rolle: At sidde i centrum af processen, hvor alle ønsker, holdninger og behov samles. Modsatrettede interesser, som vi skal bruge vores arkitektfaglighed til at sortere i og prioritere ud fra, før vi tegner stregerne til det kommende byggeri.”

Involvering før de første streger

Erfaringen stammer fra processen på Krøyers Plads i København i første halvår af 2012. En proces, der på mange punkter adskiller sig fra traditionel borgerinvolvering, fordi inddragelsen skete så tidligt i forløbet – længe før de første streger var tegnet på papiret. Og som har givet stof til eftertanke hos de arkitekter og landskabsarkitekter, der har deltaget.

“Det har været en udfordring for vores faglighed at arbejde på den måde. Vi har ikke bare skullet overgå hinanden med spektakulære forslag som bidrag i en traditionel arkitektkonkurrence. Vi har derimod skullet lytte til de mennesker, der bor i området, og som er mødt op til de tre workshops,



der blev holdt. Opgaven var at tilgodese deres behov og ønsker på den bedste måde i samklang med de mange andre forudsætninger for projektet,” fortsætter Thomas.

“Samtidig har det været vigtigt, at vi på intet tidspunkt gik på kompromis med vores egen arkitektfaglighed. Vi kan ikke levere et resultat, som vi ikke er fagligt stolte af – og det har vi heller ikke gjort. Tværtimod.”

God tid var en stor luksus

Historien med et par tidligere fejlslagne byggeforslag på Krøyers Plads – van Egeraats højhuse og et senere projekt med stjernearkitekterne Bjarke Ingels, Kim Utzon og Henning Larsen – betød, at NCC inden opstarten af det nye byggeri valgte at inddrage borgerne usædvanligt tidligt. Længe før arkitekter og landskabsarkitekter var begyndt at arbejde. Tidsmæssigt strakte inddragelsen sig også over en betydelig længere periode end vanligt. Hele tre workshops blev det til – imellem hver af dem var arkitekterne hjemme og tegne på baggrund af borgernes input. Arbejdet blev vist



på den næste workshop, kommenteret af borgerne – og herefter viderebearbejdet af fagfolkene.

“Det har vist sig at fungere rigtig godt. Borgerne var meget ansvarlige. De tog udgangspunkt i de realiteter, der eksisterer for området – nemlig en kommerciel interesse fra NCC og nogle rammer fra lokalplanen. Og på den baggrund kom de med gode input til områdets udvikling”, forklarer Thomas.

En gyngе betyder ikke altid en gyngе

Landskabsarkitekter har stor tradition for at inddrage brugerne i at planlægge byrum og områder omkring beboelser. Det var derfor ingen ny rolle, Jacob Fischer fra GHB Landskabsarkitekter skulle indtage på Krøyers Plads.

“En stor del af vores faglighed kommer til udtryk i forbindelse med processen. Det er i løbet af den, vi hjælper folk til at finde ud af, hvad de egentlig ønsker, et område skal kunne bruges til”, forklarer Jacob.

Et eksempel kan være indretning af en legeplads. Hvis du spørger børn, hvad de gerne vil have, så

svarer de en gyngе, en vippe og en rutschebane. “Men det er jo fordi, det er de ting, de allerede kender fra andre legepladser. Til gengæld er det ikke udtryk for, hvad børnene egentlig ønsker af redskaber, som kan indgå i deres lege. Her skal vores faglighed hjælpe til at få defineret, at der er brug for noget at klatre i, noget at svinge sig i og noget at spille bold op ad, fx Det er en anden form for faglighed – og meget mere krævende end at sidde ved skrivebordet og tegne streger,” fortsætter Jacob.

Fagligheden blev skærpet

Den samme faglighed blev brugt i forbindelse med inddragelsen på Krøyers Plads, hvor kunsten var indledningsvis at give borgerne tilstrækkelig inspiration til, at de havde et reelt grundlag til at bidrage. Fx bad Jacob borgerne om at markere på et kort, hvor de typisk sætter sig i området for at nyde udsigten eller solen, ligesom stadsarkitekten klart meldte ud, at alle havneområder i Kø-

benhavn ikke skal indrettes ens. Så når der nu allerede er et strandbad på Islands Brygge, så skal der ikke være et nyt på Krøyers Plads. Derfor måtte borgerne tænke i andre baner – med inspiration fra bl.a. udlandet, som Jacob bidrog med.

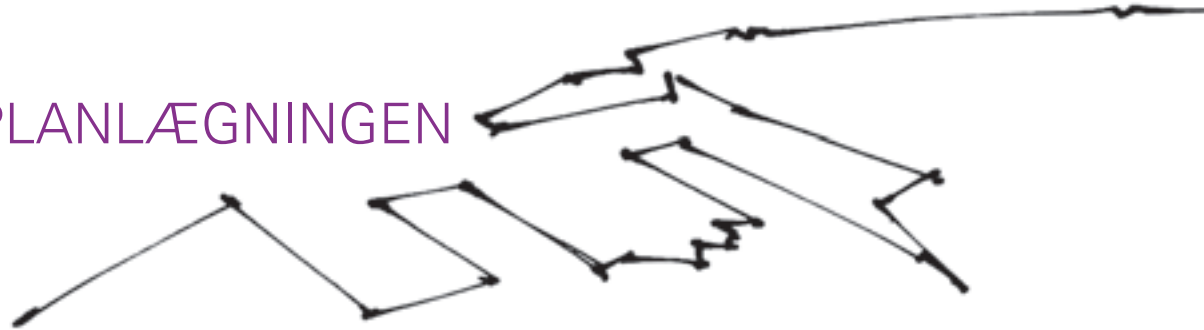
“Hvis ellers priserne bliver fornuftige, vil jeg gerne selv flytte ind på Krøyers Plads, når det står færdigt. Og det er vel det ypperste udtryk for, at vi har skabt nogle bygninger, byrum, pladser, grønne områder og adgang til vandet, som jeg fagligt finder helt i top,” slutter Jacob.

Både arkitekt og landskabsarkitekt er da også enige om, at borgerne på ingen måde har undermineret deres faglighed. Tværtimod er Krøyers Plads et godt eksempel på, at fagligheden er blevet skærpet på grund af processen. ■

Anne Frederiksen er områdedirektør og kommunikationsrådgiver hos OPERATE



RE- THINK HAVNEPLANLÆGNINGEN



Med projektet Århus Nordhavn som eksempel, tegner der sig efterhånden et ret entydigt billede af en havneplanlægning landet over, der både er lidt uforstandig og tillige en smule grisk i økonomisk forstand. Og her står Århus bestemt ikke alene. Men havneprojektet i Århus Nord karakteriserer ganske godt nogle af de faldgruber, som havneplanlægningen står overfor. Derfor er eksemplet lærerigt, uden at være enestående. Til gengæld tyder noget på, at byrådet i Århus måske vil forsøge at ændre kursen; det er særdeles positivt.

Af Dennis Lund

Selv om havneprojekterne rundt omkring i landet ligger lidt stille lige nu og den sidste rest af is netop er forsvundet, så er der fortsat en del arealer tilbage, som står på spring ved næste økonomiske opsving, det opsving som BYPLAN i 2008 forudsagde ville tage flere år, men andre mente ville være på trapperne året efter. Men hvad har vi lært, eller burde have lært, af byudviklingen på havnen ind til videre?

