

byplan



byplan

Udkommer med 4 numre om året

Redaktion

Dennis Lund (ansvarshavende)
Christina Hoffer
Christina Lohfert Rolandsen

Redaktionsudvalg

Dennis Lund, Peer Frank, Ellen
Højgaard Jensen, Christina Hoffer,
Niels Østergård, Christina Lohfert
Rolandsen, Erik Abitz

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: 620 kr.
inkl. moms og porto.
Pris for udenlandske abonnenter
henvendelse til sax@byplanlab.dk

Grafisk tilrettelæggelse

Emil Egerod Hubbard

Forsidebillede

Vibeke Meyling

Bagsidebillede

Emil Egerod Hubbard

Ekspedition

Dansk Byplanlaboratorium
Eva Josephsen
1165 København K
Nørregade 36

Tlf.: 33 13 72 81

Mail: db@byplanlab.dk

Tryk

Handy-Print A/S

ISSN 0007-7658

Oplag

815

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

MASTER i strategisk byplanlægning

Arkitektskolen i København udbyder en masteruddannelse i Strategisk Byplanlægning med start i september 2012. Uddannelsens moduler fokuserer på strategisk planlægning af bymæssige forandringsprocesser med udgangspunkt i byens rumlige kvaliteter:

- By-teori og planlægningsformer
- Case study i en europæisk storby
- Byens dynamik og danske byer i global kontekst
- Strategisk plan for en dansk by / kommune / region

Globalisering, afindustrialisering og nye kulturelle og sociale former samt nye ressourcemæssige og klimatiske udfordringer nødvendiggør en strategisk tilgang til planlægningen. At de fleste byplanopgaver vedrører allerede udbyggede områder, at aktørfeltet har ændret sig og at det offentlige rolle har ændret sig nødvendiggør også, at den offentlige planlægning finder nye former.

Masteruddannelsens mål er:

- at skærpe forståelsen for de postindustrielle urbane dagsordener og den urbane forandringsdynamik;
- at træne strategisk tænkning og opøve færdigheder i udvikling af urbane strategier, som er rumligt forankrede;
- at kvalificere rådgivning for offentlige og private aktører

Analytiske forståelse er afsæt for at udtænke og udforme handlingsanvisninger i forhold til dynamik, funktionsmåde og vision.

Uddannelsen er på deltid over 2 år med 1-1 1/2 kursusdag hver 14. dag. De første semestre kan også følges enkeltvist.

Informationsmøde d. 17.4. kl. 17:00, Philip de Langes Allé 10, 1435 København K. Tilmelding: cbp@karch.dk. Yderligere oplysninger: www.karch.dk/CBP
Kontakt: Bo Grönlund / Katrine Østergaard Bang tfn 32686000



INDHOLD

- 2 **Leder -både bil og cykel, tak!**
Christina Lohfert Rolandsen
- 3 **Forstad i forandring**
Karin Ege
- 6 **Ny formel: Mobilitetsplanlægning**
Anna Thormann, Anette Enemark og Stinne Bjerg
- 10 **Hvad har vi lært af Chandigarh?**
Henrik Valeur
- 14 **Christchurch Emerging**
Simon Goddard
- 20 **Viden om cykeladfærd**
*Hans Skov-Petersen, Jens Christian Overgaard Madsen,
Thomas Sick Nielsen og Victor Andrade*
- 26 **Byen, mennesket og mobilitet**
*Helle Salling, Aleksandar Knezevic,
Hjalte Emil Juliussen og Simon Stendorf Sørensen*
- 30 **New York skal vænne sig til cyklen**
Anna Bisgaard-Nøhr og Ilona Marquard
- 35 **Byerne, der ikke kan leve uden bilen**
Maria Vestergaard
- 39 **Bilen og Byen – FAB's årsmøde 2012**
Dorthe Brogård og Peer Frank
- 42 **FAB - byplanfaglige inspirationsture**
Dorthe Brogård og Peer Frank

LEDER

-både bil og cykel, tak!

Jeg bor i byen og arbejder på landet. Og ligeså uundværlig og fleksibel, som min cykel er i byen, ligeså uundværlig og fleksibel er min bil på landet. Bilen bringer mig fleksibelt og hurtigt mellem steder, hvor både cyklen og bussen ikke slår til. Den sikrer, at en del af de byer, jeg møder, når jeg kører gennem landet, består. Den sikrer, at byer hvor gaderne ellers ville runge endnu mere tomt, stadig har butikker.

Jeg skal ikke sige mig fri for at benytte mig af de butikker, der tilbyder parkering lige uden for døren, og jeg skal ikke sige mig fri for at nappe parkeringspladsen aller nærmest mit kontor – faktisk helst inde på mit kontor – sådan er bilister. Langt de fleste af de danske byer gør gerne plads til bilen, fordi de ved, at bilen er uundværlig for netop de mennesker, der nødvendigvis skal være til stede for skabe byliv. Men alligevel er det ofte med rette de største byers trængselsproblemer, der fylder både den faglige og lige nu også den brede debat.

Den politiske debat raser om, hvorvidt københavnere får lov at slå den ring om byen, der skal begrænse trængsel og forurening. Men jernet blev smedet lige lovligt hurtigt. Vi nåede aldrig at få en kvalificeret debat om løsningsmodeller – pakken var fiks og færdig, og effekterne ikke ordentligt belyst. Og måske er det derfor, den netop nu er ved at smuldre.

Byplanlægningen rummer redskaber, der kan understøtte et projekt af trængselsringens størrelse, og hvor både økonomiske, miljømæssige, sociale og æstetiske hensyn varetages. Jeg ved ikke, om analyser havde gjort en forskel. Men det er paradoksalt, at opbakningen skrider til et af de mest tiltrængte projekter, der ville bidrage til at skabe balancen mellem bilen og miljøet i byen.

Det synes fuldstændigt åbenlyst, at København skal have en trængselsring. For lige netop i hovedstaden, er der et alternativ til den bil, der belaster byen både miljømæssigt og økonomisk. Den konklusion er både Stockholm og London kommet frem til for længe siden. De blev ligeledes kastet ud i et stormvejr af protester, men holdt fast. Vi ville gerne have haft en artikel om trængselsringen med i dette nummer af Byplan. Men emnet er blevet stadig mere politisk, og berøringsangsten er stor. Vi må i stedet følge sagens gang i de brede medier.

Byen og bilen har et had/kærlighedsforhold. Uden bilen er der ingen mennesker og dermed ingen by. Men med for mange biler belastes byens attraktivitet og dynamik. Der findes ingen byer uden biler.

Midt i mellem står cyklen som er blevet planlæggerens darling. Den er et svar på rigtig mange af de største byers problemer – forurening, trængsel, sundhed. Men hvor vidt kan vi drive det? Vi må acceptere at flere grupper aldrig kommer op på cyklen, og at der er en række færdselsmønstre, som den ikke kan dække.

Der er ved at opstå en arbejdsdeling mellem by og land. Fremtidens bæredygtige energiproduktion vil ske i det åbne land. Til gengæld må vi give folk friheden til at transportere sig individuelt - måske i biler på strøm eller biogas. Byernes udfordringer er at løse de mange miljøudfordringer, der opstår når vi bor tæt. Her må vi for alvor sætte ind for at begrænse biltransporten ved at fremme cykling og kollektiv transport. Vi kan gøre langt mere. Vi skal lære af hinanden og resten af verden, men samtidig minde hinanden om, at mere cyklisme ikke er den eneste løsning. ■

Christina Lohfert Rolandsen

FORSTAD I FORANDRING

Byudviklingen i Gladsaxe skal og kan kun ske på eksisterende by-arealer gennem byomdannelse. Det er både spændende, komplekst og udfordrende. Vi udarbejder planer for fremtiden med op til omkring 40.000 nye arbejdspladser og 1.000-1.200 nye boliger.

Af Karin Ege

Forstæderne rummer mulighed for en interessant byudvikling. Forstaden er den helt igennem planlagte by baseret på principper som lys og luft og dermed et stort arealforbrug. Forstæderne kan derfor rumme den moderne, bæredygtige by ved at genbruge arealer og gøre dele mere bymæssige. Vi må nytænke begrebet "forstad" og tænke i bydele, der er bymæssige med mange funktioner, og samtidig fastholde andre bydele som traditionel forstad.

En by i forandring

Der er en bred politisk opfattelse af, at Gladsaxe er en by i forandring. Der er enighed om en vision, der sætter levende bymidter, attraktive og bæredygtige byområder, grøn by og innovative erhvervsområder i centrum. Store forandringer sker gennem byomdannelsen, der samtidig åbner for at tilføre den samlede by nye kvaliteter. I Gladsaxe har vi to større byomdannelsesområder, Bagsværd Bypark og Gladsaxe Ringby, der præsenteres her.

Gladsaxe Ringby er en del af LOOP City

LOOP City er en vision for en bæredygtig udvikling for Ringbyen, et næsten 30 km langt smalt bånd af forstæder langs Ring 3. Med afsæt i Fingerplanen fra 1947 er LOOP City en vision for, hvordan bæredygtighed og fornyelse af en række udviklingsområder langs Ring 3 kan tænkes ind som en del af et nyt regionalt udviklingsperspektiv frem mod 2050. Formålet er at øge hele hovedstadsområdet tiltrækningskraft, ved at skabe nye attraktive byudviklingsmuligheder og sikre høj mobilitet.

Byvisionen sætter Ringbyen ind i et regionalt perspektiv ved, at den trafikale nerve forbindes med det øvrige hovedstadsområde og Skåne i en sammenhængende ring, deraf navnet LOOP City. Byvisionen er udviklet af et internationalt rådgivningsteam i et ambitiøst samarbejde med Ringby-Letbanesamarbejdet og Realdania. (Se visionen på realdania.dk og filmen på youtube.com)

I juni 2011 indgik kommunerne langs Ring 3 og Region Hovedstaden en aftale med den daværende transportminister om en letbane i Ring 3, og vi forventer, at letbanen kører gennem Gladsaxe i 2020.

Gladsaxe Ringby

Byrådet vedtog i juni 2011 en helhedsplan for Gladsaxe Ringby, der tager afsæt i den fælles byvision, LOOP City.

Byvisionen udstikker de fælles rammer for byudviklingen, som skal understøtte letbanen, der er ryg-raden i Ringbyen. Ring 3 er i dag en grøn facadeløs korridor i Gladsaxe. Vi forestiller os den omdannet til et nyt hovedstrøg, hvor der bygges højt og tæt, en boulevard, som bebyggelse åbner sig imod, og som samler området omkring letbanen. Bebyggelsesprocenter og antallet af etager øges generelt i de kommende stationsnære områder, og langs boulevarden kan der for eksempel bygges i op til 250% og i maksimalt 10 etager. Helhedsplanen giver et bud på, hvordan Gladsaxe Erhvervsvarter kan omdannes til et attraktivt bæredygtigt bykvarter med erhverv og andre

byfunktioner. Det skal være et mangfoldigt erhvervskvarter, hvor der er plads til både de store videnstunge virksomheder og de små iværksættere og håndværkere. Når planen er realiseret, vil antallet af arbejdspladser kunne stige markant. Op mod 50.000 personer mod knap 11.000 i dag vil i fremtiden kunne arbejde eller uddanne sig i området.

Uanset en letbane så vil trafikken blive den helt store udfordring. En forudsætning for, at vi kan realisere visionen for Gladsaxe Ringby er, at der sker en adfærdsændring i valg af transport. Vi vil derfor arbejde med mobilitet som et planlægningsværktøj fra transportplaner til kampagner for miljørigtig adfærd. På sigt skal det blive mere attraktivt at benytte tog, bus, letbane, cy-

kel og gang eller løb! som transportmiddel. Vi forudsætter dog, at der stadig vil være private biler i området og for at undgå store vejudvidelser, vil vi blandt andet arbejde med et antal fælles parkeringshuse i periferien af området. Undersøgelser viser, at folk er villige til at gå op til 600 meter til en station, og vi forudsætter, at samme afstand kan accepteres til et P-hus. I vores vision ligger bygninger i åbne grønne arealer med et fintmasket net af stier, der giver de kortest mulige afstande til stationer og fælles P-huse. Stierne i området kommer til at spille en vigtig rolle i logistikken, og det er vigtigt, at de opleves som behagelige og trygge at færdes på. Placering og udformning af stier, også på private arealer, bliver en udfordring, ikke mindst i begyndelsen af omdannelsen.

Status: Byrådet vedtog det første tillæg til kommuneplanen for to mindre områder i Gladsaxe Ringby i november 2011. Tillægget fastlægger skærpede parkeringsnormer og rammer for blandt andet Tobaksfabrikken, (tidligere Skandinavisk Tobakskompagni A/S) der er rømmet og solgt. Vi forventer, at en lokalplan for det 100.000 m² store areal bliver den første i omdannelsen med et projekt, der også vil omfatte etablering af en del af boulevarden i Ring 3.

Omdannelsesstrategi

I Ringby-Letbanesamarbejdet arbejder vi blandt andet med en omdannelsesstrategi, en fælles værktøjskasse for byomdannelsen. Værktøjsskassen vil være et katalog for både fælles og individuelle handlemuligheder indenfor emner som

Ring 3 i dag. Foto: Dennis Larsen ▼



juridiske og økonomiske værktøjer, roller og organisatoriske udfordringer i Ringbyen.

Med den økonomi kommunerne har, er vi nødt til at basere omdannelsen på frivillighed. Tanken er, at en del af den værdistigning som opstår ved, at letbanen kommer og bebyggelsesprocenten hæves, giver virksomhederne mulighed for at være med til at finansiere infrastrukturanlæg, grønne områder og lignende. Men hvordan får vi fastholdt værdierne i området, og kan udbygningsaftalerne anvendes i tilstrækkelig grad, eller har vi brug for nye værktøjer?

Vi tror, at kommunerne skal spille en mere aktiv rolle i denne type sager. Kommunerne må gå forrest og gå i dialog med grundejere og investorer om, på

hvilken måde byomdannelsen kan organiseres, er det i styringsnetværk, partnerskaber, selskabsdannelse eller lignende. Kommunen kan også tænkes at få en rolle som sekretariat for "omdannelsesselskaber". Vi kender ikke svaret, men satser på at finde det.

Vi ser en stor udfordring i at finde ud af hvilke redskaber og metoder, vi har til at gennemføre byomdannelsen med, og hvilke redskaber vi eventuelt mangler, når vi

- vil udvikle by på arealer, der for størstedels vedkommende er privatejede,
- vil skabe omdannelse på frivillig basis,
- vil skabe omdannelse inden letbanen kører,
- har en plan, der kræver fællesskab og samarbejde om infrastruktur og fælles P-huse, grønne områder m.m.

- vil etablere attraktive gang- og cykelstier over private arealer, og
- ser, at drivkraften på lang sigt er den økonomiske gevinst, grundejere og investorer har mulighed for at opnå ved at indgå i udviklingen af området.

Vi har en klar fornemmelse af, at det i den her type sager ikke er nok at vedtage planen. Vi skal udvikle og "sælge" planen, så grundejere og investorer kan se en idé i at investere i planens realisering i en tid med generel økonomisk krise, og hvor der er skruet ned for de offentlige investeringer.

