

αθήνα

Ντ. Σ. Ιωάννου . 2013

TEMA

Den grænseløse by



## 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](mailto:vm@byplanlab.dk)

## Abonnement i Danmark

Årsabonnement i 2011: 600 kr.  
inkl. moms og porto.  
Pris for udenlandske abonnenter  
henvendelse til [sax@byplanlab.dk](mailto:sax@byplanlab.dk)

## Grafisk tilrettelæggelse

Emil Egerod Hubbard

## Forsidebillede

Illustration fra hollandsk vejtidsskrift

## Bagsidebillede

Metropolis

## Ekspedition

Dansk Byplanlaboratorium  
Eva Josephsen  
1165 København K  
Nørregade 36

Tlf.: 33 13 72 81  
Mail: [db@byplanlab.dk](mailto:db@byplanlab.dk)

## Tryk

Handy-Print A/S

ISSN 0007-7658

## Oplag

930

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

## Danske byers udfordringer - I lyset af internationale megatrends

Kursus i København 24. november, - 1. december og 8. december 2011

Henvender sig til erfarne planlæggere

Kurset stiller skarpt på tre væsentlige temaer:

Den innovative by

Den opsplittede by

Den globale by

De tre temaer vil sætte fokus på de udfordringer, som større byer i hele verden står overfor. Derfor henter vi input hjem fra udlandet for at forstå, hvilke trends også dansk byplanlægning og bypolitik må reagere på. Ideen er at deltagerne skal se deres daglige arbejde i en større sammenhæng.

Program udsendes i uge 25 og kan herefter findes på

[www.Byplanlab.dk](http://www.Byplanlab.dk)



- 2 **Leder: Hvor går grænsen?**  
*Dennis Lund*
- 5 **Svar Fra Danmarks naturfredningsforening**  
*Michael Leth Jess*
- 6 **Planstafetten**  
*Erik Skärbäck*
- 9 **Byer uden grænser**  
*Gertrud Jørgensen*
- 12 **Hvem kan udkantskommuner tiltrække?**  
*Lise Herslund og Christian Fertner*
- 17 **Otte principper for kvalificering af urbane landskaber**  
*Thomas Juel Clemmensen, Morten Daugaard og Tom Nielsen*
- 29 **Fritidslivet i bevægelse**  
*Thomas Sick Nielsen*
- 32 **Viden er ikke bare viden**  
*Christine Benna Skytt & Lars Winther*
- 35 **Mediatorer mellem byforskning og bypraksis**  
*Niels Albertsen*
- 38 **Byerne og globaliseringen**  
*Ove K. Pedersen*
- 47 **FredericiaC: Fremtidens by og byliv**  
*Jens Christensen og Maya Arffmann*
- 56 **Regional udvikling**  
*Erik Abitz*
- 58 **Faglig debat om Københavns genrejsning**  
*Peter Hartoft-Nielsen*
- 65 **Investeringer og alliancer er væsentlige parametre**  
*Holger Bisgaard*
- 68 **Midlertidigt byliv – hvorfor det?**  
*Astrid Bruus Thomsen, Per Schulze og Nicolai Carlberg*
- 74 **FAB**

# LEDER

## HVOR GÅR GRÆNSEN?

**Er vi ved at få to slags naturområder – eller har vi for længst fået det? Og gør det i øvrigt noget, om vi har forskellige naturinteresser og måske også forskelligt natursyn? Vi lever jo i en tid, hvor forskellighed går forud for lighed, og hvor planlægningens grænser udfordres bogstaveligt og overført.**

Har vi fået natur for de fine, de kultiverede og de veluddannede? Og er vi godt på vej til at udlægge "naturzoner" (læs skralde-spandsnatur) for dem, der blot skal køre igennem landskabet med det mål for øje at komme fra A til B? Og har vi i øvrigt ikke altid haft det sådan: De kongelige lysthaver, de kongelige jagtmarker, de store godser og herregårde, de udsøgte strande ved Sjællands nordkyst, ved Skagen, Æbletoft vig og i det Sydfynske øhav? Er det ikke her, at upper-class holder til, mens almuen og flertallet henter naturoplevelserne på altanen, i kolonihaven, på campingpladsen, i feriekolonien, i de kollektive feriebebyggelser samt i sommerhusene på undersænkede landarealer bag diget på Sydloolland i 10. række fra vandet? Som supplement kan sidstnævnte gruppe fornøje sig med Lalandia, dyreparker, Djurs Sommerland og andre "surrogate" naturoplevelser? Er det ikke sådan - ret beset? Også med hensyn til naturoplevelser er vi inddelt i klasser, selv i vort lidet klassedelte samfund.

Men nu har vi chancen for at udbygge denne kategorisering af danske naturområder, hvis vi følger Danmarks Naturfredningsforenings idé om at opstille vindmøller langs motorvejene. Lige nu lægger Vejdirektoratet sidste hånd på et responsum, hvor man skal udtale sig til trafikministeren om, hvorvidt det er en god idé med vindmøller ved motorvejene set i lyset af bl.a. trafikikkerheden. Ministeren skal have et svar inden sommer, så han kan komme videre i sagen.

Da DN fik denne ufattelige idé i midten af februar bakkede de fleste af Folketingets partier op om sagen. Fra højre til venstre roste man påfundet uden større overvejelser. Den let populistiske Eyvind Vesselbo meldte sig straks under fanerne, og det samme gjorde SF's Steen Gade, der dog professionelt har arbejdet med miljøforhold og lign. Det kan undre? DN's tanke var og er, at det er vigtigt at passe på naturen, og det er vigtigt at blive så bæredygtig og CO2-neutral som vel muligt. Hertil hjælper vindmøller. Og hvis vi så samtidig kan opstille dem på steder i landskabet, således at den støj og visuelle gene de måtte afstedkomme sker i områder, hvor der dels er støj i forvejen og dels er områder, hvor vi ikke behøver at værdsætter naturen så meget – ja, så får vi både mere naturlig energi, og vi undgår at få vindmøller op på ubekvemme steder i det "fine" landskab.

De møller, man forestiller sig, har vel en størrelse på op til 150-200 m, altså møller af en anseelig størrelse på land. Hvor mange der kunne blive tale om står endnu uklart. Men ønsket er, at de kan placeres nærmere end de 250 m fra vejside, som i dag er reglen. Sidelinien kan måske rykkes så tæt på som 40 m til vejskel.

### **DN's argumenter**

DN har naturligvis ret i, at støjen fra vindmøllerne klart overdøves af trafikstøjen (i hvert fald i dagtimerne) og det er også sand-

synligt, at der i nærhedszonen omkring en motorvej er relativt få husstande. Også det er vel en fordel. Det kan måske økonomisk set tillige være en fordel, når man betragter anlægsudgifterne, især målt med de forhøjede udgifter det er at opstille møller til havs. Transporten foregår jo alligevel på motorvej. Endelig er landbaserede møller generelt mere driftssikre og økonomiske end havvindmøller set over tid. Så fordele er der givetvis.

### **Et brud med 20-30 års planlægning**

Men ulemperne er lige så iøjnefaldende. Vejdirektoratet har indtil videre frarådet denne close-up-opstilling, fordi det kan nedsætte trafikikkerheden. Her er det især refleksionsglimt fra de roterende vinger og de blink-skygger og bevægelige skygger de vil kaste ved fladt sollys, et forhold som ikke er ubetydeligt, når man iagttager, at mange motorvejsstrækninger løber nord/syd, hvilket giver lave lysindfaldsvinkler i både morgen- og aften trafik, hvor der er myldretid. Det vil være det såkaldte perifere billedfelt, der vil blive påvirket ugunstigt.

Men vurderer man andet end lige trafikikkerheden, kan man sige, at vore motorveje ligger helt overvejende i de landskabsområder, hvor der er mindst vind ifølge Risø's sidste vindressourcekort for landet. Der skal 50 % flere møller til langs motorvejene, for at opnå den samme energieffekt i forhold til opstilling af vindmøller på de mere vinddisponerede landområder. Det kan man jo også godt tænke over i et velplanlagt Danmark. Og det er vel ej heller et ligegyldigt forhold at spørge til, hvad der skal ske med de landskabsbræmmer, som de sidste 30-40 m jord efterlader langs motorvejen? Hvordan er dyrkningsforholdene for dem?


Og bevæger vi os over i den mere æstetiske diskussion, kan man sige, at vi som et af de få lande i verden har undgået (næsten) at få en skov af reklameskilte i det åbne land. Det er mange år siden, at man fandt ud af, at det ikke er godt at samle al dårlighed langs vore motorveje. Et helt eklatant skrækbillede på det kan man se langs motorvejen syd om Odense, hvor store

el-master danser umotiveret langs med og på tværs af motorvejen. Det er så skæmmende, at det er tragisk.

Det var netop hensynet til landskabsbilledet, der i sin tid blev varetaget igennem planlovgivningen. I det billede kan vi nu indsætte vilkårlige møller, der i størrelse helt distancerer sig fra selv store reklameskilte og el-master. Møllerne har nogle proportioner, der i enhver henseende sætter det lavstammede og svagt bølgede danske landskab på prøve. Landskabet har ingen modstandskraft over for disse mastodonter. Og netop fordi møller er solitære med deres søjlekarakter og ikke som fx eltracere's luftledninger styrer mod fjerne mål, så bliver det endnu mere uforståeligt at placere dem vilkårligt langs motorvejen.

Man kan naturligvis mene, at sådanne vindmøller ikke er visuelt generende, men snarere et positivt tilskud til landskabsoplevelsen, idet møllen repræsenterer det, man kunne kalde en positiv symbolværdi, dvs. møllen associeres med noget godt; derfor er den også en glæde for øjet på samme måde, som landmanden måske godt kan lide gylletanke, fordi de lugter af guld. Men så vidt går DN jo ikke, for i foreningen ser man ikke møllerne som et landskabeligt tilskud, men som en ubuden gæst i Moder Danmarks skød.

DN's grundsyn er efter min mening både dumt og foragteligt: Dumt fordi der er nogle indlysende modargumenter mod forslaget og foragteligt, fordi det på en nedladende facon siger, at så længe du blot kører fra A til B i din bil, så behøver du ikke samtidig at få en landskabsoplevelse. "Du skal jo bare på job eller tilbage igen". Men det er herfra, at danskerne flest ser landskabet og årstidernes skiften. Det er herfra, at de oplever naturen. Og det er lige præcis denne erkendelse som Vejdirektoratet har forsøgt at underbygge igennem 20-25 år ved at søge at indpasse motorvejene i landskabets kurvatur, vurdere terrænprofiler, skråningsarealer, beplantning, udsigtsforhold etc. Vejdirektoratet har forsøgt at gøre køretiden og – vejen til en anstændig pause, noget utallige bilister over årene har bifal-



det. Det er fx derfor, at man har en todelt motorvejsbro over Skjern ådalen; det er derfor, at Vejlejordbroen spænder som en lineal fra brink til brink; det er derfor, at man bevidst har lagt motorvejens linjeføring så tæt på kirken ved Ejer Bavnehøj; det er derfor, at man har sat motorvejen på lave piller over Gudenådalen, og det er derfor, at man er søgt lidt i udkanten af de meget bevaringsværdige landskaber omkring Silkeborg. Det har netop været af hensyn til både bilisten og landskabet: At forsøge at gøre motorvejssporet glidende og tilpasningsdygtigt, således at det omkringliggende landskab ikke blev mere fragmenteret end nødvendigt. Og desuden hensynet til trafikoplevelsen ved at gøre udsynet roligt, panorerende, varieret og med små landskabelige særoplevelser, når de bød sig til. Og ude i landskabet ved at lade infrastrukturen passere så følsomt og smertefrit igennem landskabet. Dette projekt har stået på i 20-25 år under parolen "smukke veje", en lære som det øvrige Norden siden hen har taget til sig og rost Danmark for. Det tror

jeg ikke rigtig, at DN har fattet. Her viser DN måske sit sande jeg: Vi vil godt værne om naturen, men skal der ske overgreb på den, så må det gå ud over de mange, og ikke anfægte de steder, hvor vi andre fredsommeligt går på naturopdagelse. Det er de 50, 100 eller 200.000 bilister, som må føje sig i hverdagen for de få kratluskere med gummistøvler og sommerfuglenet. Al respekt for de fredede naturområder, men det er stupid foragt for almuen at degradere de mange bilisters daglige lille naturtilskud gennem forruden.

Hvis man i konsekvens af DN's forslag skal opstille møller, hvor der i forvejen er mest støj, så burde de første møller opstilles på Rådhuspladsen i København langs med H.C. Andersens Boulevard. .. Det var min gamle lærer på Akademiet, der lejlighedsvis spurgte den studerende: "Du siger, at du har fået en idé - men er det en god idé eller fix idé?" Det kan man også spørge DN om. Hvor går grænsen i enhver forstand?

**Dennis Lund**

# SVAR FRA DANMARKS NATURFREDNINGSFORENING

**“DN ønsker natur for de fine og skraldespandsnatur til de mange, det er dumt og foragteligt, og DN fatter ikke de gode intentioner bag de smukke danske motorveje.”**

*Af Michael Leth Jess*

Nogenlunde sådan resumerer Dennis Lund DN's holdning til opstilling af vindmøller, og argumenterer derefter imod. Heldigvis er udgangspunktet forkert.

I DN er vi voldsomt bekymrede over en vindmølleplanlægning, der hovedsageligt styres af princippet “4 gange møllens højde til nærmeste nabo”. Vi konstaterer, at denne tilgang i takt med møllernes himmelflugt på den anden side af 200 meter i højden, relativt ureflekteret medfører en spredning af vindmøllerne i landskabet til de områder, hvor ingen bor.

Der er faktisk meget få områder i Danmark hvor der er 1500-2000 meter mellem husene. DN's landzoneundersøgelse viste for et par år siden, at der bygges lystigt i de landskabskategorier som regionplanerne havde til formål at beskytte. Groft sagt, er det skove og fredede områder, der friholdes for bebyggelse – hvor lovgivningen er så firkantet, gammeldags og unuanceret, at den virker. Skovene og de fredede områder indgår af historiske og naturmæssige årsager ofte i sammenhænge med nogle af de “blødere” landskabskategorier – beskyttelsesområder, værdifulde

landskaber, kystområderne.

Når vi ved fra Skov & Landskabs undersøgelser, at den oplevelse flest mennesker søger – både i hverdags- og i udflugtsnaturen – er “stilhed”, og når vi samtidig bekender os til Wiljemud-valgets analyser og anbefalinger fra 2001: “Mere og bedre sammenhængende natur”, er det ikke svært at forstå, hvorfor vi i DN søger efter konstruktive alternativer til den nuværende “spredningsstrategi” for vindmøller.

DN anerkender, at landbaserede vindmøller spiller en rolle, hvis vi vil frem mod en fossilfri energiforsyning. Derfor vil vi gerne indgå i en konstruktiv dialog om, hvor fremtidens større møller kan placeres. Med den teknologiske udvikling inden for møller, kan der være grundlag for igen at undersøge, om afstandskrav mellem mølle og vej stadig er rimelig, eller om der her kan åbnes for placering af møller, som vi kender det fra f.eks. Sverige. DN er i gang med at se nærmere på mulighederne for at bygge flere landbaserede møller ved havne, i byer og industriområder samt langs større veje og baneanlæg – vel at mærke på steder hvor vindforholdene er tilfredsstillende.

I forbindelse med lederskribentens forslag om vindmøller langs H.C. Andersens Boulevard forlyder det faktisk, at Tivoli omkring 2009 legede med tanken om at opstille en mølle i samarbejde med Vestas, i stedet ejer haven nu en mølle ved Avedøreværket. Visuelt og støjmæssigt har vi svært ved at se at Det Gyldne Tårn, Himmelskibet eller Vertigo er mere harmoniske elementer i bybilledet.

Den del af det danske landskab, der er påvirket af byer og tekniske anlæg er efter de foreliggende undersøgelser mere end 10 dobbelt de seneste 40 år. Vindmøller opstillet de forkerte steder er en trussel mod både økosystemer, hverdags- og udflugtsoplevelser. “Urban Sprawl” er et grænsløst fænomen. Alene i Europa forbruges hvert år en landskabsressource på størrelse med Berlin. Det ville være fantastisk, hvis vi i Danmark kunne være foregangsland på dette område – på samme måde som vi har været med “smukke veje”.

## **Forfatter**

Michael Leth Jess, Vicedirektør i Danmarks Naturfredningsforening, mlj@dn.dk

# P L A N S T A F E T T E N

## BALANSERING I LOMMA HAMNPROJEKTET

Artiklen beskriver hur balanseringsmetoden tillämpats i Lomma hamnprojektet norr om Malmö och väster om Lund. Projektet har vunnit Sveriges Arkitekters pris för fem år sedan som årets bästa planpris.

Af Erik Skärbäck

### Balansering av naturresurser

Balanseringsmetoden kallas ibland kompensationsmetoden. Det handlar om att i planeringen av samhällsbyggnadsprojekt utforma konceptet och/eller utföra särskilda åtgärder för att balansera ingrepp i natur och landskap. Balansering har använts i Tyskland ca 30 år och introduceras nu i många länder.

Etiken är enkel och tydlig: Det är den, som tar bort naturfunktioner, dvs exploatören, som skall ge tillbaks, och det direkt i samband med projektet. Miljöåtgärderna skall således inte vara en "uppstädning" som sker i efterhand, och som skattebetalarna skall betala. Spelreglerna är tydliga, att exploatörer och byggherrar skall möta upp till samhällets krav på miljöhänsyn. Exploatering och markanvändningsförändringar kan ske på sätt som förstör resurser för ekologiska och hälsomässiga funktioner och värden, men också på sätt som bibehåller och utvecklar dem.

Principen är att negativa förändringar i naturfunktionerna i första hand skall undvikas, i andra hand

minimeras, i tredje hand utjämnas och i fjärde hand ersättas. Utjämning betyder, att man försöker reparera/återanlägga borttagna biotoper med samma funktion i nära sammanhang inom området. Ersättning innebär, att man etablerar andra lika värdefulla funktioner på annan lämplig plats inom området eller i närheten utanför planområdet. Att göra åtgärder utanför planområdet blir lite mer komplicerat att administrera, om man måste teckna avtal med andra parter utanför området. Om man förlägger sådana ersättningsåtgärder på kommunens mark, t ex för ny parkbyggnad, så blir detta dock lättare. Balansering handlar inte bara om att bibehålla markens, vattnets och vegetationens ekologiska funktioner, utan även att bibehålla hälsomässiga funktioner kopplat till natur- och landskap. Därför behöver säkras en lämplig nivå även för resurserna luft och landskapsbild, dvs. gott mikroklimat, fukt-sättning av luften, förebyggande av torr dammig innerstadsluft, emissionsabsorberande vegetation, samt grönska för våra upplevelser, dofter, vindens sus i lövverket, insekter och småfåglar.

Förväntade biotopvärden efter exploatering:	Biotop faktor:
Park	0,4
Tomt 225 – 700 m <sup>2</sup>	0,13-0,4
Öppet vatten	0,8
Naturmark	0,5-0,9
Marksten med fog	0,2
Större ny planterade träd 20-25	12
Mindre nyplanterad träd 16-18	4
Gata, asfalt	0,01

I den första etappen av Lomma hamnprojektet, mellan Hamnallén och Höje å, gjordes också en balanseringsutredning. Även den visade på ett visst underskott, 8.700 Bv1. Detta underskott antogs då kunna balanseras inom etapp 2. Med dessa tidigare intecknade åtgärder uppstod således en samlad underbalans för etappen 2 motsvarande 12.399+8.700=21.099 Bv1.



## Metoden

En balanseringsutredning görs i etapper. Först inventeras områdets befintliga biotoper innan planeringen påbörjades. Varje biotop får ett biotopvärde mellan 0,1 och 0,9. Hög faktor får t ex ädellövskog, vatten och strand, lägst faktor har asfalt. Klassificeringsmallen bör anpassas för varje projekt efter lokala förutsättningar, preferenser etc.

Senare har denna klassificeringsmall också tillämpats i ett samarbetsprojekt mellan stadsbyggnadskontoren i Helsingborg – Lund – Malmö med rubriken "Balanseringsprincipen, tillämpad i fysisk samhällsplanering"<sup>1</sup>

För utgångsläget beräknas sedan planområdets samlade biotopvärde genom varje biotops area multipliceras med sin biotopfaktor, varpå alla delyornas produkt summeras. I detta fallet blev summan av alla biotopvärdena (Bv1) 297.222.

Kartan visar yttäckande en inventering av alla biotopområdena. Ovanpå denna har lagts in bebyggelseområden (heldragen linje) för ett första planutkast för etappen 2 i Lomma hamnprojektet. Planutkastets biotopvärde klassificeras på motsvarande sätt. Det gav summa Bv1 = 284.823, således en liten försämring (12.399 Bv1).

För planutkastet behövdes mer klasser för anlagda ytor än i inventeringen av utgångsläget. I Lomma hamnprojektet har klassificerats enligt nedan:

Det finns framför allt två skäl att kalkylera biotopvärdena med siffror. Det första är att sifferberäkningen är ett konkret underlag i förhandlingar med markägaren/exploatören om att inte exploatera för hårt, och att åstadkomma nya gröna kvaliteter. Det andra är att den västerländska lagstiftningen (i Sverige PBL) skyddar markägarens



intressen så till vida att myndigheterna inte får ställa oskäligt höga krav, och Balanseringsberäkningen, om den resulterar i "balans" bevisar att kraven inte är oskäliga.

Biotopbalanseringen har sin begränsning i att den fokuserar på naturvetenskapliga biologisk/ ekologisk aspekter, och primärt ej på sociala. Dess behandling i siffror kan också uppfattas av vissa som alltför rationell, och lockar inte alla till medengagemang i planeringsprocessen.

### Rekreationsfunktioner

För rekreationsfunktionerna har i Lomma hamnprojektet använts en annan modell där man analyserar och värderar med utgångspunkt från delar av den grundforskning i miljöperception som kommer från SLU Alnarp ( red. Sveriges Landbruksuniversitet som utbildar landskapsarkitekter hort-

*Figur: I den första etappen av Lomma hamnprojektet, mellan Hamnallén och Høje å, gjordes också en balanseringsutredning.*



nomer og landsinspektører). Den forskningen har definierat att det finns åtta karaktärer i utemiljön som motsvarar grundläggande behov hos människan. Dessa karaktärer är rofylldhet (1), vildhet (2), artrikedom (3), rymd (4), allmänning (5), lustgård (6), centrum/fest (7) och kulturhistoria (8) (Grah, Berggren-Bärring & Stigsdotter 2005). Vissa av karaktärerna framhåller naturvärden, vissa sociala värden och vissa mer kulturella värden.

Även för denna analys gjordes i Lomma hamnprojektet "före- och efter"- kartor som visar att rekreativvärdena väsentligt förbättras genom exploateringen – se nedanstående bildpar.

Sammanfattningsvis är fördelen med balanseringsutredningarna både vad avser naturresurser och rekreativresurser, att man får ett rationellt konkret underlag att förhandla kring för alla parter. Kommunen kan definiera sina krav, arkitekten får konkreta önskemål om kvaliteter att föga samman till en helhet, och exploatören får tidigt ett bättre underlag för sin planering och kalkylering.

<sup>1</sup>[http://www.helsingborg.se/upload/Luft%20vatten%20och%20miljo/Stadens%20miljoarbete/lathund\\_Balansering2.pdf](http://www.helsingborg.se/upload/Luft%20vatten%20och%20miljo/Stadens%20miljoarbete/lathund_Balansering2.pdf)

### Litteratur:

Skärbäck E. maj 1997, Balanserad samhällsbyggnad, Stad och Land Nr. 147:1997, MOVIUM, Alnarp.

Grah, P. Stigsdotter, U. & Berggren-Bärring, A-M. 2005. A planning tool for designing sustainable and healthy cities. The importance of experienced characteristics in urban green open spaces for people's health and well-being. In Conference proceedings "Quality and Significance of Green Urban Areas", April 14-15, 2005, Van Hall Larenstein University of Professional Education, Velp, The Netherlands

Skärbäck E. 2007. Planning for healthful landscape values. In Mander Ü., Wiggering H., and K. Helming (Eds.) Multifunctional Land Use - Meeting Future Demands for Landscape Goods and Services. Springer-Verlag Berlin-Heidelberg, pp 305-326

Redaktionen sender i næste nummer Byplanstafetten videre til:  
Nina Larsen Saarnak, som er plankoordinator i Danmarks Naturfredningsforening  
Om synspunkter i det åbne lands planlægning.



# BYER UDEN GRÆNSER

**Hvad er en by? Hvordan ser nutidens byer ud? Hvordan er de at leve i, og hvad skal vi leve af i byerne? Hvad driver byernes udvikling, og hvordan kan planlæggere og politikere arbejde for at skabe byer, der bedst muligt opfylder samfundets krav til livskvalitet, økonomisk vækst og miljømæssig robusthed?**

*Af Gertrud Jørgensen*

Det er vidtrækkende spørgsmål, men det var i store træk dem, vi i Center for Strategisk Byforskning i 2004 satte os for at give svar på. Vi har ikke givet alle svar, men vi har givet nogle brudstykker af svar, og det er nok, hvad man kan forlange af forskning: Brudstykker til lidt mere indsigt og omverdensforståelse.

Udgangspunktet for centrets forskning var udfordringen af de "traditionelle" bybilleder – myter om byen – i en verden præget af globalisering og udvikling af regionale og mere eller mindre a-centriske bylandskaber som fx det østjyske bybånd.

Den 'traditionelle' eller klassiske forståelse af by er både en forståelse af, hvad urbanitet er, men samtidig også en forståelse af hvad 'den gode by' er. Nøgleord kunne være respekt for historien og traditionelle byformer, tæthed, blandede byfunktioner, offentlige byrum i menneskelig skala som kulturelt, kommercielt, og politisk mødested, centralitet, og klare grænser mellem by og land. 'Land' opfattes som produktionslandbrug og natur, der skal beskyttes mod byudvikling.

Denne byforståelse er indlejret i flere forskellige teoretiske lejr på forskellig måde. Nytradi-

tionalister fra Sitte (1898) til Krier (1984) er klare fortalere for at bevare og fremme den klassiske by ud fra et filosofisk/arkitektonisk synspunkt. 'Hverdagslivsteoretikere' og urbane designere fra Jacobs (1961) til Gehl (2010) lægger særligt vægt på de offentlige rum og den menneskelige skala i byen, mens miljøspørgsmål op gennem 90'erne styrkede bypolitik (Jørgensen & Ærø 2008) og særligt pegede på betydningen af tæt by som en energieffektiv bymodel (fx Næss 2001, Rogers 1999). Den klassiske byopfattelse er indlejret i EU's bypolitikker, og den danske planlov, ikke mindst i by- og landzonebestemmelserne, bestemmelser om detailhandel og planlægning for hovedstadsregionen.

Det er der for så vidt ikke noget nyt i, og den klassiske by som sådan er da også både virkelighed og myte på en og samme gang. Den klassiske by findes, den bevares, den fornyes og genopføres, fx i de store havneprojekter i Aarhus og København. Men den kan også blive en begrænsende karikatur, hvis vi ikke interesserer os for den ydre by: De regionale bylandskaber hvor grænsen mellem by og land bliver diffus, og tilgængelighed er lige så vigtig som tæthed (Clemmensen 2008).

Regionale bylandskaber hvor by og land nok er adskilt i detaljen, men som i et større perspektiv er "en stor kage" er udbredt over store dele af Europa og medvirker til en stor stigning i arealet brugt til byformål (EEA 2006). Det er spredt by, som kan være velplanlagt på detailniveau, men ofte ikke på makroniveau, fordi den næsten altid rækker ud over kommunale – og ofte også regionale – planmyndigheders jurisdiktion.

Pointen er, at selv om den klassiske by eksisterer, bor og arbejder de fleste mennesker ikke urbant i klassisk forstand. Den ydre by har ikke mange klassiske bymæssige kvaliteter: Den kan være rodet; uniform og kontekstuaafhængig som shoppingmalls og fastfoodkæder; indeholder spredt bosætning i landskabet og landbrugsland der urbaniseres; er formet af infrastruktur; giver bylandskaber med stort arealforbrug, men også nye tæthedspunkter; kan være monofunktionel og konform som 'parcelhusørkener' eller multifunktionel og heterogen som bynære landskaber med mange konfliktende semi-urbane funktioner.

Mange forskere og arkitekter har prøvet at "få has på" denne by, at forstå og beskrive den. Den går under begreber som Metapolis (Ascher 1995),

Zwischenstadt / Fragmented Urban Landscapes (Sieverts) eller Functional Urban Region (ESPO 2005). Desuden har arkitekten Rem Koolhaas bidraget med begrebet Generic City, der betoner den historiske bys unødvendighed og den moderne bys uomgængelighed (Koolhaas & Mau 1991). Vi valgte at kalde fænomenet for 'den grænseløse by'. Men uanset hvad vi kalder dem, og uanset hvilke teoretiske vinkler de enkelte begreber dækker, stiller det os overfor udfordringen om, hvad vi skal stille op med disse 'uregerlige byer' (Nielsen 2008).