Århus Nordhavn går i tænkebox

Århus Nordhavn er stadig på tegnebrættet, men strukturen er fastlagt, spunsen sat, kanaler er gravet ud og andet opfyldt, enkelte bygninger er på vej op over terræn og andre er tæt på, -men så er man gået i tænkebox, fordi man er blevet i tvivl; i tvivl om hvorvidt planen skal gentænkes, inden de næste etaper går i gang. Det er både modigt og fornuftigt. Måske er der mulighed for justeringer inden næste opsving evt. måtte komme?

Der er imidlertid en række forhold, som går igen i dette og flere andre havneprojekter, og som ikke medvirker til al det byliv, som alle havneprojekter bevidstløst taler om. Kodeordene til udvikling af interessant havneplanlægning er ikke funktio-

nalismens regler om gangafstand til busstop, oplandets størrelser for nærbutikker, P-antal pr husstand, sol/skygge-diagrammer for boligens belysning, trafiktællinger, der skal indikere fremkommelighed eller m² legeareal pr. barn. Disse regler kan benyttes, når man formgiver som om byen var en maskine.

Kodeordene er ej heller de mere bløde planlæggeres udprægede omsorg for det sociale liv udtrykt igennem begreber som "mangfoldighed, variation, oplevelse, bevægelse, leg og læring, udfoldelse og udeservering". Disse fortrinlige kvaliteter dukker bare ikke op af sig selv. De skal formidles gennem fysikken, gennem velproportionerede byrum, gennem visse funktionelle sammenstillinger af aktiviteter og handelsliv, gennem et byhieraki og små irregulære niches og sprækker i bymassen, som lader sig udnytte mere eller mindre spontant og holder vinden ude. Disse forhold planlægges som sagt ikke via specifikke normer eller ved, at byrådet påkalder sig "ejerskab" og andet åndemageri til projektet. Hvis det overhovedet lader sig gøre at planlægge det uplanlagte, som ret beset er kontra-logisk, sker det bedst igennem

en grundlæggende forståelse af de fysiske begreber som: "skala", "fladegeometri", "infrastruktur", "tæthed", "gadeplan" og "materialitet".

"Sytråden", den gamle kystlinie

Nordhavnsplanen for Århus blev til for mere end 10 år siden på baggrund af en arkitektkonkurrence. Planens hovedidé med at gentagne den gamle kystlinie, som en gravet smal kanal mellem den gamle by og alle de opfyldte havnearealer er et usvigeligt stærkt træk, som både indfører et nyt og dog historisk element, og som skaber en overgang, en slags helle, mellem midtby og havn langs en i forvejen voldsom infrastruktur, en infrastruktur som de fleste havneområder har mellem sig og byen. I dette tilfælde består den både af vej og jernbane. Her kan "sytråden"/kanalen gøre underværker ved en nænsom byarkitektonisk formgivning – og den kan i sit forløb varieres fra bykvarter til bykvarter - om man vil. Desuden etablerer kanal-linien en forbindelse for cyklister i et hurtigt nord-sydgående spor. Dette er utvivlsomt helhedsplanens største kvaliteter. Pointen er, at en så basal hovedidé savnes i de fleste andre havneprojekter, hvor almindelige kontorhuse og boliger blot sættes i system på den store havneflade.

Men sytråden kan selvfølgelig ikke klare alle problemer. Den kan kun virke formidlende i overgangen fra by til havn; i støbeskellet, der hvor alle havnebyer traditionelt har problemer. Men ude på havnefladen,



hvor det blæser livligt, og der ikke er meget at støtte sig til, her må man selv udlægge sin grammatik for byens konstruktion eller rekonstruktion. Og det er her, at man skal benytte de førnævnte begreber, som ledetråde.

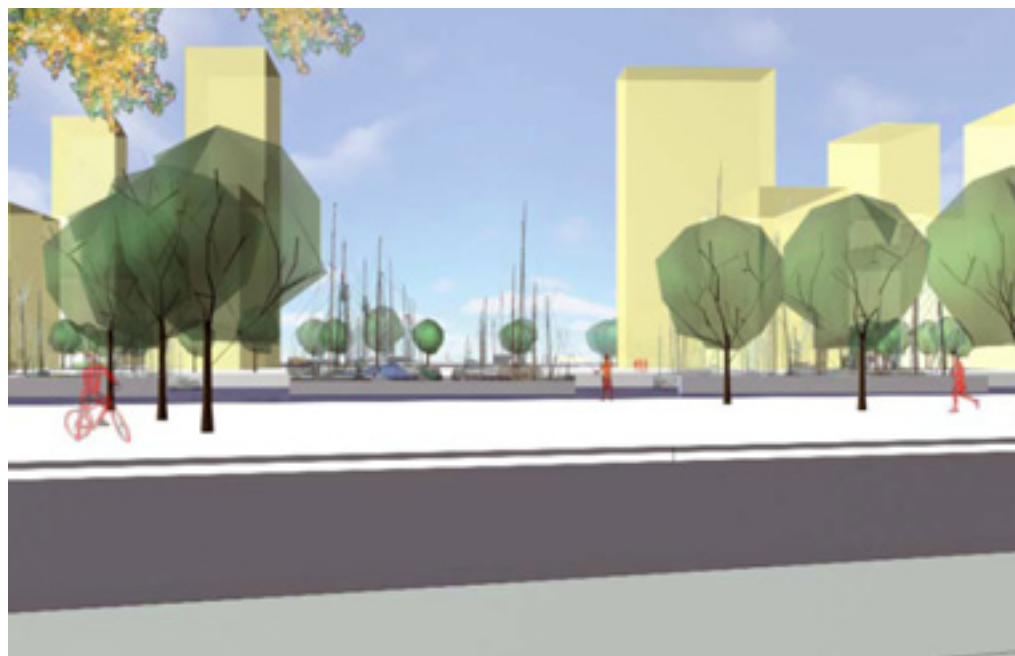
Skala

Det er en næsten vedtaget arkitektonisk regel, at byggeri tæt på vandet og langs et større havnerum gør det muligt at bygge højere og større, fordi havnerummet kan optage de store voluminer. Det er muligvis rigtigt set som et snitbillede gennem havnebyen. Som sådan yder vandfladen en modvægt til bygningernes skala. Man kan også sige, at den store vandflade kompenserer for tætheden inde på land. Men hvis ikke hele byen rejser sig som sydspidsen på Manhattan og udgør ét stort volumen med få gadesprækker, så kan de store bygninger på havnekanten komme til at ligne isolerede monolitter, der er ved at falde overbord. De bliver solister på kajen og indgår ikke som musikere i et orkester af bygninger. Den risiko er Århus Nordhavn desværre ved at løbe ind i uagtet bygningernes enkeltstående arkitektoniske kvaliteter, så der ikke er nogen by, men kun huse på en flade som isolerede brikker på et skakbræt. Byen har mistet øjemålet og samhørighed.

Ønsket om den store skala kan også ses som et slet skjult ønske om, dels at opføre imponant

bygningarkitektur, dels at hente profit hjem på noget der i og for sig er tilbagebetalt for årtier siden. Arealerne er tæt på at være gratis, uagtet nogle byggeomkostninger knyttet til miljøforhold og yderligere infrastruktur. Arealerne ligger meget centrumsnært og har en formidabel udsigt. Er

det ikke på disse arealer, at man kun skal skabe bedre by og ikke blot mere by? Og alligevel får bebyggelsesprocenten et ekstra nøk ved at påstå, at byliv forudsætter stor tæthed. Altså flere etg.-m², og flere penge til kommunekassen.