Det bliver spændende at se, om det lykkes at udvikle områderne og skabe by på grundlag af de "værdier", som planlægningen fastlægger for områderne. ■



NY FORMEL: MOBILITETSPLANLÆGNING

Trængsel og CO₂-emissioner fra en støt stigende persontransport løses ikke alene i den almindelige trafikplanlægning. Der er behov for en ny mobilitetsplanlægning, hvis vi skal ændre spor. Denne nye mobilitetsplanlægning bliver udviklet og implementeret i 17 konkrete demonstrationsområder i det tværkommunale projekt Formel M. Et af områderne er Ny Blovstrød i Allerød

*Af Anna Thormann,
Anette Enemark og
Stinne Bjerg*

Formel M

Formel M er et offentligt-privat innovationsprojekt, der gennemføres i et samarbejde mellem 17 private og offentlige partnere samt 3 forskningsinstitutioner. Projektet arbejder med bæredygtige transportvaner og ledes i projekt-huset Gate 21. Formel M er støttet af Trafikstyrelsen og Region Hovedstaden og har i januar 2012 opnået støtte til en forlængelse, så projektet nu varer i alt tre år. Læs mere på www.formelm.dk

Allerød er én af seks kommuner, der deltager i projektet Formel M med fokus på at udvikle nye værktøjer til mobilitetsplanlægning. Allerød deltager med det nyudviklede boligområde Ny Blovstrød. Målet er en planlægning, der sikrer, at de nye indflyttere kan transportere sig mere bæredygtigt. Og midlerne er en højere grad af integration mellem byplanlægningen og trafikplanlægningen. Og med et betydeligt element af dialog og samarbejde.

Bæredygtig byudvikling i Allerød

Allerød Kommune har høje ambitioner på miljøområdet. Allerøds CO₂-udledning skal mindskes med 25% fra 2006 til 2015. På længere sigt er visionen, at Allerød Kommune i 2030 skal være CO₂-neutral.

Som mange andre danske forstadskommuner har Allerød oplevet den eksplosive byvækst i 60'erne og 70'erne, hvor parcelhuskvartererne for alvor indtog de åbne landskaber omkring hovedstaden. Men parcelhuset er ikke længere tidssvarende, set i en bæredygtig optik. Strukturen er for åben, optager for meget plads og skaber for store afstande.

Ny Blovstrød er et ny-udlagt boligområde i Allerød, hvor det at bo bæredygtigt skal være en naturlig del af hverdagen. Det skal være nemt at ændre adfærd, og en bæredygtig livsstil skal være tilgængelig for alle, socialt såvel som miljømæssigt og økonomisk. Indretningen af Ny Blovstrød skal motivere til brugen af kollektiv trafik, prioritere de

lette trafikanter og ideelt set gøre bilen overflødig. Ny Blovstrød ligger 1,5 – 2 km fra Allerød Station og skal rumme ca. 600 nye boliger med en forventet indflytning fra 2015 og frem. I planlægningen af området arbejder Allerød Kommune aktivt med en række redskaber i den værktøjskasse, der hedder mobilitetsplanlægning.

Mobilitetsplanlægning = godt håndværk og forpligtende samarbejder

Mobilitetsplanlægning omfatter tre ting: infrastrukturforbedringer og bedre sammenhæng mellem transportmidler, information og påvirkning af borgernes transportvalg, og som det tredje: nye samarbejdsformer og dialog med interessenter. Mobilitetsplanlægning bygger langt hen ad vejen på redskaber, som vi kender fra god planpraksis blandet med traditionel trafikplanlægning og bløde tiltag: som f.eks. målrettet information om forskellige transporttilbud i området, eller kampagner for bus, cykel eller delebiler mv.

Mobilitetsplanlægning kræver både nye samarbejder på tværs af faggrænserne i kommunen, og samarbejde med mange forskellige eksterne interessenter. I kommunen handler det om samarbejde mellem byplanlæggere, trafikplanlæggere, miljøplanlæggere og erhvervsudviklingskonsulenter. Eksternt handler det om at lave samarbejder med trafikens og mobilitetens mange andre aktører, som bl.a. trafikelskaberne, delebilsudbydere, boligforeningerne og virksomhederne. Det er en anden måde at arbejde på, der kræver nye redskaber og kundskaber.



Business cases for mobilitetsløsninger

Det tredje redskab i værktøjskassen er udviklingen af business cases, der kan skitsere win-win løsninger for en række af områdets interessenter. I det arbejde er det vigtigt, at kommunerne indtænker alle de mulige interessenter, der kan have en aktie – og muligvis en økonomisk fordel - af at skabe transporttiltag. Det er en måde at skabe win-win løsninger, der også vil være med til at sikre en forankring af tiltaget. Ved at tænke i en business case tankegang, kan den økonomiske omkostning fordeles blandt de, der får, eller kan se, en økonomisk gevinst af tiltagene.

For eksempel ville stationscykler med fast P-plads på Allerød Station kunne få indbyggerne til at kombinere cykel og tog frem for at tage bilen. Samarbejdspartnerne i et sådant projekt kan være S-tog – der får flere kunder i toget, lokale butikker kan bidrage til omkostningerne gennem reklamer på cyklerne eller den lokale cykelsmed, der mod reklamerne kan tilbyde at holde cykelbestanden i god form. Også kommunen kan have en aktie, for hvis flere af kommunens borgere cykler, så giver det bonus på kommunernes sundhedsregnskab.

Scenarieberegner for mobilitetstiltag

Det fjerde redskab er scenarieberegneren, som gør kommunerne i stand til at vurdere, hvor meget og hvilken transport, der genereres ved forskellige mobilitetstiltag i et konkret erhvervs- eller boligområde. Det vil sige, at man kan få synliggjort, hvor langt man er nået med at skabe en grøn mobilitet.

Udgangspunktet for scenarieberegneren er en "alt-andet-lige" situation – altså hvor meget trafik, der vil blive skabt i området, uden nogen form

▲ I Allerød ligger et af de sidste åbne områder nord for København, hvor der kan ske byudvikling af større karakter. Ny Bløvsstrød skal udvikles med ca. 600 boliger med en forventet indflytning fra 2015 og frem (Foto: Allerød Kommune)

En proaktiv tilgang til planlægnings- og mobilitets-spørgsmål kan i sidste ende sikre, at de kommunale investeringer målrettes de områder, hvor der kan opnås bedre mobilitet for pengene. En proaktiv mobilitetstankegang kan også tilbyde nye virkninger det "ekstra", der gør, at de vælger at slå sig ned i kommunen – frem for i nabokommunen.

Nye redskaber

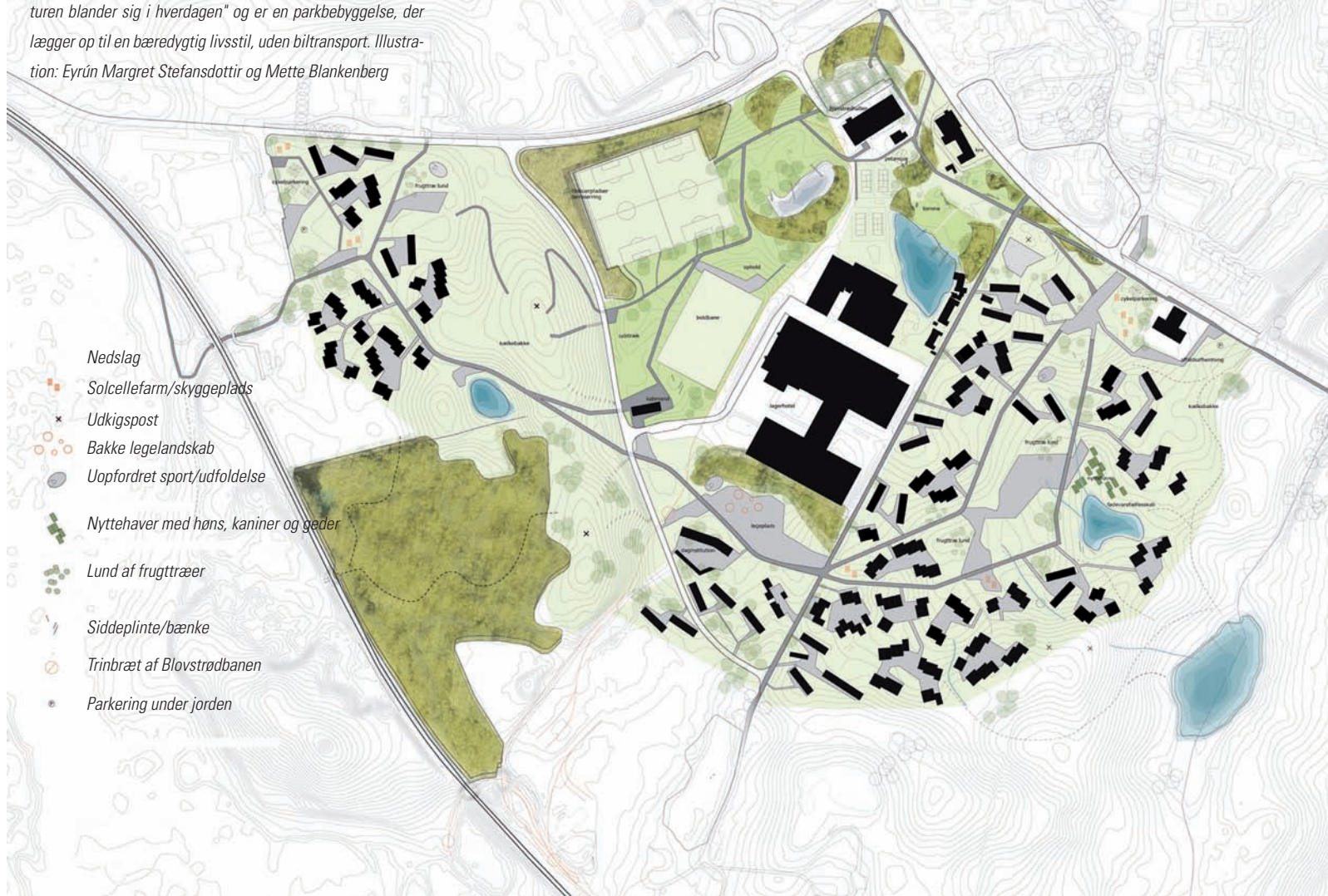
Som led i arbejdet med at udvikle mobilitetsplanlægning arbejder Formel M med fire helt konkrete værktøjer:

1. Målsætninger for mobilitet i planlægningen
2. Mobilitet ind i miljøvurderinger
3. Business cases for mobilitetsløsninger
4. Scenarieberegninger for mobilitetstiltag

Målsætninger for mobilitet i planlægningen handler om at undersøge, hvor det giver mest mening at forankre kommunens visioner for den fremtidige mobilitet: i lokalplanen, i områdeplanen, i kommuneplanens rammedel eller et helt fjerde sted. Det er vigtigt at finde de rigtige op-hæng i planerne, hvor kommunen også kan stille krav til områdets fremtidige brugere.

En af mulighederne, som Formel M arbejder målrettet mod, er at få mobilitet med på kommunernes tjekliste for faktorer, der skal undersøges, når planer og politikker skal miljøvurderes.

Allerød Kommune deltog i 2011 i den europæiske arkitekt-konkurrence EUROPAN 11 med Ny Blovstrød som konkurrencegrund. Her efterspurgte kommunen en nytænkning af forstadens villakvarter, set i et bæredygtigt perspektiv. Vinderne blev det dansk/islandske arkitektteam Mette Blankenberg og Eyrún Margret Stefánsdóttir. Deres forslag hedder "Når naturen blander sig i hverdagen" og er en parkbebyggelse, der lægger op til en bæredygtig livsstil, uden biltransport. Illustration: Eyrún Margret Stefánsdóttir og Mette Blankenberg



for særlig indsats. "Alt-andet-lige" beregningen bygger på viden om trafik til og fra tilsvarende udbyggede områder af samme størrelse med samme geografiske placering, samme tæthed til bymidten, og samme tilgængelighed med bil, bus/tog og cykel. Beregningen skal bruges til at estimere effekten af forskellige tiltag (forskellige scenarier), der fremmer grøn mobilitet.

Arkitektkonkurrence om Ny Blovstrød

I Allerød har første skridt imod udviklingen af fremtidens bæredygtige forstad været at udskrive en arkitektkonkurrence for Ny Blovstrød. Unge arkitekter fra hele Europa er kommet med

visionære og kreative bud på, hvordan man kan bo bæredygtigt i forstaden. Med knap 2 km til Allerød Station rummer Ny Blovstrød et stort potentiale mht. fremme af bæredygtig transportadfærd. Her kan man nå København på 30 min – og undgå bilkøen. Og netop stationsnærheden var i fokus i det vindende forslag i konkurrencen.

Målet i Allerød er, at også resten af kommunens borgere kommer ud af bilerne, op på cyklerne og med den kollektive trafik. Allerød Kommune forventer at værktøjerne fra Formel M, og det nye mind-set omkring planlægningens muligheder, vil bidrage til, at visionen bliver til virkelighed. ■

Artiklen er udarbejdet med bidrag fra deltagerne i projektet "Formel M – en tværinstitutionel forankring af Mobility Management i Danmark". Skribenterne er: Projektleder i Formel M Anna Thormann; Direktør i Tetraplan Anette Enemark; Byplanlægger i Allerød Kommune Stinne Bjerg.

▼ *Vinderforslagets idé er at holde området bilfrit og organisere adgangen til de enkelte huse via cykel- eller gangstier til enten s-togstationen i Lillerød eller til en af de to parkeringskældre i randen af boligområdet. Tanken er på denne måde at styrke både den grønne trafik og en sund levevis. (Illustration: Eyrún Margret Stefánsdóttir og Mette Blankenberg)*



HVAD HAR VI LÆRT AF CHANDIGARH?

Jeg var inviteret til Chandigarh i oktober 2010 for at holde Le Corbusier Memorial Lecture på en tredages workshop på Chandigarh College of Architecture, men endte med at blive et halvt år, blandt andet for at arbejde sammen med stadsarkitekten, Sumit Kaur, og en gruppe studerende fra arkitektskolen, på en ny masterplan for byen.

Af Henrik Valeur

Modelbyer

Chandigarh er tegnet af Le Corbusier i 1953 som hovedstad for den indiske delstat Punjab (og senere også for delstaten Haryana). Den første indiske premierminister, Jawaharlal Nehru, forestillede sig, at byen kunne blive model for udviklingen i resten af Indien. Det blev den nu ikke, og det er måske meget godt...

I hvert fald gav Pawan Bansal, en minister i den nuværende indiske regering, udtryk for, at Chandigarh ikke havde udviklet sig til den "perfekte" by, man havde drømt om. Det gjorde han ved et

offentligt debatarrangement om byens fremtid, som jeg deltog i sammen med den amerikanske professor John Bass. I mit oplæg kaldte jeg Chandigarh en planlagt by, men for Bansal var problemet, at den netop ikke var planlagt, men designet - og derfor vanskelig at udvikle/forandre. Og det havde han jo sådan set ret i.