Thomas Sieverts har været en vigtig inspirator i centrets arbejde. Han arbejder ud fra en arkitektfaglig baggrund, og sådan skal hans arbejde og opgør med idealet om den klassiske by også forstås. Hans pointe er, at Zwischenstadt – med de karakteristika der er beskrevet ovenfor – er en realitet, men at den fortsat ikke anerkendes som by, fordi vi – arkitekter og planlæggere – til stadighed arbejder med den klassiske by som ideal. Hermed bliver store dele af den moderne by stemplet som "forkert" og af dårlig kvalitet. Den ejer ikke historie, orden, harmoni, blandede funktioner og gode offentlige byrum, og opfylder dermed ikke idealet om den gode by. Sieverts stiller sig kritisk overfor denne tilgang og pointerer, at den grænseløse by må anerkendes som 'by' og forstås og forvaltes på egne præmisser, hvis kvalitet, identitet og økologisk holdbarhed skal sikres.

Det var præcis det – at søge at forstå den grænseløse by på dens egne præmisser – uden at fordømme den og uden at glorificere den – der var målet

for Center for Strategisk Byforskning. Vi spurgte, hvordan den grænseløse by konkret manifesterer sig i Danmark. Hvordan ser den ud med hensyn til arkitektur, bosætning og hverdagsliv, miljø og areal, og erhverv? Hvad er drivere i udviklingen? Og hvilke styringsmuligheder og strategier kan være virksomme på lokalt, regionalt og nationalt niveau? I en lang række forskningsprojekter har vi dels taget de regionale, kvantitative briller på,

og set på statistisk og spatial udvikling, OG taget lokale, kvalitative briller på med nedslag i lokal virkelighed.

De følgende artikler præsenterer nogle få af de resultater, der er kommet ud af centrets virke, med fokus på bosætning, forholdet mellem by og landskab, erhvervsudvikling samt styringsmuligheder.



### Center for Strategisk Byforskning – Fakta

Center for Strategisk Byforskning har eksisteret som et tværgående forskningsprogram fra 2004 til 2011. Det består af forskergrupper fra Arkitektskolen i Aarhus (Institut for By og Landskab) og Københavns Universitet ( Institut for Geografi og Geologi samt Skov & Landskab), og dækker fagdiscipliner som arkitektur, geografi, by- og landskabsplanlægning, styring og management. Realdania har støttet med 25 mio. kroner, og centerpartnerne har bidraget med et lignende beløb.

Ca. 40 forskere har arbejdet på kryds og tværs på omtrent lige så mange projekter. Der er startet 17 ph.d. studerende indenfor centrets rammer, hvoraf otte er færdige. De 5 af dem er ansat udenfor universitetsverdenen: tegnestue, boligsocial organisation, videns- og formidlingsvirksomhed.

### Referencer

Ascher, Francois (1995): *Metapolis. L'avenir des villes*. Editions Odile Jacob.

Clemmensen, T. J. (2008): *Vejnettet og det urban-rurale landskab*. In: *Nordic Journal of Architectural Research* 20 (2), 20-28

EEA (2006): *Urban sprawl in Europe – the ignored challenge*. EEA report No 10 2006. European Commission, Joint Research center and European Environment Agency.

ESPON (2005): *ESPON 111 final report. Potentials for polycentric development in Europe*. Espon.eu.

Gehl, Jan (2010): *Byer for mennesker*. Bogværket

Jacobs, Jane (1961): *The Death and Life of Great American Cities*. New York, Modern Library.

Jørgensen G. & Ærø, T. (2008): *Urban policy in the Nordic Countries*. *European Planning Studies*, vol 15, No 1.

Koolhaas, R. & B. Mau (1991) : *S, M, L, XL*. New

York: Monacelli Press

Krier, L. (1984): *Houses, Palaces, Cities*. Architectural Editions Ltd, vol 54.

Nielsen, Tom (2008): *Gode intentioner og uregerlige byer*. Arkitektskolens Forlag.

Næss, Petter (2001): *Urban Planning and Sustainable Development*. EUROPEAN PLANNING STUDIES Volume: 9 Issue: 4 Pages: 503-524

Rogers, Richard (1999): *Towards an Urban Renaissance: Mission Statement*. Urban Task Force, Department of the Environment, Transport and the Regions.

Sievert, Thomas (2000): *Zwischenstadt: Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*. Bauverlag Gutersloh, Berlin.

Sitte, C. (1898) *Artistic Limitations of Modern City Planning*. Udgivet første gang 1898. Se fx I : Camillo Sitte: *The Birth of Modern City Planning: With a Translation of the 1889 Austrian Edition of His City Planning According to Artistic Principles* (Dover Books on Architecture) by Christiane Crasemann Collins, George R Collins and Camillo Sitte (Paperback- 1 Jan 2009)



# HVEM KAN UDKANTSKOMMUNER TILTRÆKKE?

**I de sidste 10 år er der sket en markant stigning i udflytningen fra Hovedstaden til landområder. Mange kommuner ønsker del i denne gruppe. Specielt er det børnefamilier, der appelleres til i reklamer. Denne artikel stiller skarpt på en anden gruppe, - de midaldrende, som flytter længere ud og gerne starter virksomhed. Artiklen giver ideer til, hvordan kommunerne kan fremme denne udvikling.**

*Af Lise Herslund og Christian Fertner*

De store byer oplever vækst i befolkning og viden-serhverv. Samtidig med at væksten koncentrerer sig i storbyerne, vokser disse ud over deres traditionelle grænser. Byudviklingen i de 'grænseløse byer' kendetegnes ved provinsbyer og landområders forvandling til bostedsområder for tilflyttere fra byen. Denne artikel ser på tilflytning, som en udviklingsmulighed for landdistrikter i den grænseløse by ved at kombinere resultaterne fra to CSB-projekter (Center for Strategisk Byforskning). Et PhD-studie viser statistisk, at gruppen af tilflyttere over 45 år er interessant. De flytter længere ud end børnefamilierne (Aner, 2009) og gerne til naturskønne områder og kan herved være et potentiale for mere perifere kommuner. Et andet studie har stillet skarpt på tilflyttere fra storbyen, der har startet egen virksomhed på landet, og det viser sig netop at være de midaldrende, der starter som selvstændige for at kombinere livet på landet med en fortsat karriere. Artiklen her sammendrager hovedpointerne fra disse studier.

## **Anti-urbanisering**

I de fleste europæiske lande er udflytning af folk fra store byer en markant proces, der ofte refereres til som 'counter-urbanisering' i den engelsksprogede litteratur. Anti-urbanisering er en særlig

form for counter-urbanisering og betegner udflytning motiveret af livsstilshensyn. Udflytterne er tiltrukket af livet på landet, landskabets skønhed og den rurale karakter og vil gerne væk fra livet i byen. Typisk prøver folk at føre et mere uafhængigt liv og forbedre deres livskvalitet. Indenfor denne gruppe er det ældre segment en markant gruppe. Specielt er fokus på pensionisterne, der flytter ud til naturskønne områder; på engelsk "aminty driven retirement migration" (Mitchell 2004). Dette studie udvider det ældre segment til også at indeholde den arbejdsaktive gruppe fra 45-60 år. Hvordan er deres flyttemønstre, og hvad tiltrækkes de af?

## **Tilflyttere starter erhverv på landet**

Europæiske undersøgelser viser, at tilflyttere i højere grad end lokale starter små virksomheder (Bosworth, 2010). Til forskel fra en typisk urban vidensvirksomhed, er den traditionelle "rurale virksomhed" et produkt af lavere uddannelse, mindre markeder og en lavere frekvens af rådgivning og netværker på landet. Men med den grænseløse by og tilflyttere med nye kompetencer på landet, må denne relation være mindre deterministisk. I Nord-Øst England udgør små virksomheder i mere byrelaterede erhverv startet af tilflyttere fra storbyen den største enkeltsektor i økonomien i landområderne (fx. Stockdale & Findley, 2004). Findes



de i Danmark, hvem er de og findes de i gruppen af anti-urbanizers?’

## Metode

Vores case-region er Københavns store opland og dækker Sjælland, Lolland og Falster. Resultaterne baserer sig på både kvantitative og kvalitative data. Den kvantitative analyse består af data om flytninger mellem kommunerne (N=97) fra Danmarks Statistik fra årene 1986 – 2006. Data er opdelt i aldersgrupper. Vi fokuserer på flytninger af folk i aldersgrupperne 45-59 år og 60-74 år, som potentielt er mere uafhængige af byen, og sammenligner med børnefamilierne. Den kvalitative del består af interviews med 30 tilflyttere, der har startet som selvstændige, efter de er flyttet

på landet. Respondenterne er udvalgt fra et netværk af enmandsvirksomheder, oprindeligt startet i det tidligere Storstrøms Amt.

## Tilflytning af ældre

Den kvantitative analyse viser, at der i de sidste 20 år flyttede omkring 160.000 personer mellem kommunerne på Sjælland, Lolland og Falster hvert år. Andelen af personer mellem 45 og 74 år har været nogenlunde konstant på 13 %, eller 20.000 flytninger (se figur 1). Blandt de 60-74 årige kan man se en stærk stigning mellem 2000 og 2005, sandsynligvis begrundet i eftervirkninger af planlovens § 41 om sommerhusbeboelse fra 1991 og de høje huspriser i hovedstadsområdet.

Finanskrisen har betydet en lille tilbagegang i

flytninger i årene 2007/2008, men siden er den steget igen.

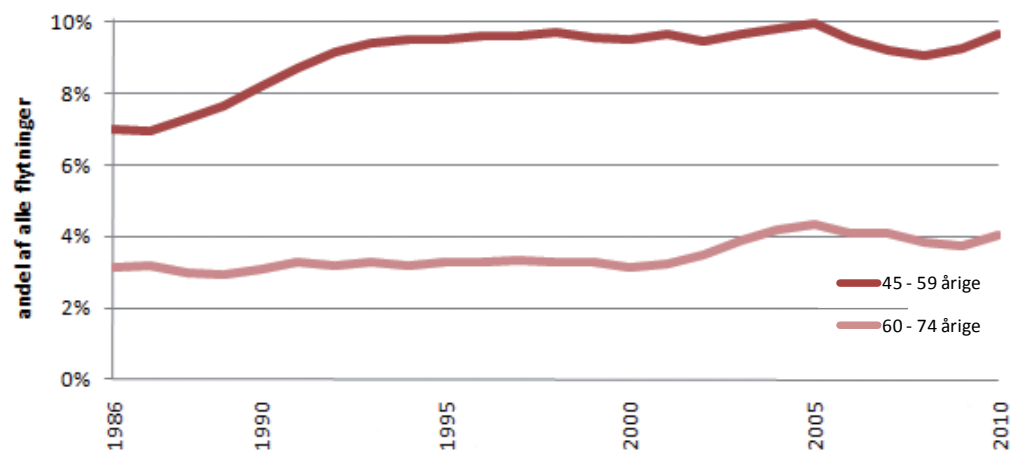
## Kystområder særlig attraktive

På kortene i figur 2 kan man se, at flyttemønstret for grupperne 45-59 og 60-74 år ligner hinanden meget, også over tid. Ældre tilflyttere er tiltrukket af kommuner langs kysten med et attraktivt landskab. Områder tæt på København eller i det centrale Sjælland er mindre attraktive for denne gruppe, men tiltrækker børnefamilier. Data fra de sidste par år kan ikke helt sammenlignes med tidligere tal, da kommunegrænserne har skiftet ved strukturreformen. Alligevel ses samme tendens, nemlig at kommuner længere væk fra København langs kysten er mere attraktive. Denne tendens er endnu klarere i forhold til alle flytninger samlet set, hvor der er sket en tilbagevenden til byen i de sidste år efter et årti med stærk udflytning. Dette flyttemønster passer godt med ideen om anti-urbanisering, hvor tilflyttere er mere tiltrukket af den landskabelige skønhed end af faktorer som arbejdsmarked og infrastruktur, som tiltrækker børnefamilierne. Figur 3 viser, at jo længere man kommer fra København, jo flere midaldrende og ældre tilflyttere findes.

## Livsstil og vidensarbejde

Interviewene med tilflytterne viser, at livsstil, attraktiv natur og landskaber er motiver for at flytte på landet, men også for at starte virksomhed. Respondenterne flyttede fra Hovedstadsområdet for at få en attraktiv bolig, være nær naturen og få et mindre stresset liv. Det var ikke intentionen også at starte virksomhed, men efter nogle år med pendling til hovedstaden eller arbejdsløshed på

Figur 1: Flytninger mellem kommunerne på Sjælland, Lolland og Falster 1986-2010. Omkring 10 % af alle flytninger udgøres af gruppen mellem 45 og 59 år, 4 % mellem 60 og 74 år. Det svarer tilsammen til cirka 20.000 flytninger mellem kommunerne per år.



det lokale arbejdsmarked startede respondenterne virksomhed. At starte enmandsvirksomhed var en strategi eller eneste mulighed, hvormed et bosted på landet kunne kombineres med ønsket om et ændret hverdagsliv og en fortsat karriere. Det var så oftest kvinder, der startede som selvstændig, mens deres partnere blev ved med at pendle til jobs. En kvinde, der startede selvstændigt reklamebureau ved sin bopæl på landet fortæller: *"Jeg ville væk fra stress og jag og ved at starte min egen lille virksomhed ved min nye skønne bolig, kunne jeg komme til det og samtidig gå tur med hunden, når jeg vil. Nu er jeg min egen, og hvis jeg ansætter, sidder jeg i musehjulet igen."*

### Stedsløse virksomheder

I opstartsfasen var der tale om to grupper af virksomheder (se tabel 1). Den største gruppe be-

stod af de midaldrende, der efter nogle år med pendling startede erhvervsservices som reklame og virksomhedsrådgivning med udgangspunkt i netværker af kunder og kontakter fra tidligere job og freelanceaktivitet i København. Virksomheden er startet i direkte forbindelse med et arbejdsliv i byen. Udgangspunktet for denne virksomhed er, at den kan være hvor som helst, og kundekontakt og sparring kan foregå virtuelt. Det er den 'stedsløse' virksomhed.

### Lokale virksomheder

Den anden og mindre gruppe virksomheder, bestod overvejende af private serviceydelser som terapi, undervisning og handel med børnetøj/have accessories etc., og var henvendt til den nærmeste provinsby og var således mere 'lokalt' funderet (se tabel 1). Denne type virksomheder

var startet af kvinderne, der havde været nogle år på det lokale arbejdsmarked og derfor ikke mere havde så mange netværker tilbage i byen, de kunne støtte sig op af, men måtte fokusere på deres nuværende lokalområde. I opstarten har de oftest også været afhængige af dagpenge eller barselsorlov og kun haft den lokale virksomhedsrådgivning i deres kommune for rådgivning.

### Den regionale virksomhed

Fra at være 'stedsløse' virksomheder, der godt nok fysisk var registreret ved bostedet på landet, men virkede i byen, er de overlevende virksomheder efter nogle år blevet 'regionale'. Den største gruppe er nu virksomheder, der har kunder både i København og regionalt. Vidensvirksomhed med kunder udelukkende i Hovedstaden har krævet mere ansigt-til-ansigt kontakt for at holde sig à jour, end de fleste havde troet. Dette har været svært at kombinere med, at de flyttede længere væk fra København og ønsket om en mere fri og fleksibel hverdag til at nyde naturen. Respondenterne har derfor fundet måder at mindske behovet for pendling og daglig kontakt med kunder og samarbejdspartnere langt fra bopælen. Omvendt har de mere lokalt funderede virksomheder måttet erkende, at det lokale marked ikke har været stort nok til deres service, og de har måttet finde kunder og sparingspartnere over et større område.

### Netværk og støtte

Tilflytters virksomheder i nye sektorer kan overleve på landet, fordi de virker over et større område. De virksomheder, der har kunnet kombinere det at have få og veletablerede kunder i Hovedstaden med en bredere vifte af serviceydelser tilpasset et

Tabel 1: Karakteristika for by- og lokalt orienterede virksomheder. Nogle starter virksomheder, som ligeså godt kunne være i byen, hvor andre er mere orienterede mod lokalområdet. De midaldrende, der starter byerhverv, er i overtal, 2/3 af de adspurgte.

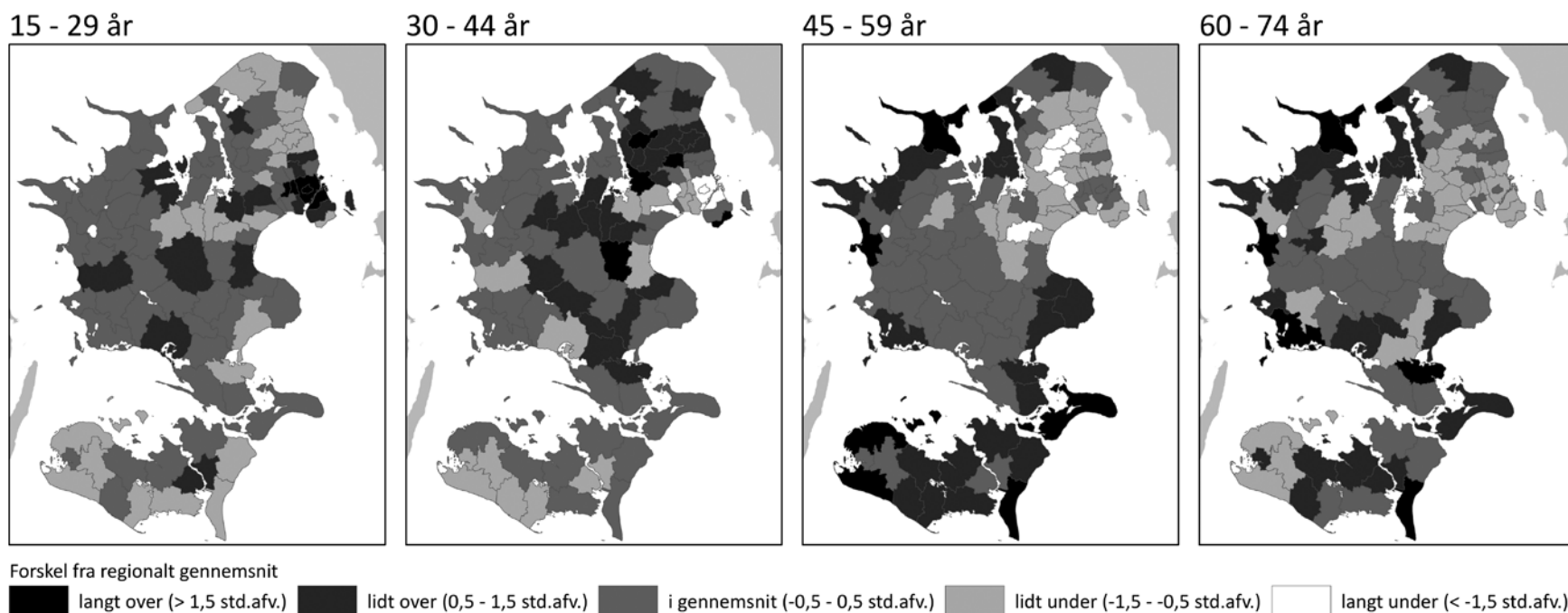
	Stedsløse byvirksomheder	Lokale virksomheder
Hvem	Midaldrende	Børnefamilien
Produkt	Reklamebureau, Web media Design/Tekstforfatter, Marketing, Events, Management rådgivning, Biotech, Rådgivende ingeniør	Terapi, Undervisning, Websalg
Marked	Hovedstaden	Nærmeste provinsby
Netværk	Mange Uformelle Hovedstaden	Få Formel rådgivning Lokal/regionalt
Opstart	Optrapning af freelance/pendling	Ofte kombineret med understøttelse/barsel
Motiv	Presset af livsstilsønsker	Presset af hverdagslivet



regionalt marked, trives med virksomhed ved bosted på landet. I denne tilpasning har netværker og ny viden været altafgørende. De selverhvervende tilflyttere savner netværk og løse partnerskaber på regionalt niveau. Flere fortæller, at de har følt sig som isolerede øer ude på landet, da de rådgivningsorganer, der findes kommunalt, ikke har taget dem seriøst. De har mest øje for virksomheder indenfor mere traditionel produkti-

on eller virksomheder, der genererer nye arbejdspladser. Det gør enmandsvirksomheder ikke, da de nemlig ønsker at være frie og fleksible. Vækst og profit er ikke de eneste eller vigtigste bevæggrunde. Livstilsparametre er afgørende. Derfor har de selv taget initiativ til dannelsen af forskellige sammenslutninger. Fx er reklamefolkene meget afhængige af ansigt-til-ansigt kontakt og har dannet et regionalt netværk indenfor sekto-

ren. Der er også dannet et 'mikronetværk', hvor selverhvervende blogger og mødes til temadage om alt fra regnskaber og skat til at holde foredrag, bruge webmediet osv. Sådanne netværk er også helt essentielle for, at de mere lokale virksomheder kan få ny viden og herved mulighed for at opdyrke markeder i Hovedstadsområdet.



Kilde: Kort & Matrikelstyrelsen, Danmarks Statistik

Figur 2: Tilflytning efter aldersgrupper. Figuren viser flyttemønstre for 15 til 74 årige for 1996-2006.

Gråtoner på kortene viser forskellen til regional gennemsnit.

Mørk betyder at der var en større netto-tilflytning i denne kommune i forhold til regionen.

Til at sammenligne forskellige kommuner er tallene set relativt til indbyggertallet. Personer mellem 45 og 74 år flytter især til kommuner langs kysten og delvis langt væk fra København

### **Midaldrende – en interessant gruppe**

De midaldrende kvinder har haft nemmere ved at tilpasse sig til livet som selvstændig på landet. De er fleksible og har kunnet kombinere kontakter i byen med et regionalt marked og herved fået mere tid ved hjemmet på landet samtidig med, de fortsat har en karriere indenfor videnserhverv. De nyder livet på landet. De deltager ikke lokalt i sociale aktiviteter, men værdsætter frihed, fred og ro. Modsat har børnefamilierne det svært med livet på landet. At have en regional virksomhed kræver mere tid væk fra hjemmet end en lokalt funderet virksomhed gjorde i udgangspunktet. Samtidig er de mere afhængige af lokalområdet, som i mange tilfælde har været præget af skolelukninger og et svindende lokalsamfund. De skal køre langt for at få børnene i skole, til fritidsaktiviteter og venner. Derfor har de fleste planer om at flytte til den nærmeste provinsby.

### **Anti-urbanisering som udviklingsmulighed?**

Udflytningerne fra København til områder længere væk er en realitet. Det er specielt gruppen over 45 år, der flytter længere væk fra storbyen stærkt tiltrukket af natur og landskabelige værdi-

er. Men er denne gruppe et potentiale for de mere perifere kommuner? Denne gruppe og specielt kvinderne ser muligheder i at starte som selvstændige. Herved kan de kombinere et liv på landet med en fortsat karriere indenfor deres felt som reklame, virksomhedsrådgivning osv. De er fleksible og går langt for at tilpasse deres virksomhed til de nye forhold, samtidig med at de holder fast i deres kompetenceområde. De selverhvervende tilflyttere tilfører landområderne adgang til ny viden og 'organisatorisk energi' i form af nye netværker, der sammenbinder lokale virksomheder med viden udefra. Disse enmandsvirksomheder er afhængige af netværksdannelse på regionalt niveau. Dette er så noget, de selv må etablere, da rådgivningen lokalt ikke har set deres potentiale. Alfa og omega, for at disse virksomheder kan fastholdes og udvikles, er netværk og sparring med ligesindede, men samtidig også et attraktivt bosted. For børnefamilierne er et attraktivt bosted også et velfungerende lokalsamfund. Hvorimod et attraktivt bosted for de midaldrende er et sted med fred og ro og skøn natur. Man kan derfor sige, at de midaldrende ikke er så krævende, samtidig med at de er fleksible og går langt for at tilpasse virksomheden.

### **Litteratur**

Aner, L.G. 2009, "Udflytninger fra København. Børnefamiliers udflytninger og bostedvalg i et hverdagslivsperspektiv". Ph.d.-afhandling, Det Naturvidenskabelige Fakultet, Københavns Universitet

Bosworth, G. 2010, "Commercial counterurbanisation: an emerging force in rural economic development". Environment and Planning 42 pp 966- 981.

Mitchell, C. J. A. 2004, "Making sense of counterurbanization", Journal of Rural Studies, vol. 20, no. 1, pp. 15-34.

Stockdale A and A. Findlay 2004, "Rural in-migration: a catalyst for economic regeneration". Paper presented at Global Change and Human Mobility—ICG-UK Glasgow, August.

### **Forfattere**

Lise Herslund er forsker ved Center for Skov & Landskab, Københavns Universitet  
Christian Fertner er PhD-studerende ved Center for Skov & Landskab, Københavns Universitet





# OTTE PRINCIPPER FOR KVALIFICERING AF URBANE LANDSKABER

**Denne artikel præsenterer et forsøg på at udvikle alternativer til de dominerende planlægnings- og designprincipper brugt i konstruktionen og rekonstruktionen af samtidens urbane landskaber. Den grundlæggende tese er, at de moderniseringskræfter, som driver den aktuelle udvikling, vil kunne resultere i en bredere og mere interessant palet af steder og rum, hvis supplerende planlægnings- og designprincipper blev udviklet og anvendt.**

*Af Thomas Juel Clemmensen, Morten Daugaard og Tom Nielsen*

## **Urbane landskaber: Hvad kan vi gøre - og hvorfor bør vi gøre det?**

Den igangværende moderniseringsproces skaber en fortløbende urbanisering, der til trods for de omfattende planlægnings- og designprincipper der tages i anvendelse for at kontrollere og organisere denne urbanisering, ofte resulterer i miljøer, der ikke synes at være resultatet af nogens intentioner eller drøm om en by. Et næsten uendeligt antal både store og mindre områder i samtidens urbane landskaber, virker som om de er overladt til en tilfældig udvikling, ikke fordi de er uplanlagte eller ukontrollerede, men fordi den måde hvorpå enkeltdele er planlagt og kontrolleret øjensynligt ikke kvalificerer disse områder i tilstrækkelig grad hverken æstetisk eller i relation til det levede liv. De velkendte byplanprincipper og traditionelle redskaber til at implementere dem - masterplaner, lokalplaner, trafikplaner, grøn struktur m.v. - blev udviklet i et forsøg på at kontrollere efterkrigstidens massive byudvikling, der fulgte i kølvandet på den anden industrialise-

ringsbølge og den voksende migration fra land til by. Denne fase er imidlertid stort set et overstået kapitel, og der er nu et behov for at få tilpasset og justeret principperne i forhold til virkeligheden i de grænseløse byer.

Tilpasningen har i en vis udstrækning allerede fundet sted gennem de sidste tre årtier - den forretningsorienterede tilgang til byen som et investeringsobjekt i den globale økonomi kan ses som et område. I relation hertil betragtes den traditionelle langsigtede byplanlægning ofte som en tom bureaukratisk gestus, hvis primære formål er at beskytte 'naturen' og det agrare produktionslandskab mod utilsigtet byggeri. En anden form for tilpasning ses i den omfattende demokratisering af planlægnings- og designprocesserne, hvor nye teorier og metoder til inddragelse og bemyndigelse af borgere er blevet udviklet og delvis taget i anvendelse.

Ingen af disse former for tilpasning har imidlertid forholdt sig særligt meget eller særskilt til de æstetiske og sanselige kvaliteter ved de urbane

landskaber, som disse har udviklet sig gennem de seneste årtiers forandringsprocesser. Der har været forskellige projekter og 'skoler' indenfor byplanlægning og arkitektur, som har budt ind, men de har haft en ganske begrænset effekt på hovedparten af de principper, der har været anvendt i udviklingen af og kontrollen med disse landskaber.

## **Kvalificering: Om at dømme på en ikke-for-dømmende måde**

Når det handler om at kvalificere noget, vil der nødvendigvis altid være værdier og domme på spil. Noget evalueres og findes bedre eller dårligere end noget andet. Her bevæger vi os ind i et for arkitekter og byplanlæggere velkendt felt, som altid har vist sig yderst vanskeligt at navigere i. De der arbejder ud fra et forudindtaget sæt af æstetiske evalueringskategorier ender ofte med en umulig og uproduktiv enten-eller konklusion. Noget findes bedre end noget andet ud fra uklare præmisser, fordi forholdene er komplicerede og

utilstrækkeligt afdækkede. I disse tilfælde er den mest oplagte måde at nå en konklusion på, at dømme noget for godt eller all right og resten for dårligt. Disse *clean-cut* æstetiske domme er ofte blandet sammen med mere eller mindre etiske domme. Udvalgte dele af de urbane landskaber betragtes aldrig som æstetisk *all right*, hvis det vurderes, at dets beboeres eller brugeres levevis, retfærdigt eller ej, afviger meget fra bedømmere-ns egen levevis.

Da Venturi og Scott Brown med deres banebrydende studier af Las Vegas og Levittown fra slutningen af 1960'erne banede vejen for ideen om at

betragte samtidens fysiske frembringelser på en ikke-fordømmende måde, brugte de begrebet *almost all right*. Eksempelvis blev den bilbaserede version af den amerikanske main street beskrevet som *almost all right*. Hermed bevægede de sig udover enten/eller-distinktionen uden dog at opgave den æstetiske bedømmelse (Venturi, Scott Brown, Izenour 1972).

Disse studier har tjent som inspiration for generationer af arkitekter efter dem og har i mange tilfælde leveret ammunition til en bekvem reaktion mod kollegaer og andre, som præsenterer en lidt for skarptskåret og overfladisk afvisning af de

dele af hverdagslandskabet, som samfundets kulturelle og monetære elite og deres ligesindede er tilbøjelige til at ringeagte.