▲ Generelt er arealudlæggene til veje og pladser alt for store på havneområderne. Forestillingen om en meget livlig bydel får katten til at løbe med målet.

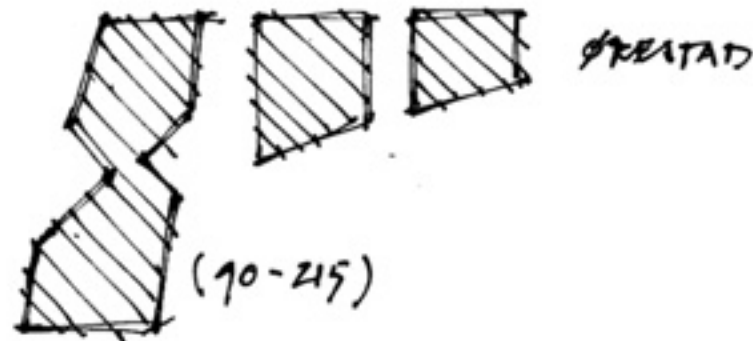


I tilfældet Århus skal nogle af pengene gå til en ny tunnel, men slet ikke alle midlerne. I København skal både Ørestad og Nordhavnen finansiere metro-systemet. Det er fair nok. Men man behøver ikke gå over gevind. Og man behøver slet ikke at etablere disse prærie-metroer, hvor man billiggør infrastrukturen ved at sætte den på søjler i stedet for at nedgrave den. Bortset fra Highline i NYC er der ikke mange eksempler på, at det er en gevinst for bylivet at køre i 2. sals højde, hverken for folk i gadeplan eller beboerne med altan i samme højde. Det gør man dog heller ikke i Århus. Her bliver man på terræn med en letbane.

Geometrien

Da udsigterne for byggeplanerne altid er langstrakte i så store planlægningsopgaver, og havnefladen ligger stor og ubrudt hen uden forstyrrende elementer, betyder det, at der anvendes en enkel geometri, et grid-system, hvor havnefladen udstykes rationelt i halvstore felter. På den måde kan man over tid handle med forskellige developere, uden at de generer hinanden, fordi alle projekterne er uden indbyrdes berøring. De er tidsuafhængige af hinanden, og byggeregnskabet kan gå op. Det er modernismens simple planlægningslogik.

Grid'et i sig selv betyder, at der trækkes lange, rette vejlinier, alt bliver retvinklet, hvilket gør det



▲ Øverst byggefelterne på nordhavnen. Nederst byggefelterne i Ørestad. Bortset fra 8-tallet er byggefelterne nogenlunde lige store i de to eksempler. Men er et byggefelt på ca 65-70 x 80 m ikke stadigt for stort? I Københavns nordhavn forsøger man at krympe felterne endnu mere. Men der bør ikke kompenseres i højden.

endnu mere ufremkommeligt i modvind at styre mod spidsen af havneplanen, når byen står færdig. Vindsuset er i forvejen stort på havnen, og det forstærkes af de lange lige gader og cementeres af de store bygningskroppe. Klimaet bliver derefter. Og hvor bliver bylivet af? Grid'et understreger samtidig det centrumsløse sted, stedet hvor højre, venstre og ligeud er det samme. Byen undrager sig hierarkiets underdelende egenskaber, differentieringen mellem stort og småt, mellem offentligt og privat, og den mister sin uforudsigelighed. Derfor bliver bylivet ikke nærværende,

selv om et kollegium, en almennyttig boligblok og et fitness-center skulle blive naboer i forsøget på mixed use.

Byggefeltet

Og går man til det enkelte byggefelt, har det en størrelse, som må insistere på at rumme sit eget projekt. Feltet er måske 60 x 85 m: For stort til at bygges sammen med andre og for småt til at blive et kvarter for sig selv. Uanset regler om B %, etageantal og byggegrænse-restriktioner er bebyggelserne blottet for indbyrdes samhørighed. De

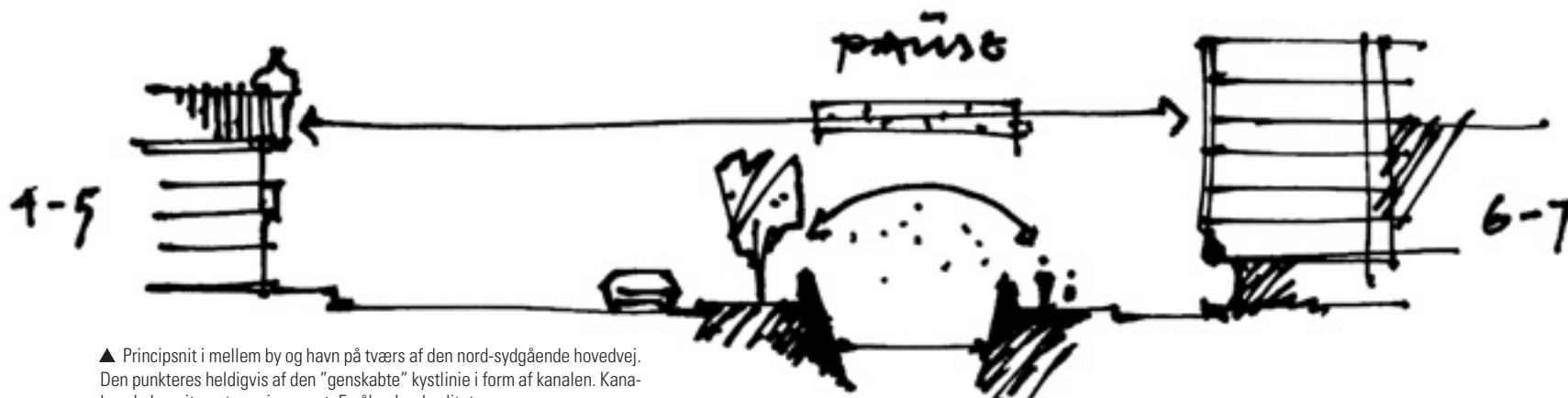
er tænkt og udført ensomme og enerådende. På sin vis kan man sige, at bebyggelserne overalt er forskellige, men på den samme uvedkommende måde. Det er ikke by i traditionel forstand. Det skyldes den store skala i lay-out'et, det skyldes manglen på omhu i detaljeringen mellem gadeplan og bygningsfacade, og det skyldes bygningsklumpernes forudsigelige opmarch langs en ret byggelinje. Mellemskalaen i byen er helt fraværende, den skala der tegner overgangen mellem væg og gulv. Og overraskelsen, det afvigende, er rationaliseret bort på grund af reglernes styrende effekt på økonomien. Al variation er dekoration og ikke villet forskellighed.

Spørgsmål: Hvordan kan man i en planlægning styre så restriktivt med byggelinjer, b %'er, underskårne hjørner, funktionsdiagrammer, landuse-restriktioner, foruden brandbestemmelser, handicap-normer, lysindfald, principper for bæredygtighed, miljøvurdering, p-krav, tidsplanlægning og cash-flow – og samtidig hylde det improviserede, det temporære, det uforudsigelige og det regelløse byliv? Hvordan kan så mange regler byde det improviserede liv velkomment?