Men hvad har vi så lært af Chandigarh? Er det ikke de samme grundlæggende fejltagelser vi gentager i de gennemdesignede byprojekter vi nu eksporterer til bl.a. Kina og oliestaterne i Mellemøsten (også selvom vi måske bruger nogle andre slogans)?



Hvad sker der med en by som Masdar, som jo også er designet med brug af (nu)tidens bedste viden, metoder og teknologier, når alt dette, om kort tid, er forældet?

Change – or be changed!

I begyndelsen af 1990'erne påbegyndte den daværende indiske finansminister og nuværende premierminister, Manmohan Singh, de samme økonomiske reformer, som Deng Xiaoping havde påbegyndt i Kina et årti tidligere. Og Indien undergår nu de samme gennemgribende forandrings- og moderniseringsprocesser med årlige økonomiske vækstrater på knapt 10% og en byvækst på ca. 15 millioner mennesker om året.

Selvom den indiske civilisation kan føres tilbage til udviklingen af de første byer omkring Indusfloden, har det igennem årtusinder været et landbrugs- og landsbysamfund. Men nu, i løbet af mindre end en menneskealder, forventes det, at Indien vil blive omdannet til et bysamfund. Og midt i dette oprørte hav af forandring ligger Chandigarh, som en forlist drøm om den "perfekte" by.

For byer er ikke perfekte. Heldigvis!

Ikke desto mindre er der stærke kræfter blandt byens elite, som ønsker at bevare den nøjagtig, som den er. Men derved risikerer de paradoksalt nok netop at ødelægge den. For hvis man ikke forandrer sig, risikerer man at blive forandret.

Bilen

Chandigarh er opbygget af sektorer, der var tænkt som selvstændige bydele, som i princippet indeholder alt det, den enkelte indbygger har brug for. Og som man



kan nå indenfor en rimelig gangafstand. Alligevel er vejene (V2 og V3) i mellem sektorerne dimensioneret til en betydelig mængde biltrafik. Måske var det forudseende, for den gang var der næsten ingen biler i Indien, men det var alligevel ikke forudseende nok.

Byen skulle symbolisere det frie og moderne Indien og Le Corbusier (og mange andre) så bilen, som symbol på netop frihed og modernitet.

Med en hastigt voksende middelklasse og ekstremt billige bilmodeller, som f.eks. Tata Nono til ca. 15.000 danske kroner per styk, er dette nu

▲ Sektor 19 med de fire underjordiske parkeringsanlæg, cirkler med 300 meters radius, markedsgade og "det grønne bælte". Der er i alt 57 sektorer i Chandigarh. De fleste har samme rektangulære form, samme størrelse (800 x 1200 m) og er baseret på de samme organisationsprincipper med en central øst/vest gående markedsgade (V4), hvoromkring alle kommercielle aktiviteter er placerede, og et centralt nord/syd gående grønt bælte, omkring hvilket de forskellige, offentlige institutioner (lægehus, skole, tempel etc.) er placeret. I de fire "hjørner" af hver sektor er der boliger. Der er en indre fordelingsvej (V5) til hvert "hjørne" og derfra stikveje (V6) til de enkelte huse. Illustration af Henrik Valeur og Chandigarh College of Architecture, 2011



pludselig blevet virkelighed. Ja, faktisk er byen blevet mere "fri" og "moderne", end selv Le Corbusier tilsyneladende havde forestillet sig.

I dag er der således flere biler per indbygger i Chandigarh end i Danmark. Det har ikke bare medført voldsom trængsel på vejene, men også alvorlige helbredsproblemer i form af høj luft- og lydforurening, manglende motion og høje stress-niveauer, samt et meget højt antal kvæstede og dræbte i trafikulykker.

Underjordiske parkeringsanlæg

Et af de projekter vi arbejdede på til den nye masterplan, var derfor et forslag til at gøre en af sektorerne helt bilfri. Vi valgte Sektor 19. En af de tidligt udviklede, men også en af de forholdsvis almindelige, sektorer. Den har fire adgangsveje og vores forslag gik ud på at etablere underjordiske parkeringsanlæg ved hver af disse.

Det lyder måske som en dyr løsning, men hvis man modregner indtægterne fra salg eller udleje af de centrale arealer i markedsgaden, som i dag anvendes til parkering, og et beskedent parkeringsgebyr til drift af anlæggene, burde det faktisk kunne løbe rundt. Og så har man endda ikke medregnet alle de mange positive effekter i forhold til blandt andet sundhed, tryghed og velvære.

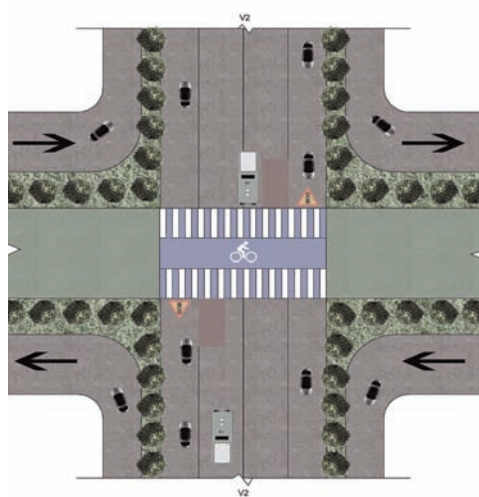
Afstanden fra hjemmet til bilen ville være højst 300 meter og til transport af gangbesværede, samt varer og udstyr, kunne man anvende soldrevne, elektriske rickshaws.

Hvis der ingen biler er, er der heller ikke brug for asfalt – i hvert fald ikke ret meget. Vi estimerede,

at mere end 20% af det samlede overfladeareal i denne sektor kunne af-asfaltes. På den måde ville man også reducere overophedningen af byen.

På de frigivne arealer kunne der være mere beplantning, som også virker afstressende(!), samt legepladser, sportsfaciliteter og fælles køkkenhaver, som kunne skabe bedre sundhed og mere samvær, og dermed også mere tryghed. I dag iso-

▼ Ved de fire indgange til Sektor 19, hvor vi foreslog anlæg af underjordiske parkeringsanlæg, foreslog vi også etablering af overgange, hvor fodgængere, cyklister og rickshaws sikkert kunne krydse V2 og V3 vejene, fra markedsgaden i Sektor 19 til markedsgaderne i nabosektorerne 18 og 27, og fra det grønne bælte i sektor 19 til de grønne bælte i nabosektorerne 7 og 20 (nummereringen omkring Sektor 19 er ikke helt logisk). Dette overlappede med at andet forslag vi lavede til den nye master plan, som gik ud på at etablere et helt nyt netværk af cykelstier gennem markedsgaderne og de grønne bælte i samtlige sektorer i byen. Illustration af Henrik Valeur og Chandigarh College of Architecture, 2011



lerer de fleste sig i deres biler og bag høje mure med pigtråd.

I markedsgaden kunne man, som sagt, sælge eller udleje de nuværende parkeringsarealer til butikker. For hvis bilen ikke længere står i indkørslen, men i et parkeringshus, vil der komme mere lokal handel. Markedsgaden, som i dag er et noget trist syn sammenlignet med den traditionelle basar, kunne måske netop omdannes til noget mere basaragtigt.

Endelig kunne man bygge flere boliger, for eksempel til dem der arbejder i Sektor 19, men bor i slumbebyggelser, genhusningskolonier eller landsbyer helt uden for byen og som, ironisk nok, er nogle af de få, som ikke har bil!

En gåde

Sumit Kaur havde oprindeligt givet os følgende gåde at løse: Hvordan kan byen fortsat vokse uden vi lader den vokse hverken udad eller opad?

Vores svar var større fortætning, mere grønt og flere naboskabsfaciliteter gennem en bedre og mere effektiv arealanvendelse.

Man skulle tro, det var noget alle gerne ville. At man til gengæld for en kort gåtur til og fra bilen ville kunne lade sine børn løbe frit rundt udenfor, forbedre sikkerhed og sundhed, nedbringe temperaturen og reducere forureningen.

Men det var ikke det, man ønskede sig i masterplan komiteen!

Borgerinddragelse på indisk

Og det blev ikke bedre, da jeg foreslog at arrangere en workshop om projektet med beboerne i Sektor 19. Men jeg havde mødt en lokal ngo, som gik meget op i borgerinddragelse (hun havde en amerikansk sponsoreret uddannelse) og gjorde en stor indsats for at få lokalbeboerne med. Hun fik endda arrangeret, at mødet blev holdt i det lokale tempel, men da dagen oprandt, var der kun to deltagere (foruden os selv): Den ene var formanden for den lokale handelsforening, som godt kunne se noget positivt i den bilfri markedsgade, idet han forbandt den med de traditionelle basarer og de moderne malls. Men han ville jo nødtigt undvære sin bil. Den anden var den lokale læge, som man kunne tro ville se de sundhedsmæssige fordele i et bilfrit miljø, men han var imod enhver indskrænkning af den private ejendomsret, hvortil han henregnede bilen.

Selv de studerende fra arkitektskolen, som var med til at lave projektet, var noget skeptiske. De syntes sådan set det var fint nok med underjordisk parkering, men de syntes samtidig, man fortsat skulle kunne parkere foran sit hus. For hvad er ellers meningen med en bil, hvis man ikke kan vise den frem?

Hjælpen kom fra en noget uventet kant, nemlig fra delstatens højesteret, som i en nylig kendelse har påbudt myndighederne at gøre en af sektorerne bilfri, som et forsøg! ■

Henrik Valeur er arkitekt og skribent og stifter af byplantegnesteuen UID.

CHRISTCHURCH EMERGING



Tabula rasa is the guilty fantasy of the urbanist. From LeCorbusier to Rem Koolhaas it has been the assumed precondition of utopian visions for decades. Yet physical absence does not equal emptiness. The loss of 50% of Christchurch's Central City to an earthquake in 2011 uncovered a social fabric fortified by catastrophe. Through our participation in planning the recovery, we became instruments in articulating a vision that built upon community sentiment, long frustrated with the existing planning paradigms. The redefined role of the car in Christchurch will be the product not of a foreign ideology, but of local will.

By Simon Goddard

The February 2011, magnitude 6.3 earthquake that struck Christchurch was the most destructive earthquake in any New Zealand City for 80 years. 181 people lost their lives and thousands of buildings were damaged, including in the central city where over 900 buildings were damaged beyond repair. The damage was so severe that it necessitated the closure of the central 800m X 1200m section of the city for demolition of over half of the buildings within it. With a few exceptions, the 'red zone' was still closed as this article went to print. This 'empty space' became the subject of our work for several months last year, dovetailing into our survey of the city in 2009.

Car dominated city

Before the earthquake, endemic car-use had been corroding Christchurch since the 1960s. One-way thoroughfares and the creeping spread of at-grade parking infrastructure had gradually gouged parts of the city with a corresponding decrease in pedestrian amenity. In 2009 we found that: *Vehicle traffic dominates the Central City. The car is king, and pedestrians and cyclists have to wait and move on the terms of cars. This network for*

cars dominates planning and there is the lack of an attractive, safe and close-knit pedestrian- and cycling network connecting important destinations. The invitation to walk is missing¹. That year, ninety-one per cent of trips were made by car in the Greater Christchurch region². Already then, many residents and policy makers understood the need for change. The 2011 earthquake gave them the opportunity to express and realise it.

"What kind of city do you want?"

Share an Idea was a social media-led community engagement program launched by Christchurch City Council ten weeks after the 2011 earthquake. It began with a two-day expo attracting 10,000 residents and a host of speakers. David Sim (Director at Gehl Architects) presented multiple times at sessions around the city, opening with the same question each time: What kind of city do you want? The expo, a simple online form and targeted workshops collected over 100,000 ideas for reconstruction, each entered into a searchable database. This became a dynamic digital brief for our work and a historic record of a pivotal moment in Christchurch history. It contains the con-





The map shows the Transport Choice key projects

Legend

- | | | | |
|---|------------------------------------|---|---------------------------|
|  | Slow core |  | One Way - Two Way Streets |
|  | Main Streets |  | Avenues |
|  | Pedestrian priority Streets |  | Temporary Interchange |
|  | Oxford, Park and Cambridge Terrace |  | Street Station |
|  | Cycle Lanes |  | Super Stop |
|  | Greenway |  | Bus Route |
|  | Cycle Paths |  | Historic Tram Line |

sidered as well as the outrageous side by side: 160-word fragments of a potential city generated by a mourning yet optimistic public.

A dedicated team engaged with the data and extracted the key themes within it. These included:

- A city for people of all ages and abilities
- A greener city
- Buildings that are safe and sustainable that look good and function well.
- A city that is easy to get around, with fewer cars and buses.
- A business friendly city

Extraordinary time pressure dictated that design work was carried out in parallel with community engagement. Among the early decisions we made was that the original grid plan and its 20m wide street section should remain. The grid is an 1850 colonial intervention that claimed the native forest as European territory and is the oldest architecture in Christchurch. But beyond this it is also the address of homes, offices and shops, the setting of memories, and the framework of people's understanding of their city. With 50% of the city fabric still standing there was a compelling argument for keeping the grid intact, particularly given the legal and financial consequences of change (including underground infrastructure).

Increasing urban qualities

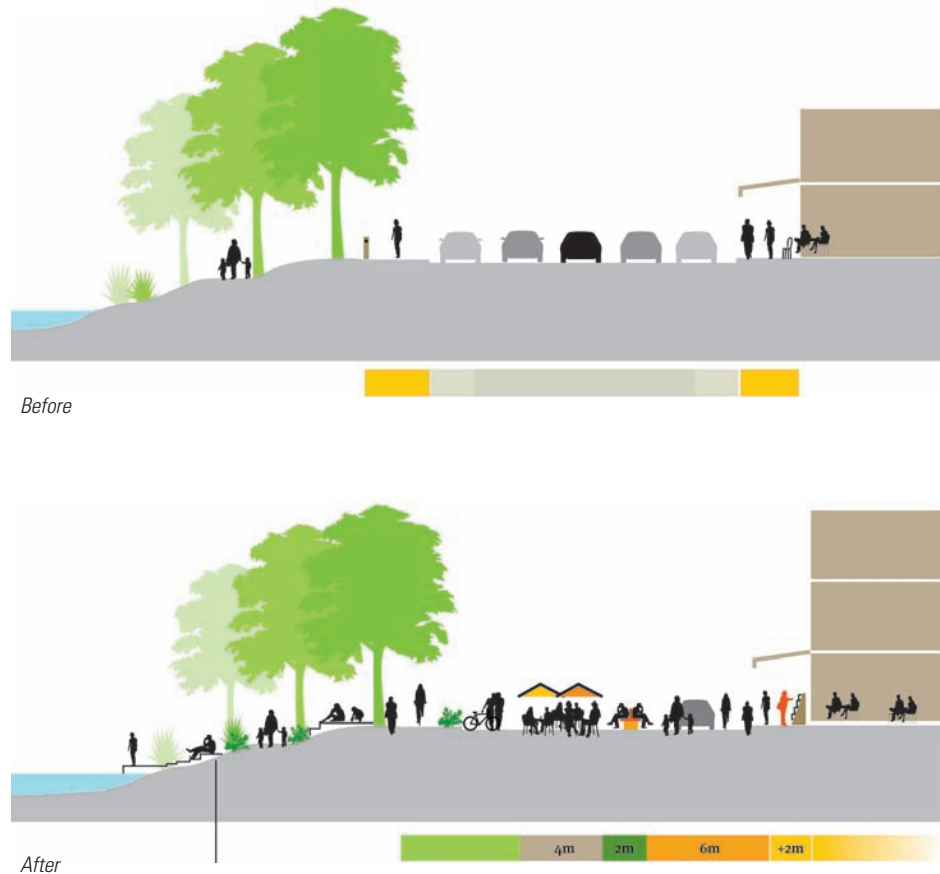
The footprint of Christchurch Central City has remained relatively constant for over 150 years, but building envelopes have historically been looser. Tall buildings are scattered haphazardly through

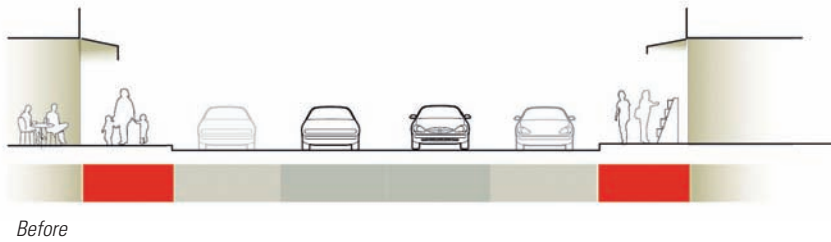
their mid-rise neighbours and facades are often pulled back from the street to allow for parking. The recovery plan introduces height limits as part of a broader form-based code to provide leadership, quality control and certainty in rebuilding. It balances community demands of safer, lower buildings, a desire for increased urban quality and a need for development return from the business

community to arrive at a maximum height of 7 stories, amongst other measures. In effect, the plan adds a third dimension to the original fixed geometry of the city.