Det har dog vist sig endnu mere problematisk at bestemme, hvad der er not all right set fra et *almost all right* perspektiv. En ting er at forstå og beskrive omgivelserne på en ikke-fordømmende måde; mere vanskeligt er faktisk at begynde at bedømme omgivelserne ud fra denne position, til trods for, at det udgør grundlaget for hovedparten af det arbejde, som arkitekter normalt gør i forbindelse med deres projekter.

Da det er vanskeligt at argumentere for hvilke specifikke kvaliteter, der gør et område *almost all right*, og præcisere hvorfor det kun er *almost all right* og ikke *completely all right*, så har tankegangen ofte også resulteret i en mere eller mindre ukritisk og euforisk attitude i forhold til alt nyt, moderne, generisk og endda ukontrolleret af arkitekter. Dette er en interessant position, som uden tvivl har bidraget til opdagelsen af uforudsete kvaliteter og arkitektoniske potentialer i de urbane landskaber, men den kan aldrig være tilstrækkelig, når målet er en mere omfattende og ikke-fordømmende *almost all right*-tilgang til kvalificeringen af de urbane landskaber.

### Fem centrale målsætninger

Til enhver bedømmelse hører altid en eller flere målsætninger, der bevidst eller ubevidst er bestemmende for bedømmelsens udfald. I et forsøg på at bevidstgøre denne proces og gøre den transparent, så andre kan tage stilling og så at sige bedømme bedømmelsen, er der i projektet





formuleret fem centrale målsætninger, som udgør rammerne for vores normative grundlag for udviklingen af de otte kvalificeringsprincipper.

Målsætningerne bygger ikke alene på vores egne erfaringer med hvilke aspekter, der har betydning for kvaliteten af vores fysiske omgivelser. Afsættet tages i arbejder fra de seneste år af Thomas Sieverts, François Ascher, Bernardo Secchi og Paola Vigano. De har alle via projekter og analytisk arbejde gennem flere år beskæftiget sig med udviklingen og karakteren af de urbane landskaber i Europa. Studier af deres arbejder har ført os frem til følgende målsætninger, der repræsenterer værdier, som vi finder vigtige i forhold til kvalificeringen af urbane landskaber:

### **Ejerskab**

Det er vigtigt, at mennesker har mulighed for at interagere med omgivelserne og yde indflydelse på disses materielle kvaliteter. En sådan interaktion er essentiel hvis urbane landskaber skal kunne fungere som læringsmiljøer og opfattes æstetisk (snarere end uæstetisk). Uden en æstetisk relation til omgivelserne vil de fragmenterede urbane landskaber ikke kunne blive genstand for omsorg og ansvarlighed (Sieverts 2008a: 257). Med henblik på at kunne aktivere befolkningens 'moralske ejerskab' til landskabet og dens mulighed for at identificere sig med det, bør urbane landskaber være åbne for en vis grad af selvorganisering.

### **Samliv**

En anden vigtig kvalitet i relation til urbane landskaber er deres evne til at kunne indoptage den

store mangfoldighed af livstile, kulturer, aktiviteter og interesser, som karakteriserer samtidens demokratiske samfund. Forskelle skaber ofte konflikter og fører til etableringen af enklaver. Med henblik på at understøtte sameksistens bør urbane landskaber på passende skalaer være i stand til at kombinere og blande forskellige typer af miljøer og rumme de nødvendige 'forhandlingszoner'.

### **Forbindelse**

De indbyrdes forbindelser mellem de urbane landskabers forskelligartede elementer er essentielle, hvis landskaberne skal kunne fungere som sammenhængende domæner, der reflekterer fælles interesser. Dette forhold bliver stadig mere vigtigt, i takt med at de urbane landskaber i stigende omfang både rummer globale elementer, underlagt globale regelsæt og lokale elementer, der er rettet mod betjeningen af hverdagslivet i lokalområderne (ibid.: 263). Forbindelsernes kapacitet øges i de urbane landskaber når, der er tale om forbindelser, der fungerer på tværs af forskellige skalaer og indflydelsesniveauer, samt når der opereres med 'dobbeltkodede' zoner, som kan fungere som den nødvendige 'lim' mellem helt forskellige elementer.

### **Mangfoldighed**

Mangfoldighed kan beskrives som en vigtig kvalitet i forhold til urbane landskaber, da den reflekterer evnen til både at rumme en stor variation af dyre- og plantearter (biodiversitet) og give plads for mennesker med forskellige kulturel og social-

økonomisk baggrund (social mangfoldighed). Urbane landskaber vil kunne understøtte mangfoldighed, hvis urbane processer og naturlige processer er bedre integreret og tilpasset hinanden. Med henblik på at understøtte den sociale mangfoldighed bør urbane landskaber rumme en blanding af forskellige typer af boformer i passende størrelser og med en høj grad af tilgængelighed for alle indkomstgrupper.

### **Porøsitet**

Secchi og Vigano bruger begrebet *porosity* til at undersøge og præcisere, hvorledes forskellige rumlige strukturer kan optage bevægelse og forandring. Et materiales porøsitet afhænger af dets opbygning, struktur, form og design (Secchi, Vigano 2009: 29). Porøsitet rummer og kombinerer to sæt af målsætninger: At nedbringe antallet af barrierer i urbane landskaber og forbedre deres gennemtrængelighed med henblik på at sikre uhindret bevægelsesfrihed for cyklister og gående såvel som for flora og fauna. Overordnet set skal porøsiteten sikre en åbenhed overfor forandringer i både kollektive og individuelle rytmer (Vigano 2007).

### **Tankevækkende situationer fra urbane landskaber**

Ovenstående målsætninger har guidet os igennem evalueringen af en række tankevækkende situationer fra urbane landskaber rundt i Europa. Når muligt, er disse situationer blevet grupperet i 'tvillingepar', hvor den ene repræsenterer et problem eller uudnyttet potentiale, og den anden

repræsenterer en form for løsning eller i hvert fald et mere udnyttet potentiale i relation til samme problemstilling. På denne måde tager vores analyse og efterfølgende formulering af kvalificeringsprincipper afsæt i meget specifikke situationer, som repræsenterer nogle mere generelle diskussioner. Situationerne er ganske ordinære og uspektakulære, idet vi har 'fundet' dem i den type af hverdagslandskaber, hvor vi på lige fod med millioner af andre europæere lever vores liv. Alle situationerne har vi selv besøgt og registreret. Dette forhold med at være on site er vigtig for den æstetiske tilgang, idet vi på denne måde benytter og oplever stedet frem for blot at betragte det. Ved at lave tvillingepar ud af vores eksempler og skabe sammenhængende fortællinger med udgangspunkt i deres kvaliteter eller mangel på samme, forsøger vi at få eksemplerne til at indikere, hvordan de ønskede kvaliteter vil

kunne opnås. Samtidig er det intentionen at fastholde de urbane landskabers kompleksitet for at understrege, at det ikke handler om at skabe 'idealprincipper' for den 'gode by'. Følgende tre eksempler skal give et indtryk af spændvidden af de i alt atten forskellige 'tvillingesituationer' der er arbejdet med i forskningsprojektet.

### **Mens vi venter**

Disse situationer adresserer uvisheden forbundet med omfattende og langsigtede byudviklingsplaner og eksemplificerer behovet for en mere åben og tilpasningsdygtig planlægningstilgang samtidig med, at de peger på potentialet i at integrere midlertidige faciliteter og forhold i udviklingsprocessen. Tiltag, der vil kunne understøtte tilegnelsen af byens rum og øge mangfoldigheden (se fig. 1).

På billedet til venstre ses et udfaset havneom-

råde, hvor der er planlagt en ny bydel med kanaler, boulevarder m.m. En masterplan blev udviklet og vedtaget med henblik på at sikre en hurtig udvikling af området, men endnu er intet blevet bygget, ikke mindst på grund af finanskrisen og den økonomiske nedtur. Da dette scenarie ikke var forventet af de lokale planlægningsmyndigheder, ligger store områder midlertidigt ubenyttet hen som en indhegnet byggeplads uden offentlig adgang. Områdets store potentiale som 'offentligt byrum' bl.a. i kraft den næsten uendeligt store belagte flade, der giver plads til både stort og småt af såvel beghenheder som objekter, der aldrig ville kunne findes plads til i den tæt bebyggede by, udnyttes endnu ikke.

Billedet til højre viser en af byens 'bagsider'. Et af de mange steder hvor udviklingen går sin egen stille gang gennem en gradvis tilegnelse. Dette er et unikt sted, hvor lokale graffitimalere "hænger ud"

Figur 1



og laver deres graffiti-kunst. Stedet er samtidig meget populært, ikke kun på grund af sin uforstyrrede atmosfære og nemme adgang til friske forsyninger fra tankstationen ved siden af, men på grund af den specielle installation bygget oven på de ikke længere brugte betonkonstruktioner, bliver det muligt på en helt særlig måde at indtage områdets tidligere utilgængelige industrikonstruktioner. På den øverste platform, der kan rumme fire til fem personer, kan man sidde i læ og derfra nyde udsigten over det omkringliggende område. Denne simple konstruktion, opført for begrænsede midler som en midlertidig installation i forbindelse med en årlig byfestival, bidrager til stedets 'brugbarhed' og skaber grundlag for udvikling af et nyt offentligt rum med sin egen unikke karakter.

### Tæt på 'naturen'

Med disse situationer sættes fokus på dilem-

maet, der knytter sig til modsætningen mellem den 'urbane verden' og den såkaldte 'naturlige verden'. På den ene side har mennesker løbende søgt at forlige denne kontrast og kombinere det bedste fra begge 'verdener' (Sieverts 1997: 7). På den anden side har planlæggere vedholdende advokeret for en klar grænse mellem 'by' og 'land' med henblik på at beskytte miljøet. Situationerne her indeholder potentialet til at kunne betragte 'byen' og 'landskabet' som integrerede domæner, der må udnytte det forhold, at de er fælles om dele af de samme udviklingsprocesser for at kunne understøtte tilegnelsen og forbedre graderne af forbindelser og porøsitet (se fig. 2).

Billedet til venstre viser en ny parcelhusudstyknings i umiddelbar nærhed af en større skov. Informationstavlen på billedet illustrerer grundenes organisering, som følger en logik, der handler om at optimere antallet af salgbar kvadratmeter.

Resultatet er et generisk mønster uden steds-specifikke kendetegn. Skoven, der skal forestille at definere udstykningsens 'kvalitet' og 'markedsføringsværdi' (som beskrevet på tavlen), påvirker ikke udstykningsens rumlige kvaliteter. Bebyggelsen holdes pænt på afstand af skoven med et bredt tomt bælte, der giver mindelser om bæltet af 'no mans land' langs en i øvrigt utilgængelig grænse. Bæltet synes kun at kunne tilfredsstille bureaukratiet og dets ønske om adskillelse mellem 'by' og 'land'. Potentialet i at udvikle en parcelhusudstyknings, der låner kvaliteter fra skoven og iscenesætter mødet mellem skoven og bygningsene udnyttes således ikke.

Billedet til højre viser et byområde indkapslet i skov. På et overordnet niveau smelter by og skov fuldstændig sammen; kommer man tæt på, er forholdet mellem by og skov kendetegnet ved utallige 'kantforhold' (private haver der flyder sammen offentlig skov, osv.), der tilsammen skaber en

Figur 2



porøs grænseflade, som åbner op for udveksling mellem de to systemer. Situationen er resultatet af en længere udviklingsproces, hvor byområde og skovområder gradvist har vokset mod og ind mellem hinanden. Frem for blot at være en visuel baggrund for byområdet, fungerer skoven her som et sammenhængende og gennemtrængeligt landskab, som skaber forbindelse mellem dets indlejrede beboere.

### Hjemme blandt fremmede

Her rettes opmærksomheden mod homogeniteten i urbane landskaber og muligheden for at opnå samliv og mangfoldighed gennem udviklingen af mere hybride strukturer, den integrerer og kombinerer forskellige arkitektoniske koncepter (se fig. 3).

På billedet til venstre ses et nyt boligområde, hvor bygningerne og deres umiddelbare omgivelser skaber et meget ensartet område. Som det er til-

fældet med mange andre byudviklingsområder, er området blevet udformet på baggrund af en enkelt dominerende æstetisk og strukturel logik. Denne tilgang tjener flere formål: Økonomiske fordele ved at benytte de samme tekniske løsninger, en stærk identitet og et klart arkitektonisk koncept der gør det nemt at markedsføre området, udsigten til en socialt homogen enklave. Desværre er disse områder, når de opnår en vis størrelse, ofte også fattige på stimuli og anvendelsesmuligheder. Alt afsløres på kort tid.

På billedet til højre ses en hybrid bebyggelsesstruktur dannet ved mødet mellem en traditionel karréstruktur, der omslutter et modernistisk etagebyggeri placeret i et 'åbent landskab'. Ved at kombinere disse to meget forskellige strukturelle principper opnås en situation, hvor de forskellige strukturer kan bidrage positivt til hinanden. Den tætte monotone karréstruktur tilføres via den obliquatoriske græsplæne mellem de moderne bolig-

blokke et større fælles rekreativt område, og det moderne etagebyggeri tilføres, fordi det er tæt omkranset af 5 etages karrébebyggelse, der bryder vinden, et bedre mikroklima og en mere intim atmosfære med flere mennesker.

### Fra situationer til kvalificeringsprincipper

De principper vi benytter til kvalificering af de urbane landskaber refererer til én eller flere af tvillingsituationerne og de generelle problemer og potentialer, som blev identificeret i forbindelse med analysen og evalueringen af disse. Med formuleringen af kvalificeringsprincipperne ønsker vi at gøre potentialerne operationelle som retningslinjer for arkitektoniske interventioner i urbane landskaber. På denne måde skal principperne både forstås som en opsummering af, hvad der kan læres ud fra tvillingsituationerne, og en åbning i forhold til at udvikle nye måder at tænke arkitektoniske interventioner på i urbane





landskaber. Det betyder samtidig, at principperne må balancere mellem at være abstrakte nok til at kunne fortolkes og videreudvikles på flere forskellige måder, og konkrete nok i forhold til de specifikke situationer, der har dannet grundlag for deres udvikling. Principperne skal desuden ses som et forsøg på at omsætte mere generelle værdier såsom åbenhed, mangfoldighed og fleksibilitet til retningslinjer, der er rettet mod planlægning og design. Principperne er beskrevet både i ord og tegning (se fig. 4).

### Landskabsinfrastruktur (a)

Dette princip bygger på ideen om landskabet som et medium med kapaciteter til at binde og understøtte en mangfoldighed af steder, mennesker og aktiviteter på tværs af skala og indflydelsessfære. Skoven er et oplagt eksempel: Den kan både være en lokal sansemæssig oplevelse og en regional struktur. Den fungerer ofte som en udvidet have eller legeplads for de mennesker som bor ud til den, samtidig med at den er en rekreativ ressource for mennesker i et større opland.

Landskabets evne til at forbedre forbindelsen og porøsiteten er tæt knyttet til de fraktallignende kanter, som øger grænsefladen mellem bebyggede og ubebyggede områder i de urbane landskaber. Set fra et æstetisk synspunkt er disse fraktallignende kanter ofte mere interessante end den skarpe grænsesituation baseret på en klar adskillelse mellem 'by' og 'land', der kun udgør én form for møde. Modsat tilbyder de fraktallignende kantsituationer en mængde forskellige sammenstød og en større sensibilitet overfor de



a

specifikke kvaliteter på et givet sted, hvilket skaber mere åbne situationer.

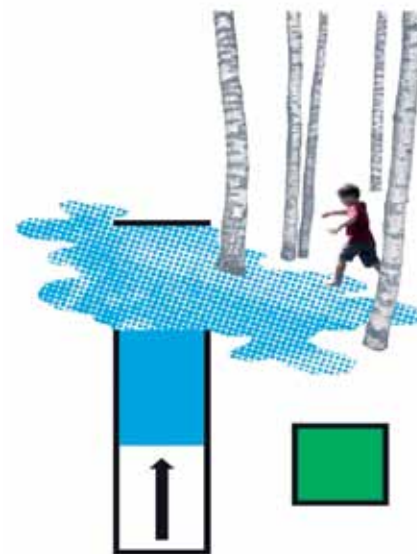
En anden vigtig kvalitet ved landskab som infrastruktur er dets evne til at rumme forskellige aktiviteter og brugergrupper indenfor et relativt afgrænset domæne. Denne evne skyldes både landskabets egen mangfoldighed og den 'bløde' programmering, som karakteriserer de fleste landskaber. Disse kvaliteter skaber en form for ikke-determineret situation, som er blevet udpeget som en vigtig faktor i forhold til menneskers tilegnelse af offentlige domæner i samtidens urbane landskaber (Hajer, Reijndorp 2001).

Arbejdet med princippet landskabsinfrastruktur kunne eksempelvis handle om at binde

eksisterende landskabselementer i forskellige skalaer, fra private haver til regionale spredningskorridorer i større sammenhængende netværk. Eller om at bruge skovrejsning som en byggemodningsproces som en stimulering af grænsefladen mellem bebyggede og ubebyggede områder.

### Favntag med naturen (b)

Den grundlæggende kvalitet ved at være i stand til at interagere med naturens processer har ofte været forsømt indenfor den moderne byplanlægning. I mange tilfælde er parker og andre rekreative områder med kapacitet til at understøtte borgernes og brugernes interaktion med det 'naturlige miljø' og 'naturens kræfter' blevet udformet alene med en prioritering af de formelle og visuelle kva-



b

liteter, hvilket forvandler landskabet til en 'død begivenhed' (Corner 1999: 156). I andre tilfælde er 'naturen' blevet udgrænset i særligt udpegede områder som nationalparker, hvor den gøres til en turistattraktion på linje med andre i den voksende oplevelsesøkonomi.

Princippet om at tage favntag med naturen handler om at afdække og favne naturens elementer og disses processer i urbane miljøer og udforske deres æstetiske potentiale. Det kunne være at frilægge et reguleret vandløb, at promovere *urban farming* eller arbejde med vandrensning i relation til andre urbane funktioner og faciliteter. Frem for at fokusere på formelle og visuelle kvaliteter alene, bliver det vigtigt at overveje, hvordan det urbane landskab arbejder, og hvordan naturens processer indlejres.

Måden hvorpå naturens systemer stimulerer udformningen af steder og rumlige sammenhænge således, at disse har en tendens til at være mere åbne og inklusive samtidig med, at de har kapacitet til understøtte forskellige behov, betyder at urbane landskaber kan kvalificeres ved at forbedre integrationen mellem naturens systemer og de urbane systemer. Det handler især om at tillade, at naturens processer gives plads til at forandre de urbane landskaber. En nærmere udfoldning af en sådan tilgang vil have et stort pædagogisk potentiale i relation til en bredere forståelse af økologiske mekanismer. Eksempelvis kunne afledningen og behandlingen af regnvand benyttes mere bevidst som et kvalificeringselement, der kombinerer æstetiske og sociale aspekter med økologiske.

### Lineære arrangementer (c)

Princippet med lineære arrangementer handler om organiseringen af forskellige domæner eller rumlige systemer. Den grundlæggende idé er, at lineære arrangementer skal maksimere kontaktfladen mellem forskellige selvstændige dele og øge muligheden for, at de kan indvirke på hinanden uden at kompromittere de respektive deles funktionelle integritet. Denne egenskab gør de lineære arrangementer velegnede til at skabe multifunktionelle miljøer med en høj grad af gennemtrængelighed - noget der kendes fra det traditionelle gademiljø, hvor flere funktionelle domæner arrangeret side om side skaber en fleksibel



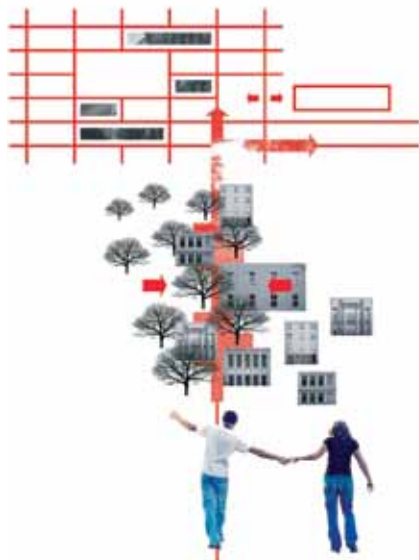
organisierungsform, som kan understøtte samliv. Arbejdet med lineære arrangementer handler om at overføre den type af organisatorisk og rumlig logik, der er associeret med det traditionelle gademiljø til andre dele af de urbane landskaber, der ofte er karakteriseret af mange isolerede 'øer' eller enklaver med hver sin interne logik. Ved at 'strække' og sidestille forskellige domæner og rumlige systemer, der ellers har en tendens til at være introverte og selvtilstrækkelige, svækkes disses grænser således, at de bliver mere porøse, hvilket gør det nemmere at bevæge sig med mindre friktion fra en aktivitet eller et domæne til et andet.

Udover at forbedre porøsiteten, kan de lineære arrangementers svage grænser også understøtte nogle gunstige udvekslinger. For det første bliver det nemmere at dele faciliteter og funktioner på tværs af forskellige domæner eller rumlige systemer. For det andet tillades en mere fleksibel anvendelse, hvor et domæne eller system kan agere buffer for andre i en presset situation. For det tredje kan de understøtte mutationen mellem forskellige programmer, hvilket kan øge mangfoldigheden af aktiviteter i de urbane landskaber.

### Kanten som domæne (d)

Alle urbane landskaber er karakteriseret ved utallige kanter mellem forskellige enklaver og andre rumlige enheder. Hver gang en ny enklave eller rumlig enhed udvikles, kommer der flere kanter til, hvilket betyder at 'produktionen' af kanter vokser nærmest eksponentielt med antallet af

c



d

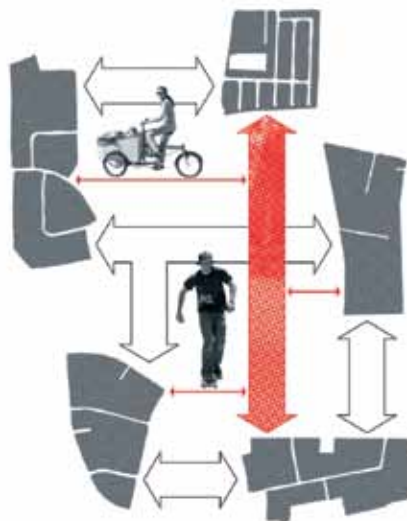
områder der udvikles. På denne måde kan kanten beskrives som et allestedsnærværende og meget vigtigt 'domæne' i urbane landskaber. Imidlertid betragtes kanten sjældent som et domæne i sin egen ret, men blot som en grænse mellem forskellige domæner. Som en konsekvens heraf, vender enklaver og andre rumlige enheder ofte 'ryggen mod hinanden' og udtrykker bare herigennem en mangel på kommunikation på alle niveauer fra den fysiske fremtoning til den funktionelle udveksling. Hvad der kunne være et vigtigt domæne i forhold til at skabe forbindelse og udveksling bliver i mange tilfælde ignoreret eller behandlet som et marginalt domæne.

Princippet fremhæver kanten som et vigtigt domæne for forbindelse og udveksling i fragmente-

rede urbane landskaber og peger på en udnyttelse af kanten unikke æstetiske potentialer. Da kanten ofte tilhører forskellige domæner, kan den også udnytte forskellige kvaliteter. Det at arbejde med kanten som domæne er en balanceakt; det handler om at udvikle kantsituationer så de får kapacitet til at holde uensartede og modstridende enheder sammen og artikulere deres kontraster på måder, der gavner begge parter. Det handler også om at betragte kanten som et potentielt netværk af forbindelser mellem enklaver og andre zoner med tendens til voksende isolation.

#### Forbindelse og destination (e)

Dette princip drejer sig om rum med kapacitet til både at fungere som forbindelse og destination.

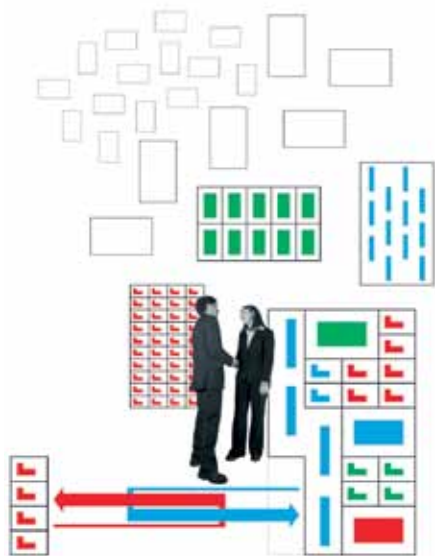


e

Det er multifunktionelle rum som primært understøtter bevægelse, transport og andre offentligt rettede aktiviteter. Princippet er rettet mod forsøg på at tilføre nye kvaliteter til 'spaces of flow' (Castells 1996) gennem en intelligent organisering af differentierede programmer i rum med offentlig adgang og stor offentlig tiltrækningskraft. Det høje mobilitetsniveau som karakteriserer samtidens urbane landskaber understøttes af en bred vifte af forskellige forbindelser og transportinfrastrukturer, hvilket betyder at store områder af de urbane landskaber både er helliget og udformet med udgangspunkt i en eller anden form for bevægelse fra en destination til en anden. Ikke alene kan selve omfanget af denne type rum, der kun er dedikeret en enkelt funktion, betragtes som en form for arealspild, mange forbindelsesveje fungerer samtidig som barrierer på en eller anden måde; 'one person's infrastructure is another's difficulty' (Graham, Marvin 2001: 11). Med henblik på at øge muligheden for fri bevægelse gennem alle dele af de urbane landskaber og sikre en maksimal tilgængelighed for alle brugergrupper ikke mindst fodgængere og cyklister sigter dette princip på at øge porøsiteten ved at minimere barriereeffekterne af de rum, der er helliget bevægelse og transport. Det handler grundlæggende om at sikre tilgængeligheden i flere forskellige retninger gennem etableringen af forbindelser, der på et vist niveau også fungerer som en destination, at indlejre forbindelser i multifunktionelle miljøer. Et eksempel kunne være parken, der også tilrettelægges som en passage.

## Symbioser (f)

Dette princip handler (med et udtryk fra biologien) om kombinationen af forskellige arkitektoniske programmer, bygningstypologier og strukturelle logikker på måder, der skaber et symbiotisk forhold. Som med alle symbiotiske forhold, betyder det, at de involverede parter skal stå stærkere sammen, end de gør hver for sig. Eksempelvis bør integrationen af boliger og butikker ikke ske på bekostning af passende uderum for beboerne eller lange åbningstider for de butiksdrevende. Symbioser fungerer som trafikknudepunkter, hvor hver transportform drager fordel af fælles udvekslinger og forbindelser, eller som kaffebaren integreret i bogbutikken. Denne form for intelligens kunne overføres til implementering i mange

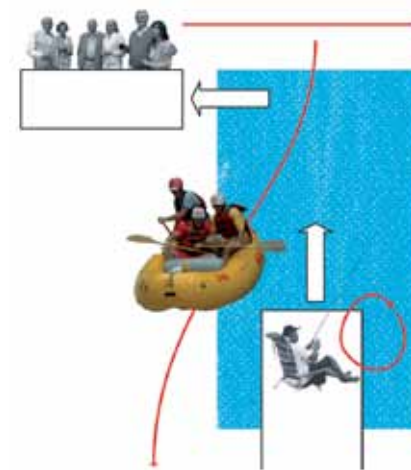


f

andre situationer og i mere komplekse versioner på tværs af forskellige skalaer og indflydelsesniveauer i urbane landskaber.

Samtidens urbane landskaber beskrives undertiden som 'an archipelago of enclaves' (Hajer, Reindorp 2001: 53-61) bestående af utallige urbane fragmenter. Disse urbane fragmenter eller enklaver er i overvejende grad monofunktionelle enheder med den samme bygningstypologi og strukturelle logik; erhvervsparkeer, industriparker, sportsparker, uddannelsesområder, boligområder m.v. På et overordnet strukturelt niveau skaber denne form for organisering en ekstrem heterogenitet og variation, men på et perceptuelt niveau er resultatet ofte det modsatte: Meget homogene miljøer med lille variation og alle de dertil associerede problemer.

En stor andel af enklavernes ensformighed er ikke direkte tilsigtet, men kan betragtes som et biprodukt af restriktive planlægningsregulativer, der har som mål at afværge potentielle interessekonflikter. Ved at fokusere på forhold, der er gensidigt *fordelagtige* frem for blot gensidigt *acceptable*, fremstår ideen om at kombinere forskellige programmer, bygningstypologier og strukturelle logikker som mindre besværlig, og der skabes en åbning væk fra det standardrepertoire af designløsninger, som ingen er direkte imod, men heller ingen er rigtig begejstret for. Arbejdet med symbioser kan forbedre mangfoldigheden i urbane landskaber ved at åbne op for udviklingen af nye hybride former, som kombinerer kvaliteter fra velkendte planlægnings- og designelementer.



g

## Fælles attraktioner (g)

Dette princip handler om at organisere rum på en måde, som gør det muligt for forskellige grupper af mennesker med forskellige holdninger, interesser og behov at dele dem på en meningsfuld måde uden væsentlige konflikter. Som sådan kan princippet betragtes som et modtræk overfor tendensen til udviklinger af 'privatetopia' (Dear 2000: 144): Private grundejere som besidder naturlige attraktioner som kyster og havnefronter, som ellers kunne komme den bredere offentlighed til gode, eller bare en bredere variation af grupper. Centralt for princippet om fælles attraktioner er ideen om 'demokratisk nytte', maksimeringen af antallet af mennesker, der kan få glæde af en given lokalitet. Udfordringen ligger i at opnå dette

uden samtidig at skabe et alt for neutralt sted, som i sidste ende kommer til at kompromittere attraktionskraften og dermed evnen til at kunne tiltrække en mangfoldig brugergruppe. Ideelt set bør én form for anvendelse ikke forhindre andre, hvilket betyder at intelligente måder at organisere rum på er vigtigt for arbejdet med princippet. Det at skabe plads for nicher og arbejde med 'indlejrede rum' kunne være mulige strategier.