Gader og pladser

Som det tydeligt fremgår af illustrationerne, er vejudlæg og gaderum spatøse. Man befinder

sig stadigvæk i modernismens tænkning, hvor gaderumskapaciteten bestemmes af spidsbelastningen. Det er ubetænksomt. Når man til denne max-kapacitet lægger, at beboere, medarbejdere og kunder tager elevatoren direkte til p-kælderen og kører op ad de smalle slisker, så forstår man, at det liv der efterlades i de monstrøse byrum, hvor boulevarden er hen ved 60 m bred inkl. kanal, og siddegaderne lidt under det halve, fordi alle skal have sollys og udsigt til vandet, så bliver der urimelig megen plads til det byliv, som slet ikke vil indfinde sig, end ikke hvis Danmark skulle vinde et af de store fodboldmesterskaber en gang. Her vil alle folk nemlig søge mod Store Torv foran domkirken.



▲ Principsnit i mellem by og havn på tværs af den nord-sydgående hovedvej. Den punkteres heldigvis af den "genskabte" kystlinie i form af kanalen. Kanalen skaber sit eget rum i rummet. En åbenbar kvalitet.

Det er på disse store forblæste arealer, at bymiljø-folkene sætter ind med deres insisteren på variation, mangfoldighed, det temporære, cafe-stemning, leg og ophold, som om vi alle sammen hver formiddag skal mødes på havnepladsen til petanque, softball og småsnak. Det er som om hele Danmark er gået ud af produktionen og selvsmagende kan sidde og nyde den evige siesta.

I forsøget på at opnå stor tæthed, havudsigt til alle fra lejlighederne og god plads til at offentligheden kan brede sig på terrænet, har man skabt et misforhold mellem bebyggelsens footprint og mellemrummenes størrelser og proportioner. Sammenligner man Århus Nordhavn med midtbyen, vil midtbyen til enhver tid have tre gange flere personer end havnen. Og inddrager man desuden den kundestrøm, som kan forventes i midtbyen og på havnen vil forskellen blive endnu større. Og dette liv på havnen skal udfolde sig på et areal, der er noget større end i midtbyen. Der er simpelthen ikke folk nok på havnen. Og derfor ej heller det byliv, som alle forsøger at italesætte. Beklager. Uden at have regnet på det, er tendensen den samme på andre omdannede havneområder i landet. Det kan man se med det blotte øje.



▲ Så lidt havnekaj-areal har man igennem 100 år kunnet klare sig med i den lille træskibshavn. I baggrunden begynder den store havneplan at rejse sig.

Tæthed og bebyggelsesprocent

I den lille træskibshavn, som ligger indeklemt bagved Nordhavns store flydepodie, er promenader, bolværk og siddepladser langt mere begrænsede. Og det er dén intimitet, som synes fraværende i den nye havn. Det er et problem for Nordhavnen og andre havne. Lys, luft og udsigt. Det er et krav samtidig med tæthed og byliv.

Hvorfor skal man have alt lige ind i dagligstuen? Dybest set indfører man en stok- eller karrébebyggelse og placeret som om det var i en forstad, dvs. uden fællesskab, og i alt for store dimensioner. Man indbygger modernismens forstad i noget, man samtidig forventer kan få latinerkvarterets byliv. Man tegner ét og taler om noget helt andet. Det er fagligt ukvalificeret.

Gør man regnestykket op, betaler de høje bebyggelser og den store tæthed for det meget storladne arealudlæg til promenader, kanaler, boulevard og sidegader. Det er helt unødvendigt. I det indre København kan alle i city heller ikke se ned til kanalen ved GI. Strand, men man ved den er lige om hjørnet. Og det er alt nok. Og de store belagte flader øger omkostningerne, inventar og drift. Samtidig skal der tænkes meget kreativt, hvis bæredygtigheden også skal tilgodeses. De grønne tage gør det ikke.

Detaljen

Normalt betyder detaljeringen i planerne meget, men i havneplanlægningen giver det ingen mening at styre stramt via en design-manual, hvis ikke hovedlinjerne og proportionerne er på plads. Men isoleret set er detaljen stadig vigtig, fordi den gør bymiljøet i gadeplan nærværende. Der skal etableres nogle mellemzoner, hvor folk i byen har helle: Et gadehjørne, en niche, et felt omkring kanalen, en siddeplint, en lille grøn og intim byhave. Ganske små og veltilpassede elementer, der skal glide ubemærket ind i byens townscape. Ikke andet.

I tilfældet Århus er det for øjeblikket mest blevet til de store pladser og boulevarden, der med sin side-

liggende kanal er blevet uforholdsmæssig bred. Der mangler forsætninger, blanding mellem stort og småt, forskydninger i plangeometrien, brud i sigtelinjerne og omsorg ved hoveddøren. Og så mangler der almindelige huse med "tagudhæng"!

Re-Think

Situationen i Århus Havn Nord er ikke speciel. Her er den blot iøjnefaldende p.g.a. projektets størrel-

se. Den kan genfindes i de fleste havne. Det specielle for Århus havn er, at man har tænkt sig at gøre noget ved det. Man er i gang med projektet "Re-Think". Og det er bedre sent end aldrig. Helhedsplanen skal kalibreres og der skal tænkomsomhed og nænsomhed til hver dag i forvaltningen. Og man ser gerne at det sker inden byen åbner for kulturåret i 2017. ■



▲ Kanal-boulevard er på vej. Kanalen bliver dobbelt så bred.

STRATEGISK BYUDVIKLING

Flytning fra land til by, klimaforandringer og økonomisk krise er nogle af de forandringer, som vi står overfor netop nu. Forandringerne rækker ind i fremtiden, og de 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.

*Af Lene Schaumburg og
Inge Langkilde Larsen*

Ændrede forudsætninger

Med de store udfordringer øges konkurrencen mellem byerne. Udviklingen skal ske for færre midler, og samtidig tilgodese ikke bare miljøet, velfærden og erhvervslivet, men også bylivet og borgernes muligheder for at involvere sig og få indflydelse. Med udgangspunkt i stedbundne kvaliteter må byer og kommuner tænke helhedsorienteret og bæredygtigt. Og kigger man rundt i det danske såvel som det internationale bylandskab, kan man se en række tendenser indenfor arbejdet med strategisk byudvikling. Tendenser baseret på aspekter som kultur, viden og nye digitale og teknologiske muligheder.

Den europæiske kulturhovedstad

Den engelske byplanlægger og kulturteoretiker Charles Landry peger på, at indfrielsen af en bys kreative potentiale er nødvendig for at imødekomme tidens urbane problemstillinger og skabe udvikling og vækst. Ifølge Landry er en by kreativ, når den iværksætter sine borgeres ressourcer og kreativitet og giver dem mulighed for at opleve og tilegne sig byen på nye måder. Og ét af de første eksempler på at kultur anvendes strategisk som drivkraft for udvikling, er de Europæiske Kulturhovedstæder, som første gang så dagens lys i 1985

med Athen som værtsby. Den primære tanke bag tiltaget var, at EU ikke længere blot skulle have fokus på politik og økonomi, men med nyt fokus på europæisk kultur, ønskede man dels at styrke turismen og dels – og måske særligt – at udvikle et europæisk medborgerskab.