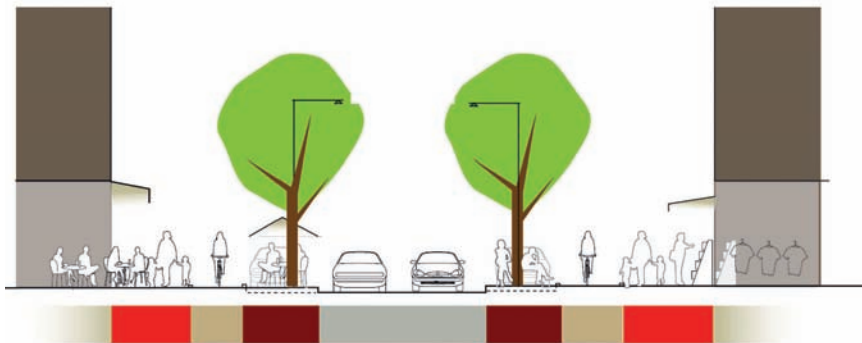
The rebuild will largely be dependent on private investment from thousands of separate insurance payouts, and so streets and public projects will

▼ Indicative cross sections for Avon River/Otakaro corridor in the Central City.

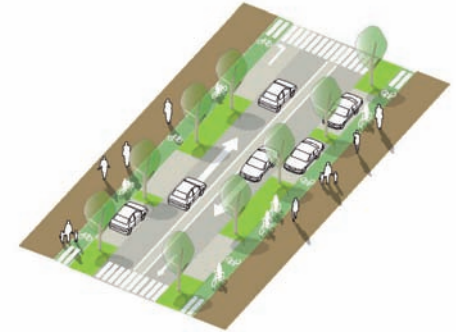
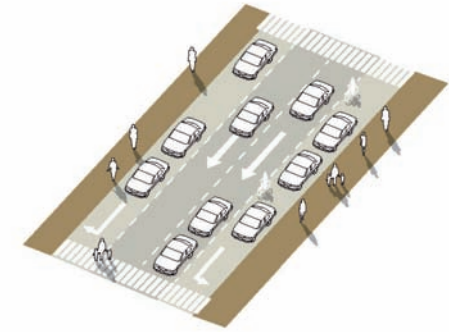




Before



After



◀▲ A new street network, focused more on the needs of walking and cycling, while offering better public transport options and allowing controlled use of the car.

play a leading role in the recovery. The plan introduces an extensive and coordinated suite of streetscape improvements in response to community feedback.

Six projects from the Christchurch Recovery Plan that prioritise public amenity over vehicular convenience are:

1. Avon River park. The Avon River that meanders across the rigid Christchurch grid has long been sliced up and disconnected by traffic. It will now become a linear park with road closures in certain districts to encourage the city to reconnect with this latent amenity while retaining on-street parking.

2. One-way to two-way. The one-way street system introduced in the 60's will again become two-way to reduce the volume of traffic using the city as a through-route, encourage cycling and provide flexible space for parking, trees, greenery, seating, bus stops and outdoor trading.

3. Compact CBD. A central core of high-amenity, slow streets will encourage a concentration of retail through wider footpaths, high quality street furniture and excellent lighting.

4. Neighbourhood parks. A series of neighbourhood parks will lift local-area amenity to encourage an increase in residents in the central city.

5. Free off-street parking. Off-street parking is incentivised through free parking in council-operated buildings, encouraging visits to the central city, while offsetting public discontent over reduced on-street spaces.

6. Metro Sports Facility. By introducing a typically suburban building typology into the central city it becomes easier to access by alternative transport modes.

When the Draft Central City Plan was released for public review in September, 79% of community feedback was positive.

A collective will

We have considered the unique opportunities that the earthquake presented despite the tragedy. The single biggest was a collective will for change that spanned residents, the media, politicians and influential local personalities and businesses. While local media presented the cur-

rents and eddies of this debate, council used a form of social media, complimented with face to face workshops, to compose a collectively-authored brief. The brief gave design work an authority that short-circuited a large proportion of negative feedback and the final document draws direct links between community ideas and council projects. In the politically-charged subject of vehicles in cities, this is a massive advantage. However it is not dependant on an earthquake. If we were to take a long-term, holistic and strategic view of

any city we may find ourselves with a similar opportunity to that presented in Christchurch. Perhaps we should create a few more 'earthquake recovery plans' elsewhere, even when we know the earthquake will never come. ■

Simon Goddard is an Architect at Gehl Architects. He was born and educated in Melbourne and played a leading role in the coordination and production of the Christchurch recovery plan, in partnership with Christchurch City Council. The Plan is available online at www.centralcityplan.co.nz.



VIDEN OM CYKELADFÆRD

Vi ved det jo godt. Flere cykler, hvis der er cykelstier. Og vi ved også godt, at befolkningen i de store byer, som ofte ikke er ejer af bil, er mere tilbøjelige til at cykle end dem, der bo på landet. Potentialet ligger i at få dem, der bor mellem landet og den tætte by – dem i forstæderne - til at cykle mere.

Projektet Bikeability skal besvare spørgsmålet: Hvor mange flere ville cykle, hvis der kommer flere cykelstier? Eller er det cykelkampagner, der kan få flere op på cyklen?

*Af Hans Skov-Petersen
Jens Christian Overgaard Madsen
Thomas Sick Nielsen
Victor Andrade*

Cykelstrategier

Et skift til cyklen, fra mere passive transportformer – specielt personbiler – ses af mange som svaret på mange centrale problemstillinger i vores byer. Den fysiske aktivitet gør os sundere, vi fjerner bilernes negative miljøbelastning, og det giver en mere effektiv og mindre pladskrævende trafik. De cykelstrategier vi kender, går i første omgang ud på at få flere til at cykle, samt reducere antallet af ulykker med cyklister (se fx Cycle Embassy of Denmark, 2012 og Københavns Kommune, 2010). I anden omgang vil man også arbejde for at dem, der allerede cykler, benytter cyklen til endnu flere formål. Også cykeloplevelsen skal være bedre - det gælder tryghed, frisk luft, udsigt, socialt samvær og fremkommelighed.

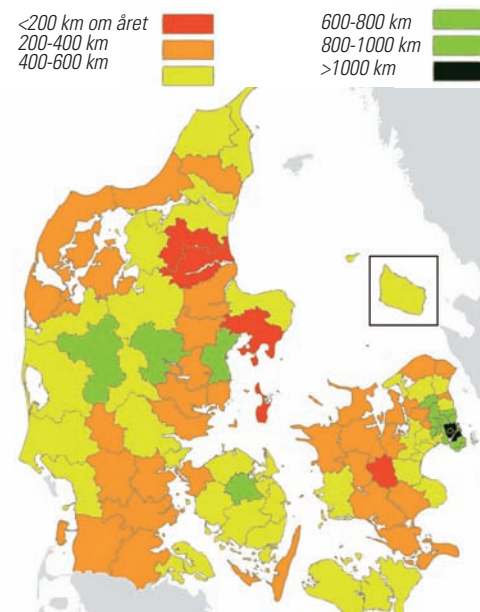
For at nå disse mål tages en række midler i brug: Ændringer i cykelinfrastrukturen og udformningen af faciliteterne (cykelstier, kryds, parkering m.v.), koordinering med offentlig transport, informationskampagner samt diverse IT-baserede services (ruteplanlæggere m.m.). Se Cycle Embassy of Denmark (2012) for mere information om de virkemidler vi bruger i Danmark. Pucher et al. (2010) gennemgår endvidere en række internationale erfaringer med forskellige virkemidler.

Dokumentation er vigtig

Danmark har en 2. plads i cykling. I Europa lig-

ger Holland på en 1. plads, hvor ca. 25 % af alle ture sker på cykel; Danmark ligger altså nummer 2 med 15 %; og Sverige nummer 3 med 9 % (Bassett, 2008). I Danmark cykles der mest i den centrale del af hovedstadsregionen og i de største provinsbyer. Den gennemsnitlige københavner (mellem 10 og 85 år) bruger cykel en gang om dagen og tilbagelægger over 1000 km om året.

▼ *Figur 1: Cykling som km pr. år pr. indbygger i danske kommuner. Kortet er baseret på den nationale transportvaneundersøgelse 2006-2011. Usikkerheden på tallene afhænger af kommunens størrelse.*



Mange lande og byer forsøger at lære af de danske erfaringer. Alene af den grund er det vigtigt, at få beskrevet, dels hvordan danske myndigheder fremmer cyklismen, dels de danske cyklisters oplevelser og adfærd.

Foruden antallet af cyklister, er et af de særlige forhold, som trafikforskere fra udlandet ofte bemærker, at cyklisterne i Danmark 'betyder' meget for hinanden - på godt og ondt. På godt fordi mange udtrykker glæde ved det sociale i at cykle. At være sammen, at se på andre, og selv blive set. På ondt fordi andre cyklister er stærkt medvirkende til, at cyklister føler sig

utrygge. Men cyklister har selvfølgelig ikke blot én identitet. Der er alle mulige typer, og vi bruger cyklerne på mange forskellige måde, og vi identificerer os som cyklister på mange forskellige måder.

Hvis en planlægning – i Danmark eller i udlandet – skal virke, bør disse forskellige typer adfærd og præferencer tages i betragtning.

Beskrivelsen af de mange identiteter, der dukker op, når cykelandelen stiger, er vigtig, både hvis målet er globalt at øge cyklismen, og hvis vi skal kunne eksportere den danske cyklisme.

Bikeability projektet er nu halvvejs. Dataindsamlingen er ved at være i hus, og vi skal til at udtrække de endelige resultater. Artiklen her dykker ned i enkelte af de resultater, der så småt begynder at vise sig.

Kommunerne investerer helst i cykelstier når cyklismen skal fremmes

Potentialet for mere cyklisme ligger i byerne. Det har derfor været relevant at kortlægge kommunernes indsats på cykelområdet. Derfor er der gennemført en spørgeskemaundersøgelse i kommunerne.

Henvendelse til de 98 kommuner resulterede i brugbare besvarelser fra de 41 - primært fra de større bykommuner. 3 ud af 4 kommuner har som specifik målsætning at fremme cykelanvendelsen. Kommunernes stiplanlægning har traditionelt været platformen for bestræbelserne på at forbedre forholdene for kommunernes cyklister, og 85 % af kommunerne har udarbejdet eller er i gang med at udarbejde en stiplan. En tredjedel af kommunerne har dog taget skridtet videre og udarbejdet egentlige cykelhandlingsplaner. Yderligere 20 % af de deltagende kommuner er i gang med at udarbejde en cykelhandlingsplan.

Hvor stiplanen traditionelt rummer en beskrivelse af fremtidige stiprojekter, så udmærker cykelhandlingsplanen sig ved, at den oftest beskriver kommunens specifikke mål for fremme af cykeltrafik samt de strategier og værktøjer, som kommunen vil bringe i anvendelse for at realisere målene. Cykelhandlingsplanens "værktøjer" dækker også kampagne- og undervisningsaktiviteter, cykelparkering, servicestationer for cyklister,

Introduktion til Bikeability-projektet

Bikeability-projektet kører fra 2010 til 2014 og er finansieret af Det Strategiske Forskningsråd. Projektet udføres af en række universiteter og organisationer: Københavns Universitet (KU), Danmarks Tekniske Universitet (DTU), Syddanske Universitet (SDU), Aalborg Universitet (AAU), Det tekniske Universitet i Delft (Holland), Kræftens Bekæmpelse (KB) og Dansk Cyklistforbund (DCF). Det samlede budget er på ca. 17 mil. Kr. (heraf 13 mil. Kr. fra Forskningsrådet). Målet med projektet er at undersøge,

- Hvordan danske myndigheder (specielt kommuner) inddrager cyklismen i planlægningen – herunder hvilke erfaringer de har med forskellige typer tiltag
- Hvordan bystrukturer og geografiske relationer opfordrer til cykling (projektets navn henviser til i hvor høj grad et byrum er 'cykelbart')
- På hvilken måde cyklister bevæger sig i, og oplever byrummet

Inddragelsen af kommuner, by- og trafikplanlæggere samt by- og trafikkonsulenter er centralt i projektet. Det er hos dem konkrete erfaringer og viden ligger. Derfor vil projektet rumme en række arrangementer og netværk.

Læs mere på projektets engelsksprogede hjemmeside: www.bikeability.dk, hvor også resultater og aktiviteter kan følges. Projektets fremdrift kan løbende følges på dansk på www.cykelviden.dk

Bikeability-projektets opbygning

Projektet er bygget op af fem arbejdsopgaver (ledende institution i parentes):

1. Personlige, sociologiske og bystrukturelle forudsætninger for cykliste (KU og DTU)
2. Miljøet betydning for cykling og fysisk aktivitet (SDU)
3. Monitorering og simulering af cyklister oplevelser, adfærd, præferencer og rutevalg (KU)
4. Forvaltning og planlægning af cykelinfrastruktur (AAU)
5. Formidling og inddragelse (KB og DCF)

skiltning, mål for bedre drift og vedligehold af cykelstier o.l.

Kommunernes investeringer i cykeltrafik er vidt forskellig. 25 % af kommunerne har siden kommunalreformen investeret mere end 10 mio. kr. i cykeltrafik, mens 14 % har investeret mindre end 1 mio. kr. Investeringsniveauet er – ikke overraskende – størst i de store bykommuner. Undersøgelsen indikerer også, at kommunerne ynder at investere i cykelstier, frem for andre cykelfremmende aktiviteter, herunder kampagner, hastighedsdæmpning langs primære cykelruter, cykelparkering og bedre skiftemuligheder mellem cykel og kollektiv trafik.