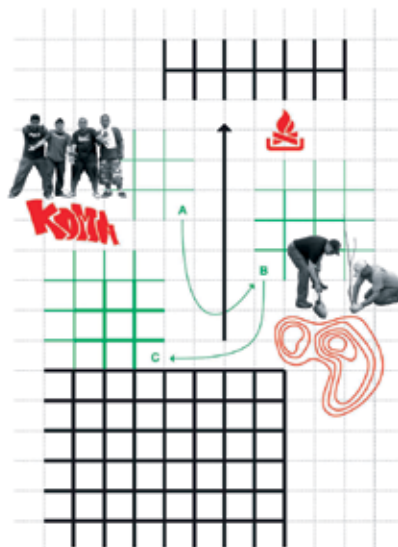
### Frirum (h)

Af oplagte årsager er planlægning og design ofte optaget af 'det fælles bedste', hvilket både kommer til udtryk i måden hvorpå planlægning fungerer og i udformningen af forskellige designløsninger. Men 'det fælles bedste' er kun sjældent en éntydig størrelse. Ofte vil der ske det at planlægning og design bliver instrumenter til at håndhæve den herskende klasses værdier, hvilket i samtidens europæiske samfund dybest set betyder middelklassen. For de individer og grupper, hvis normer afviger fra de 'fælles' værdier, kan det være problematisk. De kan føle sig fremmedgjorte i forhold til deres omgivelser og måske opfatte dem som restriktive og undertrykkende frem for inspirerende og understøttende som de måske var tænkt

Princippet om frirum handler om at skabe plads til mennesker og aktiviteter, der kunne have en tendens til at afvige fra den dominerende middelklasses standardrepertoire. Intentionen er at lade princippet frirum udfordre begrebet 'kvalitet' indenfor den moderne planlægning og design, hvor man ofte kan få det indtryk, at kontrol sættes lig med kvalitet. Denne tilgang, der ofte betyder at

indrettes indenfor samme konceptuelle regelsæt, resulterer imidlertid oftest i homogene miljøer med lille plads til uforudsete aktiviteter og spontane tiltag.

Arbejdet med frirum har at gøre med at lade rum være åbne i forhold forestillingsevnen hos deres egentlige brugere og skabe plads for flere forskellige brugergrupper, heriblandt fremspirende ungdomskulturer og andre 'urban tribes' (Maffesoli 1996). Disse rum kunne etableres som 'ikke-designede' eller kun overfladisk og rammemæssigt designede dele af det urbane landskab. Det kunne være mindre lommer i ekstensivt udnyttede områder, vidtstrakte netværk gennem større områder aktiveret med et minimum af arkitekto-



nisk intervention eller selvorganiserede områder i ellers meget organiserede miljøer.

Centralt for princippet om frirum er ideen om trinvis udbygning. Det forhold at man satser på at udvikle og ændre noget gradvist frem for at implementere et komplet og sammenfattende plan eller design i et hug. Ved at lade områder udvikle sig og forandres gradvist bliver det nemmere at lade nogle steder være åbne for uventede og midlertidige anvendelsesformer.

### Konklusion: Principper for en ny tilgang til urbane landskaber

Indenfor byteorien findes en lang tradition for at formulere visioner eller utopier, hvilket har haft stor betydning for udviklingen af de mere designorienterede dele af byteorien. Da Rem Koolhaas i 1995 på polemisk vis hævdede, at der ikke var blevet formuleret et manifest for byen siden hans egen *Delirious New York: A Retroactive Manifesto for Manhattan* (1978), havde han formegentlig både ret og tog samtidig fejl. Eksplicitte manifeste med en utopisk karakter som Ebenezer Howards *Garden Cities of Tomorrow* (1902) eller Le Corbusiers *Ville Radieuse* (1935) er måske historiske fænomener og forladt som eksplicitte 'guidelines', men i de fleste projekter og tekster om samtidens by findes dybere nede en vision om fremtidens by. Med vores otte kvalificeringsprincipper har vi forsøgt at gøre denne form for visionære faglige bestanddele explicit uden ligefrem at formulere en ny utopi eller udvikle forførende og stemningsvækkende billeder på vores vision om kvalificerede urbane landskaber. Ved at fokusere på målsætninger, som kan styre planlægning

h

og udformning af vores omgivelser, og samtidig stille principper til rådighed for opnåelsen af målsætningerne, håber vi at kunne bidrage til kvalificeringen af urbane landskaber. Kombinationen af målsætninger, tvillingsituationer og kvalificeringsprincipper er således et forsøg på at gå ind i diskussionen om kvalificeringen af vores omgivelser på et mere generelt niveau, end det kan være tilfældet med et specifikt designprojekt, og på et mere konceptuelt niveau, end det kan være tilfældet med planlægnings- og designmæssige regelsæt, samt på et mere konkret niveau, end det kan være tilfældet med de urbane utopier, der deres kvaliteter ufortalt ofte præges af en revolutionær og avantgardistisk tilgang og derfor ligger langt fra en mulig implementering.

Vi er selvfølgelig opmærksomme på, at det først er udfoldningen af principperne, der for alvor bliver interessant. Det er vores håb at principperne

kan udvikles og specificeres gennem deres konkrete anvendelse i forhåbentlig mangfoldige undervisnings- og praksissituationer. Og hvem ved? Måske kan de gennem konkret brug give anledning til fremkomsten af nye tiltrængte kvalificeringsprincipper?

Med denne artikel ønsker vi samtidigt at bidrage til udviklingen af en ny tilgang til de urbane landskaber, som ikke tager sit afsæt i en modstilling mellem by og land(skab), men derimod forsøger at favne mangfoldigheden i de urbane landskaber. Både i analysen af de undersøgte situationer og i formuleringen af kvalificeringsprincipperne skelner vi således ikke entydigt mellem 'urban' og 'landskabelig'. Denne tilgang finder vi passende i forhold til at arbejde med samtidens urbane landskaber - *as found* - på en ikke-fordømmende måde.



## Referencer

- Castells, M. 1996. *The Rise of the Network Society*. Oxford, Blackwell Publishers
- Corner, J. 1999. *Recovering Landscape. Essays in Contemporary Landscape Theory*. New York, Princeton Architectural Press
- Dear, M. J. 2000. *The Postmodern Urban Condition*. Oxford, Blackwell Publishers
- Graham, S. and Marvin, S. 2001. *Splintering Urbanism – Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. London, Routledge
- Hajer, M. and Reijndorp, A. 2001. *In Search of New Public Domain*. Rotterdam, NAI Publishers
- Maffesoli, M. 1996. *The Timer of the Tribes – The Decline of Individualism in Mass Society*. London, Sage Publications
- Secchi, B. and Vigano, P. (eds.) 2009. *Antwerp - Territory of a New Modernity*. Amsterdam, SUN Architecture
- Sieverts, T. 1997. *Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*. By, Vieweg Friedr. + Sohn Verlag
- Sieverts, T. 2008. *Improving the Quality of Fragmented Urban Landscapes – a Global Challenge!* In: Von Seggern, H., Werner, J. and Grosse-Bächle, L. (eds.) *Creating Knowledge – Innovation Strategies for Designing Urban Landscapes*. Berlin, Jovis: 252-265
- Venturi, R., Brown, D. S. and Izenour, S. 1972. *Learning from Las Vegas. The Forgotten Symbolism of Architectural Form*. Cambridge, Ma, MIT Press.
- Vigano, P. 2007. *On Porosity*. In: Rosemann, J. (ed.) *Permacity. International Forum on Urbanism (IFOU)*

# FRITIDSLIVET I BEVÆGELSE

**Fritidslivet er i bevægelse og har været det længe. Ferierne har længe gået til destinationer langt væk fra bopælen. Udviklingen i velstand og mobilitet betyder, at også fritidsaktiviteter i bred forstand får større og større oplande og rækkevidde.**

*Af Thomas Sick Nielsen*

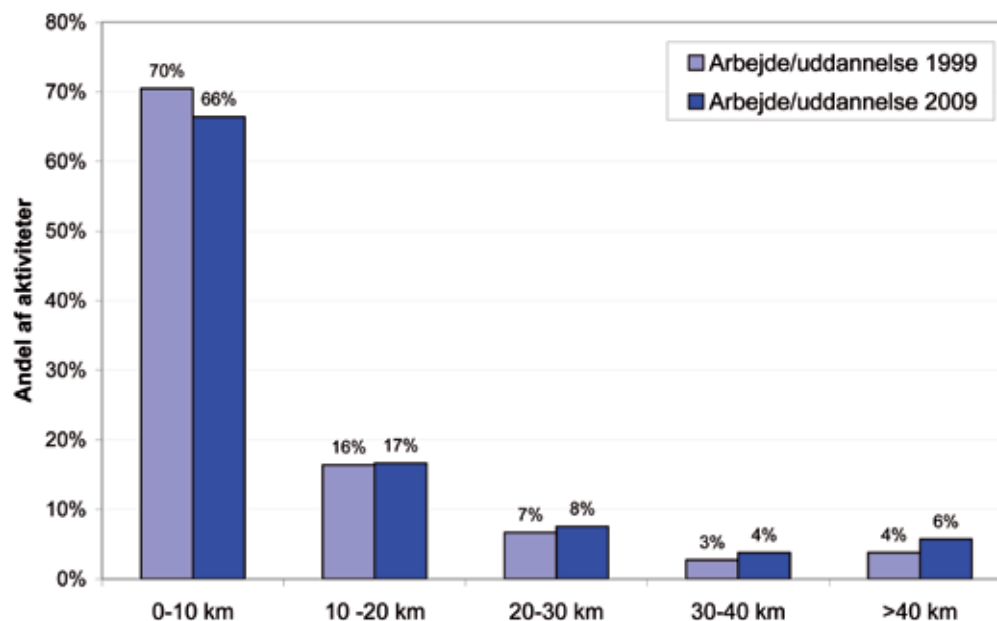
I dag er fritidens aktiviteter mere 'regional' eller 'superregionale' end pendlingen og udvikler sig hurtigt. Fritiden skaber bl.a. koblinger over store afstande til de største byer på Sjælland og i Østjylland. Set med kommunale briller betyder det, at både arbejde og fritid i væsentlig grad krydser de eksisterende kommunegrænser. Omfanget afhænger af den regionale struktur og egen styrke, men i alle tilfælde vil man indgå i regionale og superregionale oplandes fritidsaktiviteter.

Som en del af Center for Strategisk Byforskning (RealDania Forskning) har projektet: 'Interaktionsmønstre i den Grænseløse by' analyseret fritidsaktiviteter og pendling i danske byregioner. Der er lang tradition for at se på pendling, når byregioner skal afgrænses og analyseres. Imidlertid er fritiden af stigende betydning både inden for transport og for regionale og kommunale økonomier, hvor fænomenet 'oplevelsesøkonomi' indikerer koblingen mellem tilbud på ferie og fritidsområdet og et områdes økonomiske 'base'. I Center for Strategisk Byforskning har de danske transportvaneundersøgelser 1997-2009 været benyttet til analyse af fritidens geografi i sammenligning med pendling og uddannelsesrejser.

## Afstanden øges fortsat

Ses der på fordelingen af arbejds- og uddannelsesaktivitetsmål i forhold til bopælen lå 66% af disse mål i 2009 mindre end 10 km i luftline fra bopælen, mens 6% var at finde mere end 40 km

fra bopælen (Figur 1). Fra 1999 til 2009 er fordelingen 'skredet' således at aktivitetsmål, der ligger mere end 10 km, og især over 30 km fra bopælen, er forøget. For fritidsaktiviteterne findes 70% i 2009 inden for 10 km fra bopælen, hvilket

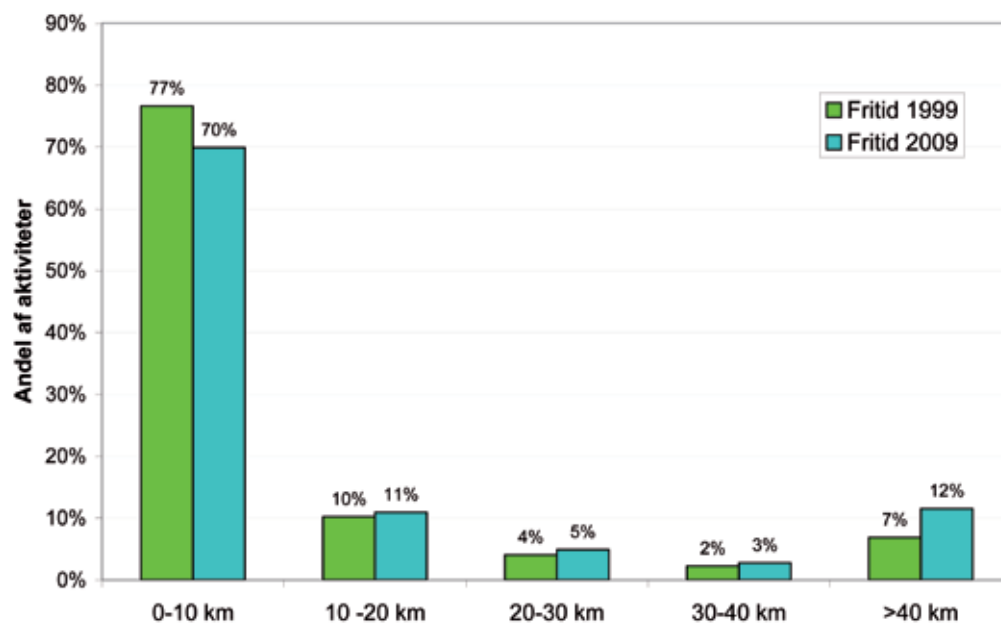


Figur 1: Fordelingen af aktivitetsmål for arbejde og uddannelse efter afstand til bopælen 1999 og 2009. Baseret på data fra transportvaneundersøgelsen v. DTU Transport.

afspejler en vis andel meget lokale aktiviteter f.eks. idrætsklubber o.l., mens hele 12% skal findes mere end 40 km fra bopælen (Figur 2). Her er det bemærkelsesværdigt, at der mellem 1999 og 2009 er sket en meget hastig udvikling i andelen af fritidsaktiviteter, der ligger langt fra bopælen (fra 7% til 12%).

### Rummet udvides

Som en konsekvens af fritidens høje andel af aktiviteter der ligger langt fra bopælen, foregår fritiden i 'et andet rum' – et større rum, end pendlingen til arbejds- og uddannelsessted. Det geografiske rum, der dannes af fritidsaktiviteter og pendling, har inden for projektet være kortlagt med forskellige metoder.



Figur 2: Fordelingen af fritidens aktivitetsmål efter afstand til bopælen 1999 og 2009. Baseret på data fra transportvaneundersøgelsen v. DTU Transport

Flowkortet opsummerer hvor mange fritidsture, der på baggrund af luftlinier mellem hjem og aktivitetsmål passerer ethvert sted i Danmark. På den måde viser kortet både, hvor der er en høj intensitet af interaktion og dermed måske trængsel eller behov for infrastruktur, men også hvilke overordnede centre og relationer, der tegner geografien inden for f.eks. fritid og pendling (Figur 3 og 4). Sammenlignes flowkortene for pendling og fritid ses, at fritiden kendetegnes ved de samme overordnede centre, men større og mere diffuse oplande både i Jylland og på Sjælland.

Regionskortene baserer sig på forbindelser mellem hjem og aktivitetsmål for fritid og pendling for at pege på de regioner, der giver den største andel intraregionale fritidsaktiviteter og pend-

lingsmål. På kortene ses de regioner, der resulterer i 95% -zone for interne fritidsaktiviteter og pendlingsmål (Figur 5 og 6). For pendlingen modsvares dette af 9 regioner, mens det tilsvarende tal for fritidsaktiviteter er 7 regioner. Også her peger resultatet mod færre og større regioner, når fritidens funktionelle geografi skal afgrænses, dog således at de større regioner især er ophængt på landets største byer.

### Eksemplet Herning

Aktivitetsfeltet tager udgangspunkt i et bestemt sted, en kommune, for at afgrænse hvor langt væk fra kommunen man skal for at få hhv. 75%



Figur 3: Flowkort for pendling mellem hjem og arbejde eller uddannelsessted



Figur 4: Flowkort for forbindelser mellem hjem og fritidsaktiviteter





Figur 5: Regionskort hvor 95% af forbindelserne mellem hjem og arbejds- eller uddannelsessted er zone-interne.

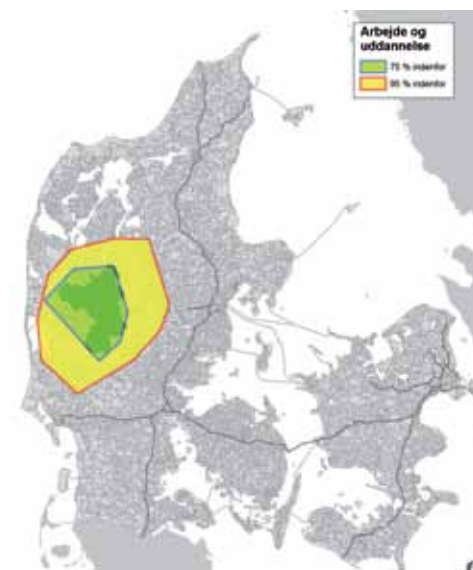


Figur 6: Regionskort hvor 95% af forbindelserne mellem hjem og fritidsaktivitet er zone-interne.

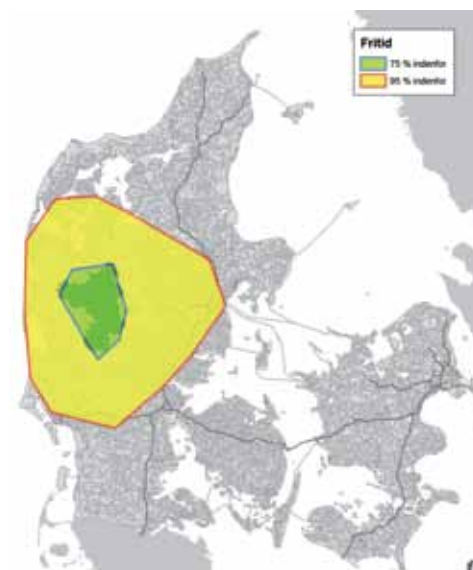
og 95% af borgernes aktivitetsmål med inden for det afgrænsede felt. På kortene afgrænses den nye Herning Kommunes aktivitetsfelt for pendling samt fritidsaktiviteter (Figur 7 og 8). En markant forskel mellem pendling og fritid er her, at der skal et meget stort felt/opland til for at rumme 95% af borgernes fritidsaktiviteter. Det centrale Århus er en del af dette felt og Hernings aktivitetsfelt bliver dermed en del af forklaringen på både figur 4 og 6, hvor flowet og den funktionelle region for fritidsaktiviteter udvides mod vest i sammenligning med pendlingen, der ikke rækker nær så langt ud.

### Vinderbyer i det geografiske rum?

De største byers attraktioner = det største udbud af fritidsaktiviteter, der ofte markedsføres regionalt og superregionalt – spiller en væsentlig rolle som mål for de lange fritidsture. Fritidsturene er imidlertid lange og oplandene mere diffuse end for pendling, og det betyder, at også andre steder kan være mål for fritidens aktiviteter. Det er det som projektmagere i Horsens, Randers, Sønderborg og mange andre steder har opdaget for længst. Fritidens aktiviteter vil fremover uden tvivl få større betydning - økonomisk, relationelt, transportmæssigt - og det åbner måske for nye geografier. Åbningen består i høj grad i det, at mange fritidsmaal ikke opsøges dagligt, hvormed følsomheden over for transporttid bliver mindre. Det store 'måske' – den store ubekendte – vil være udviklingen af rum-økonomien, hvor det større aktivitetsfelt for fritidsaktiviteter betyder større oplande for de største byer med de største udbud - og dermed meget hård konkurrence for de største byers omgivelser. Til gengæld vil der være større oplande at trække på og dermed mulighed for flere nicher baseret på lokale og regionale aktiver, oplevelsesværdier eller lignende.



Figur 7: Hernings aktivitetsfelt for pendling til arbejde og uddannelse.



Figur 8: Hernings aktivitetsfelt i Fritiden.



# VIDEN ER IKKE BARE VIDEN

**Vidensøkonomien er et grundvilkår, ikke kun for højteknologiske virksomheder, men for alle typer af virksomheder. Viden er dog ikke bare viden, men en mangesidig ressource. Virksomheders brug af forskellige typer af viden og vidensbaser – analytisk, syntetisk og symbolsk – giver forskellige lokaliseringsbehov og brug af netværk.**

*Af Christine Benna Skytt & Lars Winther*

Et centralt fokus i økonomien de seneste år har været viden og dens centrale rolle i økonomiske aktiviteter. Det er blevet argumenteret, at det nuværende stadie af kapitalismen kan beskrives som en vidensøkonomi, hvor evnen til konstant at skabe, dele, bruge og genbruge viden er blevet en væsentlig konkurrenceparameter for virksomheder, byer og regioner. Viden kan dog ikke bare forstås som en homogen ressource - virksomheder er knyttet til forskellige vidensbaser og anvender derved forskellige typer af viden. Dette har stor indflydelse på deres lokaliseringsbehov og samarbejdsrelationer. Det betyder, at forskellige videns typer er lokaliseret forskellige steder, og at stederne i sig selv har forskellige muligheder for udvikling i vidensøkonomien.

Artiklen ser på vidensøkonomiens geografi, og hvordan forskellige virksomheder og erhverv anvender forskellige typer af viden. Den viser, at studiet af forskellige typer af vidensbaser – den analytiske, den syntetiske og den symbolske – er et brugbart analytisk værktøj til at forstå, hvordan forskellige typer af virksomheder og erhverv anvender forskellige typer af viden, og hvordan det

påvirker deres samarbejdsrelationer og lokaliseringsbehov.

## **Forskellige typer af viden**

Det er gennem innovation og derved ny viden, at virksomhederne kan øge deres konkurrenceevne og sikre deres eksistens fremover. Derfor er fremkomsten af vidensøkonomien, dvs. en økonomi baseret på produktion, distribution og brug af viden og information, blevet et bærende element i samfundsøkonomien. Disse argumenter er dog mere komplekse end som så, bl.a. fordi viden ikke kan opfattes som et homogent og ligeligt tilgængeligt gode, men derimod er et gode, som er en mangesidig ressource, der antager forskellige former og manifestationer i økonomien og geografien. Viden som mangesidig ressource kommer til udtryk i forskellige sammenhænge. Der kan f.eks. være tale om videnskabelig viden, håndværksmæssig viden eller teknologisk viden. Disse typer af viden bliver ofte opfattet som en ressource, der kan bidrage til at udvikle virksomhedernes produkt og produktionsproces.

En vigtig pointe er, at fremkomsten af en videns-

økonomi gælder hele økonomien, dvs. den stigende produktion og brug af viden og information er noget, som alle virksomheder og organisationer må forholde sig til. Ofte peges der dog på, at vidensøkonomien omfatter bestemte sektorer, som har en særlig høj grad af vidensintensitet, f.eks. højteknologiske industrierhverv eller vidensservice. Andre er mere specifikke og ser på enkelte vidensøkonomiske brancher som bioteknologi eller arkitektur – disse erhverv og virksomheder får ofte en del opmærksomhed både i analyser af økonomisk vækst og i politik, men som vi skal se nedenfor, gælder den øgede brug og produktion af viden også lav- og mellemteknologiske brancher. Hertil kommer, at vidensøkonomien også handler om en række virksomheder og brancher, hvis primære produkt er viden i form af f.eks., design eller tekniske løsninger.

At viden samt produktion og brug af viden er blevet vigtigere for virksomhederne, betyder, at der er kommet et øget fokus på den infrastruktur, bredt forstået, som omgiver virksomhederne og deres brug og produktion af viden, herunder deres netværk til vidensinstitutioner som universiteter,

andre virksomheder og ikke mindst deres medarbejdere, som i høj grad producerer og bruger viden og information. Det er i dag også denne infrastruktur, som er medvirkende til virksomhedernes lokalisering. Således er viden og vidensproduktion blevet et vigtigt tema i analysen af by- og regionsudvikling. Dette ikke mindst i en analyse og forståelse af de lokaliteter, som understøtter produktionen, distributionen og brugen af viden.

### Vidensbaser og lokalisering

I litteraturen skelnes der almindeligvis mellem tre typer af vidensbaser: den analytiske, den syntetiske og den symbolske vidensbase (Asheim, 2007). Forskellige erhverv trækker på forskellige vidensbaser, og disse har direkte indflydelse på virksomhedernes praksisser og processer herunder deres lokalisering. På trods af at studiet af vidensbaser er en simplificeret opdeling af komplekse sammenhænge, giver det som analytisk værktøj indsigt i, hvordan forskellige former for vidensproduktion kommer til udtryk i virksomheders lokalisering.

I virksomheder, hvor videnskabelig viden og radikale innovationer er vigtige for at skabe nye pro-

dukter og dermed øge konkurrenceevnen, trækkes der primært på den analytiske vidensbase. Der er tale om viden og innovationer, der ofte bygger på håndgribelig, nedskrevet viden – selve vidensproduktionen og innovationsprocessen er ofte baseret på gældende videnskabelige modeller og metoder, mens den resulterende innovation ofte bliver dokumenteret i videnskabelige publikationer og patenter. I sådanne erhverv er vidensproduktion og innovation baseret på kognitive og rationelle processer, og bliver ofte produceret i samarbejde mellem virksomheder, forskningsinstitutioner og det offentlige. Virksomheder, der primært trækker på en analytisk vidensbase, har derfor en tendens til at være lokaliseret i tæt geografisk nærhed til universiteter og andre forskningsinstitutioner, da dette kan give adgang

til vigtige forskningsmiljøer. Da sådanne institutioner ofte findes i storbyregionerne, vil man ofte finde en koncentration af analytisk vidensbase-rede erhverv i storbyerne. Medicinalindustrien og bioteknologi i Danmark er gode eksempler på sådanne erhverv, hvor der ses en meget stor koncentration af virksomheder og beskæftigede i og omkring Hovedstadsområdet. (Hansen & Winther, 2010a; 2010b).

Den syntetiske vidensbase dominerer i erhverv, hvor vidensproduktion og innovation ofte skabes ved at bruge eksisterende viden eller gennem nye kombinationer af eksisterende viden. Produktionen af syntetisk viden er baseret på modificering af eksisterende produkter eller processer, og handler om at skabe og forbedre tekniske løsninger til konkrete erhvervsmæssige problematikker.





I erhverv, der tækker på syntetisk viden, bliver viden og innovation ofte produceret i projekt-baserede samarbejder mellem virksomheden og dennes kunde og leverandører gennem 'learning by doing, using and interacting' og involverer derfor uhåndgribelige, tavse komponenter af viden. Grundet vigtigheden af kundetilpassede løsninger og den delvist uhåndgribelige beskaffenhed af den viden, der bruges i innovationsprocessen, har syntetisk vidensbaserede virksomheder en tendens til at være lokaliseret i traditionelle erhvervsklynger, hvor ansigt-til-ansigt kontakt med leverandører og kunder er mulig. Et godt eksempel på et erhverv, der primært trækker på syntetisk viden, er metalindustrien i Danmark, hvor der ses en stor koncentration af virksomheder uden for storbyregionerne bl.a. i Midt- og Nordjylland (Hansen, 2010).

Endelig findes der erhverv, som primært producerer viden i form af design, symboler, brands, kulturelle artefakter og æstetiske attributter til produkter. Sådanne erhverv trækker primært på en symbolsk vidensbase, hvor ny viden bliver produceret ved kombination af eksisterende viden på nye måder. Denne vidensproduktion er ofte stærkt afhængig af forståelsen af forbrugernes hverdagsliv, og er derfor meget kontekst-afhængig og karakteriseret af stærkt uhåndgribelig viden. Virksomheder, der primært trækker på den symbolske vidensbase, har en tendens til at være lokaliseret i centrale dele af urbane områder. Forklaringen på dette er, at urbane områder har en central placering i transport- og kommunikationsnetværk. Desuden har urbane områder ofte en stor koncentration af kreative virksomheder og højtuddannet arbejdskraft, og ydermere giver den høje koncentration af forbrugere i disse områder en større mulighed for at monitorere og fortolke

disses adfærd, hvilket er essentielt i symbolsk vidensproduktion (Skytt, 2010; 2011). Industriel design er et erhverv, der lever af at producere æstetiske eller funktionelle attributter til produkter og/eller processer, og er derfor et erhverv, der primært trækker på symbolsk viden. I industriel design finder vidensproduktion primært sted i midlertidige samarbejdsprojekter med kundevirksomheder, hvor der i nogle faser af projektet er behov for ansigt-til-ansigt kontakt. Studier af industrielle designere, der er lokaliseret i København (Skytt, 2010; 2011) viser dog, at det afgørende for industrielle designeres valg af lokalisering i København er, at der er en stor koncentration af relaterede (men diverse) erhverv samt at der er adgang til diverse vidensnetværk (f.eks. gennem professionelle design-organisationer), og ikke, som argumenteret i litteraturen om vidensbaser (Asheim, 2007), at kundevirksomhederne nødvendigvis er lokaliseret i geografisk nærhed.