De første fem år arbejdede man ud fra en helt klassisk forståelse af kultur, hvor byer som Athen, Paris og Firenze fremviste og promoverede europæiske kulturskatte. I 1990 skete imidlertid et skifte, idet England valgte Glasgow som landets kulturhovedstad. Glasgow var en nedslidt industriby præget af tomme fabriksbygninger og høj arbejdsløshed. Byen havde ikke formået at omstille sig i tide til at følge med udviklingen. Titlen skulle derfor anvendes som kickstarter for en ny og kulturbaseret udvikling af byen. Frem for alene at fremvise den eksisterende kultur, investerede byen i ombygninger af gallerier, museer, kulturhuse samt i et helt nyt koncerthus, ligesom byen igangsatte initiativer til udvikling af lokalområder, nye byrum og til etablering af samarbejdsaftaler mellem kulturelle aktører.

Pga. sin klare strategiske tilgang og konkrete resultater fremhæves Glasgow i dag som én af de

GUIDELINES

mest succesfulde kulturhovedstæder, og siden hen har mange andre kulturhovedstæder forsøgt at følge i Glasgows fodspor med lignende strategier. Glasgow har dog ikke helt formået at fastholde den kulturbaserede udvikling. I en evalueringsrapport om de europæiske kulturhovedstæder, udarbejdet i 2004 af Palmer/Rae Associates på vegne af EU Kommissionen, peges på, at strategien ikke havde nok interesse og opbakning

fra det politiske niveau. Strategien indgik ikke i byens øvrige byudviklingsstrategi, hvilket resulterede i, at der ikke blev fulgt tilstrækkeligt op i årene efter til at skabe yderligere synergieffekter.

Derudover mener den britiske forsker Dr. Beatriz García fra Liverpool University, at Glasgow havde et for ensidigt fokus på turismeerhvervet frem for at forankre initiativerne blandt lokale aktører og

DE STEDBUNDNE POTENTIALER | At gentænke og aktivere stedbundne potentialer og ressourcer – vidensbaserede, fysiske, sociale, kulturelle og digitale – er et gennemgående tema. En analyse af en bys potentialer, herunder også ift. hvilken rolle byen spiller i en lokal, regional, national såvel som international kontekst, er derfor et godt udgangspunkt.

SAMARBEJDE OG NETVÆRK | Partnerskaber og samarbejder, der går på tværs af by, borgere, vidensinstitutioner og erhvervsliv er også et gennemgående tema. Nye netværk og kommunikationsformer, hvor der tænkes på tværs af sektorer, brancher, fagligheder og generationer, kan udvikle nye kompetencer blandt medarbejderne og vise andre veje for udvikling, innovation og brug af ressourcer. Digitale teknologier kan her være et understøttende og effektivt redskab.

INDDRAGELSE OG FORANKRING | Endelig giver inddragende styreform og bottom up projekter bedre muligheder for succes. Det skaber forankring og medejerskab blandt borgerne, giver præcis viden om behov og ønsker, ligesom det i en tid med færre ressourcer kan være med til at aktivere hidtil ukendte potentialer og muligheder, som er knyttet til stederne.

ENKELT FORMULERET OG FREMTIDSSIKRET | Derudover er det en fordel at udvikle en langsigtet og helhedsorienteret strategi for, hvordan man vil udvikle bykvarteret eller byen. Et fokus på fysisk kombineret med social, kulturel og teknologisk infrastruktur, kan her være med til at optimere brugen af ressourcer. Det er samtidig vigtigt med bred politisk og organisatorisk opbakning, ligesom det vil være en fordel, hvis strategien er enkel at kommunikere.

DYNAMISK OG PROCESORIENTERET | Strategien skal være dynamisk, så den kan imødegå de ændringer, udfordringer og muligheder, der måtte opstå undervejs. Udover afklaring omkring projektorganisationen, er en detaljeret og realistisk procesplan et effektivt styringsredskab. Også tilknytning af en procesvejleder kan være en hjælp. Udover at være med til at bevare overblikket og sikre fremdrift og kontinuitet i projektet, så kan eksterne rådgivere supplere deltagernes ressourcer og kompetencer, så det bliver muligt at arbejde med nye områder og nye metoder.

STRATEGISK BYUDVIKLING – BAG OM BILBAO

Bilbao er kendt for over en periode på 10-15 år at forvandle sig fra at være en nedslidt industriby med en arbejdsløshed på omkring 35%, stærk forurening, dårlig infrastruktur og økonomisk krise til at blive en internationalt kendt og anerkendt kulturel metropol.

Som professor på Center for Planlægning, Jens Kvorning, har argumenteret for, så skyldes denne udvikling af Bilbao en langsigtet, realistisk og detaljeret strategisk plan for hele byens udvikling, hvortil der var knyttet omfattende og vedvarende investeringer. Planen, der kaldes 'Den Strategisk Plan for Revitaliseringen af Metropolens Bilbao', blev udviklet af organisationen 'Bilbao Metropoli-30', som er en offentlig-privat non-profit sammenslutning, der koordinerer og involverer mange forskellige aktører, organisationer og borgere i byens udvikling.

Med det mål at skabe en helhedsorienteret og bæredygtig udvikling, udvidede og transformerede planen det økonomiske fundament fra at være ensidigt baseret på industriel produktion til at være baseret på en stærk oplevelses- og vidensøkonomi. Elementerne i planen var:

- Samarbejde på tværs: Inddragelse af både offentlig sektor, turismeerhvervet, erhvervslivet generelt, universiteter og borgere.
- Socioøkonomiske tiltag: Evaluering af styrkeposition ift. konkurrerende byer, investeringer i menneskelige ressourcer såsom uddannelse, viden, kultur og teknologi.
- Fysiske tiltag: Opgradering af byens rum, omdannelse af flodens bredder til promenaderum, ny metro og udvidelse af lufthavnen samt ikke mindst Guggenheimmuseet, som blev symbolet for hele udviklingen.

borgere. Netop fokus på involvering af lokale aktører og borgere samt bedre samspil mellem by, borgere, uddannelsesinstitutioner og erhvervsliv er i dag mere typisk blandt kulturhovedstæderne. Værtsbyer som engelske Liverpool i 2008, svenske Umeå i 2014 samt Aarhus i 2017, beskriver alle i deres strategier, hvordan deltagelse, lokalt engagement og bottom up kulturprojekter skal være helt centralt. Udover, som Landry beskriver det, at ville skabe vækst ved at iværksætte borgernes kreativitet, så sker dette også ud fra en tanke om, at det lokale engagement giver bedre ejerskab og forankring og derfor også en mere social og kulturel bæredygtig udvikling.

Titlen som europæisk kulturhovedstad bruges også som udviklingsstrategi på regionalt niveau. I forbindelse med kåringen af Aarhus som kulturhovedstad i 2017 peger Uffe Østergaard, der er professor i europæisk historie og integration ved CBS, på at netop det regionale, og i nogen grad det nationale, perspektiv, er hvor byerne kan opleve synergier og hente en merværdi. For ham at se, er det europæiske eller internationale perspektiv begrænset. Ifølge Beatriz García er det samtidig især de lidt mindre byer, der kan få mest ud af det. Med titlen får byerne rettet et samlet fokus på kulturen, og de formår at samle de nødvendige, ekstra investeringer ind til kulturprojekter, som gerne har været i støbeskeen i nogle år. En kulturel saltvandsindsprøjtning sætter med andre ord skub i udviklingen af den kulturelle infrastruktur og skaber vækst i hele regionen.