Adspurgt om konkrete initiativers potentiale til fremadrettet at fremme anvendelsen af cyklen, peger kommunerne igen på etableringen af cy-

kelstier og især bedre sikring af skolevejene. Sidstnævnte er formentlig en reaktion på, at mange forældre vælger at køre deres børn til og fra skole (Jensen, 2005), hvilket, hvis udviklingen ikke vendes, har vist sig at kunne begrænse børnenes anvendelse af cyklen i voksenlivet.

Forskning har dokumenteret at antallet af cyklister stiger, når der etableres nye cykelstier (Jensen, 2006). Imidlertid er nye stier ikke ensbetydende med bedre sikkerhed på cykelstier i byområder (Jensen, 2006, Agerholm et al., 2006). Til gengæld kan der dokumenteres signifikant positive sikkerhedsmæssige effekter af at hastighedsdæmpe biltrafikken (Elvik et al., 2004). I den forbindelse er det imidlertid vigtigt at understrege, at cykelstier bør etableres for at fremme cykelanvendelsen. Er målet at fremme cyklisternes sik-

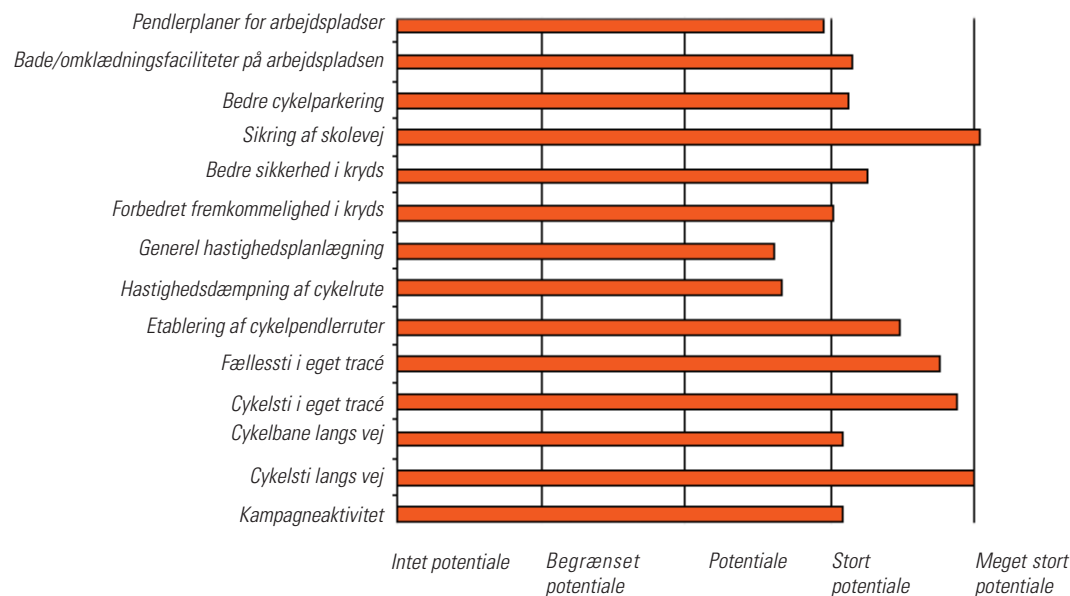
kerhed, er det andre tiltag, eksempelvis hastighedsdæmpning, der bør prioriteres frem for flere cykelstier.

Cyklisternes trafiksikkerhed er det motiv, som kommunerne gennemgående lægger til grund for at ville forbedre forholdene for cyklisterne. Dette er udtalt for såvel de store bykommuner som de mindre landkommuner.

Det næste motiv er, at overflytte ture fra bil til cykel til afhjælpning af lokale fremkommelighedsproblemer og for at reducere trafikken miljøbelastning. Dette er primært et fokusområde for de større bykommuner.

For fremadrettet at skabe et bedre grundlag for at prioritere cykelindsatsen, vil det være relevant

▼ Figur 2: Kommunernes vurdering af udvalgte tiltags potentiale til at fremme anvendelsen af cykel.



at ansprode kommunerne til at gennemføre evalueringer af aktiviteterne eller som minimum indsamle de data, der muliggør evalueringer.

Bikeability – at indrette byen på cyklisternes præmisser

I analysen af bystrukturens betydning for fremme af cyklismen peger foreløbige resultater f.eks. på god adgang til detailhandelscentre, høj befolkningstæthed; et fintmasket vejnet inden for cykelafstand; samt fladt terræn. Omvendt er gang eller kollektiv trafik mere attraktiv, når der f.eks. er mange afgange med den kollektive trafik eller et stort udbud af f.eks. detailhandel, offentlig service, institutioner mm. inden for gangafstand. Dårlig kollektiv trafikbetjening og adgang til lokale services kan omvendt også medvirke til, at der cykles.

I analysen af bystrukturens betydning for cyklismen anvendes data fra den nationale transportvaneundersøgelse. Fra 2009 og frem er registreringen af cykling til tog og bus blevet forbedret. Det giver bedre muligheder for at vurdere, hvad omgivelserne betyder for sandsynligheden for at cykle, såvel som det samlede omfang af cykling. I denne forbindelse omfatter 'bystruktur':

- Forhold som tæthed af befolkning og jobs
- Variation i arealanvendelse eller funktioner
- Trafikmiljø og bebygget miljø
- Afstand til arbejdsplads- eller detailhandels koncentrationer
- Adgang til kollektiv trafik og parkeringsmuligheder
- Sidst, kan terrænforholdene have stor betydning for cyklingen



Foto: Victor Andrade

Som allerede nævnt bruges cyklen mere i de største byer. Her er der stor befolkningstæthed, mange arbejdspladser og tætheden af services, herunder højt specialiserede services som f.eks. finanssektoren er stor. Endvidere har byen en cykelvenlig infrastruktur. Analyserne peger dog også på, at cykelturene i disse områder er meget korte. De lange cykelture kommer især fra områder uden for byerne, hvorfra der må cykles længere for at forbinde hjem, arbejde og institutioner. Med andre ord bor de, der tilbagelægger flest km på cyklen, et sted i mellem bycentre og de rene landområder, hvor cyklingen er begrænset, fordi afstandene bliver for store.

Mange andre forhold end bystrukturen har betydning for cyklismen og indgår i projektets analyser. Cykling knytter sig f.eks. til beskæftigelse, uddannelse og adgang til bil. Fuldtidsbeskæftigelse giver større sandsynlighed for at cykle, mens høj uddannelse både giver større sandsynlighed for at cykle og for at cykle længere. Biladgang hænger sammen med både mindre sandsynlighed for at cykle og kortere ture. Jo bedre mulighederne er for at køre i bil – jo mindre tilbøjelig er man til at cykle. Omvendt eksisterer i forholdet til den kollektive trafik – konkurrencen til trods - en form for symbiose hvor månedskort til bus og tog paradoksalt nok øger sandsynlighed for at cykle, og for at cykle længere. Det kan hænge sammen med brugen af cykel til stationer og busstoppesteder – og cyklen som praktisk supplement til kollektiv trafik, når hverdagen skal hænge sammen.

Afslutning og vejen frem

Bikeability-projektet omfatter en lang række undersøgelser ud over dem, der er gennemgået i artiklen. Som eksempler kan nævnes:

- En kvalitativ undersøgelse af danskeres motivationer og barrierer i forhold til at bruge cyklen
- GIS-baseret undersøgelse af lokaliteter, hvor cyklister angiver at have gode og/eller dårlige oplevelser
- En web-baseret spørgeskemaundersøgelse af cyklisters præferencer og adfærd
- En undersøgelse af rutevalg vha. et valgekperiment, hvor der vælges mellem hypotetiske ruter og et GPS studie af cyklisters aktuelle rutevalg
- En undersøgelse af sammenhængen mellem det fysiske miljø og fysisk aktivitet (baseret på spørgeskema og GPS)
- En case-baseret undersøgelse af tre kommuners erfaringer med planlægning af cykel-fremmende byrum

Som skrevet i indledningen er projektet ca. halvvejs. Vi vil – inden afslutningen 31. december 2013 – løbende publicere vore resultater. Følg med på projektets hjemmeside og på cykelviden.dk ■

Referencer

- Agerholm, N., Caspersen, S., Lahrmann, H. og Madsen, J. C. O., 2006, Cykelstiers Trafiksikkerhed: En før-efter undersøgelse af 46 nye cykelstiers sikkerhedsmæssige

effekt, Article in "Dansk Vejtidsskrift", Vol 83, no. 12, p.p. 52-57

- Bassett, D., Pucher, J., Buehler, R., Thompson, D., L., and Crouter, S., E. (2008), "Walking, Cycling, and Obesity Rates in Europe, North America, and Australia," Journal of Physical Activity and Health, Vol.
- Cycle Embassy of Denmark, 2012. Idékatalog for cykeltrafik '12. <http://www.cycling-embassy.dk/2011/12/07/collection-of-cycle-concepts-v-2/>
- Elvik, R., Christensen, P. and Amundsen, A., 2004, Speed and Road Accidents: An evaluation of the Power Model, TOI Report 740/2004, Institute of Transport Economics
- Jensen, S. U., 2005, Vejenes og trafikens betydning for børns transportmiddelvalg til skole – En undersøgelse af 4.269 skolebørn i Odense Kommune, Trafitec
- Jensen, S. U., 2006, Effekter af Cykelstier og Cykelbaner: Før-og-efter evaluering af trafikikkerhed og cykelbaner ved anlæg af ensrettede cykelstier og cykelbaner i Københavns Kommune, Trafitec
- Københavns Kommune, 2010. Københavns Cyklernes by. Cykelregnskabet 2010. <http://www.kk.dk/Borger/ByOgTrafik/~media/7EEBFF26E7854EF985634E0F2AA7A808.ashx>
- Pucher, J., Dill, J., and Handy, S. 2010. Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: An international review. Preventive Medicine 50 (2010).

Hans Skov-Petersen (KU), Jens Christian Overgaard Madsen (AAU), Thomas Sick Nielsen (DTU), Victor Andrade (AAU) deltagere alle i Bikeability-projektet.



Foto: Vibeke Meyling

BYEN, MENNESKET OG MOBILITET

Hvad kan vi lære af metrobyggeriet, når der skal bygges letbaner? Sociale analyser bør indgå i beslutningsgrundlag for investeringer i infrastruktur på lige fod med økonomiske cost-benefit analyser og miljømæssige VVM-redegørelser.

Af Helle Salling,
Aleskandar Knezevic,
Hjalte Emil Juliussen og
Simon Stendorf Sørensen

Mennesket påvirkes af de strukturer, byen er sammensat af. Byens strukturer påvirkes af, hvordan infrastrukturen i byen er indrettet. Derfor er infrastrukturprojekters udformning, placering og integrering i byen afgørende for, i hvilken grad de påvirker os mennesker. Desuden har infrastrukturprojekter varierende betydning for os mennesker, afhængig af hvordan vores daglige virkelighed i øvrigt ser ud. Sociale forhold, som om man er gammel eller ung, velhavende eller fattig, ufaglært eller højtuddannet, er afgørende for, hvordan vi reagerer på nye infrastrukturprojekter.

Paradigmeskifte

Mobilitetsforståelsen i forskningen har ændret sig – der er sket et paradigmeskifte. Fra en traditionel anskuelse af mobilitet som fysisk bevægelse fra A til B – og hverken mere eller mindre – inkluderes nu f.eks. virtuel mobilitet i mobilitetsbegrebet (se f.eks. Urry 2000, Bauman 1999 eller Kaufmann, Bergman og Joye 2004). Samtidig er teoretikere begyndt at stille spørgsmålstejn ved den traditionelle brug af mobilitetsbegrebet i trafikplanlægningen. Traditionelt har trafikplanlægning i praksis udelukkende fokuseret på fysisk be-



vægelse fra A til B med henblik på at optimere betingelserne for denne fysiske bevægelse fra A til B.

Med dette udgangspunkt har den traditionelle mobilitetstilgang og trafikplanlægning søgt at optimere kapacitet og sikre højst mulig mobilitet i samfundet ved at ombygge, udbygge og bygge nye trafikårer på kryds og tværs af byer, lande og kontinenter (Lassen 2005), (Lassen og Jensen 2007). Men den traditionelle mobilitetsforståelse overser noget ganske vigtigt i forståelsen, nemlig erkendelsen af at mobilitet handler om mere end den faktiske mobilitet – f.eks. når en metrolinje placeres tværs igennem Amager, og dermed skærer sociale bånd i området over. At mobilitet, og de menneskelige og samfundsmæssige konsekvenser heraf, skal ses i en anden og bredere sammenhæng end blot som bevægelse fra A til B. Forholdet mellem mobilitet og dennes sociale betydning er i den forbindelse central, og det er heri, at paradigmeskiftet i forhold til forståelsen af mobilitet ligger. Dette er noget, der slås fast af en række teoretikere bl.a. John Urry, Zygmunt Bauman og Vincent Kaufmann (Lassen 2005), (Lassen og Jensen 2007).

På trods af dette fylder de sociale aspekter ikke ret meget i beslutningsgrundlaget for investeringer i infrastruktur i dagens Danmark. Denne artikel er skrevet med afsæt i en undersøgelse af, hvordan etableringen af store infrastrukturprojekter påvirker byen og menneskene, der bor i byen.

Nutid og fremtid

Undersøgelsen tog udgangspunkt i to casestudier. En case, som repræsenterer et allerede eksisterende kollektivt transportmiddel, den københavnske Metro, og en anden case hvor udgangspunktet var etableringen af en kommende letbane langs Ringvej 3 i hovedstadsområdet. Casen omkring den københavnske Metro er undersøgt via stop-interviews ved to metrostationer. Ved letbanen udførtes stop-interviews hos beboerne i to almennyttige boligkomplekser og på en villavej omkring et af de kommende letbanestop i Gladsaxe. Undersøgelsen omfatter 97 respondenter ved de to metrostationer og 57 respondenter i Gladsaxe. De kvantitative besvarelser er desuden suppleret af en visuel analyse af de forskellige områder.

Ser man grundlæggende på undersøgelsens resultater, så er det centrale for det første, at infrastrukturprojekterne ændrer byens strukturer, og fører til fysiske ændringer af byens rum, byudvikling og forandrede mobilitetsmønstre, hvilket påvirker menneskene, der bor i byen socialt. For det andet viser den, at der er sammenhæng mellem den måde udformning, placering og integrering af infrastrukturprojekterne løses på, og de sociale påvirkninger som menneskene i byen mærker. For det tredje viser den desuden, at de sociale påvirkninger, der følger med infrastrukturprojekterne, også afhænger af menneskenes daglige virkelighed. Selv hvis disse sammenhænge ikke kan ses som generelle mønstre i samfundet, kan resultatets generelle tendens, der viser sammenhæng og gensidig påvirkning mellem mobilitet,

by og menneske være et empirisk indspark til en diskussion om beslutningsgrundlag for kollektive transportløsninger.