### **Konklusion**

Vidensøkonomien har for alvor bidt sig fast i storbylandskaberne især med en markant koncentration af talent, vidensarbejdere og vidensintensive erhverv, hvilket skaber store udfordringer mht. erhvervsudvikling og jobskabelse for byer og regioner uden for vækstområderne (Hansen & Winther, 2010a; 2010b). Brugen af vidensbaser bidrager med et praktisk, analytisk værktøj til forklaringen af vidensproduktion og lokaliseringsårsager i forskellige typer af erhverv, hvilket er vigtigt at holde sig for øje i planlægningen. Forskellige typer af erhverv, også lav- og mellemteknologiske, trækker på forskellige typer af viden, og dette har stor indflydelse på deres samarbejdsrelationer i vidensproduktionen og dermed på deres lokaliseringsbehov. Derfor er det vigtigt, at planlægningen

tænker sted (lokalitet), erhverv og vidensbaser sammen, når fremtiden planlægges. Det er dog vigtigt at holde sig for øje, at vidensbaser er en simplificering af komplekse sammenhænge, og at forskellige erhverv i den virkelige verden vil trække på flere forskellige vidensbaser i deres vidensproduktion, men som analytisk planlægningsværktøj giver det dog mulighed for i højere grad, at få en forståelse af virksomheders lokaliseringsbehov i vidensøkonomien.

### **Litteratur**

- Asheim, B.T. (2007): Differentiated knowledge bases and varieties of regional innovation systems. *Innovation*, Vol. 20(3), 223-241.
- Hansen, H. K. og Winther, L. (2010a): The spatial division of talent in city regions location dynamics of business services in Copenhagen. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, Vol. 101(1), 55-72.
- Hansen, H. K. og Winther, L. (2010b): Talenternes geografi. *Arbejdskraftens kompetencer, kreativitet og regional udvikling i Danmark*. *Geografisk Orientering*, 32-34.
- Hansen, T. (2010): The Danish fabricated metal industry: A competitive medium-low-tech industry in a highwage country. *Danish Journal of Geography*, Vol. 110(1), 65-80.
- Skytt, C. B. (2010): The Geography of the Knowledge Economy: Unpacking the Socio-Spatial Relations of Knowledge Creation in Danish Regions. Ph.d.-afhandling, Institut for Geografi og Geologi, Københavns Universitet.
- Skytt, C.B. (2011): 'It is not about the clients. It is about my friends': Location Dynamics and Location Factors for Industrial Designers in Denmark. Unpublished manuscript.



# MEDIATORER MELLEM BYFORSKNING OG BYPRAKSIS

**Byforskningen og byens praksisser er ikke direkte forbundne, heller ikke, når forskeren og forskningen er tæt på praksis. Det fordrer, at man er opmærksom på, hvordan det indirekte forhold mellem forskning og praksis er beskaffent. Det har vi været og vil være i CSB, hvilket de afsluttende bemærkninger bl.a. handler om.**

*Af Niels Albertsen*

## **Mediatorer versus formidlere**

En begrebsmæssig sondring fra Bruno Latour kan præcisere, hvad det drejer sig om: Der findes (formentlig) ikke formidlere, som direkte, pålideligt og uden forandring oversætter byforskning til bypraksis. Men der findes mediatorer, som gør noget, som ændrer, mens der oversættes (Latour 2008: 62). Hvorfor ikke formidlere? I sit Manifest for Byforskning siger François Ascher det således: Det skyldes, at "hverken måderne at stille spørgsmål på, sprogbrugen, tidsrammerne eller gyldighedskriterierne er de samme" i forskning og praksis (Masbounji 2009: 25). Med mine ord: Praktisk handling og beslutning kan informeres, understøttes og påvirkes af forskning, men forskning alene gør det ikke. Der er brug for meget andet: kunnen, færdigheder, redskaber, information, 'repertoier' af normer og idealer, formulering og koordinering af magtfulde interesser i konflikt, hvilket alt sammen afbøjer, forskyder og tilpasser forskningens resultater til beslutningens situation.

## **Forskeren som ekspert**

Mangfoldigheden af mediatorer ligger som oftest udenfor forskeren selv, men hun kan selvfølge-


lig deltage i praksis, som ekspert. Det gør hun på baggrund af sin forskningsmæssige viden og kompetence, men ekspertisen rækker videre end dette. I den praktiske situation skal der tages stilling til meget andet end det, den forskningsmæssige viden og kompetence handler om. "Eksperten overskrider uvægerligt grænserne for sin egentlige viden" (Rocqueplo 1997: 20). Som ekspert må forskeren tilegne sig andre færdigheder og indgå i andre sammenhænge end de forskningsmæssige. I rollen som ekspert bliver forskeren selv mediator.

## **Tværgående samarbejde mellem forskning og praksis**

Der er andre måder, forskeren kan komme tæt på praksis, for eksempel i den såkaldte modus 2 forskning, hvor forskningsproblemet udspringer af en praktisk kontekst, og hvor forskere fra forskellige discipliner og praktikere ofte arbejder sammen på tværs. Også her er mediatorer på spil. Mellem forskerne skal der medieres mellem forskellige erkendelsesidealer og mellem forskellige institutionelle sammenhænge. Mere pragmatiske mediatorer, som kan skabe gensidig tillid, skal der

også til: fælles læsning af tekster, fælles møder omkring eksperimentopstillinger, fælles feltarbejde eller lignende (Vinck 2003).

Mellem forskerne og praktikerne skal der også medieres. Et fransk og et dansk eksempel giver et fingerpeg. I det franske projekt POPSU var det svært at undgå, at forskernes synspunkter blev privilegeret, og det var vanskeligt at mobilisere praktikerne over en periode på fire-fem år. Forskernes dilemma var, om de skulle holde sig til en strikt videnskabelig position eller operere som eksperter med krav om normative udtalelser (Prost 2009 : 13-14). I Danmark har CSB-forsker Karina Sehested forsket i 'metastyring' i Region Sjælland gennem 'interaktiv' forskning med professionelle praktikere. Praktikere deltog som diskussionspartnere, i arbejdsgrupper, i fælles seminarer og som analytikere, men forskerne skrev de endelige tekster. De vigtigste vanskeligheder for forskerne var at undgå konflikter, at undgå at blive spændt for særinteresser, at undgå at agere konsulenter, at begrænse de stærkere og understøtte de svagere aktører, samt ikke at sprænge tidsrammerne (Sørensen et. al. 2011).



De to projekter viser, at tværgående forskning mellem forskere og praktikere kan gennemføres, men også, at der er brug for en mangfoldighed af mediatorer for at overkomme både teoretiske og praktiske vanskeligheder.

### **Forskning gennem det urbane projekt**

Men hvorfor skal praktikerne interagere med forskerne? Omfatter det urbane projekt ikke i sig selv vidensproduktion begået af urbane praktikere? Bestemt! Som François Ascher udtrykker det: Projektet "opererer faktisk som analyseinstans: det afdækker stedets potentialer, en situation i tid, en omgivelse af aktører, og det udtrykker behovene, kravene, aspirationerne, gør de forskellige interessenters logikker synlige og forståelige" (Masbounji 2009: 16). Paola Viganò, som har været gæsteprofessor i CSB, er inde på noget tilsvarende. Ifølge hende kan projektet frembringe viden på tre måder: ved at skabe nye begreber, gennem beskrivelse og ved konstruktion af scenarier (Viganò 2008: 55). Og CSB-forsker Anne Tietjen har argumenteret for, at urban design bør indbefatte konstruktion af situeret viden i en stadig væven frem og tilbage mellem iagttagelse og design, aflæsning og skrivning af urbane steder og situationer (Tietjen 2011: 133).

Har vi så her den tætte forbindelse, den direkte, umiddelbare sammenhæng mellem byforskning og bypraksis? Jeg har min tvivl. Nissen, mediatorerne, flytter med ind i projektet. Heller ikke her går der en direkte vej fra undersøgelse til forslag. I den stadige 'væven frem og tilbage' mellem iagttagelse og design blander mange mediatorer sig.

### **Teoretisk byforskning og urban praksis**

Medieringen mellem forskning og praksis kan altså tage forskellige former og have forskellige formål. Det kan dreje sig om, at forskningsbaseret viden via forskellige mediatorer influerer beslutningspraksis, at praksis og forskning samarbejder om videnproduktion, at praksis selv generer viden i en mediering mellem undersøgelse og design. Men hvorfor er forskning nødvendig for praksis? For at forstå betingelserne for byudvikling, ikke mindst når disse ændrer sig afgørende, som det er sket over de sidste 50 år. Så kræves der "nye begreber som modsvarer de aktuelle bymæssige problemer", hvilket fordrer forskning, som rækker ud over praksisverdenens korte sigt og projekternes unikke cases (Masbounji 2009: 26, 37-38) og skaber en generaliserende teoretisk viden, som indfanger hovedtendenser i byudviklingen og forholder sig til, hvilken retning den kan tage.

Her er François Aschers forskning et godt eksempel. Han udviklede en syntetiserende forståelse af nutidens by funderet på samfundsvidenskabelige begreber. De vestlige samfund befinder sig i dag, hævdede han, i en "hypermodernitet", hvor moderniseringens stadigt voksende individualisering, sociale differentiering, refleksivitet, varegørelse og kollektive regulering har nået det hidtil mest gennemgribende niveau (Ascher 2007: 60). Med hypermoderniteten er indtrådt en tredje urban revolution (efter renæssancens første og industrialismens anden), som bl.a. kendetegnes af metapolisering, dvs. "spredte og diskontinuerede, heterogene og multipolariserede" urbane territorier, hvor "grænserne og de fysiske og sociale forskelle mellem by og land bliver mere og mere uklare" (Ascher 2001: 58), det vi i CSB kalder 'den grænseløse by'. Det er en "mobil og

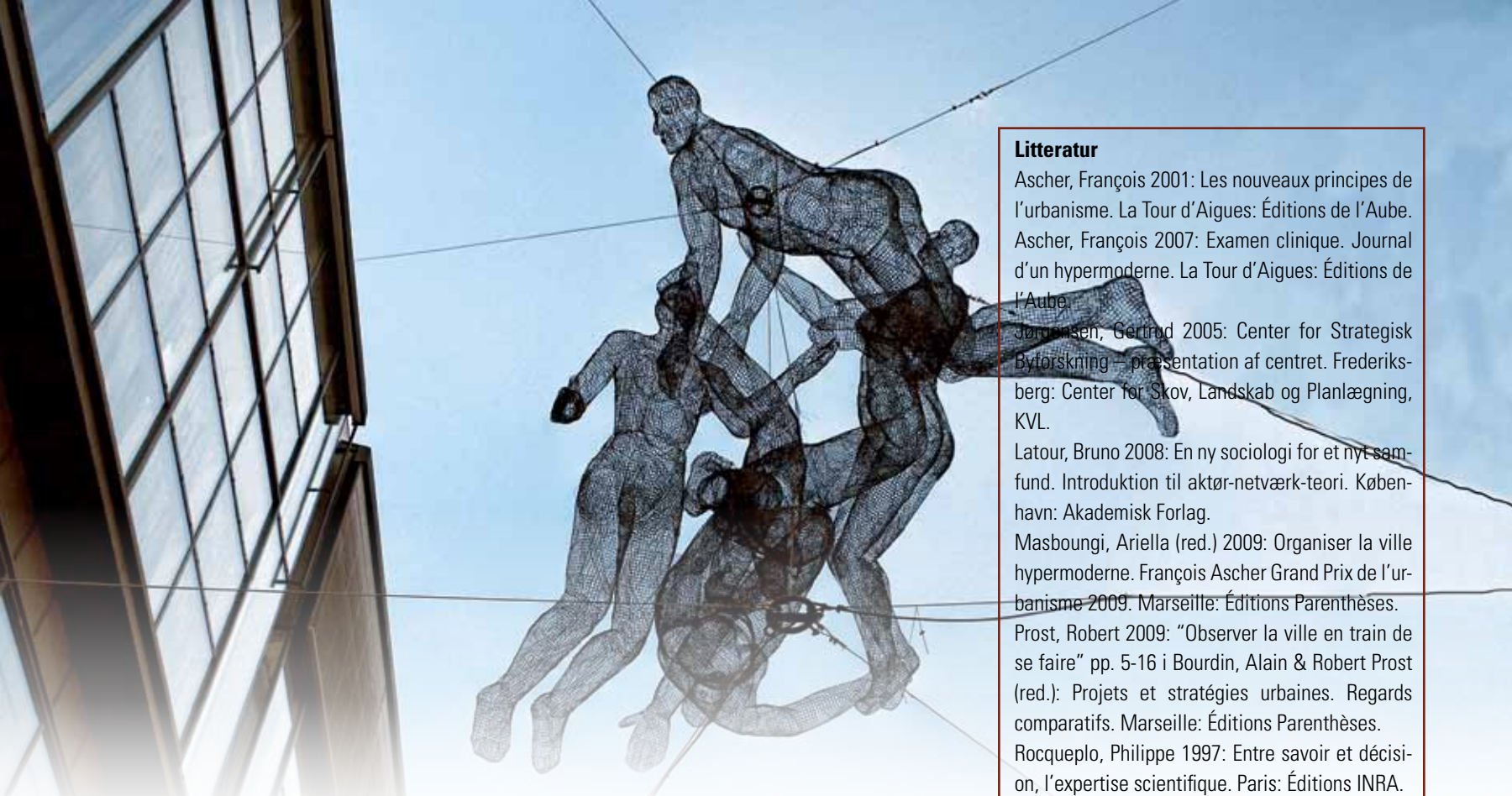
telekommunikerende by" (Ascher 2001: 58, 62), som byplanmæssigt fordrer strategisk management, netværks- og kompleksitetstænkning, tilpasning af byens faciliteter og service til individualiseringen, blandinger af offentlige og private byrum, nye deltagelses- og forhandlingsformer, en mangfoldighed af urbane atmosfærer (Ascher 2001: 77-94).

Den gode hypermoderne by, som Ascher drømmer om, er pluralistisk. Den omfatter alle mulige forskellige kvarterer, så folk kan vælge, hvordan de helst vil bo, i tætbyen uden biler, i den mindre tætte by med grønne områder, i parcelhusområder med strenge miljøkrav, i små sociale bebyggelser spredt i metapolen. Økonomien spiller en lille rolle i valget af bosted, man vælger ud fra lokaliteten, arkitekturen, stemningen, nærheden til forældre eller venner (Masbounji 2009: 114-16).

En teoretisk, generaliserende konstruktion som denne er informativ for praksis ved at eksplicite aktuelle betingelser for byudvikling og anlægge en normativ orientering på byudviklingen af pluralistisk karakter. Men man kan ikke slutte direkte til praksis. Der skal medieringer til for at forbinde teorien med steds- og situationsbundne beslutninger. Teoretisk viden er nyttig for praksis, blot man ikke glemmer mediatorerne!

### **CSB fremover**

François Ascher insisterede på, at man forstår selve medieringen som en vigtig opgave. Han fremlagde selv forskellige omfattende forslag til institutioner, som fokuserer herpå (Masbounji 2009: 26-27, 34; Ascher 2007: 106). Også CSB, der fortsætter frem til 2013 som forskernetværk med en infrastruktur finansieret af Realdania, vil



have fokus på medieringen. Centret har Skov og Landskab og Institut for Geografi og Geologi ved Københavns Universitet, Institut for Arkitektur, Design og Medieteknologi, Aalborg Universitet og Arkitektskolen Aarhus som kerneinstitutioner og med Dansk Byplanlaboratorium associeret med særligt henblik på praksisrelationen. Centret vil fortsat arbejde med den grænseløse bys forskellige problemstillinger, men med større vægt på bæredygtighed og ikke mindst medieringen mellem forskning og praksis. En ny hjemmeside, årlige konferencer efter konceptet 'politik og praksis møder forskning', temaworkshops, kurser, et rådgivende udvalg og publicering rettet mod professionel praksis vil virke som mediatorer til praksis.

CSB omfatter p.t. forskningsprojekter om bl.a. urbanisering og livskvalitet i peri-urbane områder, potentialer i en landskabsurbanistisk tilgang til bæredygtig byomdannelse i danske havne- og forstadsområder, talentets geografi i Danmark, livsstil og bydesign som forudsætninger for øget cyklisme, landskabelige bymodeller og kollaborativ innovation i den offentlige sektor. Centrets infrastrukturelle midler omfatter ikke forskningsprojekter. De skal finansieres selvstændigt, af interne og eksterne midler. Det må meget gerne være nye tværgående projekter, som trækker på både forskeres og professionelle praktikers viden og kompetencer. Alt sammen i ånden fra og mindet om vores gode ven og kollega, François Ascher.

### Litteratur

Ascher, François 2001: Les nouveaux principes de l'urbanisme. La Tour d'Aigues: Éditions de l'Aube.  
Ascher, François 2007: Examen clinique. Journal d'un hypermoderne. La Tour d'Aigues: Éditions de l'Aube.

Jørgensen, Gertrud 2005: Center for Strategisk Byforskning – præsentation af centret. Frederiksberg: Center for Skov, Landskab og Planlægning, KVL.

Latour, Bruno 2008: En ny sociologi for et nyt samfund. Introduktion til aktør-netværk-teori. København: Akademisk Forlag.

Masbounji, Ariella (red.) 2009: Organiser la ville hypermoderne. François Ascher Grand Prix de l'urbanisme 2009. Marseille: Éditions Parenthèses.

Prost, Robert 2009: "Observer la ville en train de se faire" pp. 5-16 i Bourdin, Alain & Robert Prost (red.): Projets et stratégies urbaines. Regards comparatifs. Marseille: Éditions Parenthèses.

Rocqueplo, Philippe 1997: Entre savoir et décision, l'expertise scientifique. Paris: Éditions INRA.

Sørensen, Eva, Karina Sehested & Anne Reff (red.) 2011: Offentlig styring som pluricentrisk koordination. København: Jurist- og Økonomforbundets Forlag.

Tietjen, Anne 2011: Towards an Urbanism of Entanglement. Site explorations in polarised Danish urban landscapes. Aarhus: Arkitektskolens forlag.  
Viganò, Paola 2008 : « Le projet comme producteur de connaissance » pp. 51-55 i Yannis Tsiomis (red.) : Matières de ville. Projet urbain et enseignement. Paris : Éditions de la Villette.

Vinck, Dominique 2003 : « L'instrumentation du travail interdisciplinaire: cadrage des échanges et médiation par les objets intermédiaires » Esprit critique 5 (1): <http://www.espritcritique.org>

# BYERNE OG GLOBALISERING

**Artiklen omhandler den globaliserede by og den indbyrdes bykonkurrence. Den giver tillige et kort historisk perspektiv på byernes udvikling igennem de seneste årtier. Artiklen er IKKE en del af projektet "den grænseløse by", men supplerer dette projekt med en politologisk vinkel på urbaniseringen.**

Af Ove K. Pedersen

## Globaliseringen

Byerne er igen knudepunkter i verdensøkonomien (Boston Consulting Group 2010). For anden gang i de sidste 120 år har globaliseringen gjort byerne til centre for vækst og udvikling.

Første gang var fra 1880'erne til 1. verdenskrig. Anden gang er fra begyndelsen af 1990'erne. Begge gange accelererede den globale samhandel, ligesom kapitalbevægelserne tiltog i omfang. Samtidig øgedes urbaniseringen og akkurat som den gang, udgør verdens store byer nu koncentrerede økonomier, hvor virksomheder opnår konkurrencefordele ved at ligge geografisk tæt ved hinanden.

Den nuværende globalisering har især ændret på byerne i lande under økonomisk udvikling – i særlig grad Kina og Indien, der over de næste 20 år forventes at have over 1.000 byer med mere end

en halv million indbyggere (ibid.). Og generelt på verdensplan er antallet af megabyer over 10 mio. indbyggere steget.

Vi skal tilbage til den første globaliseringsbølge for at finde en periode, hvor der på lignende vis skete en geografisk koncentration af arbejdskraft og produktion.

Skiftet i forhold til tiden fra 1950 til 1990 er påfaldende. Helt til slutningen af 1980'erne og begyndelsen af 1990'erne var verdens store byer nedslidte og lurvede. New York var f.eks. på randen af økonomisk sammenbrud og marginaliseret i forhold til den udvikling, der på samme tid fandt sted i regioner som Silicon Valley i Californien og Route 128 i Massachusetts.

Siden er der sket store ændringer. Både i New York og andre byer. Byernes topografi og deres funktioner er forandret. Der er investeret i

lufthavne og motorveje, i kulturinstitutioner og sportsfaciliteter, i byfornyelse og – renovering; der er skabt nye byområder, ligesom der er lagt nye byer til de gamle.

## Hvad er der sket?

Svarene er selvfølgelig mange, men det korteste er det klareste – *globalisering*.

Med globalisering forstår jeg i det mindste to ting (Pedersen 2011: 43f): Først at regioner og lande økonomisk integreres gennem øget samhandel og kapitalbevægelser på tværs af grænserne. Dernæst at økonomiske funktioner koncentrerer sig i byer, der vokser i antal, størrelse og betydning. Globalisering er karakteriseret ved begge: økonomisk integration på tværs af lande og regioner; og koncentration af økonomiske funktioner i byerne. I denne artikel sammenligner jeg de nordiske





lande og deres stor-byer med mega- og store byer i andre lande.

Konklusionen skal straks præsenteres: i de Nordiske hovedstæder ligesom i andre af verdens mega- og stor-byer genfindes globaliseringens indflydelse, og kommer især til udtryk i en ny type af bypolitik, hvor bystruktur søges kombineret med byrum for at gøre byen til en livsform.

Artiklen hviler på den påstand, at byen (mega- eller stor-byen) igen er hjemsted for *det moderne*, dvs. for en modernitet, hvor globaliseringen som en dynamisk proces fornyr arbejdsliv og livsmønstre. Byerne gøres til hjemsted for livsformer, der hverken er traditionelle eller hjemgroede, men er koblet til globaliseringen og dermed i sig selv er udtryk for globalisering forstået som proces for modernisering.

Den hviler også på den påstand, at den nuværende globalisering har skabt et nyt *rationale* for bypolitik, og har gjort intentionen om at skabe livsformer til en udfordring i forbindelse med at byer nu konkurrerer med hinanden om at skabe komparative fordele for deres virksomheder og deres arbejdskraft.

### Fortiden

Selvom det kun er 30 år siden, har vi allerede glemt, hvor nedslidte verdens store byer, ligesom de nordiske, var. At bo i Philadelphia i 1970'erne

var som at leve i en krigszone; at bo i København var bedre, men ikke som i dag. Den gang var afindustrialiseringen på sit højeste. Det samme var middelklassens udflytning til satellitbyer og forstæder. Arbejdspladser og skatteindtægter forsvandt samtidig med, at velfærdsstaten blev decentraliseret til de provinsbyer og landsbyer, som nu blev udbygget med nye velfærdsorganisationer. Det var den gang, at national politik gik ud på at fordele funktioner og ressourcer til hele landet. Og den gang at samfundet skulle demokratiseres ved, at kommuner og amter fik folkevalgte bestyrelser, og at alle skulle have lige muligheder for oplysning og uddannelse. Kort sagt: Det var den gang at areal- og erhvervsplanlægning blev anvendt til at sprede offentlige organisationer, private virksomheder og rekreative områder ligeligt over den nationale geografi; og at der blev etableret infrastruktur for at forbinde landsdele med stadig flere vejssystemer og bygget nye skoler, gymnasier og universitetscentre, for at skabe kortere afstande til uddannelse for alle.

Af samme grund blev hovedstæderne og de store byer forsømt. Det skete i takt med, at afindustrialisering og udflugtning affolkede byerne og ideer om demokratisering og lige muligheder skabte modsætninger mellem by og land.

Det var først i 1990'erne, at de store byer især hovedstæderne, kom i centrum for politisk op-

mærksomhed. Det skete i første omgang som en konsekvens af, at serviceerhvervene vandt dominans i forhold til industri og landbrug, og at finanskapitalen vandt dominans i forhold til manufakturkapitalen. Nye virksomheder knyttet til serviceerhvervene og til videnskøkonomien flyttede ind i forladte industribygninger; samtidig byggede nutidens storbanker og finansielle institutioner nye hovedsæder i de centrale byer og de gamle havneområder.

### Byernes konkurrence

Midt i 1990'erne opstod forståelsen af byernes nye rolle. I stedet for at koncentrere sig om modsætningen mellem land og by begyndte politikere og regeringer at interessere sig for byudvikling. Stater og kommuner begyndte at fylde byerne med nye universiteter og campusområder, ligesom med nye vidensarkiver og kulturinstitutioner. Samtidig blev underholdning en ny industri, og sammen med musik og restauranter satte oplevelsesøkonomien spor i byen: Der blev bygget multianlæg for sport og musik; hele kvarterer blev omdannet til restaurations- og cafebarer.

Det var i den forbindelse, at spørgsmålet om bystruktur og byrum rejste sig i takt med, at byerne blev tilført nye funktioner og ny opmærksomhed. Fra slutningen af 1990'erne startede stor-byernes globalisering.



Det viser sig dels i byernes topografiske historie, hvor der er sket ændringer i deres struktur, og i hvilke funktioner de koncentrerer, dels i diskursens verden. Her er OECD den bedste kilde til forståelse af byernes udfordringer. I slutningen af 1990'erne begyndte organisationen at interessere sig for byer og regioner. Inspirationen kom fra Michael E. Porter, Harvard Business School, og hans ideer om at virksomheder skal klynge sig sammen for gennem deres geografiske tæthed og i samspil med økonomiske, politiske og kulturelle

Forestillingen igangsatte spørgsmålet om nationernes konkurrenceevne, og herunder hvilken rolle byer skal/kan spille for at fremme et lands eller en regions konkurrencedygtighed. Det er i den sammenhæng, at etableringen af Direktoratet for Public Governance og Territorial Udvikling i OECD er vigtig, sammen med det forhold at organisationen også i 1990'erne begyndte at opbygge den såkaldte Metropolitan Database samt udgive Metropolitan Reviews, hvor de store byer blev analyseret og sammenlignet på deres konkurren-

Hvor byen tilbage fra 1950'erne blev set på som stedet, hvor infrastruktur og bomuligheder skulle kombineres med industri og håndværk for at skabe en effektiv kombination af de forskellige funktioner (arbejde-bo-transport-rekreation) er spørgsmålet om bystruktur nu omformuleret. I dag rettes opmærksomheden mod forholdet mellem bystruktur (funktioner) og byrum (institutioner) og i stedet for at skabe funktionernes effektivitet er målet i dag at skabe livsformer for dem, der arbejder i den globale økonomi.

## *.. For anden gang i de sidste 120 år centre for vækst og... udvikling. Før*

institutioner at opnå komparative fordele i den globale konkurrence (Pedersen 2001: 41-70). Inspirationen kom også fra andre steder. Især fra forestillingen om at "nationer konkurrerer" som USA's 42. præsident, Bill Clinton introducerede allerede i 1993, og som EF samme år accepterede som grundlag for fremtidens økonomiske konkurrence mellem USA og EU (ibid.: kapitel 2). Forestillingen går ud på, at nationer konkurrerer på deres evne til at innovere arbejdsprocesser og produkter og ved hjælp af nye velfærdspolitikker at fremme arbejdskraftens fleksibilitet og dens mobilitet.

cedygtighed (oecd.org). En af de første regioner, der blev analyseret, var Øresund i 2003. Det skete samme år som Helsingfors var en af de første byer til at blive vurderet. I 2006 fulgte Stockholm, og senest er det samme sket for København i 2009 (kk.dk/oecd).

### **Globaliseringens byer**

OECD's undersøgelser, Competitive Cities, er et udtryk for nationernes konkurrence, hvor spørgsmålet om byrummet og dets betydning for bystrukturen er kommet i centrum sammen med ranking af byernes konkurrencedygtighed.

### **Bypolitik**

Skiftet i forestillingen om byens rolle hænger sammen med diskursen om nationernes konkurrence og indgår i denne. Ranking og evaluering (i form af byanalyser og ved hjælp af indekser) af byernes konkurrencedygtighed er et middel til at bringe globaliseringen videre. Og det på mindst to måder.

Først til at skabe opmærksomhed om byernes rolle og derved at etablere betingelser for en bypolitik med konkurrencedygtighed i centrum. Det centrale spørgsmål er: hvordan kan byernes topografi og deres politiske ledelse ændres for at fremme de nationale og regionale økonomiers konkurrenceevne? Dernæst ved at de fremmer globalisering forstået som en dynamisk proces. Her er det centrale spørgsmål: Hvordan kan by-

## *kompensatorisk komplementaritet*

erne lære af hinanden og gennem eksempler på best practise blive bedre til at konkurrere i nationernes konkurrence?

Det er på den baggrund, at jeg påstår, at bypolitikken i dag er indrammet af en anden form for logik og udstyret med en anden slags rationalitet end tidligere. I stedet for at reparere på de negative konsekvenser af kapitalistisk produktion (forurening, overbefolkning, etc.), er formålet i dag at fremme globaliseringen forstået som en dynamisk proces, ved at skabe livsformer ud af byer-

til adskillige perioder i kapitalismens historie; f.eks. den agrare og den industrielle (Højrup 1983: 27-42).