Smart city

Den omfattende urbanisering, hvor mere end halvdelen af verdens befolkning i dag bor i byer, gør det nødvendigt med bæredygtige måder at udvikle byer og byliv på både ud fra et økonomisk og socialt såvel som fra et miljømæssigt perspektiv. Igen et voksende behov for at få mere ud af mindre. Dette er den primære baggrund for udviklingen af Smart Cities, som er en anden tendens indenfor strategisk byudvikling.

Udgangspunktet for en Smart City er, at der rundt omkring os findes en stor mængde eller hop af allerede forbundne fysiske systemer og netværk. Ved at udvikle og implementere nye kommunikationsteknologier skaber en Smart City nye forbindelser mellem netværkene og får dem til at tale sammen, så der opstår ét sammenhængende system. Eksisterende systemer og netværk bliver på den måde en ressource, hvor mange typer af data og information kan tappes og sættes sammen på nye måder, der skaber innovative og bæredygtige løsninger. Det bliver et 'open-source community', der kendetegnes ved, at viden deles og udvikles i fællesskab af interessenter fra den offentlige og private sektor såvel som vidensinstitutioner og borgere.

Man kan tale om Smart Cities i forskellige skalaer, og tankerne bag anvendes blandt andet indenfor en lang række planlægningsrelevante temaer som eksempelvis transport, miljø, sund-

hed og borgerinddragelse. Internationalt ser man storbyer som eksempelvis Boston, Rio de Janeiro, Stockholm og Singapore benytte sig af forskellige former for Smart City tiltag. I Stockholm har et trængselsafgiftssystem, udviklet og implementeret af IBM i 2006, medført tæt på en halvering af ventetiden på indfaldsvejene til Stockholm samt en reduktion af CO₂ udslippet på mellem 14 og 18 procent. Samtidig er antallet af miljøvenlige biler, der er fritaget for trængselsafgiften, næsten tredoblet, og antallet af passagerer i den kollektive trafik er steget med 7 procent, svarende til 60.000 passagerer hver dag.

I Danmark er byer som eksempelvis Vejle, Aarhus, Aalborg og Kalundborg alle begyndt at udvikle forskellige Smart City tiltag. Kalundborg Kommune igangsatte sammen med bl.a. det lokale forsyningselskab Seas-NVE, Dansk Energi og Spira, for alvor sin strategi i november 2012. Strategien har særligt fokus på udvikling af intelligente energiløsninger, som skal integrere og fremme services indenfor energi, transport, bygninger og planlægning og herigennem på sigt forsyne Kalundborg med 100% grøn energi. Konkret

arbejdes der på at udvikle en åben platform, hvor de systemer, der styrer el, vand, varme, transport og bygninger kan tale sammen. I Aarhus har man en lidt anden vinkel. Her rettes fokus på byudvikling og på at skabe en by, der giver rum for fysisk udfoldelse og er et innovationsmiljø for aktører inden for krydsfeltet mellem it, sport, sundhed og events. På den baggrund har man netop igangsat initiativet Smart Wellbeing, hvor byens digitale lag indgår som element i intelligente løsninger inden for sport og idræt.

Der er med andre ord et væld af måder, hvorpå byer kan drage nytte af kommunikationsteknologi i deres strategiske byudvikling. Udfordringen ligger i at finde frem til og forstå, hvordan de eksisterende netværk og systemer kan komme til at tale sammen. Her er samarbejde på tværs af offentlige og private institutioner samt med vidensinstitutioner og borgere helt centralt. Mens det offentlige på grund af cpr-registret ligger inde med mange informationer, så er det gerne det private og vidensinstitutionerne, der besidder den nødvendige specialviden. Og i sidste ende er det borgerne, der skal kunne bruge og være i stand

til at tilpasse sig de mange nye teknologiske løsninger.

Vidensbyen

Den øgede globale konkurrence mellem byerne og de ændrede muligheder for vækst og udvikling, hvor råstoffet i højere grad er kultur, viden, design og service frem for industriel produktion, synes også at medføre en tredje tendens indenfor strategisk byudvikling. Denne er vidensbyen, hvor udviklingen baseres på vidensøkonomi.

En tænketank, nedsat af Region Midtjyllands Vækstforum, peger i en rapport om 'Byer som Drivkraft' fra 2006 på, at veluddannet og innovativ arbejdskraft, udbygget fysisk og digital infrastruktur så vel som attraktive bosætningsmiljøer alle er centrale elementer i en vidensby. Det er med andre ord nødvendigt med et helhedsorienteret perspektiv. Samtidig er det vigtigt, at byen evner at kombinere sine stedsbundne ressourcer og potentialer på nye måder, idet væksten skabes ved at udvikle nye netværk mellem forskellige aktører, sektorer og brancher. Her er også geografisk og fysisk nærhed centralt, da interaktion og face-



to-face møder ifølge tænketanken stadig vil være vigtigt for at dele, udvikle og forny viden.

Mens byer som Barcelona, München, Zürich og Montreal allerede er eksempler på internationalt kendte vidensbyer, hvor man arbejder strategisk ud fra et helhedsorienteret perspektiv, så er også flere og flere danske byer begyndt at anvende betegnelsen i deres udviklingsstrategier, heriblandt Lyngby-Taarbæk, Odense og Aarhus.

Tager man fat i Lyngby-Taarbæk og Aarhus, så satser de begge på at blive én af Nordeuropas mest attraktive videns- og uddannelsesbyer. I Lyngby-Taarbæk er der fokus på at styrke samarbejdet mellem det lokale erhvervsliv, uddannelsesinstitutionerne, den almene boligsektor og kommunen. Og under en række hovedoverskrifter, der skal styrke alt fra uddannelse, erhvervsliv, bosætning og velfærd til kultur og bæredygtighed, er man godt i gang med at udvikle konkrete projekter. Et eksempel er ambitionen om at oprette en engelsksproget daginstitution og skole, der både sigter på at tiltrække international arbejdskraft og på at imødekomme danske forældre, der enten har været udstationeret eller planlægger det. Et andet eksempel er afholdelsen af Forsknings Døgn, der skal bringe borgere og andre nysgerrige tættere på, hvad der sker inden for murerne på Danmarks Tekniske Universitet, DTU, som ligger i byen.

I Aarhus har man på lignende vis iværksat erhvervsplanen 'Viden til Vækst'. I planen tages udgangspunkt i menneskelige ressourcer, innovation, iværksætteri, byudvikling og infrastruktur samt kultur og oplevelser som de primære vækstskabere. Derudover udpeges en række styrkepositioner, herunder bl.a. 'arkitektur og design', 'energi, klima og miljø', 'medico og sundhed' samt 'IT, kommunikation og



▲ Det kommende multimediehus. Urbanmediaspace.dk

medier' og 'Videnservice'. Ifølge planen skal styrkepositionerne ikke ses som adskilte, men – som også tænketanken fremhævede – er det evnen til at forbinde og samarbejde på tværs, der skal skabe synergieffekterne og styrke Aarhus i den globale konkurrence.