Uddrag fra undersøgelsen

Eksempler på undersøgelsens metodiske form og resultater gennemgås sammen med de før omtalte visuelle analyser og stop-interviews. Undersøgelsen ved metroen tog udgangspunkt i stationerne Lergravsparken St. og Amager Strand St. Byens rum omkring Amager Strand St. bærer tydeligt præg af metrosystemets linjeføring, og en del af respondenterne mener, at det direkte har ødelagt byens rum. Et udsnit af respondenterne tillægger således etableringen af det fritliggende banelegeme en negativ værdi i forhold til byens rum, hvilket denne kommentar fra en respondent afspejler: "Metroen er lavet forkert. Den er ikke gravet ned. Den splitter området.". På illustration 2 ses det tydeligt (markeret med rødt), at området er skåret over i to.

Undersøgelsen viser, at metrostationerne som ny transportmulighed bevirker, at respondenterne generelt transporterer sig hyppigere. Men undersøgelsen viser samtidig, at bestemte befolkningsgrupper reagerer forskelligt på den nye transportmulighed. Eksempelvis viser undersøgelsen ved metrostationerne, at otte ud af ti respondenter under 26 år vælger at transportere sig oftere efter metrostationernes etablering. Til sammenligning gælder det samme kun for en ud af fire respondenter i aldersgruppen fra 26 til 65 år og mindre end to ud af ti af respondenterne, der er



▲ Illustration 2: Byrummet omkring Amager Strand St. (Egen produktion. Ortofoto, copyright COWI)

▼ Illustration 3: Risikerer den kommende letbaneforbindelse i hovedstaden at medføre uforudsete negative sociale konsekvenser for byen og menneskene? På billedet ses et område i Gladsaxe, hvor det er tiltænkt at etablere et stoppested til en kommende letbane langs Ringvej 3 i hovedstadsområdet. Den grønne farve markerer den foreslåede linjeføring, som efter planen skal etableres i midterribatten af en 4-sporet motortrafikvej. (Egen produktion. Ortofoto, copyright COWI)



65 år eller ældre. Den københavnske Metro har altså stor betydning og nytte for den unge del af befolkningen i forhold til de øvrige dele, mens den ældste del af befolkningen sjældent vælger at drage nytte af infrastrukturprojektets muligheder. Metroen forløser som mobilitetsmulighed dermed forskellige potentialer hos forskellige aldersdele af befolkningen.

Når man er bekendt med de sociale konsekvenser, som infrastrukturprojekter kan have i forhold til byens rum og mennesket, bl.a. illustreret ved disse eksempler fra vores undersøgelse, kan man spørge sig selv, om disse ikke bør omfavnes allerede i startfasen af nye infrastrukturprojekter. Med andre ord bør man lære af de ting, der gik galt og de ting, der gik godt ved metroen på Amager, inden man træffer beslutning om planlægning og etablering af f.eks. en ny letbaneforbindelse.

Det tredje ben

Betragter vi bæredygtig udvikling som en taburet bestående af tre ben: et økonomisk, et miljømæssigt og et socialt, kan taburetterne, der skal bære de store infrastrukturprojekter, i dag ikke stå selv, fordi de mangler det ene ben. Man må derfor undersøge de sociale konsekvenser af infrastrukt-

turprojekter, såfremt 'bæredygtighedstaburetten' skal kunne stå selv. Vi vil qua vores undersøgelse argumentere for, at investeringer i infrastrukturprojekter og etableringen heraf generelt set har konsekvenser for menneskene i byen, der ikke kan kvantificeres i en samfundsøkonomisk cost-benefit analyse eller i en VVM-undersøgelse, som i dag danner en del af beslutningsgrundlaget for investeringer i infrastrukturprojekter. Vores projekt viser, at konsekvenserne f.eks. kan være ødelagte byrum og mobilitetsopdelinger af samfundet, som tilfældet med den københavnske Metro på Amager. Disse konsekvenser rammer menneskene i byen på godt og ondt, og synliggøres måske først i det øjeblik, beslutningen er implementeret. Når konsekvenserne ikke behandles i beslutningsgrundlaget, kan vi derfor argumentere for, at beslutningerne mangler en dimension, og derfor træffes på et mangelfuldt grundlag, hvis man ønsker bæredygtige løsninger, hvor sociale faktorer indgår på lige fod med økonomi og miljø. Man kan argumentere for, at man bør inddrage sociale analyser i beslutningsgrundlaget vedrørende investeringer i infrastrukturprojekter.

Det sociale frem i lyset

Spørgsmålet er, hvordan denne analyseform skal

udmøntes i et regulært planlægningsværktøj. Hvordan opstilles et værktøj, der kan fange og behandle ændringerne i de sociale strukturer, som etableringen af infrastrukturprojekter skaber i vores samfund?

Vores forslag er, at man i lovgivningen, i stil med den måde man har gjort med VVM, fastsætter en ramme bestående af spørgsmål, der som udgangspunkt bredt behandler sociale konsekvenser ved etableringen af et infrastrukturprojekt. Spørgsmålene skal der kunne gives svar på, før et kollektivt transportsystem kan vedtages. Svarene indgår sammen med cost-benefit analyse og VVM-redegørelse i det beslutningsgrundlag, som præsenteres for politikerne, som dermed får mulighed for at træffe beslutninger på et mere bæredygtigt grundlag. En mulighed politikerne ikke er sikret i dag. Metodemæssigt forestiller vi os, at der f.eks. kan bruges sociale områdeanalyser. Samtidig kunne et samspil med borgerinddragelsen ved projekterne, tænkes at danne en form for baggrund for den sociale analyse. Det kunne være, man skulle kigge i retning af det internationale arbejde med Social Impact Assessment, som inspiration til at vælge en sådan analyseform (Vanclay 2003) ■

Litteratur:

- Bauman, Zygmunt. 1999. Globalisering – de menneskelige konsekvenser. København: Hans Reitzels Forlag.
- Kaufmann, Vincent, Manfred Max Bergman, and Dominique Joye. "Motility: Mobility as Capital." *International Journal of Urban and Regional Research* 28: 745-56.
- Lassen, Claus. 2005. Den mobiliserede vidensarbejder – en analyse af internationale arbejdsrejsers sociologi. Aalborg: Institut for Samfundsudvikling og Planlægning: Aalborg Universitet.
- Lassen, Claus, og Ole B. Jensen. 2007. "Mobilitetsforskningen på arbejde!" *Nordisk Samhällsgeografisk Tidskrift* 41/42: 11-34
- Vanclay, Frank. 2003. "International principles for social impact assessment". *Impact Assessment and Project Appraisal* 21, (1): 5-11
- Urry, John. 2000. *Sociology beyond Societies*. London: Routledge.

Om forfatterne:

Helle Salling, Aleskandar Knezevic, Hjalte Emil Juliussen og Simon Stendorf Sørensen, studerende ved Aalborg Universitet København. Her studerer de på civilingeniøruddannelsen By-, energi- og miljøplanlægning, hvor de afslutter bachelordelen juni 2012. Projektet, der danner baggrund for denne artikel er lavet på deres 4. semester foråret 2011. E-mail: hjuliu09@student.aau.dk



NEW YORK SKAL VÆNNE SIG TIL CYKLEN

*Cykelstien bruges som ekstra fortovej på Times Square.
Foto: Ilona Marquard & Anna Bisgaard-Nøhr*

Der mangler kvinder, børn og ældre på cykelstierne i New York. Kulturelle tiltag er nødvendige for at mangfoldiggøre cykelkulturen og øge byens cykeltal.

*Af Anna Bisgaard-Nøhr &
Ilona Marquard*

Siden 2003 har New Yorks Kommune implementeret PlaNYC, en omfattende bæredygtighedsplan, hvis mål er at skabe "A greener and greater New York". Et af initiativerne i PlaNYC er at anlægge næsten 3.000 km cykelsti i løbet af de næste 20 år. Allerede nu er New York blevet en mere cykelvenlig by. Med hjælp fra den danske tegnestue Gehl Architects er der indtil nu anlagt ca. 350 km cykelsti. Målet er at gøre cyklen til et udbredt transportmiddel og nedsætte CO² udslippet.

Cyklen som hverdagens transportmiddel

At fremme cyklisme er imidlertid et kontroversielt mål i en by som New York, og projektet har mange modstandere. For at cykelinitiativerne i PlaNYC skal blive en succes og have politisk opbakning er det vigtigt, at cykelstierne kommer i brug hurtigst muligt. New York er blevet en mere cykelvenlig by, men det er stadig kun 2,5 procent, der bruger cyklen som transportmiddel.

En af grundene til det lave cykeltal er, at der endnu ikke eksisterer en bred opfattelse blandt

Hvad er målet - hvor mange skal hver dag anvende cyklen i NYC?

Siden 2007 er cykel antallet vokset med 102 %. Men den er også startet på ca. 0%. Dog er antallet meget afhængigt af, hvilke undersøgelser man følger, da Department of Transportation(DOT) tæller rekreativecykling med – det gør man ikke i en undersøgelse lavet på New York University (April 2011). Denne undersøgelse peger på at antallet af folk, der cykler til og fra arbejde er faldet fra 26.000 til 22.686 siden 2007.

www.gehlarchitects.com/?#/378166/

www.observer.com/2011/12/actually-we-need-more-bike-lanes-two-wheeled-commuters-doubled-since-2007/



newyorkerne om, at cyklen er et almindeligt transportmiddel på lige fod med andre transportmidler. Cyklen er stadig et undergrundsfænomen, der forbindes med cykelbude, Brooklyn hipsters og miljøaktivister, eller betragtes som en sports- og fritidsbeskæftigelse, der kræver en særlig fysik, særligt udstyr og et bad, når man har nået målet. Det kan derfor være svært at forestille sig at bruge cyklen i hverdagen til at komme på arbejde, aflevere børn eller til indkøbsturen.

Skal der samtidig ske en reduktion i antallet af rejser med bil?

Ifølge PlaNYC er kommunens ønske at promovere bæredygtige tiltag inden for transport så som metrosystem, bus, delebiler og cykelstier. Målet er bl.a. at reducere forurening og overbelastning på vejene, men det beskrives ikke tydeligt, at man vil reducere biltrafik.

Hvilke fysiske ændringer sker der i bybilledet foruden de grønne cykelbaner?

Ved cykelstiernes udformning inddrages parkeringspladser. Desuden inddrages kørebaner f.eks. er et stort stykke af Broadway Boulevard lukket af for billister. Det er Gehl Architects projekt, som blev gennemført i 2009.

Som en del af Gehls projekt er der blevet etableret opholdsområder på aflukkede vejstykker. Der er stadig mangel på cykelparkering og ifølge nedenstående artikel omdannes parkometre til cykelstativer. Målet er at omdanne 6000 stk. I dec. 2011 er der omdannet 175 parkometre.

Kulturelle barrierer

På baggrund af de cyklister newyorkerne ser i gadebilledet skabes en række forestillinger om, hvem der cykler og hvordan man cykler. Forestillingerne udgør barrierer for dem, som ikke kan relatere til de cyklister, de ser. Fx er størstedelen af cyklisterne i New Yorks gadebillede mænd såsom racercyklister og cykelbude, der dyrker fart og frygtløshed i trafikken og reparerer deres egne cykler. Dette gør det svært for kvinder at forestille

sig selv som cyklister. Ifølge byplanlægger Anna Peccianti, der står bag undersøgelsen 'Factors Influencing Bicycle Ridership Among Women in New York City', afskrækkes mange kvinder fra at cykle, fordi de er bange for aggressive cyklister og er usikre på, om de kan vedligeholde deres cykler. Kun 25 % ud af alle dem, der bruger cyklen som transportmiddel i New York, er således kvinder. I København, hvor 37% af alle borgere bruger cyklen som transportmiddel, viser kommunens statistikker, at der er en lille overvægt af kvindelige brugere. Dette kan tyde på, at det er de kulturelle omstændigheder i New York, der afholder kvinder fra at cykle.

Konflikter i trafikken

I New York anvendes cykelstierne endnu ikke massivt af cyklister, hvilket skaber konfliktsituationer i trafikken. Manglen på en kritisk masse gør, at cyklisternes plads i byrummet bliver overtaget af andre trafikanter. Fodgængere bruger cykelstierne som fortove, bilister bruger dem som parkeringspladser og mange cyklister vælger derfor at køre ude mellem bilerne.

Der er en generel uopmærksomhed omkring cyklister i trafikken, fordi cyklisme stadig er et nyt fænomen og derfor sker der ofte ulykker, hvor cyklister er involveret. Det er en realitet, at mange cyklister hvert år dræbes i trafikken og endnu

flere oplever at blive ramt af bildøre fra uopmærksomme bilister – så mange at situationen har fået sit eget udtryk – 'to be doored'.

Ulykker og konfliktsituationer medfører et fjendskab mellem cyklister og andre trafikanter. "I New York er cyklister et forhadet folkefærd, både fodgængere og bilisterne hader dem", fortæller cykelentusiasten Christopher. Også hos Department of Transportation, er det ifølge afdelingsleder Andy Wiley-Swartz et velkendt problem, at de forskellige trafikantgrupper kæmper om pladsen i byrummet og ikke tager hensyn til hinanden.

Konflikterne mellem trafikanterne kommer også til udtryk som politiske kampe og manifestationer i bybilledet. Miljøorganisationen Time's Up arrangerer Critical Mass, en månedlig begivenhed, hvor cyklister mødes og kører i en stor gruppe på vejen, der blokerer for biltrafikken og ofte resulterer i konfrontationer med politiet. Herudover står organisationen bag projektet 'Ghost Bikes', hvor hvidmalede cykler placeres på gaderne som blege spøgelse og fremstår som mindesmærker, der illustrerer hvor cyklister er blevet dræbt, hvem de var og hvilken bil de blev dræbt af.

Et negativt billede af cyklister

Kampen om pladsen i byrummet udspiller sig både i gadebilledet og i medierne og bidrager

til et negativt billede af cyklister som aggressive aktivister, eller som ofre i ulykker. Dette er en af grundene til at den brede befolkning, på trods af praktiske, økonomiske, miljøvenlige og sundhedsmæssige incitamenter, ikke tør tage skridtet og anvende cyklen som transportmiddel i hverdagen.

Caroline Samponaro fra NGO'en Transportation Alternatives forklarer, at en af organisationens vigtigste opgaver er at ændre cyklistens negative image, fordi den forbindes med bestemte subkulturelle identiteter, som den almindelige newyorker ikke kan relatere til og ser som en konfliktskaber i byrummet. Derfor er det en vigtig opgave at udbrede en generel opfattelse af cyklen som et almindeligt transportmiddel.

Kulturelle initiativer skal understøtte fysiske tiltag

For at øge og mangfoldiggøre cyklisme kan det tyde på, at det er en fordel at bakke anlæggelse af cykelstier op med kulturelle tiltag, der ændrer den negative opfattelse af cyklister og understøtter udviklingen af en udbredt og mangfoldig cykelkultur. En cykelkultur, hvor cyklen betragtes og anvendes som et almindeligt transportmiddel i hverdagen.