Nutidens bypolitik kan sættes ind i denne verdenshistoriske sammenhæng. I dag går bypolitik ud på at skabe livsformer forskellige fra, men alligevel sammenlignelige med fortidens. Den går også ud på at fremme en ny epoke i kapitalismens historie – globaliseringen. Men den store forskel mellem fortidens og nutidens bypolitik er intentionalt; det forhold at byudvikling nu ses som

Hvor fortidens bypolitik søgte at "reparere" på de negative konsekvenser af kapitalismens dynamik – fattigdom, epidemier, forurening - er nutidens fremadrettet; formålet er ikke at udbedre, men at skabe en dynamik, og at gøre det ved at tilvejebringe grønne, sunde, underholdende, informationsrige byrum, der samtidig indeholder globaliseringens byfunktioner – kort afstand til verdensregioner, nærhed til viden og uddannelse, direkte adgang til kultur og forbrug. Samlet er formålet at skabe livsformer, der gør det muligt at udvikle

## *... har globaliseringen gjort byerne til... ste gang var fra 1880'erne til 1. ver*

nes funktioner. Bypolitikken har ændret sig fra at reparere på - til at fremme kapitalistisk udvikling.

### **Bypolitik og livsform**

I den sammenhæng har bypolitik fået til opgave at koble bystruktur og byrum gennem at konstruere livsformer. Livsformer er blevet et middel til at fremme byernes konkurrencedygtighed og også et middel til at fremme globaliseringens dynamik. For bypolitikken er det vigtigste formål at skabe livsformer.

Med livsform forstår jeg forestillinger om, hvordan mennesker bør leve for at fremme bestemte økonomiske og politiske formål – herunder globaliseringen. Begrebet livsform har jeg hentet fra antropologen Thomas Højrup, som anvender det til at betegne, hvordan forskellige levemåder er koblet til forskellige produktionsmåder og igen

## *byen til en livsform*

et redskab til at fremme globaliseringen ved at skabe, dvs. konstruere, livsformer, der kan udgøre en ny form for modernitet.

Hvor fortidens livsformer vel (?) først og fremmest var naturbundne og selvgroede, er nutidens villet og konstruerede. Og hvor den sidste moderne periode fra midten af 1900-tallet til begyndelsen af det tyvende århundrede vel (?) var en reaktion på industrialisering og urbanisering (Benjamin 2007, bind 1), er nutidens at skabe en modernitet som forudsætning for udviklingen af den ny epokes vidensøkonomi.

og anvende viden, i forbindelse med at designe produkter og lede og kontrollere produktion og distribution.

I dagens bypolitik er der derfor to lag af komplementaritet. Det første går ud på at komplementere funktioner, således at de skaber komparative fordele, dvs. konkurrencefordele for virksomhederne ved den måde arbejde-bo-vidensarkiver er forbundet gennem infrastruktur, både den fysiske og den virtuelle. Den anden går ud på at skabe komplementære institutioner, der til sammen muliggør livsformer, der anses for nødvendige eller



eftertragtelsesværdige for de, som arbejder midt i globaliseringens dynamik.

### Livsformens anatomi

Her er Competitive Cities fra OECD igen relevant læsning. I *Metropolitan Review Copenhagen*, January 2009 (kk.dk/oecd) fremgår det, Hvilke funktioner og institutioner OECD mener der er vigtige for, at en by af Københavns størrelse og geografiske placering kan være konkurrencedygtig.

På den måde er Review en kilde til studiet af forestillingen om byernes konkurrence og dermed globaliseringens livsform.

Hvorvidt disse antagelser er OECD's egne, eller om de deles med andre er for så vidt ligegyldigt. Det er selve det forhold, at OECD i en systematisk fremstilling præsenterer udfordringer og løsninger og analytisk binder årsager og virkninger til hinanden og på den baggrund foretager vurderinger, at Metropolitan Reviews er spændende. Herved skaber OECD nemlig en kontekst for rationalitet, en forståelsesramme, hvori politikere og arkitekter og mange andre kan finde begrundelser for, hvilke udfordringer byerne står overfor, og hvilke politikker og projekter der dernæst er nødvendige for at løse disse udfordringer.

I Review ligger antydninger af, hvad der kan menes med globaliseringens by og en forestilling om tilhørende livsformer. For OECD er globaliseringens by lige dele bystruktur og livsform. En vigtig præmis er at byerne skal tiltrække fremmed kapital, og tillige være tiltrækkende for vidensarbejdere. Over denne (og andre præmisser) formuleres "den nødvendige" (by)struktur og (livs)form.

### Bystruktur

- Byen skal være integreret i det internationale transportsystem. Enten skal den i sig selv

udgøre et knudepunkt som f.eks. London, Amsterdam eller Paris. Eller også skal den ligge i nærheden af en sådan som f. eks Oslo og Helsingfors i forhold til København eller Stockholm. Det gælder for varetransport (logistikens knudepunkter: havne, motorveje og jernbaner) såvel som for persontransport (rejsens knudepunkter: lufthavne, motorveje, højhastigheds tog), ligesom for informationsudveksling (informationens knudepunkter: bredbånd, internetservice, frekvenser) men med skyldig hensyntagen til at alle tre er nødvendige. Infrastrukturen skal forbinde byen med andre byer, nedsætte transaktionsomkostninger ved transport og give hurtig adgang til al verdens destinationer for varer og personer.

- Dernæst skal byen være vidensdannende og som sådan udstyret med universiteter og andre uddannelsesinstitutioner, men disse skal også være del af den internationale vidensstruktur og som sådan udgøre en port til de miljøer og processer, hvor viden dannes og anvendes. Antallet af forskerstuderende er vigtig, det samme er antallet af udvekslingsstuderende og antallet af udenlandske forskningsstuderende og visiting scholars, både ved offentlige universiteter (som Københavns Universitet Amager) og private laboratorier og forskningscentre (som Nokia City ved Helsingfors).
- Videre skal byen være miljørigtig, æstetisk tiltrækkende, sikker at bo i, let at komme rundt i og rumme sundhedsorganisationer og hospitaler på højt niveau. Den må gerne have en historie, ligesom der i arkitektur såvel som i bystruktur gerne må være indgraveret en fortælling om fortidens begivenheder og

personligheder, men i sig selv skal den først og fremmest kombinere den lette adgang til fri luft, grønne områder med hurtig adgang til viden og informationer.

- Endnu videre: De sociale modsætninger skal være begrænsede, den sociale sammenhængskraft stor, og lighed i omgang såvel som i indkomst foretrækkes frem for segregering på grundlag af indtægt og status, race og religion. Fattigdom er ikke en konkurrencefordel, ej heller medieomtale af gadeoptøjer (i København), af skyderier (i Malmø), af uroligheder (i Paris) eller af terrorangreb (i London).
- Endelig skal den være kulturrig og underholdende, ligesom kulinarisk og rig på nattelev. Den skal være kulturelt dannende og indbefatte teatre, operaer, museer, biblioteker, kirker, talerstole og forelæsningssteder – åbne for alverdens intellektuelle nomader og for omrejsende udstillinger, modeshows og filmfestivaler. Den skal også være rig på kulinariske oplevelser og tilbyde restauranter og madmarkeder med tilknytning til kulinariske traditioner og eksperimenter. Ligeså skal den have cafeliv og nattelev på "internationalt niveau". Vi ser det: nye kunstmuseer (i Paris og London), nye operaer (i Oslo og København), nye gallerikvarterer (i New York og Beijing), nye multianlæg (i Stockholm og København) og nye indkøbscentre og modestrøg (i alle stor-byer verden over).

### Livsform

Det er ikke nok med de mange udbud og tilbud og den lette adgang, byen skal tillige kombinere alt dette og som sådan udgøre en eller flere livsformer, hvor livet i hverdagen såvel som over livsfaserne giver mulighed for et højt og målrettet aktivitets-

niveau, for mobilitet over store såvel som små distancer, og for fordybelse såvel som refleksion. Byen må gerne rumme flere kulturer og livsformer; den må også gerne være kosmopolitisk ligesom lokal og traditionel; og den må gerne udtrykke denne mangfoldighed gennem street art, kulturevents, festivaler, men samlet må den forbinde forskellighederne, således at helheden udgør noget mere end delene.

På den måde opstår spørgsmålet om bystruktur og byrum, og om forbindelsen mellem byens funktioner og byen som institution. Samtidig opstår spørgsmålet om byen som livsform – som forskellighedernes komplementaritet, og dermed som arnested for fornyelse og forandring, med andre ord for byen som - det moderne. Og også spørgsmålet om hvordan at brande byerne alt efter den eftertragtede livsform – Stockholm er "Europas

Wien i 1930'erne; Shanghai med Paris i 1920'erne og 30'erne; sammenlign i det hele taget modernitetens daværende og nuværende centre, og se – sammenligneligheden. Det er herfra dynamikken udgik og nu igen udgår.

### **Komplementaritet**

Kombinationen af bystruktur og byrum skaber præmisser for bypolitikken, som er anderledes end tidligere. I den forbindelse introduceres begrebet *komplementaritet* og hermed det forhold, at bypolitikken har fået ny rationalitet.

Tidligere - under den første globaliseringsbølge - var bypolitikken præget af rationalet om *funktionel forenelighed*, hvor funktioner sammensættes således, at de ikke destruerer eller skaber hindringer for hinanden (Boyer 2005).

Efter 2. verdenskrig var rationalet det *funktionelle*

og-andre) gøres komplementære ved at designe byrum, der skaber mønstre i hverdagen og i livsfaserne, således at to eller flere funktioner, når de forbindes, forhøjer begge eller alle funktioners performance – både her og nu, og over et langt perspektiv (ibid.).

Nutidens bypolitik arbejder med forskellige former for komplementaritet.

Det første er *kompensatorisk komplementaritet*. Det er den type af komplementaritet, hvor de negative konsekvenser af én funktion opvejes ved hjælp af de positive konsekvenser af en anden. Et eksempel er, når arkitektoniske "fyrtårne" eller større bygningskomplekser (f.eks. indkøbscentre), ligesom kulturinstitutioner eller rekreativmuligheder placeres i tidligere industriområder med det formål at tiltrække nye investeringer og at generere ny aktivitet for området som sådan.

# *"Det var den gang, at national funktioner og ressourcer til he*

grønne hovedstad", København er "cyklernes by", New York er "the big apple", osv.

Det er på den baggrund, at nutidens byer er ved at indtage den samme rolle som byerne i Belle Époque - som stedet, hvor det ny tænkes, diskuteres, afprøves og udstilles – både bogstaveligt og i egenskab af livsform. Sammenlign Dumbo og Williamsburg på Brooklyn med Berlin i 1920'erne; District 798 i Beijing og Peking University med

*hierarki*, hvor industriens og landbrugets fremtid blev gjort betinget af arbejdskraftens velfærd forstået bredt (ibid.).

Nu er målet at skabe livsformer ved at komplementere byens funktioner ved hjælp af byrummets institutioner, for at skabe komparative fordele for byerne i deres indbyrdes konkurrence. I teorien hedder det *institutionel komplementaritet*, hvor funktioner (arbejde-bo-rekreation-

Meatpacking District på Manhattan er et sådant eksempel. Her er en tidligere jernbanestrækning på den vestlige side af Manhattan (High Line) omdannet til en park, som har medvirket til, at et nedslidt industriområde nu er på vej til at blive omdannet til et samlet kompleks af gallerier, restauranter, shops, virksomheder, hoteller og i fremtiden også det nye Whitney Museum.

Det andet er *blandet komplementaritet*. Det er

den type af komplementaritet, hvor to (eller flere) funktioner blandes for at skabe noget mere, noget andet end blot den effektive kombination af de to. Det klassiske eksempel er når et byområde med kontorkomplekser f.eks. tilføjes transportmuligheder som kan nedsætte transporttid, men også tiltrække bosteder, indkøbsmuligheder og dermed familier. Københavns indre by er et eksempel. Her er bygget og bygges metro med det formål at omdanne et typisk midtbyområde, rigt på liv i kontortider, men fattigt på aktiviteter efter, til et sted med en større kompleksitet af funktioner. Vi så det i større målestok, da Darling Harbour i Sydney i 1980'erne blev omdannet fra lurvet havneområde til et sted, hvor kulturinstitutioner, hoteller og restauranter blev forbundet med virksomheder, kontorkomplekser og shoppingcentre gennem havpromenader og parker som led i udbygningen

rekreation) sættes sammen ved hjælp af et byrum der skaber livsformer, der har til formål at fremme de forskellige funktioners gensidige performance (som det hedder). Der er ikke mange eksisterende eksempler, men flere er på vej. Det er for eksempel projektet Fremtidens Nordhavn i København, hvor en såkaldt bæredygtig by er planlagt til at forbinde arbejde og bosteder med havnepromenader, torvepladser og handegader, og hvor det ved hjælp af kanaler, terrassehaver og bassiner er intentionen at skabe livsformer, hvor det at holde fri, være i det fri og leve bæredygtigt er forbundet med at arbejde og bo. Et andet eksempel er Abu Dhabi i De Forenede Arabiske Emirater, hvor helt enestående og særlige bygningsværker indgår i en bystruktur med det formål at skabe livsformer, hvor forskellen mellem årstider, klimabælter og breddegrader er søgt ophævet ligesom græn-

livsformer, der søges skabt. I København – den bæredygtige; i Doha – den kontemplative; i den Abu Dhabi – den oplevelsesrige.

Der findes således eksempler i Norden på globaliseringens bypolitik, ligesom andre steder i verden. De er alle karakteriseret ved, at byrummet tilrettelægges med det formål at skabe komplementaritet mellem funktioner for herved at etablere betingelser for livsformer, der gør at funktionerne hver og især bliver mere effektive, end de ellers ville have været.

I mange tilfælde er der tale om tilrettede livsformer som f.eks. Fremtidens Nordhavn eller Abu Dhabi. I andre tilfælde er der tale om projekter, hvor allerede eksisterende livsformer søges integreret med nye som f.eks. Meatpacking District på Manhattan. Karakteristisk for alle er dog dette: At de alle er konstrueret for at etablere

## *politik gik ud på at fordele de lande.*

af Sydney indre by. Vi ser det også aktuelt, hvor Doha i Qatar omdannes fra en olieby til center for uddannelse og forskning i Mellempøsten med bygning af Education City, nye museer og kulturelle centre, moskeer og et nationalt arkiv, alt forbundet med traditionelt smalle gader, arkader og offentlige pladser.

Det tredje er *systemisk komplementaritet*. Det er den type, hvor mange funktioner (bosted-arbejde-

serne mellem arbejde og fritid, oplevelser og uddannelse er det.

### **Byen**

Disse og andre eksempler viser, at bystrukturen søges omdannet til livsformer, eller at byens funktioner søges gjort til institutioner ved, at der dannes byrum, der skaber betingelser for livsformer. Den viser også, at der er forskel på, hvilke

komparative fordele.

De søger alle at sætte funktioner sammen ved hjælp af byrum, der frembringer livsformer ved at gøre funktioner komplementære. Byrummet tilrettelægges for at skabe livsformer, der fremmer funktionernes effektivitet gennem arbejdskraftens velvære eller muligheder for at forbinde arbejde med fritid og uddannelse med dannelse. Funktionernes dialog gennem skabelse af byrum

er derfor blevet arkitekternes og planlæggernes fremmeste redskab.

Derfor ser vi også, at alle byer, der har mulighed for det, åbner sig mod havet eller havnen, fordi det har en rekreativ funktion, men også fordi det har en æstetisk dimension, der symboliserer renhed og sundhed. Derfor ser vi tillige en ny type arkitektur, som trækker naturen ind i bygningen eller gør bygningen til symbol på natur, men samtidig har et stærkt urbant udtryk. Det sker når der bygges haver på tagene, eller på facaderne eller når der bygges balkoner så store som haver, eller bosteder løber direkte over i havnebassiner eller –promenader. Derfor ser vi også det helt mod-

satte: At byen trækkes ud i naturen og bygninger gøres til naturens modsætning. Det sker når der bygges enestående monumenter midt i gold ørken, eller geometriske øer lægges ud i bugter, eller skabes søer og landskaber, der er gjort så kunstige (eller kunstneriske) som muligt.

På begge måder er modsætningen mellem land og by søgt ophævet. I stedet er "landet" integreret i byen eller byen i "naturen". Det giver vidensarbejderen i den globale økonomi en tilfredsstillelse og byen en konkurrencedygtighed. Stilhed, ro, oplevelse, men også let og effektiv forbindelse til arbejde, kultur og vidensarkiver.

#### Litteratur

Benjamin, Walter, 2007. Passageværket, bind 1, København: Rævens Sorte Bibliotek.

Boston Consulting Group, 2010. "Winning in Emerging-Market Cities", September 2010, <http://www.bcg.com/documents/file60078.pdf>

Boyer, Robert, 2005. Coherence, Diversity and Evolution of Capitalisms: The Institutional Complementarity Hypothesis, Paris. CEPREMAP-CNRS-EHESS, [www.cepremap.ens.fr/~boyer/](http://www.cepremap.ens.fr/~boyer/)

Højrup, Thomas, 1983. Det glemte folk, København. Statens Byggeforskningsinstitut.

Pedersen, Ove K., 2011. Konkurrencestaten, København: Hans Reitzels Forlag.

*...I stedet for at koncentrere sig om modsætningen mellem land og by begyndte politikerne og regeringer at interessere sig for byudvikling..*



# FREDERICIA : FREMTIDENS BY OG BYLIV

**Hvordan kan man på en ny måde planlægge sig til en attraktiv og velfungerende by? Hvordan håndterer man byudviklingsprojekter, der – afhængigt af konjukturer - kan strække sig over 10-25 år? Dette var nogle af de spørgsmål, der blev diskuteret på en international byudviklingskonference i Fredericia i januar 2011.**

*Af Jens Christensen og Maya Arffmann*

## **Byudvikling i Fredericia**

På en kold vinterdag i januar var en række nationalt og internationalt anerkendte byplanlæggere, arkitekter, kunstnere, miljøspecialister, bylivs eksperter, økonomer og ingeniører sat i stævne i Fredericia. Mange af dem var konkurrenter, fordi de deltog i arealudviklingselskabet FredericiaC's parallelkonkurrence, som blev afviklet med det mål at få skabt en udviklingsplan for området FredericiaC.

FredericiaC er et område, der ligger ud til Lillebælt med fæstningsbyen, voldanlægget, Shells udskibningsterminal og fiskefabrikken Rahbekfisk som nærmeste naboer. Tidligere lå gødningsfabrikken Kemira og Fredericia Skibsværft på arealet, der i alt udgør cirka 25 hektar, hvilket svarer til 20 % af byens areal inden for voldene.

FredericiaC stillede i konkurrencen krav om tværfaglighed på de deltagende hold. Kravet om tværfaglighed kommer af ønsket om, at bylivet – og ikke blot arkitekturen – skal være drivkraften i projektet. Samtidig blev der stillet høje krav til

holdenes kompetencer inden for bæredygtighed, økonomi, håndtering af risikovirkninger, kultur mv. Alle er vigtige faktorer for, at projektet bliver en succes, og derfor var holdene sammensat af en bred palet af fagligheder.

Holdene afleverede deres konkurrenceforslag den 6. april 2011, og resultatet af den tværfaglige indsats ser vi nu i de forslag til udviklingsplaner, som holdene har udarbejdet i form af strategier og løsninger for både byliv, bæredygtighed, økonomisk rentabilitet, arkitektur, kultur, infrastruktur etc.

Konferencens talere var inviteret, fordi de alle har særlige – og i visse henseender kontroversielle - vinkler på byudvikling og byplanlægning. Og fordi de kunne give de konkurrerende hold inspiration til, hvordan fremtidens by og byliv kan tænkes og planlægges.

Konferencens talere var

- byplanlægger Arun Jain, der har været Portugals strategiske spydspids i forhold til byplanlægning og bydesign

- arkitekt Jan Gehl, der både herhjemme og i udlandet er kendt for sit arbejde med byrum og byliv
- adj. professor, cand.scient.pol. Jørgen Nue Møller med erfaringer fra Dansk Arkitektur Center, Kommunernes Landsforening, KAB, Realdania og Køge Kyst
- rådgiver Mats Olsson, der er tidligere stadsbygningsdirektør i Malmø og blandt andet har været med til at planlægge og gennemføre det succesfulde udviklingsprojekt Bo01 i Malmø

De fire primære oplægsholdere har forskellige vinkler på byudvikling og på, hvordan man skaber rammer for en velfungerende og attraktiv by. Fælles er, at de alle fire er optaget af, hvad det er, der gør, at en by er attraktiv, og hvordan dette opnås. Dette er særdeles interessant i et projekt af FredericiaC's størrelse, hvor man over en årrække på 10-25 år skal udvide byens kerne markant.

Men hvad er god byplanlægning og byudvikling? Og hvad er god byudvikling lige netop i Frederi-

cia? Og hvordan kan erfaringer fra blandt andet Portland og Malmø bruges til at skabe de helt rigtige rammer for udviklingen i Fredericia?

### Syv teser om det enestående hjem

For overhovedet at kunne tale om god byplanlægning og byudvikling er det relevant at spørge, hvad der skal til for, at byen bliver et enestående hjem for dets borgere. Jørgen Nue Møller, der gennem en lang årrække har beskæftiget sig med den almene boligsektor, det byggede miljø og byudvikling, er optaget af, hvad der karakteriserer

byen som et hjem, der ikke bare er gennemsnitligt men ganske enkelt "enestående".

Nue Møller opstiller med udgangspunkt i europæisk arkitektur- og idéhistorie syv teser for byen som et enestående hjem, som kan være et slags pejlemærke for, hvad man skal stræbe efter i god byudvikling.

Mennesket har historisk set haft et ambivalent forhold til byen, som man eksempelvis så det i de europæiske storbyer i 1600-tallet, hvor byerne var

præget af paradokser. Byens forside var paladserne, de fornemme pladser og de imponerende kirker. Bagsiden var kaos, forurening, fattigdom og utryghed. Dengang var mange nødt til at bo i byen, fordi der ikke var andre alternativer, og for disse var der tale om ren overlevelse – byen var en jungle, hvor jungleloven herskede. Op gennem første halvdel af 1800-tallet plagede kolera og tyfusedidemier, og den ekstreme befolkningstæthed i byerne var som en tikkende bombe. Byen var ganske enkelt farlig for sine beboere og kunne på ingen måde yde tryghed og sikkerhed for den fat-



tige del af befolkningen.

Arkitekter og ingeniører kunne ikke alene drive udviklingen i byerne fremad. I anden halvdel af 1800-tallet var det primært lægerne, der bidrog til denne udvikling. De havde fået en øget forståelse for hygiejne og havde udbredt kendskabet til dette så meget, at man begyndte at forbedre boligforhold og de sanitære forhold i de større byer. Byudviklingen var således et resultat af tværfaglighed og peger dermed frem mod den planlægningsmæssige tendens, som man også ser i dag i større byudviklingsprojekter.

Byen var ikke længere kun til fare for en bestemt del af befolkningen, og nye og vigtige temaer begyndte at sprede sig. Demokrati, fællesskab, forurening og betydningen af det byggede miljø var nogle af disse temaer.

Jørgen Nue Møller opstiller, med udgangspunkt i den udvikling, som de større europæiske byer har

gennemgået, syv teser for det enestående hjem.

Det enestående hjem er

- Trygt, men livligt
- Et sted at handle
- Et sted at opleve og lære
- Et levende kunstværk – kulturarv, natur, arkitektur
- Tilgængeligt
- Bæredygtigt
- Har demokratiske rammer

Tryghed er afgørende for, at byen kan fungere som et enestående hjem, men der skal også være udfordringer, liv, handel og oplevelser. Det enestående hjem skal give beboerne mulighed for at lære, og byen skal være tilgængelig ved at have god infrastruktur og velfungerende, offentlige transportformer. Bæredygtighed betyder i dag også meget for kvaliteten af et hjem, da det i hø-

jere og højere grad optager byens borgere. Sidst men ikke mindst skal det enestående hjem sikre sine borgere demokratiske rettigheder.

Hjemmet er kort sagt summen af byen: infrastrukturen, økonomien, arkitekturen, kulturen, det offentlige rum, arbejdspladsen, sociale relationer, identitet osv. At skabe et velfungerende hjem i kraft af byplanlægning kræver derfor et samspil mellem en række forskellige fagligheder, hvilket er en åbenlys udfordring for alle større byudviklingsprojekter. Målet er at skabe en by, der er et enestående hjem for dets borgere. "Fredericia skal være en by, som man har lyst til at komme hjem til", som Nue Møller udtrykker det.

Nue Møller har i kraft af sit engagement som bestyrelsesformand i Køge Kyst et godt indblik i de udfordringer, der knytter sig til at byudvikle i en by som Fredericia. "Køge og Fredericia har flere lighedspunkter – herunder nærheden til vandet og den gode infrastruktur mæssige placering. Men jeg tror, det kræver ekstraordinært visionære idéer og vilje til forandring at skabe den udvikling, som man ønsker i Fredericia", fortæller Nue Møller.

### Det mentale bykort

Selv om man kan opstille kriterier for, hvad en god by er, så er det sværere at opstille kriterier for, hvad god byplanlægning og byudvikling er. Hos Arun Jain, der er tidligere byplanlægger i Portland, Oregon, fornemmer man tydeligt en kritisk indstilling til den måde, som byplanlægning bedrives på i dag. Hans udgangspunkt er, at man er nødt til at gentænke den måde, som byplanlægning praktiseres.

Jain spørger retorisk "hvis vi planlægger – vil det

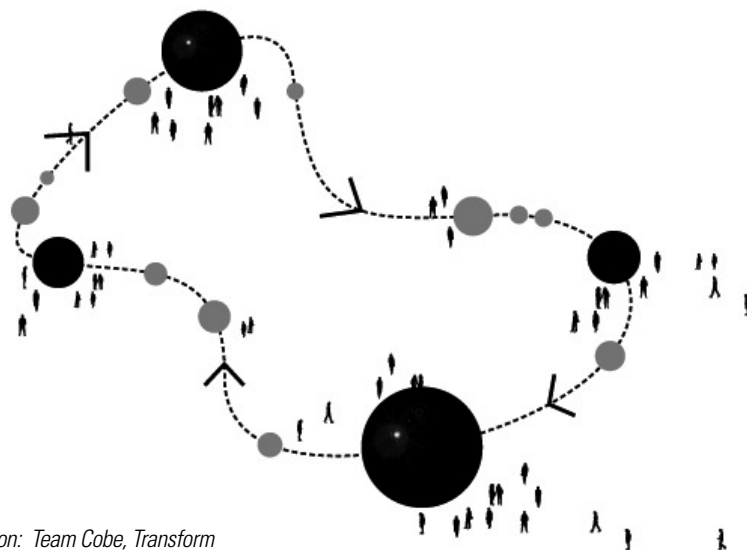


Illustration: Team Cobe, Transform

så ske?” og siger dermed implicit, at byplanlægning ganske enkelt ikke er nok. Mange tror, at hvilket som helst sted i verden kan blive en bymæssig succes - bare man planlægger godt nok, og det finder Jain naivt. Design er nødvendigt, men man kan ikke designe sig til en god by.

Vore dages byplanlægning bygger på godt og ondt videre på de tanker og den praksis, som er blevet udøvet de sidste 100 år. Særligt er Jain skeptisk overfor New Urbanism med frontfigurer som Duany og Plater-Zyberg, der bygger på en filosofi om, at man blot skal bygge ”rigtigt”, og så kommer folk. God arkitektur er nemlig ikke lig med gode byer. I New Urbanism mangler ifølge Jain hele bylivs- og adfærdsaspektet.

Jain pointerer, at problemet i dag er, ”at man ofte planlægger og bygger og så forlader man byen – uden præcist at vide, hvad man vil med byen”. Mange af nutidens velfungerende byer er velfungerende på trods af byplanlægningen og ikke på grund af byplanlægning. Byer er ekstremt komplekse – og det skal de blive ved med at være – men man kan opnå en form for organiseret kompleksitet, hvor man undersøger byen og lærer dens indbyggere at kende og dermed foretager en slags adfærdsmæssig kortlægning af byen. Han mener, at det er ved at være på tide, at byudvikling og arkitektur responderer på en bys kultur og netop ikke dikterer den. Og det gør man netop ved at interessere sig for byen, dens mønstre og befolkningens adfærd, identitet og ønsker.

Byplanlægning er behæftet med uforudsigelighed, og planlægningen skal i højere grad forsøge at favne denne uforudsigelighed frem for at forsø-



Illustration: Team Arup

ge at forudsige den. Tingene ændrer sig konstant, og man må hele tiden revurdere planlægningen. Den absolutte skala for vurdering af løsninger, ”rigtigt” og ”forkert”, afløses af bedømmelser som ”bedre” og ”mindre godt”. Det er ingen sag at planlægge ny by, hvis man starter med en renvasket tavle. Men det gør man jo aldrig. Den eksisterende by og byens historie må være udgangspunktet i byudviklingen. Jain bruger sit eget arbejde med byplanlægning i Portland, Oregon, som eksempel.