Af konkrete initiativer i strategien er det interessant at bemærke, at Aarhus' strategier som både Europæisk Kulturhovedstad 2017 og Smart City begge indgår. Mens Aarhus som kulturhovedstad ønsker at sammenkoble erhvervsliv og kultur bedre, så skal Smart City indsatsen styrke digitaliseringen af Aarhus gennem flere offentlige-pri-

vate partnerskaber. Strategien retter samtidig et særligt fokus på at skabe nye fysiske mødesteder for byens borgere, kulturliv, vidensinstitutioner og samarbejdspartnere. Aarhus' nye Hovedbibliotek og Borgerservice, Urban Mediascape, der forventes at åbne i 2015 skal være et bindeled mellem byen og bugten, et mødested eller omdrejningspunkt, hvor borgere kan komme i kontakt med nye videns- og kulturområder. Et andet eksempel er byggeriet af Navitas, der ligeledes er placeret på havnen og forventes at stå færdigt i 2015. Målet er et førende videnscenter og innovativt miljø inden for energi, miljø og byggeri. Dette ved at samle bl.a. den nye ingeniørhøjskole, maskinme-

STRATEGISK BYUDVIKLING – ØRESTAD NORD

Ørestad Nord er et ungt og modernistisk inspireret bykvarter i København, der har været under udvikling i knap 20 år. Og selvom meget er nået i den periode, så er der stadig en del udfordringer og et stort uudnyttet potentiale i kvarteret. Især ift. udviklingen af byrum og byliv. Grundejerforeningen i bykvarteret ønsker at skabe og sikre en langsigtet og bæredygtig udvikling i bykvarteret, og vi blev i ZARK derfor i 2011-2012 bedt om at bistå dem med udformningen af en ny vision, en langsigtet strategi for udviklingen af bydelen i det næste årti. I Grundejerforeningen er bykvarterets beboere og store aktører som DR, By & Havn, Byggestyrelsen og C.W. Obel Ejendomme repræsenteret.

Med fokus rettet mod den fysiske såvel som sociale og kulturelle infrastruktur gennemførte vi med det udgangspunkt en evaluering af den hidtidige udvikling, en analyse af infrastruktur, plangrundlag, potentialer og udfordringer samt en kortlægning af brugsmønstre. I tæt samarbejde med Grundejerforeningen mundede det ud i en samlet 10årig strategi og handleplan for Ørestad Nord. I handleplanen konkretiseres strategien i en række klart definerede delprojekter, som tager udgangspunkt i Grundejerforeningens ressourcer og visionen for et imødekommende og dynamisk bykvarter.

Mere konkret omfatter delprojekterne eksempelvis arbejdet med at introducere en mellemskala og skabe rum-i-rum i de eksisterende byrum; og i sammenhæng hermed indtænke vindforholdene i den videre udformning af kvarterets byrum og deres beplantning. Men vi tager også fat på i højere grad at inddrage vandet i de store kanaler som et aktivt byelement. Samt at arbejde med en kommunikationsstrategi, som forholder sig til at brugerne skal have nemmere ved at finde rundt, ikke bare i kvarteret, men også i hvad der findes af faciliteter og foregår af aktiviteter. Bykvarterets potentialer og problemstillinger gøres konkrete og til at håndtere i klart afgrænsede og overkommelige delprojekter.





sterskole og forskerparken INCUBA i en campusstruktur.

I både Aarhus og Lyngby-Taarbæk er der altså i høj grad sat fokus på at tænke helhedsorienteret og samarbejde på tværs af mange sektorer, aktører og brancher. Det skal ikke bare hjælpe byerne til at tiltrække kvalificeret arbejdskraft og nye virksomheder, men også både til at sikre en kontinuerlig produktion af ny viden og forskning samt til at skabe attraktive bosætningsmiljøer og udvikle bylivet. Og de mange konkrete initiativer vidner om viljen til også at tilknytte de nødvendige investeringer.

Tråde på tværs

Kultur, viden og nye digitale og teknologiske muligheder som redskaber i strategisk byudvikling er altså på hver deres måde veje til, at byer og kommuner kan få mere ud af mindre og drage nytte af eksisterende ressourcer. Alle tre strategier har til sigte at skabe en bæredygtig vækst og udvikling ved at dele viden og etablere nye netværk og samarbejder på tværs af aktører, sektorer og brancher. Lighedspunkterne kan imidlertid gøre det til en stor udfordring at vurdere, hvilken tilgang man som by, bykvarter eller kommune skal lade sig inspirere af eller satse på. Der vil være forskel på, hvad der virker hvor og hvordan, så hvad skal man vælge for at komme foran i konkurrencen og skille sig ud fra nabobyerne? Lige meget hvad man som by vælger, er der behov for at kunne kommunikere strategien klart og tydeligt i forhold til både by, borgere og virksomheder. ■

Lene Schaumburg er arkitekt MAA og indehaver af ZARK. Inge Langkilde Larsen er antropolog cand.scient.anth. og ansat i ZARK.

Litteraturliste ►



Litteraturliste

IBM (2012): En smartere planet.

Kalundborg Kommune, pressemeddelelse 05.11.2012: Smart City Kalundborg – er søsat.

Kristeligt Dagblad, 08.05.12: Kulturhovedstad? Hvad er det? af Dorte Washuus Bundgaard & Benjamin Krasnik.

Kvorning, Jens (2011): Kulturbaserede byomdannelsesstrategier – muligheder og faldgruber. i publikationen Danske Byers Potentiale – med kulturen som vækstdriver for den strategiske byudvikling.

Kulturregion Østjysk Vækstbånd (2011): Danske Byers Potentiale – med kulturen som vækstdriver for den strategiske byudvikling.

Landry, Charles (2000): The Creative City – A Toolkit for Urban Innovators.

Lyngby-Taarbæk Kommune (2011): Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020.

Palmer/Rae Associates, Brussels (2004): European Cities and Capitals of Culture.

Region Midtjylland, Underudvalget vedr. Den regionale udviklingsplan, 27.11.2006: Byer som Drivkraft.

Aarhus Kommune (2012): Do business with Aarhus – Danish for progress. Erhvervsplan for Aarhus. Handlingsplan for 2012 og 2013.

Internetlinks

Vidensby Lyngby-Taarbæk:

<http://www.vidensby.dk/Forside-1.aspx>

Vidensby Aarhus: <http://www.businessaarhus.dk/da.aspx>

Styrk dit netværk

Abonnement på
Byplan og ByplanNyt

Tag på studietur

Årskonference

Mulighed for
bestyrelsesarbejde

Gå-hjem-møder

Bliv medlem af FAB!

Kunne du tænke dig at deltage i faglige arrangementer, hvor planlægning af det fysiske rum er i centrum?

Ser du potentiale i at indgå i et netværk af mennesker med interesse for byplanlægning?

Så er FAB noget for dig! Vi er en tværfaglig interesseorganisation for alle med interesse for byplanlægning.

Her har du mulighed for at styrke din faglighed eller nære din interesse for planlægning gennem deltagelse i planlægningsrelaterede arrangementer eller den årlige studietur.

Passer det dig bedre at fordybe dig i planlægningens forskellige aspekter hjemme i sofaen, så får du med et FAB medlemskab samtidigt et abonnement på Danmarks eneste dybdegående byplanfaglige tidsskrift; Byplan samt magasinet ByplanNyt.

Læs mere om FAB, medlemskab, arrangementer mv. på vores hjemmeside og få ligeledes updates og information om kommende arrangementer ved at følge os på vores facebook-side;
Foreningen af Byplanlæggere - FAB.

www.fabnet.dk

Sæt kryds i kalenderen!