København har en velintegreret kultur for at bruge cyklen som transportmiddel. Ca. 37 % af befolkningen cykler hver dag til og fra arbejde, og Køben-

havns kommunes mål er, at dette tal kommer op på 50 % inden 2015. I den danske cykelkultur er der en ubevidst opfattelse af cyklen som et almindeligt transportmiddel på lige fod med andre transportmidler. En ting der karakteriserer den danske cykelkultur er mangfoldigheden af folk, som cykler og måderne de bruger cyklen på.

Hvor den danske cykelkultur er en naturlig ting, som mange danskere ikke tænker over, fremhæves den i stigende grad i internationale sammenhænge som forgangseksempel og vækker opmærksomhed på weblogs som www.copenhagencyclechic.com og www.copenhagenize.com.

New Yorks Kommune ønsker også at fremme cykelkulturen, men her ligger udfordringen primært i at udbrede cyklisme blandt kvinder, ældre og børn samt hos de mange newyorkere, der ikke kan forestille sig at cykle til og fra arbejde i sit normale tøj. Noget kan tyde på, at det bl.a. er de billeddannelser af cyklister newyorkerne ser i gadebilledet, som begrænser deres forestillingsevne og dermed også deres handlemuligheder. At nogle newyorkere ser negativt på cyklisme, skyldes muligvis, at de har svært ved at genkende sig selv i de cyklister, der ses i gadebilledet i dag. Det kan fx være svært for en mor at forestille sig at aflevere sine børn på cykel, hvis hun aldrig har set en ladcykel eller andre forældre med børn på cyklen i New Yorks gadebillede.





▲ Brooklyn hipster på Williamsburg Bridge
Foto: Ilona Marquard & Anna Bisgaard-Nørh

◀ Hvidmalede spøgelsescykler i New Yorks gader.
Foto: Ilona Marquard & Anna Bisgaard-Nørh



En kulturel indsats kan ske ved at arbejde med at udvide newyorkernes billeddannelser. Billedannelser hjælper med til at skabe konkrete virkelighedsbilleder hos de potentielle cyklister. På den måde kan den brede opfattelse af cyklisme påvirkes og muliggøre, at flere newyorkere kan forestille sig at bruge cyklen som transportmiddel i hverdagen.

■

Anna Bisgaard Nørh og Ilona Marquard er begge cand. mag. i Visuel kultur.

BYERNE, DER IKKE KAN LEVE UDEN BILEN



Denne artikel fokuserer ikke på bilens negative virkninger, men derimod på de bymønstre der ikke ville kunne eksistere uden bilen.

Af Maria Vestergaard

Nogle dele af Danmark vil opleve befolkningsnedgang i de kommende år (Figur 1), og mange af de samme områder vil opleve skolelukninger i den allernærmeste fremtid (Figur 2).

Dette er blot et par af de udfordringer, yderområderne i Danmark står overfor i de kommende år. Disse udfordringer skaber ligeledes følgeudfordringer som f. eks. længere afstand mellem byfunktionerne i områderne, som således også bliver sværere at betjene med gode veje, cykelstier og kollektiv transport. Længere afstande til de forskellige byfunktioner og en dårligere infrastruktur, gør det ikke nemmere at tiltrække nye beboere eller at holde på de unge, der er under uddannelse - en ond cirkel er skabt.

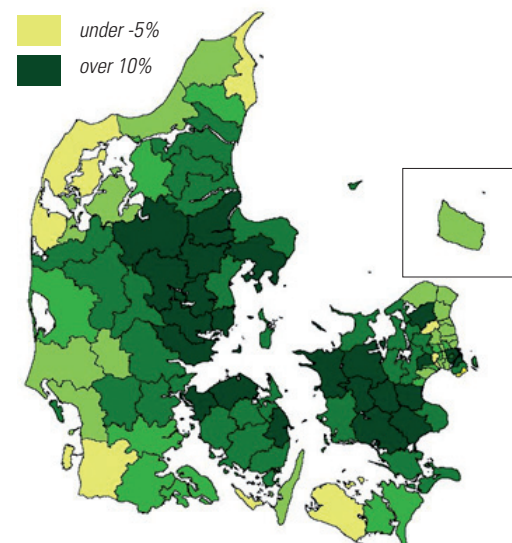
Et godt eksempel på, hvordan disse udfordringer kan ses i praksis er Figur 3, som viser tilgængelige arbejdspladser indenfor 1 times kørsel fra hjemmet i Region Nordjylland. Det ses her, at yderområderne, som ligger langt fra de større byer og hovedtrafikåre i landsdelen, har langt mindre tilgængelige arbejdspladser end resten af regionen. Herudover er antallet af tilgængelige jobs med kollektiv transport generelt meget lavere med bil. En undersøgelse lavet af Region Nordjylland viser, at kun 1/6 af arbejdspladser, der er tilgængelig med en times bilkørsel, er tilgængelig med tog og bus (Region Nordjylland, 2011). Beboere i Region Nordjylland, som ikke har adgang til bil, har altså markant lavere adgang til arbejdspladser end folk med biler, og dette er specielt tilfældet i yderområderne. Det samme gælder for adgangen til ungdomsuddannelser, hvor der er

mindre adgang for de unge fra de tyndtbefolkede områder langt fra større bysamfund (Region Nordjylland, 2011).

Bussen kører max én gang i timen

I dette afsnit vil vi kigge på den faktiske mobilitet blandt beboerne i disse områder, dette gøres ved at tage udgangspunkt i beboerne i Nationalpark Thy inklusiv de tre byer Agger, Vorupør og Klitmøller, som omkranses af nationalparken. I december havde beboerne mulighed for at svare på et spørgeskema i købmandsbutikkerne i Klitmøller, Vorupør og Agger og på internettet, hvilket 97 beboere benyttede sig af.

▼ *Figur 1: Befolkningsfremskrivning i kommunerne. Udvikling fra 2009 til 2030 (Danmarks Statistik, 2010 s. 25)*



Nu blev det tidligere skrevet, hvor svært det kan være at komme til arbejde, hvis ikke man ejer en bil, så lad os prøve at se på bilejerskabet i Thy Nationalpark – her ejer 94 af de adspurgte en bil (hvoraf 42 ejer 2 eller flere biler), mens kun 3 ikke ejer en bil. Langt de fleste har altså adgang til en bil i hverdagen, hvis ikke ægtefællen bruger den.

De vigtigste begrundelser for brug af bilen er, at kollektiv transportmiddel ikke er et alternativ (8 svar), at der reelt ikke er andre muligheder (7 svar) og transporttiden (7 svar). Hvor den første kategori sammenholdt med deres afstand mellem ar-

▼ *Figur 2: Kommuner hvori der ville ske skolelukninger 2011-2012 (Folkeskolen, 2011)*



bejde-hjem gør, at disse reelt heller ikke har andre muligheder end bilen. Vi ser altså endnu engang, hvorledes disse samfunds overlevelse afhænger af bilen.

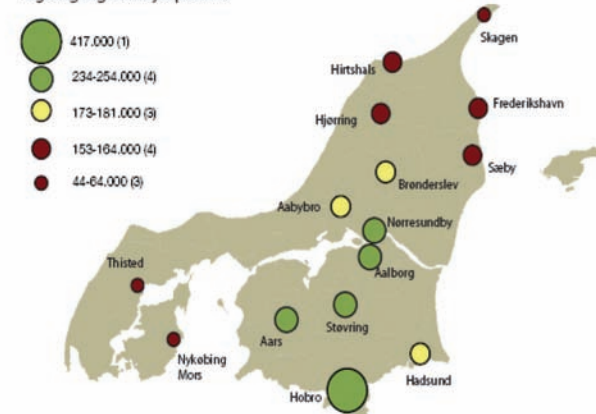
Vil gerne bruge cyklen...

Hvis vi ser på nogle af de andre funktioner, som er en del af beboernes hverdag, er billedet todelt. Til indkøb benytter 63 bilen, 1 benytter scooter / knallert, 26 cykler til indkøb, 29 går mens 3 benytter bussen. Beboerne benytter gerne cykel eller gang, når de handler ved den lokale købmænd i landsbyerne i Nationalparken, men de kører selvfølgelig i bil til den nærmeste by (Thisted eller Hanstholm) for at handle, og på de ture benytter de bilen dels pga. afstanden dels fordi, de ofte handler større ind på disse ture. Hvis vi ser på transporten på deres første fritidsaktivitet ser vi, at 48 kører i bil, 1 benytter scooter / knallert, 22 cykler, 15 går mens 2 benytter bussen. Igen er det cykel og gang til de fritidsaktiviteter, der befinder sig i en kort distance fra hjemmet, mens bilen benyttes til de længere ture. Et par stykker nævner dog også, at de benytter cyklen, når det er lyst, mens de foretrækker bilen, når det er mørkt. I begge tilfælde ser vi igen, at kun en meget lille del benytter kollektiv transport

Flexturen er ukendt og uattraktiv

Hvis vi ser på, hvorfor kollektiv transport reelt ikke er et alternativ, er det interessant, at langt størstedelen af beboerne (83 ud af 95) har 500 meter eller derunder til nærmeste stoppested, som er den afstand, som folk er villige til at gå for at komme med bussen (Jensen, 2008, p. 87). Problemet er nok nærmere for få afgange i spidsbelastningen.

Tilgængelige arbejdspladser



▲ *Figur 3: Antal tilgængelige arbejdspladser inden for 1 times kørsel, (Regional Udvikling 2010, s. 6)*

Selvom de fleste bor tæt på et busstoppested betyder frekvensen, og højst sandsynligt også busens destination, at beboerne ikke ser det som en reel mulighed for deres bolig-arbejdsrejse. Der findes dog også en mere fleksibel kollektiv transportløsning, Flextur, som Nordjyllands Trafikselsskab har oprettet til brug i disse områder, hvor de til gengæld har allokateret nogle af midlerne til den faste kollektive trafik væk fra (Nordjyllands Trafikselsskab, 2009). Beboerne i Thy Nationalpark har dog ikke taget denne løsning til sig – 47 angiver, at de ikke har behov for det, 31 ved ikke, hvad det er, 8 synes ikke at tilbuddet er attraktivt og kun 7 har prøvet det nogle få gange, mens ingen benytter det ofte. Vi ser altså her et samfund,

hvor kollektiv transport, som de selv siger, ikke er et alternativ.

Fremtidsperspektiver

På trods af stigende brændstofpriser og det store afhængighedsforhold til bilen er der mennesker, der holder af at bo i disse yderområder. I Nationalpark Thy var det specielt naturen, som var en af hovedårsagerne til, at beboerne valgte at bosætte sig her, hvilket 69 beboere angiver. Som et alternativ til den manglende fysiske infrastruktur i disse områder og afhængigheden af bilen, kunne andre former for mobilitet med fordel undersøges. En god internetforbindelse og færdigheder til at anvende en computer kunne i nogle tilfælde erstatte pendlerdage med hjemmearbejdsdage, hvilket også kunne gøre sig gældende for f.eks. møder rundt i landet, nethandel osv. I National-

park Thy angiver 83 ud af 97, at de har adgang til internet i hjemmet, og den del der ikke har, er hovedsagligt ældre, der ikke længere er på arbejdsmarkedet. Hvis vi kigger på deres it-færdigheder angiver 54, at de har rigtig gode eller gode it-færdigheder, mens kun 8 angiver ringe eller meget ringe it færdigheder (29 angiver medium it-færdigheder). Det kunne altså være et indsatsområde at sætte mere fokus på de muligheder, som virtuel mobilitet kan bidrage med i fremtiden. Men selv hvis denne mobilitetsform ville slå mere igennem i fremtiden, er ét dog sikkert: disse byer kan ikke leve uden bilen! ■

Maria Quvang Lund Vestergaard er PhD Studerende ved Department of Development and Planning Aalborg University

Ph.d. projektet undersøger mobiliteten i yderområder i Danmark – mobilitet er her forstået som fysiske rejser af mennesker og objekter, virtuelle rejser, forestillede rejser og kommunikative rejser. Et litteraturstudie viser, at der er mange studier af mobilitet og mange studier af yderområder, men der er en mangel på studier som forbinder disse to forskningsområder, hvilket netop er et af formålene med dette studie. Dette studie undersøger desuden udfordringerne og potentialerne for mobilitet i yderområder. Projektet er ind delt i tre niveauer: En mere generel undersøgelse af problemet på både en national og regional skala, en diskussion af den teoretiske ramme og en mere dybdegående undersøgelse af et udvalgt caseområde i Nordjylland – Nationalpark Thy.



Foto: Vibeke Meyling

BILEN OG BYEN – FAB'S ÅRSMØDE 2012

I år har FAB besluttet at sætte bilen og byen som tema for FAB's årsmøde. Årsmødet afholdes d. 10. maj 2012 i København.

Af Dorthe Brogård og Peer Frank

Som det fremgår af Ib Spang Olsens plakat "Fri os fra os", blev den stigende bilisme allerede i 80'erne, sat på dagsordenen som et problem for både fremkommelighed og sundhed. Meget er sket siden – og dog. Selv om vi har fået udbygget det kollektive trafiknet, forhøjet benzinpriserne og medvind på cykelstierne, er sundheden og bilismen stadig et højaktuelt emne. Dels fordi bilerne stadig er det sted, de fleste foretrækker at tilbringe deres transporttid, dels fordi bilerne fylder mere og mere i vores byer og byrum.

Bilen er dejlig

Der er ingen tvivl om, at bilen er kommet for at blive. Ifølge Danmarks statistik¹ har seks ud af ti familier én eller flere biler til rådighed. Dette tal er dog lidt mindre for de store byer, hvilket bl.a. må tilskrives befolknings sammensætningen og den gode adgang til kollektiv trafik.

Der er mange grunde til, at bilen er populær. Antropologiske undersøgelser² viser, at rigtig mange mennesker sætter bilen lig med frihed. Med bilen kan man bevæge sig, hvor man vil, og hvornår



man vil. Der er også flere, som forbinder det at køre bil med stor nydelse, og som oplever bilen som en forlængelse af deres egen personlighed. Med bilen sætter man selv farten, både fysisk og mentalt; "Stedet uden et overjæg" er bilen også blevet kaldt.

For rigtig mange mennesker er bilen nødvendig for at få hverdagen til at hænge sammen. Børn skal hentes og bringes, arbejdet eller boligen ligger langt væk fra busser og tog, ja somme tider så langt væk, at det slet ikke er muligt at komme til eller fra uden en bil. Og så er bilen praktisk. Hvem orker IKEA med bus. Tidsmæssigt er bilen også at foretrække, i hvert fald uden for myldretiden og de Københavnske indfaldsveje.

Trafikkens uforenelighed med byen

Udover de miljømæssige gener i form af luft – og støjforurening, har bilerne også en negativ betydning for byernes liv.

Først og fremmest optager bilerne en meget stor del af byernes areal – et areal, der skal krydses, hvis man som gående skal bevæge sig rundt i byen. Bilernes arealer i form af kørebaner og parkeringspladser er for det meste helt uegnet til ophold. Når bilerne er parkeret i byen, optager de i gennemsnit ca. 25 m² hver. Det er væsentligt mere end det friareal, som børn gennemsnitligt har til rådighed i daginstitutioner.