### Portland

Ved at tale med Portlands befolkning analyserede man sig frem til nogle få områder, hvor folk både havde lyst til at være og var nødt til at være. Et slags mentalt kort over byen. Man satsede på disse områder, fordi der her var en placering og en bymæssig kontekst, der havde værdi for byens borgere. Her lavede man ikke en traditionel byudviklingsplan men en ”rammeplan”, hvor der var plads til forskellige scenarier. Steder i byen, der allerede havde værdi for indbyggerne, blev forbundet, og nye mulige passager og opholds-

steder blev lokaliseret. Man tog udgangspunkt i gadeplanet – den skala, som folk kan forholde sig til. Jain og hans folk tog således udgangspunkt i den eksisterende by med de lokale kvaliteter og skabte rammerne for, at det liv, der allerede var til stede, blev udviklet gennem design og arkitektur. ”For mig er det vigtigt, at arkitektur og design ikke dikterer byen – det skal tjene byen”, siger Jain.

Hvis man skaber en rigtig god by for byens borgere, så vil de samme kvaliteter også appellere til folk udefra. Erfaringer fra blandt andet San Francisco og Philadelphia viser, at virksomheder og mennesker nogle gange vælger at etablere sig i en by af ganske banale årsager. Det kan være på grund af et miljø, der er skabt omkring en god restaurant eller et godt musiksted.

### Livet mellem husene

Jan Gehl har i mere end fire årtier beskæftiget sig med byrum og byliv, og han deler på mange måder Arun Jains skepsis overfor traditionel byplanlægning og arkitekturens alt for fremherskende rolle i byudvikling.

Alle arkitekter vil gerne have glade og aktive mennesker til at befolke deres bygninger og byrum – og helst rigtig mange mennesker. Derfor er arkitekttegninger altid fyldt med det, som Gehl kalder "uspecificeret byliv": Masser af mennesker, der slentrer omkring og nyder livet. Problemet er bare, at det er fuldstændig urealistisk. Med slet skjult ironi viser Gehl billeder af steder, der skulle have været befolket af mennesker, men som ligger øde hen.

Gehls skrækszenarie er Ørestaden – den flot anlagte, men meget mennesketomme og forblæste bydel. Ørestaden er nemlig et rigtig godt eksempel på det, han bramfrit kalder for "manglen på

omsorg for mennesker". Her er for mange åbne pladser uden funktioner, og noget så banalt som vindforhold kan være afgørende for, om folk frivilligt opholder sig udendørs. Hvis man ikke viser byrumsmæssig omsorg for de mennesker, der skal bo et sted, så kvitterer de ved at blive væk eller blive inden døre. Og så er det umuligt at skabe et interessant og velfungerende byliv.

I modsætning til, hvad mange byplanlæggere tror, så giver høj tæthed ikke automatisk byliv. Det er nemlig den menneskelige skala, der, ifølge Gehl, er afgørende for bylivet. Mennesket skal kunne genfinde sin egen skala i arkitekturen, ellers vil den virke fremmedgørende. Et godt eksempel er Kartoffelrækkerne på Østerbro, der i dag ville

være en planmæssig katastrofe, men som virker eminent på gadeplan, fordi den er bygget i menneskelig skala. Gehls løftede pegefinger er, at hvis man som planlægger kun magter at arbejde med én skala, så skal det være den menneskelige. Vi har alt for mange dårlige eksempler på, hvordan skalaen blæses op og "skræmmer" folk væk.

En indikator for godt byliv og gode byrum er ikke alene antallet af mennesker på et givent sted, men i mindst lige så høj grad den tid, som folk bruger på stedet. Det er tiden, der er afgørende for, om folk har lyst til at blive et sted. Med andre ord: Der skal være en god grund til, at folk opholder sig på et bestemt sted. Det kan være vand, aktiviteter, musik, mad. I dag er byen mere end et sted for handel. I dag er byen lig med oplevelser og mødet med andre mennesker. Det skal byen skabe de rette rammer for. "Det kan siges enkelt: Inviter folk til at komme og få dem til at blive!", opfordrer Gehl.

Faktum er, at det er svært at planlægge en ny bydel. "Det går næsten altid galt!", som Gehl lakonisk udtrykker det. Og det gør det, fordi man tager udgangspunkt i arkitekturen og ikke i mennesket. Derfor har Gehl i nu rigtig mange år været fortaler for en byudviklingsmæssig tilgang, der handler om, at man *først* tager udgangspunkt i bylivet, *der næst* byrummene og *til sidst* husene. Hvis man ikke gør det, så bliver man nødt til at reparere på det bagefter, og det kan aldrig betale sig. Hvis man vil den gode by, så kræver det, at politikerne tør satse. Man skal turde melde ud, hvad man vil med byen – og gøre det. I Fredericia skal man beslutte sig for, hvad der skal være kendetegnende for byen. Skal Fredericia være en cy-

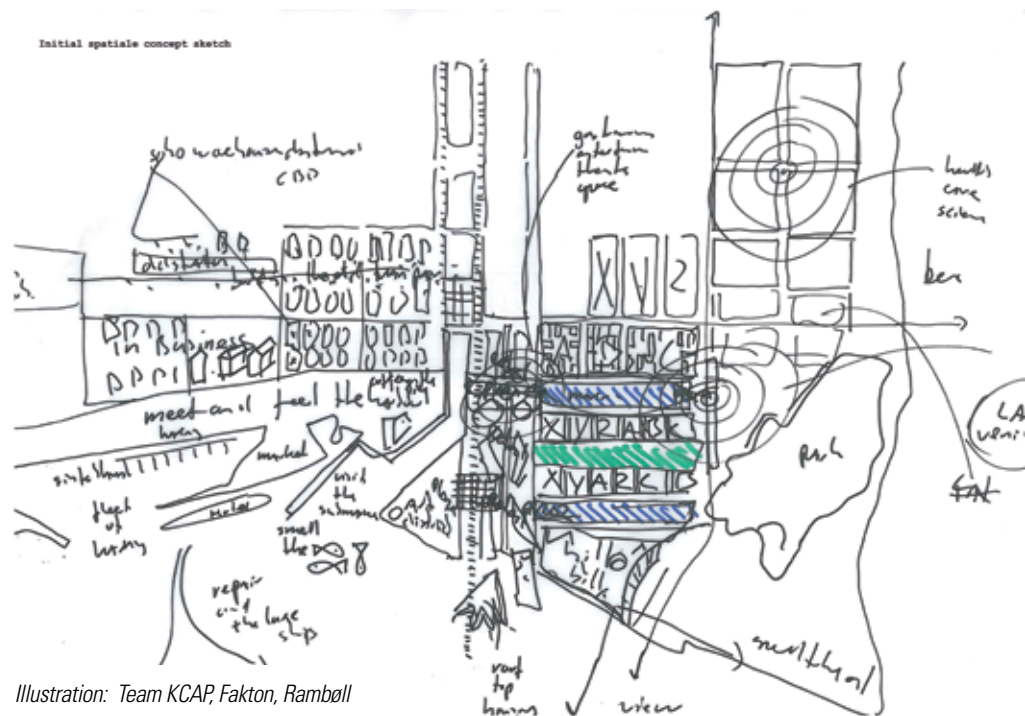


Illustration: Team KCAP, Fakton, Rambøll

kelby eller en kulturby? Uanset hvad, så må man vælge og prioritere.

### **Konfettiby**

Netop det politiske ejerskab til et byudviklingsprojekt er et af de emner, der optager Mats Olsson, der er tidligere stadsbygnadsdirektør i Malmø og i 2010 modtog prisen for "Svensk Stadsbygnads-konst". Han fortæller, med udgangspunkt i erfaringer

fra Malmø, hvilke faktorer, der ligger til grund for et vellykket byudviklingsprojekt.

For Olsson er den afgørende faktor for succes, at byudviklingen er organisatorisk velforankret med et ben solidt plantet i det politiske system. Men der er tale om en hårfin grænse: Der skal være ejerskab blandt politikerne til et givent projekt, men projektet skal være organiseret på en måde, så projektet ikke gøres direkte afhængigt af skiftende politiske

prioriteringer. Beslutninger – både de populære og upopulære - skal kunne træffes hurtigt, og det er ikke en selvfølge i det politiske system.

"Organiseringen skal kunne håndtere kompleksiteten i et byudviklingsprojekt, da det netop er kompleksiteten, der gør det interessant.", fortæller Olsson. Han er fortalere for det, han kalder en form for *mulighedsplanlægning*, som er udviklende og tolerant i modsætning til *restriktionsplanlægning*,



Illustration: Team Vandkunsten

der hele tiden begrænser projektets muligheder. Man skal passe på med at ville kontrollere alt – forudsætningen for byplanlægning er alligevel fleksibilitet, når alt kommer til alt. Komplexitet er faktisk grundlaget for interessant byudvikling, og derfor skal man *kræve* kompleksitet, understreger Olsson. Det helt afgørende for vellykket byudvikling er derfor, at der er et reelt politisk ønske om at udvikle byen, da der skal holdes momentum gennem hele udviklingsprocessen.

### Bo01

Olsson bruger Bo01-projektet i Malmø som et eksempel. På et tidligere havneareal ønskede kommunen en interessant, varieret og kompleks bydel. Organiseringen blev centreret om en lille, operativ gruppe med tråde til det politiske bagland såvel som til bygherrerne. Og så blev samarbejdet mellem det offentlige, erhvervslivet og videninstitutionerne vægtet højt, således at man sikrede sig, at der i den nye bydel ville blive en interessant blanding mellem offentlige institutioner, private boliger, forskellige former for erhverv og videninstitutioner.

For at skabe yderligere variation fik bygherrerne ikke lov til at købe store, sammenhængende byggegrunde. De fik kun små arealer på forskellige steder på B01-arealet, og resultatet blev en bydel med varierede funktioner og et varieret udtryk – Mats Olsson kalder det *konfettiby*.

Olsson påpeger, at den virkelige udfordring med byplanlægning og byudvikling ikke så meget er, *hvilken* by vi ønsker os, men hvordan vi skaber denne by. For det er alt andet lige nemmere at de-

finere, hvilken slags by man ønsker, end at skabe en realistisk plan for, hvordan man skaber denne by.

Paradokset er, at vi ofte kan forestille os, hvad vi gerne vil have, men at vi ikke ved, hvordan vi kommer derhen. Og derfor er det vigtigt, at FredericiaC-projektet og andre større byudviklingsprojekter aktivt tager stilling til denne udfordring ved at lave en etapeplan, der sikrer konstant fremdrift. "Byudvikling behøver ikke tage unødigt lang tid. Vi gennemførte hele Bo01 projektet på 10 år fra start til slut.", fortæller Mats Olsson.

### Projektet tør prøve nyt

Vi har hørt det før og fik det endnu engang understreget på konferencen: Arkitekter og byplanlæggere skal blive bedre til at forstå byens kompleksitet og den menneskelige skala. Tilsyneladende forstår arkitekter og byplanlæggere ikke til fulde at designe byer for mennesker – i hvert fald ikke sådan som mennesker er i dag. Det er nødvendigt, at andre fagligheder kommer i spil. Det lyder på mange måder nemt at tage udgangs-

punkt i den menneskelige skala, som Jan Gehl plæderer for og samtidig prioritere bylivet før byrum og huse. Og vi ved jo alle sammen godt, hvornår vi befinder os i en by eller i en bydel, som fungerer godt på det menneskelige niveau. Og vi ved også godt, hvornår det ikke fungerer. Men i praksis er det lettere sagt end gjort at skabe en velfungerende by eller bydel.

De fire oplæg præsenterer forskellige vinkler på byudvikling, men grundlæggende har de meget til fælles. De betoner alle den menneskelige skala, de lokale kvaliteter og vigtigheden af en fleksibel udviklingsproces.

I FredericiaC tror vi, at man kan komme meget langt ved at arbejde med de tilgange, som oplægsholderne præsenterede, og vi tror, at der er behov for at kombinere de fire tilgange til byudvikling. Nogle tilgange – eller faktorer, om man vil - har vi allerede taget hensyn til, og andre vil vi lede efter i de netop indkomne forslag. Tværfagligheden har vi allerede betonet i vores valg af hold og i vores konkurrenceproces. Vi har valgt at



Illustration: Team Arup

gennemføre opdraget som en parallelkonkurrence, der kombinerer elementer fra en traditionel konkurrence og et parallelopdrag, hvor holdene lærer af hinanden undervejs mod de endelige forslag og samtidig konkurrerer mod hinanden. Denne konkurrenceform er med succes tidligere afprøvet i Køge Kyst-projektet.

Vi har prioriteret tværfagligheden højt i vores udvælgelse af de hold, der er gået videre i konkurrencen. Holdene består foruden arkitekter og ingeniører også af kunstnere, antropologer, økonomer og mennesker med forstand på og erfaring med borgerinddragelse – og det kan vi tydeligt aflæse i de endelige projektforslag.

Det er slående, at man i de fire projektforslag i den grad kan mærke, at holdene har taget idéen om en udviklingsplan til sig. Forslagene har elementer fra traditionelle arkitektforslag, men de er i langt højere grad karakteriseret af en procesorienteret tilgang med fokus på udviklingsmuligheder, fleksibilitet, byliv og attraktorer i forhold til erhvervsudvikling. Forslagene har udover de bymæssige vinkler også i meget høj grad vægtet bæredygtighed i form af strategier for ændret adfærd i forhold til eksempelvis transport og energiforbrug, bybranding via grøn energi, interessante metoder til håndtering af regnvand, klimasikring osv.

Samtlige forslag giver interessante bud på, hvordan borgere og interessenter kan inddrages i udviklingen, således at der skabes ejerskab til projektet.

Det politiske ejerskab og den smidige organisering har vi ligeledes forsøgt at cementere og

styrke ved at etablere projektet som et kommunalt-privat partnerskab. Det er vores opfattelse, at de mekanismer, som Mats Olsson beskriver, er til stede i vores organisation.

De tilgange, som vi kigger efter i de indkomne forslag er blandt andet dem, der understøtter det intense byliv, som vi ønsker i den nye bydel, og som Jan Gehl har betonet. Men vi kigger også efter planlægningsprincipper, der tager udgangspunkt i den eksisterende by og skaber velfungerende forbindelser og attraktive byrum, sådan som Arun Jain har beskrevet sin tilgang. Om vi når så langt som til at lave et mentalt bykort – det har vi endnu ikke besluttet.

Konkurrencen blev officielt afsluttet den 19. maj, hvorefter arbejdet med at skabe den endelige udviklingsplan gik i gang. Den endelige udviklingsplan vil formentlig komme til at bestå af elementer fra alle fire forslag. For os er en udviklingsplan

både en fysisk plan og en strategi for implementering af planen, hvor der tages hensyn til alt lige fra markedsmæssige vilkår til borgerinvolvering.

At byplanlægning og byudvikling grundlæggende er komplekst skal man acceptere som et vilkår. Udviklingsplanen skal afspejle dette, og samtidig signalere en enkelt vision om, at her skabes rammerne for den nye by gennem en løbende innovativ proces med borgere, planlæggere, nye beboere og virksomheder. Udviklingsplanen skal således være faseopdelt og robust over for udvæntning med forskellige udviklingsscenarier.

Udgangspunktet i det lokale – landskab, bymæssige kvaliteter, borgere – er også et oplagt udgangspunkt for at skabe vellykket byudvikling i Fredericia. Den menneskelige og lokale skala er vigtig, men vi tror også på, at udvikling betyder,



Illustration: Team Arup



at man skal tilføje byen noget, som den ikke har i forvejen. Derfor vil FredericiaC ikke blive en kopi af resten af Fredericia, men også en regional attraktion for mennesker eller virksomheder, som ønsker at slå sig ned i området.

Bylivet skal efter vores mening være drivkraften i projektet. Vi forsøger allerede nu at gøre området attraktivt med midlertidige aktiviteter, således, at folk der bor i byen og dem der kommer udefra, kan vænne sig til at bruge arealet og udvikle et forhold til området.

FredericiaC-projektet mødte modstand fra starten, da skibsværftet af miljømæssige årsager ikke kunne sameksistere med den nye by. Den kommunale opbakning har været afgørende for projektets fremdrift, og det er lykkedes at omlokalisere værftet til Lindø. Efter nedrivningen af værftets bygninger er alle begyndt at se fremad, og projektet har nu medvind.

FredericiaC's dommerkomité har nu bedømt forslagene til udviklingsplaner, som holdene har

arbejdet på i over et halvt år. Der er, som man sikkert kan gætte, en del flot tegnet byliv i disse forslag, men i modsætning til mere traditionelle arkitektkonkurrencer, så kommer forslagene rent faktisk med seriøse bud på, hvordan dette byliv skabes.

Der er strategier for involvering, for midlertidig anvendelse af arealerne, for detailhandel, for fritidsliv og sport, for kultur, oplevelser og rigtig meget andet. Alt sammen noget, der gør, at vi nu har grundlaget for at blive bedre til at skabe et attraktivt byliv.

Denne gang skal det lykkes at skabe den levende by. Men det kræver, at vi hele tiden fokuserer på livet, det midlertidige, på processen i mindst lige så høj grad som resultatet.

### Forfatterne

Jens Christensen, projektdirektør, FredericiaC og Maya Arffmann, konsulent i Pluss Leadership

### Eferskrift

FredericiaC's parallelkonkurrence blev officielt afsluttet den 19. maj 2011 med et offentligt præmieringsarrangement.

“Vi står med fire forslag, der i deres forskellighed og variation på fornem vis giver gode og anvendelige løsninger, anbefalinger og ideer til, hvordan vores vision omsættes til en robust og bæredygtig udviklingsplan, der lever op til partnerskabets intentioner.”, udtaler dommerkomitéens formand Lars Holten.

Dommerkomitéen fremhæver hold KCAP's forslag som det samlet set bedste forslag til en udviklingsplan for den nye bydel. KCAP's forslag bliver især fremhævet for dets sammenhængende og velgennemarbejdede fysiske og strukturelle plan, der med afsæt i historiske overvejelser om Fredericias bybygning har foreslået en kanalstruktur og en markant urbanitet, som de bærende virkemidler til en robust udviklingsstrategi for FredericiaC. Hold KCAP, som består af det hollandske arkitektfirma KCAP, Rambøll UK og DK og den hollandske analysevirksomhed Factor, modtager konkurrencens 1. præmie for deres forslag.

Læs konkurrenceforslagene og dommerbetænkningen på [www.fredericiac.dk](http://www.fredericiac.dk)



Illustration: Team Arup

# REGIONAL UDVIKLING

**Fænomenet regional planlægning og politik i DK og EU er med Sven Illeris' fremragende geografiske langsyn gennem det sidste halve århundrede gjort lidt mere forståeligt. Sven er historiefortælleren alle regionplanlæggere, politikere og vakte borgere vil nyde at lytte til.**

*Af Erik Abitz*

## **Utopi og frustration**

Mens jeg arbejder med boganmeldelsen her, ledes mine tanker tilbage til Villy Sørensens kronik i Politiken fra slutningen af 60'erne: Utopi og frustration. Bogen REGIONAL UDVIKLING handler så vidt jeg kan fatte om utopier og frustrationer. Sven Illeris fortæller, med eksempler fra regionerne Midtjylland og Hovedstaden, nationerne Danmark og Frankrig samt internationale Europa, hvordan markeds kræfter i alle tilfælde er driver, og hvorfor offentlig regulering og regionplanlægning ikke altid er helt så afgørende for regional udvikling. Ved at læse Svens lærebog åbnes mine gamle regionplanlægger-øjne mere og mere. Vil jeg fatte, hvad utopien er for et fænomen? Jeg fatter allerede om end svagt, at man vedblivende frustreres, hvis man fortsat tror, at regionplanlægning uden videre og alene virkeliggør utopien.

I regional udvikling og regional politik i Danmark frem til 60'erne var industrien i landets største byer den store vækstsektor. Regionale forskelle i levevilkår fremkaldte politiske ønsker om geografisk balance. Staten bidrog til egnsudvikling med investering, i industri lokaliseret i landets udkanter. Fra 60'erne stagnerede beskæftigelsen i industrien, der dog fortsat, nu med tyngdepunkt i provinsens mindre byer, er landets hovedleverandør af varer til det internationale marked. Med kommunalreformen i 2007 har Danmarks fem re-

gioner fået til opgave at forbedre de faktorer, der nu internationalt ses som afgørende for erhvervsudviklingen, nemlig uddannelse, kompetenceudvikling, innovation, iværksætteri og miljøforbedring. Svens historiefortælling løsner os fra utopi og frustration, når han linker os til historiske fakta om udvikling og de konkrete politiske rammebetingelser herfor. Vi forstår det naturligvis ikke straks, hvorfor Sven eksemplificerer problematikken for os i bogens følgende 200 sider.

## **Jyske iværksætter-gener?**

Herning-egnens moderne erhvervsudvikling startede med hedens opdyrkning. Fårehyrdens strømpe strikkeri blev til mega tekstilindustri. Plovmeden i Lem m.fl. skabte siden Midtjyllands banebrydende danske vindmølleindustri. Ved at score højt på de mål EU har sat i Lissabon-strategien: Iværksætteri og innovation, har Region Midtjylland haft en stærk erhvervsudvikling, uden at statslig regional politik har spillet en væsentlig rolle. Sven Illeris fortæller os ikke, om jyder har andre gener end øboere. Har de det?

## **Har Fingerplanen taget hånd om hovedstadens udvikling?**

Efter 2. verdenskrig begyndte staten i København at sikre hovedstadens udvikling med Fingerplanen. Den plan har som mål at muliggøre, at en stor del af hovedstadens trafik kan foregå kollek-

tivt, samtidig med at alle dele af byen har god adgang til skov og strand. Jeg mener vi kan takke bl.a. Danmarks første professor i byplanlægning Peter Bredsdorff for flere af genistregene. Fingerplanen har overlevet og kendetegner fortsat København set helt fra månen. Og Fingerplanen er kendt internationalt i planlæggerfaget. Københavns figur er formet og fastholdt af statsmagt og offentlig politisk initiativ. Noget er selvfølgelig gået galt undervejs og tiden skifter. Sven Illeris



beretter dybtgående om Region Hovedstadens udvikling frem til i dag, hvilket ikke skal opsummeres i denne boganmeldelse. Mit spørgsmål om Fingerplanen til læserne og forfatteren af bogen er: Har visioner så alligevel deres gang på jorden? Eller bliver vi nu også frustreret, når utopier virkeliggøres?

### **l'aménagement du territoire**

Paris regionens vækst er i efterkrigstiden dæmpet uden, at byens internationale position er skadet. Frankrigs største provinsbyer har fået servicefaciliteter på højere niveau. De mellemstore byer er ikke længere søvnige samfund. Landdistrikterne har fastholdt befolkning. I hvilken grad denne udvikling skyldes regionalpolitikken har Sven Illeris svært ved at besvare. De regionalpolitiske mål har ikke længere højeste prioritet i Frankrig. Det er ikke længere industrilokalisering og fysisk infrastruktur, der er virkemidlerne, men i højere grad udvikling af service, menneskelige ressourcer og innovation. Det er ikke længere staten, der er enerådende. De regionale og lokale aktører samt EU har fået stor indflydelse. Svens franske eksempel viser, at regional udvikling og regional politik ude i Europa følger samme veje som vort land og landsdele. Men senest er det jo ikke lykkes os at slå Frankrig i håndbold.

### **Regionernes Europa**

Industrialiseringen skabte store økonomiske uligheder i Europa. De regioner hvor industrien først voksede til, de blev rigeste. For 50 år siden bestod de forskelle stadig. Siden 1989 har mange fattige regioner i Vesteuropa haft større økonomisk vækst end de rige. Internt i flere vesteuropæiske lande er forskellene mellem regionerne også blevet mindre. De vesteuropæiske landes aktuelle regionale udvikling følger EU's overordnede mål siden 2000 om at øge regionernes internationale konkurrenceevne, kombineret med social balance og miljømæssig bæredygtighed. Med EU's udvidelser i 2004 og 2007 er fattige regioner igen stødt til. De nye regioner har fået økonomisk vækst, dog mest i hovedstæderne og de geografisk vestligste regioner. Finanskrisen i 2008 har så også kostet disse "nyrige" parter mest. Sven Illeris har fortsat svært ved at fastslå, om den europæiske regionale udvikling er styret politisk eller markedsbestemt. Som Teng Hsiao Ping har sagt, så er det også lige godt om kattens farve er rød eller sort, bare den kan fange mus.

### **Frustrerende utopiske teorier om regional udvikling**

Der har i vestlige lande ikke i det sidste halve århundrede været enighed om nogen bred teori om regional udvikling. Sven Illeris afslutter sin

lærebog til os med ordene: "Der ligger stadig en stor udfordring i at arbejde videre med udformning af teorier om regional udvikling, der ser det som opgaven at forklare virkelighedens verden, og som både kan give en mere almen forståelse af årsagerne til udviklingen og udgøre et bedre grundlag for de politiske tiltag."

Geografen Sven Illeris har om nogen dansker baggrund for at fortælle historien om regional udvikling. Siden 1959 har Svend arbejdet med regional udvikling i Boligministeriet, Miljøministeriet, Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut, Byplans redaktion, Europa-Kommissionen og på Roskilde Universitet. Sven Illeris viser alle samfundets aktører, os regionplanlæggere og alle tiders politikere stor respekt. Det er åbenlyst, at Svend over alle viser de kvikke uldgyder størst respekt, de jyder, der først har opdyrket heden og siden har ernæret sig godt ved tekstil- og vindmølleindustri, og de jyder fra stråtekkede skoler og højskole-DK, som uden megen offentlig hjælp har skabt regional udvikling. De er ikke frustrerede utopister, som visse øboere. Er de jyder ikke bare seje? Har de andre gener?

Erik Abitz, arkitekt, Regional Udvikling, Region Syddanmark erik.abitz@regionsyddanmark.dk



# FAGLIG DEBAT OM KØBENHAVNS GENREJSNING

**Københavns Kommunes tidligere planchef Holger Bisgaard udsendte i foråret 2010 bogen "Københavns genrejsning 1990 – 2010". Bogens hovedpointer og -konklusioner fortjener at blive udfordret. Det vil jeg forsøge.**

*Af Peter Hartoft-Nielsen*

## **Flot bog om en succeshistorie**

Jeg er enig i, at det er en flot bog om Københavns utrolige fysiske forandring gennem et par årtier.

Bogens styrke er, at den giver en samlet fremstilling af tyve års fysiske forandringer i Københavns Kommune med den autoritet, det giver, at forfatteren gennem en årrække har fulgt Københavns udvikling i stort og småt på scenen og backstage. En fortjent hyldest til København og kommunens planlægning, som tog en markant strategisk drejning, da Jens Kramer Mikkelsen blev overborgmester, og da den tidligere chef for regionplanlægningen i Hovedstadsrådet Dan Christensen blev knyttet til kommuneplanlægningen.

Bogen fortæller en vigtig planhistorie, som er knyttet til København, men også er almen, idet vi – uden at bogen kommer ind herpå – har set tilsvarende strategiske skift i planlægningen i de fleste europæiske storbyer. I Rotterdam betegnede man det i starten af 1990'erne ganske sigende som et skift fra "Urban renewal for the Neighbourhood" til "Urban renewal for the City - and the Neighbourhood" med trykket lagt på "the City".

Det nødvendige skift i Københavns planstrategi i starten af 1990'erne kan gives en lignende karakteristisk. Bogen kommer fint omkring centrale planemaer og kobler kommuneplanlægning, boligpolitik, kommunal service og kommunal økonomi. Den har et vigtigt budskab: "strategisk

planlægning nytter", er velskrevet, let læst og flot illustreret. Det er lidt af en "feel-good" fortælling for planlæggere og middelklassefolket. Nærmest en ode til strategisk fysisk planlægning, som er målrettet, prioriterer, er kontinuerlig og klar i mælet – og dermed troværdig i forhold til investorerne. En hyldest til København – og rækkefølgeplanlægning.

I forordet til Forslag til Københavns Kommuneplan 1991 skriver den daværende overborgmester Jens Kramer Mikkelsen: "Kommuneplanrevisionen fremlægges som et forslag til en samlet strategi for en genrejsning af København som hovedcenter i en storby med menneskelige dimensioner." I bogen konstaterer Holger Bisgaard, som

var planchef i den sidste del af den omhandlede periode (fra 1998 til 2007), at København 20 år efter er genrejst. Det er jo faktisk mageløst.

### **Analysen og kritiske refleksioner efterlyses**

Jeg savner imidlertid mere grundlæggende analyser og kritiske refleksioner som grundlag for bogens tilbageblik og konklusioner.

For det første er det min opfattelse, at bogen underbetoner de væsentligste drivere i genrejsningen af København: Den demografiske udvikling og årtiers mange former for byfornyelse og gård- og byrumsforbedringer. Jeg har stor sympati for bo-

gens hovedbudskaber, men tvivler alligevel på, at bogen uddrager den rette lære af historien om Københavns genrejsning.

For det andet forekommer det uhensigtsmæssigt, at bogen sætter lighedstegn mellem byen og kommunen. Byen = Københavns Kommune. I forordet gøres der opmærksom på afgrænsningen, men det eliminerer ikke behovet for overvejelser om Københavns Kommunes rolle i storbyområdet og om hhv. hovedstadsområdet og kommunens roller som drivkraft for hele landets udvikling. For det tredje kunne jeg godt have tænkt mig, at bogens begejstring over den ny byudvikling og

den ny trafikale infrastruktur var ledsaget af flere kritiske refleksioner over de samme elementer. Lidt bagklogskab eller eftertænksomhed.

### **Bogens tre forklaringsparametre**

Bogen beskriver Københavns genrejsning fra "en fattig, nedslidt by beboet af ældre og af industriarbejdere" til "en dynamisk, ekspansiv by befolket af yngre generationer og med en omfattende vækst inden for kreative erhverv". Bogen konstaterer: "Byen blev omkring år 2000 en dynamo i væksten" og "København vækstmotoren i Danmark".