Trængselskommission og løsninger
28. februar i København.

Nye havnearealer i Aarhus
Aarhus Kommune inviterer FAB'ere til debat om udvikling af de bynære havnearealer d. 28. februar.

Nyt domicil: Sydfyns Elforsyning
19. marts kan du opleve et nyt bæredygtigt domicilbyggeri i Svendborg.

Ordinær generalforsamling 2013
Afholdes 10. april kl. 19 i lokalerne hos Dansk Byplanlaboratorium.

Ekstra studietur til Barcelona
FAB har besluttet at gentage den efterspurgte studietur fra 18. - 21. april. OBS! Tilmeldingsfrist 15. marts.

Årskonference 2013: Fortætning
Afholdes 24. maj i Aarhus. Byfortætning er i fokus som aldrig før, og lader til at være svaret på alle økologiske bønner. Men kan uigennemtænkt fortætning skabe flere problemer, end det løser? FAB sætter fokus på modellens styrker og svagheder.

Mini-studietur til Hamborg
Den 7. - 8. juni vender vi bussen mod Hamborg og samler folk op på tværs af landet.

Studietur 2013: London
I år går turen til den engelske hovedstad og der vil være fokus på fortætning og større omdannelsesprojekter.

LONDON

– BYEN SOM OMDANNER OG FORTÆTTER

Programmet:

Programmet er under udarbejdelse, og det er ambitionen at kombinere møde (-r) med lokale planlæggere/kontaktpersoner med besigtigelse af omdannelsesområder og nye bæredygtige byområder – især i den østlige del af London og de centrale områder syd for Themsen .

Der arbejdes med konkrete og aktuelle byudviklingsområder. Studieturen vil omfatte følgende områder:

- **The Olympic Site med de omkringliggende boliger:** Vi vil forsøge at få svar på, hvordan man ville inddrage og inddrog en eksisterende bydel til OL-område. Hvad sker der med boliger og arbejdspladser i området? Hvordan sikres det, at OL-byen kan anvendes i en almindelig bymæssig sammenhæng efter OLs afslutning?
- **South Bankside - Et byomdannelsesområde syd for Tate Museum.** Området rummer Millennium Bridge –Tate Modern Museum – mindre parkrum og nye erhvervsbygninger. Vi ser også udviklingen omkring både BouroughViaduct og London Bridge Station med Europas højeste bygning The Shard – som forventes endelig færdig i løbet af 2013. Områderne og deres bygninger har fået arkitekturpriser – men er det alene priser, som gør et område attraktivt? Vi kigger på, om der er grænser for tætheder, og om de nye byrum fungerer? Vi sætter også fokus på bylivet bl.a. gennem kontakt til Bankside Urban Forest Projects.
- **Nine Elms – Et kommende byudviklingsområde – det største i London.** Endnu er der ikke sket så meget. Men der arbejdes på at få et møde med planlæggere som kan give et ekstra lag af viden om

visionerne for området. Allerede er der investeret godt 10 milliarder i infrastruktur o.a. for at gøre området attraktivt for investeringer. En ny park skal sammen med det nedlagte kraftværk Battersea Power Station være den nye identitet for området. Vi vil også se på om begrebet "midlertidighed" er et redskab man arbejder med i relation til omdannelse og udvikling af nye områder. Vi ved, at der til sommeren 2013, vil der være et midlertidig grønt område, som kan indgå i FABs besøg.



- Byrumstur i de centrale dele af London. Vi arbejder også på en gåtur i de centrale bydele for her at kigge på byrum og forbedrede muligheder for de svage trafikanter.

Planlægningen af studieturen er i proces, og vi satser således på både at få indblik i byens udfordringer – med omdannelse af udtjente industri

områder - visioner, strategier og fokusområder på det overordnede plan, og i hvordan visionerne implementeres i skala 1:1 med de nye bydele, nye byrum og nyere arkitektur.

Vi vil også se på konkrete omdannelser af nedslidte industri- og havneområder til bydele, hvor der satses på væksterhverv og boligområder med høje tætheder, samt hvilke bystrategiske mål og planredskaber, som anvendes hertil.

Med studieturen til London følger vi op på FABs årskonference 2013, som afholdes under temaet fortætning.

Det endelige program forventes færdig i løbet foråret – men vi vil meget gerne allerede nu have interesserede tilmeldinger. Det endelige program vil blive lagt ud på vores hjemmeside. www.fabnet.dk og annonceret på facebook.

Tidspunkt:

Turen finder sted fra Lørdag d. 7. september til tirsdag d. 11. september 2013

Det nye nu med FAB- studieture er, at man selv bestiller fly og sørger for ud - og hjemtransporten. Flyvetiden tager ca. 1-1½ time og man skal nok regne med ca. 45 min fra lufthavn til hotellet.

Lørdag d. 7. september – omkring frokosttid starter det faglige program. Programmet slutter tilsvarende omkring frokosttid – tirsdag - nærmere tid vil blive annonceret senere.

Pris:

Prisen vil være ca. kr. 2.500 – 2.750 – en pris hvor alle kan deltage. Prisen er et overslag.

Prisen inkluderer:

- 3 overnatninger – i dobbeltværelse m. morgenmad. Hotellet er et centralt beliggende hotel.
- Guidning – i forhold til det faglige program
- Intern transportbillet – til undergrundsbanen eller bus i London – gældende for 3 dage.
- Gaver til oplægsholdere samt diverse.

Ønskes enkeltværelse skal dette oplyses ved tilmeldingen. Merprisen vil være ca. kr. 500-750.

Tilmelding:

Hvis ovennævnte kan friste dig så skal Tilmelding med betaling skal ske senest fredag den 07. juni 2012.

Tilmelding skal skriftligt til FAB's formand Peer Frank på pf@fabnet.dk

Ved tilmelding skal dit fulde navn oplyses samt ønske om dobbelt- eller enkeltværelse.

Efter tilmelding modtages en kvittering med krav om betaling. Information om indbetaling o.a. vil ske ved tilmelding.



Er i lifeglade med kritikken?

“

Du efterlyser stillingstagen og synspunkter på din kritik af lokalplanernes kvalitet i dit indlæg i Byplan. Min oplevelse er, at det står sløjt til rundt omkring i forhold til respekt for lovgivningen og lokalplanen som redskab til at sikre gode fysiske forhold for os alle. At være lokalplanlægger er ikke et statusgivende arbejdsområde, for mange planlæggere og for mange ledere. Det er en opgavetype, som nyuddannede sættes til, ofte uden ordentlig støtte og vejledning. Der er til gengæld status i at udarbejde kommuneplan, strategier og i at udføre koordinerende funktioner. 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. Selv konsulentfirmaers vurderinger, der ikke passer ind i det ønskede billede, kan bortforklares, eller man hyrer nogle andre, der er mere medgørlige. Er det krisens skyld altsammen? Hvem i ledelsen har ansvaret? Jeg oplever, at ledelsen altid kan bortforklare ansvaret. Og når planlæggerne oplever en sådan ledelse, så passer de sig selv, og gør hvad de bliver bestilt til. Og politikerne vedtager planer på ikke fyldestgørende grundlag. Det var bare det jeg har på hjertet i forhold til dit indlæg.

”

Anonym

Svar til Arne Post,
Byplan er bekendt med forfatterens identitet