Bilernes uforenelighed med byerne viser sig ikke bare i et ublu arealforbrug. De er også med til at skabe store barrierer i byerne. Omkring de

store indfaldsveje kan det være næsten helt umuligt at bevæge sig fra én bydel til en anden. Indfaldsvejene skærer bydelene over, og børn, der til dagligt burde kunne lege sammen, er afskåret fra den fornøjelse. Byens liv er blevet dikteret af trafikkenes bevægelsesmønster.

Hertil kommer at det sæt af vejregler, som de statslige myndigheder har fastsat, udlægger meget store arealer til biltrafikken. Det er ikke nok, at man kan sno sig omkring hjørnerne, som man f.eks. ofte gør i de italienske middelalderbyer. Ikke for at forherlige trafikken i disse ofte trafikalt overbelastede byer, men hvorfor skal vi absolut gå i den modsatte retning, og udlægge arealer til at enhver trafikal manøvre skal kunne foretages i høj fart.

Hvis vi havde færre biler og brugte mindre areal til bilen, kunne vi få større og bedre friarealer, flere idrætsanlæg, mere plads til vores børn og flere byrum at bevæge os rundt i.

Gode eksempler på vej

I de senere år har vi set flere eksempler, både fra Danmark og Europa på, at trafikken og mobiliteten er blevet et vigtigt redskab og udviklingsparameter i byplanlægningen. I Danmark har metroen i København f.eks. haft kolossal betydning for byens fremkommelighed, og for etableringen af en hel ny bydel, Ørestaden. Med udsigt til fremtidige letbaner i bl.a. Odense, Århus og kommunerne langs Ring 3 i København, har de store byer fået nye muligheder for at omdanne byens rum og programmering, og for at skabe nye og aktive møde-

steder omkring de fremtidige stationer. Samtidig behøver færre at tage bilen, og dermed belaste byens vejnet.

I de tæt befærdede byer ser vi også nye måder at håndtere trafikken på. Shared space er en af vejene til at skabe mere levende byer og bedre forhold for de bløde trafikanter, uden at forbyde bilerne i byen.

Endelig er der flere og flere eksempler på, at parkeringsarealer etableres under jorden eller tænkes inddraget i byens rum som multifunktionelle byrum. Parkeringspladserne i Lyon taler helt for sig selv, og er et godt eksempel på, hvordan man uden at fjerne bilerne helt fra byen, kan sikre, at der både er plads til biler og mennesker.

Lad os gribe chancen

Der er for alvor vokset en forståelse frem for, at væksten i biltrafikken skal begrænses i vores byer, og at byerne i højere grad skal udformes til gavn for dem, der bor der. Overalt i Europa ser vi eksempler på, at man gennem trængselsafgifter begrænser biltrafikken og gennem nye trafikplaner og samarbejdsformer opprioriterer den kollektive trafik.

I takt med at vi skaber mere bæredygtige og tættere byer, er der brug for grønne byrum og åndehuller. I de tætte og ældre bykvarterer kan man i forbindelse med omdannelse af f.eks. havneområder eller erhvervsområder sikre, at parkeringsanlæggene bliver etableret i konstruktion, så byens terræn i højere grad kan anvendes til ophold.

Mange gader i de tætte byområder kan få nyt liv ved f.eks. at omdefinere dem til shared space, så trafikken foregår på de gåendes premisser. Mange steder er der også mulighed for at begrænse vejarealet, så man får mulighed for at etablere bedre og måske grønne gangarealer langs vejene.

De mange centralt beliggende stationer i Hovedstadsregionen er et andet godt udgangspunkt for at tænke nye byrum med plads til både rekreation og udfoldelse. Med afsæt i fingerplanen i København åbnes der mulighed for, at der kan

bygges meget mere omkring stationerne. Det skaber mulighed for indretning af nye byrum ved stationerne, hvor gode og oplevelsesrige stiforbindelser binder byen sammen. Og hvor parkering integreres som en del af den nye bygningsmasse eller som multifunktionelle arealer, der ikke danner store arealkrævende barrierer i byen.

Det er nu vi som byplanlæggere skal gribe chancen for at udforme byernes rum, så de både kan fungere trafikalt, men også kan anvendes til ophold og leg. Vi skal stille skarpt på, hvordan vi kan gøre det muligt at skabe bedre sameksistens mel-

lem biler og byens befolkning, og hvordan vi får skabt smukkere og mindre dominerende vej- og parkeringsarealer i vore byer.

På FAB's årsmøde vil vi sætte fokus på disse spørgsmål bl.a. gennem eksempler fra danske og udenlandske byer. Vi ser frem til en spændende dag med masser af inspiration og debat. ■

Dorthe Brogård, Arkitekt MAA, chefkonsulent i NIRAS

Peer Frank, Arkitekt MAA, chefkonsulent i NIRAS

¹ Danmarks statistiks hjemmeside

² Antropolog Gertrud Øllgaard, NIRAS, har bl.a. for Sikker Trafik undersøgt trafikanters færden og værdier.



FAB - BYPLANFAGLIGE INSPIRATIONSTURE

Afholdelse af faglige studieture til udenlandske destinationer er en af FAB's målsætninger. Studieturene arrangeres – mindst én gang om året til en pris, hvor de fleste kan være med.

I 2012 vil studieturen gå til Barcelona og temaet for turen vil være – transformation – fra Industriby til den innovative by og fra trafikrum til byrum med byliv.

Af Dorthe Brogård og Peer Frank

FAB har tidligere arrangeret ture til bl.a. Berlin, Hamburg, Amsterdam, Paris og Dublin. De seneste 3 år har FAB valgt at sætte særlig fokus på de nordiske byer. Derfor gik turen i 2009 til Stockholm, i 2010 til Oslo og sidste år til Helsinki. Deltagerantallet på turene har ligget mellem 20 og 30.

FAB ville med studieturen til Helsinki sætte fokus på klimabaseret planlægning og bæredygtighed – i forlængelse af årsmødet med samme tema.

På turen til Helsinki havde i alt 26 tilmeldt sig. Deltagerne kom fra kommuner, statslige institutioner og private firmaer. Det var samtidig en gruppe med stor aldersspredning. Turen blev afviklet fra onsdag d. 8. september til og med lørdag d. 11. september 2011. Hele turen blev gjort for under 4.000 kr. inkl. fly, centralt beliggende hotel, bus og intern transport inkl. til og fra lufthavnen samt guidning.

I samarbejde med Helsinki Kommune havde FAB sammensat en tur, hvor der både var en introduktion til de overordnede planstrategier for byens udvikling – se også forrige nummer af BYPLAN - til besøg i byomdannelsesområder langs havnen, til omdannelse af tidligere industriområder, og til helt nye boligområder med byøkologiske tiltag og endelig til helt nye forstadsbebyggelser.

Indtryk fra HELSINKI – byen ved skærgården

Lige som øvrige ture blev Helsinki- turen gennem-

ført med stor assistance fra de lokale planmyndigheder. Indledningsvis fik vi en gennemgang af byens byplanstrategi og konkrete udviklingssituation på byens byplanafdeling. Byens byplanchef Douglas Gordon var vores gennemgående guide.

Visionen for byen er at skabe attraktive sammenhænge mellem vand og by, og at gøre sig internationalt attraktiv for både lokale, nationale og internationale investeringer.

Helsinki har frem til 2008/2009 haft en økonomisk vækst, som også har betydet vækst i byens befolkningstal og en ændret anvendelse af tidligere havne og erhvervsområder. Byen vil som bekendt gerne orientere sig i en global og international retning. Målsætningen har været, og er fortsat, at gøre byen konkurrencedygtig ved at skabe nye boligområder med høj kvalitet og attraktivitet gennem store offentlige og private investeringer i infrastruktur, kulturudbud, kvalitative offentlige servicetilbud og nye byrum. Den omfattende omdannelse og fornyelse, samt opførelse af nye bydele og byrum er primært sket via lokale og regionale midler. På sigt er det målet at tiltrække yderligere nationale og internationale investeringer.

Efter en grundig introduktion til byens overordnede strategier og konkrete udviklingstendenser var det tid til at kigge nærmere på de spændende



▲ Byplanchef Gordon Douglas fortæller om Finlands nye CO₂ neutrale bydel Viikki.

eksempler på omdannelse af havneområder. Der var lagt særlig vægt på klimabaseret planlægning og bæredygtighed.

Studieturen gav således både indblik i byens udfordringer, visioner, strategier og fokusområder på det overordnede plan og i, hvordan visionerne implementeres i skala 1:1 i havneområder, nye bydele og nye byrum.

Torsdag d. 9. september

Den offentlige transport fungerer upåklageligt effektivt og er samtidig billig. Den offentlige transport består af både sporvogn, busser og

metro samt regionaltoget. Flere steder anlægges der også nye cykelstier, men helt så udbredt som eksempelvis i København er denne transportform dog ikke.

Turen startede på "Arabia" - en tidligere porcelænsfabrik - som nu er omdannet til et velfungerende bolig- og erhvervsområde med nye kulturelle og undervisningsmæssige funktioner. Blandt de nye funktioner er Alto Universitetet, som er et universitetsområde for kunst og design samt udstillingsfunktioner. Særligt øjenfaldende var den høje omdannelseskvalitet og standarden for udearealerne.

Herefter besøgte vi Viikki, som er en bykologisk bydel, baseret på anvendelse af bæredygtigheds-elementer med energioptimering og økologiske løsninger i materialer og overflader. Bydelen er en ren boligby, opført på "bar mark" og var fra starten en bydel med mange eksperimenter inden for økologi og bæredygtighed. Selvom meget virkede lidt "langhåret" med mange lavpraktiske løsninger, så virkede løsningerne fornuftige og rigtige. Viikki er opført som både etageboliger, rækkehuse og klyngehuse og med stor variation i arkitekturen. Man kunne måske savne en større diversitet i den samlede funktionelle sammensætning. Bydelen er godt forbundet med Helsinki via en sporvognslinie; men bydelen kan med sin forstads karakter virke som en klassisk "soveby"-forstad til Helsinki. Næsten ved siden af Viikki ligger der en afdeling af Helsinkis nye universitetsområde, og efter rundturen i Viikki var det tid til det første "pitstop" på en af universitetets kantiner, som var indrettet i det tidligere folkekøkken. Prisen for et måltid mad var rørende og maden var dejlig varieret og smagfuld til prisen.

Dagens sidste besøg var i Vuossari - en nyere forstadsbebyggelse bygget op omkring en ny metrostation. Området er en udvidelse af den allerede eksisterende by, som i fremtiden bl.a. også skal huse Hightech-virksomheder og nye havnefaciliteter (bl.a. udflytning af Helsinki's nuværende containerterminal og andre havnefaciliteter). Området rummer også boliger, erhverv og blandet kultur og service.

Besøget i Vuossari blev afsluttet ved Herttoniemi Waterfront, der er et nyt urbant boligområde med

9000 indbyggere, som ligger ud til skærgården - 7 km øst for Helsinki cityområde. Området er overvejende et boligområde, med et stort erhvervsområde samt et større indkøbsområde lokaliseret ved den nærliggende metrostation. Boligområdet er af høj arkitektonisk kvalitet og er anlagt meget attraktivt med strand, marina og andre naturtilbud.

Fredag d. 10. september

Dagen blev indledt med en gåtur til havneomdannelsesområderne.

3 delområder er p.t. i spil: Ruoholahti, Jätkäsaari og Hernesaari langs med havnen. Ud af de tre områder er kun Ruoholahti færdig. Dette high-rise waterfront udviklingsområde er anlagt omkring en ny kanal og skal i nær fremtid huse ca. 8.000

indbygger og næsten det samme antal arbejdspladser. En ny metrostation og sporvognslinie forbinder denne bydel med resten af byen og skaber på denne måde liv til bydelen. Bydelen har den tæthed, som skal til for at skabe bylivet.

En klassisk udfordring for havneområderne er, hvordan disse nye bydele hænger sammen med den eksisterende by både infrastrukturelt og visuelt. Den første del - Ruoholahti - er allerede forbundet med byen via en sporvognslinie. Herudover har man for gående og cyklende anlagt tunneler udformet som underjordiske byrum under de vejanlæg, som tidligere var forbindelsen til og fra havnen.

Jätkäsaari og Hernesaari var ligeledes tidligere havneområder med lagerbygninger. De gamle

funktioner flyttes nu ud til Vuosaari og omdannelsen betyder, at områderne vil åbne op til den indre by og dermed sikre, at byen får adgang til vandet og skærgården. Områderne som p.t. ikke er færdigudviklet, vil i fremtiden rumme nye urbane og tætte kvarterer med en blandet anvendelse (boliger, kontorer og kommercielle funktioner). I fremtiden skal områderne rumme ca. 30.000 nye indbygger og ca. 10.000 nye arbejdspladser. De nye arbejdspladser placeres især langs den nordlige kajstrækning inkl. Nokia's nye hovedkvarter.

Omdannelsen af den gamle fiskerihavn (Kalasatama), anlæggelse af containerhavnen og andre havnefaciliteter i Vuosaari betyder, at størstedelen af alle de indre havneområder frigøres til havneomdannelsen. Ved Sörnäinen og den gamle fiskerihavn er der nu planer om at omdanne hele området og give plads til boliger med 18.000 indbyggere og 12.000 nye arbejdspladser. Af andre funktioner regnes der med ca. 500.000 etagemeter – som skal bruges til kulturelle og kommercielle funktioner.

Dagen blev afrundet med en sejltur i skærgården – en ca. 1½ - 2 timers lang sejltur - som kan anbefales. Her får man set byen fra vandet og samtidig åbenbarer hele skærgården sig på en flot måde.

Lørdag d. 11. september

Den sidste dag var der tid til individuelle gøremål. Mange valgte at besøge byens nye museum – kunstmuseet tegnet af Steven Holl.

Af andre udflugtsmål bør nævnes Finlandia Hall af Alvar Aalto. ■



Næste byplanfaglig studietur går til Barcelona

Barcelona er for mange en "gammel" kending, og mange husker de store omdannelser byen undergik i forbindelse med Olympiaden i 1992. Arkitekter og byplanlægger har siden besøgt byen og set de mange omdannede byrum, olympiske anlæg og ikke mindst den olympiske bydel tæt på den gamle by og stranden.

Men der sker hele tiden noget i Barcelona – og de store tiltag sker bl.a. i den nordlige del af byen og i byens gamle industri områder.

FAB vil med den næste byplanfaglige studietur bl.a. sætte fokus på transformation – fra industriby til den innovative by og fra trafikrum til byrum med byliv. FAB vil med turen se på hvilke tiltag, der gøres i at transformere industriområder til bydele, hvor der satses på innovation, vækst, kultur og hightec og samtidig se hvordan nye bæredygtige

transportformer med cykel og sporvogn kan bidrage til at frigøre p-arealer til byrum med byliv. Hermed vil FAB også gerne følge op på FAB's årsmøde hvor temaet er "Bilen og byen".

Turen i 2012 vil ligesom de andre år være i den første uge af september. I løbet af foråret vil FAB informere mere om denne tur via FAB's hjemmeside

www.fabnet.dk så hold øje med hjemmesiden også i forhold til andre FAB-arrangementer i fremtiden.





Handy-Print A/S