Københavns genrejsning og "forvandling fra en nedslidt industriby til et dynamisk og kreativt vækstcenter" forklares med fokus på tre parametre, som samtidig beskrives som tre historiske "bølger":

1. statslige investeringer, strategisk planlægning og tillidsopbygning i forhold til private investorer. Det handler om beslutningerne i starten af 1990'erne, som sætter gang i Ørestad, Metro, lufthavnsudvidelse, bro til Sverige samt store statslige byggerier i byen, og om det samtidige skift i den kommunale planlægning.
2. erhvervsbyggeri og investeringslyst i anden halvdel af 1990'erne frem til 2001, da it-boblen brister.
3. privat boligbyggeri på baggrund af den fornyede investeringslyst og havneplanerne fra 2000.

Det er ifølge bogen disse tre parametre i en fremsynet strategisk planlægning, som har genrejst København.

### Andre forklaringsparametre er vigtigere

Det er min vurdering, at de tre parametre ikke har været de væsentligste for den udvikling, som vi har kunnet konstatere indtil nu. De tre parametre har formentlig været med til at skabe et gunstigt psykologisk klima med en almen opfattelse af en by i fremgang, hvilket er en vigtig fortælling. Og de vil formentlig også have effekt på længere sigt, da de har gjort København mere urban og robust. Men de tre parametre har, så vidt jeg kan vurdere, ikke været de grundlæggende drivere i Københavns genrejsning. Det vil jeg søge at underbygge.

For mig at se har udviklingen i demografien været afgørende for Københavns Kommunes udvikling og genrejsning. Den demografiske udvikling er sket uafhængigt af de tre parametre, som bogen fremhæver, men er blevet understøttet af en række andre byplanmæssige tiltag, som bogen godt nok omtaler, men ikke tillægger betydning som afgørende drivere.

Bogen tillægger således de nybyggede boliger en alt for stor en rolle i genrejsningen:

"Hvis det almene byggeri var fortsat i samme omfang ville de private investorer have holdt sig til-

bage [de kom i 00'erne], og byen havde vedblevet at have en meget skæv befolknings sammensætning ligesom i 1980'erne". (side 82)

"Med det kraftige boligbyggeri, der kom i perioden fra 2002 til 2007... blev der et bedre økonomisk grundlag for kommunens økonomi. Et grundlag, der har gjort, at kommunen ikke længere er så afhængig af statens velvilje og i dag har et økonomisk råderum" (side 89)

"De næsten 10.000 nye boliger i perioden [2002-2007] har fået boligantallet til at stige, og den højere boligstandard har fået børnefamilierne til at blive lidt længere i kommunen. Hvor de unge familier tidligere flyttede ud af kommunen, når de fik deres første barn, venter mange med at flytte, til de får deres andet barn. Denne udvikling har bidraget til, at kommunens økonomi er blevet bedre" (side 89)

Den holder næppe. De omtalte 10.000 nye boliger udgør kun 3-4 % af den samlede boligmasse i Københavns Kommune på næsten 300.000 boliger. Blandt de nybyggede private boliger stod rigtig mange tomme, da bogen blev udgivet. Mange er uden bopælspligt. Hertil kommer, at ikke alle familieboliger giver kommunalt overskud de første år.

Der er således ikke rigtig proportioner i bogens udsagn om nybyggeriets betydning for genrejsningen.

### De demografiske forandringer har rod i 70'erne og 80'erne

Det giver derimod mening at se på den demografiske udvikling over en længere periode, dvs. befolkningsudviklingen og befolkningsudviklingen i

Tabel 1. Befolkningsudviklingen i Københavns Kommune fra 1971 til 2011, fordelt på årtier og aldersgrupper.

Alder/årtier	0 – 19 årige	20 – 29 årige	30 – 59 årige	60 – 64 årige	> 65 år	Hele befolkningen	
	Vækst	Vækst	Vækst	Vækst	Vækst	Vækst	Relativ vækst
70'erne	-48.000	-23.000	-55.000	-13.000	+6.000	-132.000	-21%
80'erne	-12.000	+19.000	-2.000	-15.000	-20.000	-29.000	-6%
90'erne	+14.000	+16.000	+39.000	-3.000	-31.000	+34.000	+7%
00'erne	+17.000	-1.000	+27.000	+7.000	-10.000	+40.000	+8%

forskellige aldersgrupper fra starten af 1970'erne til i dag.

Befolkningstallet i Københavns Kommune nåede et lavpunkt med knapt 465.000 indbyggere i årene 1991-92. Befolkningstallet faldt drastisk i 1970'erne med 21%, mere afdæmpet i 1980'erne med en tilbagegang på 6%, hvorefter befolkningstallet steg med 7% i 1990'erne og med 8% i 00'erne frem til 1. januar 2011. Siden lavpunktet i starten af 1990'erne har kommunen fået 75.000 flere beboere.

Samtidig skete voldsomme ændringer i befolkningens alderssammensætning, jf. tabel 1 og 2. Gruppen af ældre over 65 år er faldet meget dramatisk. Fra at næsten hver fjerde københavnervar over 65 år i 1981, er det i dag kun hver tiende, der er ældre end 65 år. Antallet af ældre over 65 år er faldet år for år fra 1978 frem til 2008 – der er tale om mere end halvering og en reduktion på mere end 60.000. De yngre aldersgrupper indtager en stadig mere dominerende rolle. Mest markant er den stigende andel af københavnervne, som er i de mest erhvervsaktive aldersgrupper – de 30-59 årige. Antallet af 30-59 årige styrtdykkede i 1970'erne, men blev stabiliseret allerede i 1980'erne og er steget siden 1987. Den største stigning skete i 1990'erne, hvorefter væksten er aftaget. De 30 – 59 årige udgjorde 34% af den samlede befolkning ved udgangen af 1970'erne og 43% af den samlede befolkning ved udgangen af 00'erne. Lavpunktet blev nået i 1982, hvorefter andelen er steget.

Pointen er – som det fremgår af tabel 1 og 2 - at de demografiske ændringer er sket som en fortløbende proces over flere årtier. De har et sådant omfang, at det involverer den samlede boligmasse

og ikke kan henføres til de seneste års eller årtiers nybyggeri. De mest markante demografiske ændringer skete gennem 1980'erne og 1990'erne. En væsentlig forklaring er formentlig 70'ernes og 80'ernes udflytning til forstæderne og parcelhusene, og de samtidige store saneringer og byfornyelser, som fortsatte de efterfølgende årtier. I den proces blev de ældste boende i København. De er efterhånden døde. Generationen efter dem var flyttet ud af kommunen og bliver således gamle i forstæderne. Det har efterladt rum for yngre generationer og erhvervsaktive i den sanerede og byfornyeede københavnske boligmasse.

De nybyggede boliger spiller en begrænset rolle i den sammenhæng. Man kan da også se de samme demografiske udviklingstræk i Frederiksberg Kommune. Frederiksberg har i de seneste år oplevet en vækst i befolkningstallet, som relativt er lige så stor som Københavns vækst, og en tilsvarende demografisk udvikling gennem de seneste årtier, hvor de yngre og erhvervsaktive aldersgrupper spiller en stigende rolle. Det underbygger pointen, at de store forandringer er sket i den eksisterende boligmasse understøttet af forskellige former for byfornyelse og byrumsforbedringer.

Tabel 2. Befolkningens alderssammensætning i Københavns Kommune udvalgte år fra 1971 til 2011.

	0 – 19 årige	20 – 29 årige	30 – 59 årige	60 – 64 årige	> 65 år	Hele befolkningen
Primo 70'erne	21%	18%	35%	8%	18%	100%
Ultimo 70'erne	17%	19%	34%	7%	24%	100%
Ultimo 80'erne	16%	24%	35%	4%	21%	100%
Ultimo 90'erne	17%	25%	41%	3%	13%	100%
Ultimo 00'erne	19%	23%	43%	4%	10%	100%

## Demografisk udvikling understøttet af byfornyelse, gård- og byrumsaneringer

Jeg vil derfor hævde, at det ikke primært er de tre parametre, som bogen peger på, der har genrejst København, men derimod en demografisk udvikling med grobund i 60'ernes og 70'ernes "nedtur". Når de yngre og erhvervsaktive aldersgrupper har fundet det attraktivt at flytte til, bo og blive boende i København, hænger det snarere sammen med en række andre bymæssige forandringer, som bogen nok nævner, men som ikke indgår som bogens centrale forklaringsparametre. De bymæssige forandringer omfatter

- Byfornyelsen, herunder sammenlægninger af lejligheder
- Grønne gårdsaneringer
- Stedvis trafikal fredeliggørelse, herunder indsatser for cyklistere
- Byrumsforbedringer, herunder Havnepark og Amager Strandpark
- Kvarter- og områdeløftene
- Permanente og midlertidige aktivitetssteder

Det interessante er, at disse forandringer er drevet af folkeligt pres og var elementer i 70'-80'ernes politiske slagsmål i København, hvor ungdomsoprør, græsrodde og den antiautoritære

venstrefløj udfordrede traditionelt socialdemokratisk og borgerligt tankegods. Bogen affærdiger denne periode som gold. De politiske kampe førte til en udvikling væk fra bulldozer-tænkning med planer for Cityplan Vest, Søring, gadegenemrud og totalsaneringer til en strategi med bred byfornyelsesindsats med bolig-, gård- og byrumsforbedringer og med vægt på det grønne, trafiksanering og fællesanlæg.

Den nye strategiske tænkning fra starten af 90'erne, hvor den brede byfornyelsesindsats suppleres med en vækststrategi, har været nødvendig for at fastholde momentum. De store statslige investeringer i 90'erne og det efterfølgende erhvervsbyggeri og private boligbyggeri har givet byen et væsentligt kvalitativt løft og hører med i fortællingen om Københavns genrejsning, men har ikke været de afgørende drivere.

### **EU's østudvidelse og internationalisering af universiteterne**

De allerseneste år har Københavns Kommune oplevet en voldsom befolkningstilvækst. I det forgangne årti - 00'erne – steg folketallet med 40.000 indbyggere. Frem til 2007 var væksten imidlertid svag. Befolkningsvæksten er koncentreret til de seneste år, hvor der årligt er blevet ca. 10.000 flere københavnere. En meget stor del af denne vækst skyldes en markant stigning i indvandringen fra udlandet. Nettoindvandringen af udenlandske statsborgere til Københavns Kommune har siden 2007 været godt 20.000. Den tegner sig således for mere end halvdelen af den samlede befolkningstilvækst. De nye indvandrere er primært statsborgere fra vestlige lande, Indien og Kina, med Polen som topscorer. Nyt er en markant tilvækst af folk fra lande som Tyskland,

Frankrig, Italien, Spanien og USA.

Igen skal forklaringen formentlig primært findes andre steder end i bogens tre parametre, nemlig dels i udvidelsen af EU med tilstrømning af faglært og anden arbejdskraft fra de østeuropæiske lande og dels i internationaliseringen af landets universiteter og vidensarbejdspladser. Bl.a. har der i de seneste år været langt flere udlændinge, som studerer på de danske universiteter – især Københavns Universitet og DTU – end der har været danske studerende, som studerer ved udenlandske universiteter. Det har sat sit præg på de seneste års vækst i den københavnske befolkning. Selvom tilstrømningen af udenlandske studerende fortsætter, er der formentlig tale om en indvandring af mindre permanent karakter end indvandringen i de forrige årtier. Mange vil kun opholde sig i nogle år i landet.

### **København i storbyområdet**

En stor del af universiteterne og vidensarbejdspladserne i hovedstadsområdet ligger uden for Københavns Kommune, herunder nogle af de helt store drivere inden for medicinal-, medico-, tele- og it-industriene, de store rådgivende ingeniørfirmaer mv. En stor del af storbyområdets vækst- og videnserhverv ligger således uden for kommunen, ligesom en stor del af forskningen finder sted uden for kommunen. Mange kloge og kreative hoveder bor uden for kommunen. Der er ingen tvivl om, at Københavns Kommune har en særlig rolle i storbyområdet og Danmark – men hvilken? Bycentrets attraktivitet er formentlig af afgørende betydning for hele storbyområdets udvikling, men hvorfor og hvordan? Ligningen "Byen = Kommunen = Danmark vækstdynamo" er ikke en hensigtsmæssig ramme for afklaring heraf.

Bogen fremstiller Københavns Kommune som den suveræne vækstdynamo. Men mens antallet af beskæftigede i Københavns Kommune steg med 34% fra 1993 til 2008, steg udbetalingen fra Københavns Kommune med 41%, og indpendlingen til Københavns Kommune faldt med 1%. De københavnske arbejdspladser er i højere grad besat af københavnere, samtidig med at københavnere i stigende omfang arbejder uden for kommunegrænserne. København rummer stadig den suverænt største arbejdspladskoncentration, men bliver i stigende grad bosætningskommune.

Udviklingen i storbyområdet uden for København har således haft stor betydning for udviklingen i kommunen. Antallet af arbejdspladser i Københavns Kommune er vokset langt svagere end antal beskæftigede københavnere. I perioden fra 1993 til 2000 voksede beskæftigelsen blandt de bosatte i Københavns Kommune med 47.000, og med yderligere 24.000 i perioden fra 2000 til 2008. Antallet af arbejdspladser i Københavns Kommune steg fra 1993 til 2000 imidlertid kun med 23.500. Halvdelen af væksten i antal beskæftigede i Københavns Kommune skyldtes således, at folk bosatte sig i Københavns Kommune, men arbejdede uden for kommunen. Den mere beskedne vækst i beskæftigelsen fra 2000 til 2008 var i højere grad knyttet til de københavnske arbejdspladser, som voksede med to tredjedele af tilvæksten i antal beskæftigede.

### **Metroen – rigtigt systemvalg og finansieringsmodel?**

Bogen beskriver de nye bydele og de nye trafikanelæg uden kritiske refleksioner. Jeg vil kort berøre elementer, som bogen kunne have været en anledning til at reflektere over - også med henblik på



den fremadrettede strategi og planlægning.

Var metroen det rigtige systemvalg? Muligvis, men bogen havde efter min opfattelse vundet ved nogle refleksioner over systemvalget, nu hvor vi ved, at anlægsomkostningerne var stærkt undervurderede, og passagerprognoserne stærkt overvurderede, da beslutningen blev truffet. Der er næsten ikke sket overflytning af pendler-bilister til kollektiv transport. Den trods alt gunstige udvikling i den københavnske trafik med mange flere cyklister skyldes langt hen ad vejen den demogra-

fiske udvikling med den langt yngre befolkning – som så er blevet understøttet af kommunens trafikpolitik. Ved valg af metrosystemet blev der politisk – ligesom i øvrigt i de samfundsøkonomiske modeller - lagt vægt på, at den kollektive trafik ikke skulle genere biltrafikken i gaderne, således som det ville være tilfældet med et langt billigere letbanesystem. I dag er den politiske prioritering vel noget anderledes, jf. bl.a. Nørrebrogade, hvis trafikale omlægning bogen finder positiv. Metro signalerer storby og det moderne – metropol - selvom de første metroer har mere end

100 år på bagen. Men med de samme investeringer kunne være opnået en betydelig større fladedækning af hele det indre storbyområde – og formentlig flere passagerer i den kollektive transport og mindre kørsel i bil. I den fremadrettede strategi kan der være grund til at åbne for overvejelser om supplerende systemvalg.

Der kunne også være grund til refleksioner over de anvendte finansieringsmodeller. Grundlaget for de tre første etaper af metroen er grundsalg i forbindelse med udbygning af Ørestad. Den model udnyttede sammenhængen mellem trafikinvesteringen



og den værditilvækst investeringen skaber ved byudvikling i Ørestad. Men modellen har lagt voldsomt pres på grundsaget. Grundlaget for det statslige finansieringsbidrag til Cityringen er derimod byudvikling i indre Nordhavn, som ikke opnår værditilvækst gennem Cityringen. Alligevel lægges der pres på grundsaget. Der savnes refleksioner om hensigtsmæssigheden i forskellige finansieringsmodeller, herunder at det store kommunale bidrag til Cityringen indebar ekstra store hensyn til de københavnske skatteborgere / lokalpolitikere og betjening af nogle boligområder på bekostning af et af storbyområdet absolut største rejsemål, Rigshospitalet og Panum, hvis udbygning der nu investeres milliarder i.

Endvidere savner jeg refleksioner over, om der er trafikale og infrastrukturelle grænser for Københavns udbygning. Jeg tænker bl.a. på By & Havns og Kommunens Nordhavnsvisioner og sammenkoblingen med videre metroudbygning, havnetunnel, udvidelse af indfaldsvejene til København etc. Bogen viderefremidler blot de store Nordhavnsvisioner som toppen af bæredygtig byudvikling. Holder den?

### **De nye bydele**

Bogen fremhæver af gode grunde bl.a. Ørestad og Sluseholmen.

Ørestad var oprindeligt tænkt som toplokaliseringssted for internationalt orienterede erhverv, som kunne udnytte den helt unikke beliggenhed mellem Københavns City og Københavns Lufthavn med gode trafikale forbindelser til resten af storbyområdet, herunder til det nye opland på den svenske side af Øresund. I modsætning hertil tegner der sig langt hen ad vejen en modernistisk forstadsenklave med boliger og et storcenter. Det er fint med blanding af byfunktionerne – hvis funktionsblandingen så ellers var lykkedes - men er Ørestads tiltænkte rolle som toplokaliseringssted ved at være forpasset? Skulle planlægningen have haft mere opmærksomhed på de skiftende markedsvilkår og på at sikre Ørestads rolle som toplokaliseringssted for internationalt orienterede erhverv? Har det økonomiske pres for grundsalg på grund af finansieringen af metroen været for kraftigt til at sikre en hensigtsmæssig byudvikling af Ørestad?

Sluseholmen rummer mange kvaliteter, men ligesom bl.a. også Søndre Frihavn og Amerika Plads ligger boligområdet som en løsreven enklave med dårligt trafikalt ophæng. Bogen kunne bl.a. godt have reflekteret over de udeblevne – eller i bedste fald stærk forsinkede - trafikale forbindelser, broer og stier som et tilbagevendende vilkår for megen ny byudvikling i København, hvor jeg også tænker på Holmen, Operaen, skuespilhuset og en kommende udbygning af Nordhavn. Hvorfor et det så svært at

få midler til disse relativt beskedne investeringer i en storby i blomstrende udvikling?

### **Den rette lære?**

Vi kan som planlæggere tage bogens overordnede budskab til os: Strategisk fysisk planlægning nytter, hvis den er troværdig, målrettet, kontinuerlig og tør prioritere. Det generelle budskab, tror jeg, holder. Som det er fremgået, kan der imidlertid argumenteres for, at andre drivere har været væsentligere for Københavns genrejsning, end de tre parametre bogen udpeger. Jeg har peget på den demografiske udvikling med afsæt i 70'erne og 80'erne understøttet af årtiers brede byfornyelsesindsats med gård- og byrumsforbedringer. Vi har set en helt parallel befolkningsmæssig udvikling i Københavns og Frederiksberg Kommuner. Når det er sagt, er der - som det også gerne skulle være fremgået - alt mulig grund til at fremhæve og lade sig inspirere af Københavns Kommunes planlægningsindsats gennem de seneste årtier med fokus på kvalitet og fornyelse af såvel byens samlede udvikling som de enkelte bydele og byområder - "Urban renewal for the City and the Neighbourhood".

Op der er mange gode grunde til at læse eller genlæse Holger Bisgaards bog – og tage del i den faglige debat om Københavns genrejsning.



## SVAR TIL PETER HARTOFT NIELSEN

# INVESTERINGER OG ALLIANCER ER VÆSENTLIGE PARAMETRE

*Af Holger Bisgaard*

Først tak for de pæne ord om min bog. Jeg mener dog, at en del af kritikken er ramt ved siden af. Peter HN referer forkert, når han skriver, at den historiske inddeling af byens historie i tre bølger er forklaringselementer. Jeg skriver udtrykkeligt i bogen, at det ikke var en bevidst strategi i 1990, men at udviklingen efterfølgende har kunnet opdeles i tre bølger. Så at gøre de tre bølger til forklaringsparametre er en fordrejning og en manglende stillingstagen til bogens fem teser, som opstilles i indledningen til bogen:

### **Tese 1**

Er, at udviklingen er et produkt af en nødvendig politisk beslutningskraft byggende på en alliance mellem stat og kommune. En alliance, som lagde grunden til de private investeringer. Historisk ser det ud til, at kun en alliance mellem by og stat giver vækst i byen.

### **Tese 2**

Er, at enkeltsagsbehandling skræmmer investorerne væk. Der skal planlægning og fastholdelse af en samlet strategi over mange år til. Derfor er kommuneplanlægningen nødvendig, for at investorer kan se de langsigtede perspektiver i deres investering og få sikkerhed for, at udviklingsom-

råderne faktisk bevæger sig i den retning, som planen anbefaler.

### **Tese 3**

Er, at arkitektonisk gennemarbejdede udviklingsplaner stimulerer og inspirerer til både offentlige og private investeringer.

### **Tese 4**

Er, at kommunale investeringer og udbygningsaftaler er et virksomt instrument både i byfornyelsen og ved omdannelse af gamle industri- og havnearealer.

### **Tese 5**

Er, at langsigtede infrastrukturinvesteringer, herunder Metro, er nødvendige for at fastholde udviklingsperspektivet.

Det er tesoerne, der er den analytiske forklaring på den historiske udvikling og derfor fortolker jeg historien anderledes end Peter HN. Hertil kommer, at også jeg tillægger den demografiske udvikling stor betydning. Både i indledningen, og specielt i beskrivelsen af den anden bølge forklarer jeg det dramatiske skift i befolkningens sammensætning - der bliver 40% flere unge (mellem 20-29 år) og



tilsvarende 40% færre ældre (65 år +) i perioden 1980-2000 - som er afgørende parameter for, at byen får bedre økonomi og fremstår som en by i fremgang.

### **Byfornyelsens betydning**

Peter HN siger, at jeg ikke tillægger byfornyelsen og gårdsaneringer tilstrækkelig vægt i omskabelsen af København. Dette forstår jeg ikke, for allerede på s. 13 skriver jeg, at "den store byfornylesindsats på Vesterbro og de mange gårdsaneringer er en forudsætning for, at de unge bliver lidt længere i byen". Men jeg har en anden opfattelse af, hvad der driver en by fremad. Det er de private investeringer. Jeg mener, at det primært er det offentlige, som har sat byfornyelsen på dagsorden og mener også, at det er problematisk, at det offentlige anvendte kr. 1.15 mio. i gennemsnit på hver eneste byfornyede lejlighed på Vesterbro, penge som i stort omfang havnende i privates lommer. Det er min opfattelse, at det helt afgørende for Københavns succes var, at kommunen kom fri af selv at skulle betale for investeringer i ændring af byens boligmasse, og at de private igen begyndte at investere i byen efter, at de havde holdt sig væk fra slut 70'erne til 1997/98. Det er derfor, jeg gør en del ud af kvarterløft, og det at byen bliver proaktiv med f.eks. havneplanerne, fordi disse tiltag bygger på at tiltrække private investeringer. Og det er også derfor, at jeg gør så meget ud af de mange projekter, som får midler fra private fonde f.eks. i forbindelse med kvarterløftområderne og som er med til at skabe et billede af en by i vækst.

Peter HN skriver, at det er venstrefløjens, der ved deres kamp for grønne gårdrum er med til at skabe vækst billedet og er med til, at flere i den skattebetalende del af befolkningen fra 30 til 60

årige bor i byen. Jeg betvivler ikke Peter HN's tal, men at flere kommer til at bo i byen efter de er 30 år giver sig ikke udslag i byens skatteindtægtsgrundlag. Københavns gennemsnitlige skatteindtægter ligger på indeks 88 både i 1989 og i 1999, når gennemsnittet i hovedstadsområdet sættes til 100. Så stigningen i denne befolkningsgruppe i slut 90'erne har ikke givet København det nødvendige indtægtsgrundlag. Et forklaringsmoment kunne være, da de ikke er arbejdsløse, at gennemsnitsalderen blandt studerende var kraftigt stigende i 90'erne således var omkring 20 % af de studerende på Københavns Universitet mere end 30 år gamle. Indekset for skattniveauet stiger først markant i slut 00'erne, hvilket må skyldes de mange, der er flyttet ind i de nye boliger. I den retning peger også den undersøgelse, som Center for Bydesign for nylig har gennemført. Den viser, at indtægterne i Sluseholmen og i Ørestad er markant højere end i resten af kommunen selvom der disse steder både er almene boliger og for Ørestads tilfælde mange kollegier.

Jeg vil gerne understrege, at boligbyggeriet spiller en stor rolle for kommunens økonomi og dermed for mulighederne for at sætte en strategisk dagsorden. Det var den økonomiske fiasko med en byfornyelse erstattet med nye almene boliger, der både satte gang i den strategiske tænkning på Rådhuset og i ændring af byfornylesstrategien. Hertil kommer selvfølgelig også det folkelige pres.

Jeg mener således ikke, at jeg undervurderer byfornyelsen, grønne gårdsaneringer mv. som Peter HN skriver – bogen er fuld af beskrivelser af denne indsats, men jeg tillægger også andre investeringer stor vægt, da det at skabe tillid hos private til, at de investerer i byen, har været afgørende for byens udvikling.

### **Centralkommunen og Staten**

Den næste store kritik som Peter HN kommer med er at bogen primært handler om Københavns kommune. Det er der to årsager til:

- for det første lægges der afgørende vægt på alliancen mellem by og stat. Da der i starten af 90'erne ikke var noget regionalt planlægningsorgan for Hovedstadsregionen, måtte den store kommune derfor arbejde for denne alliance. Bogen forsøger at verificere, at når stat-by alliancen fungerer så går det godt - ikke alene i den centrale kommune, men i hele regionen - for det andet så lægger bogen stor vægt på Schlüters tale i Folketinget fra 1990 vedr. Initiativgruppens rapport "Hovedstaden hvad vil vi med den", hvor han bl.a. sagde "Regeringen er indstillet på, at der skal sættes ind over en bred front, for at hovedstaden kan blive det lokomotiv for igangsætning, som Danmark har brug for. På en række områder må aktivitetsniveauet forøges, og der er visse opgaver, det er rigtigt at prioritere højt: en fast øresundsforbindelse, en styrkelse af lufthavnens position og en udnyttelse af havnearealerne, Holmen og andre større arealer, som kan blive spydspidser, der på afgørende måde kan bidrage til at drive en hovedstad med en stærk vitalitet frem mod år 2000". Se Københavns genrejsning s. 27. De projekter som Schlüter nævner i sin tale er alle sammen projekter, som enten er beliggende i Københavns kommune eller i umiddelbar tilknytning hertil. Projekterne er alle detaljeret beskrevet i bogen, fordi de er grundstammen i alliancen og af afgørende betydning for byen i perioden 1990-2010. Hertil kommer, at jeg lægger afgørende vægt på både konkurrencen og samarbejdet mellem centralkommunen og resten af hovedstadsregionen, hvorfor jeg både beskriver samarbejdet omkring Kulturbåret 1996 (se s. 34f.) Og om

konkurrencen om erhvervsbyggeriet. (se side 74) Hertil skal føjes, at det overordnet set gik godt i de øvrige kommuner, bortset fra den skæve befolkningssammensætning på Vestegnen. Desuden er der i perioden efter 1990 ikke store strategiske initiativer i den øvrige hovedstadsregion, som rækker ud over den enkelte kommune. Det er først i de seneste år, der for alvor er en række strategiske planer i omegnskommunerne, som er bemærkelsesværdige f.eks. letbanen og den samlede strategi for byfortætning i Ring 3.

### **Den kollektive trafik**

Det tredje kritikpunkt drejer sig om den kollektive trafik i forskellige afskygninger. Det er selvfølgelig kedeligt, at Sluseholmen ikke fik den station på banen til Kastrup, som havde været et ønske fra kommunen i alle årene i 90'erne og derfor blev der arbejdet på at der kunne i fremtiden skabes

en metrolinie til Sydhavnen. At jeg ikke bruger flere sider på systemvalget mellem metro og letbane end en enkelt spalte er, at jeg anser det for en forkert diskussion. Det er lidt romantisk at ønske en letbane i stedet for metroen. Jeg synes, hvad der også skinner igennem i bogen, at det ikke er et enten eller, men et både og. Igennem de centrale bydele med snævre gaderum er jeg enig med de mange fagfolk, der siden generalplanskit-sen fra 1954 har ønsket sig en tunnelbane, som nu i en moderne udgave blev en letbane under jorden – det er det eneste, der i fart og komfort kan konkurrere med bilen. I den knap så tætte by kan moderne letbaner på de eksisterende veje være en god måde at hæve kvaliteten i den kollektive trafik.

I denne sammenhæng vil jeg gerne fremhæve min 5.tese om nødvendigheden af infrastruktur investeringer for at vise udviklingsperspektivet

for investorerne. Det gælder, som jeg beskriver i bogen, både investeringer i den store skala som f.eks. ringmetroen og i den lille skala f.eks. Nørrebrogades fredeliggørelse.

I bogen har jeg gjort en del ud af, at den strategiske planlægning førte til en bedre kommunaløkonomi, som i dag sætter rammerne for det nye København. I efterordet gennemgås forandringerne i de forskellige kvarterer i byen. Det er for at vise, at det er ændringerne i hele byen, der udover økonomien har bidraget til det ændrede byliv og det ændrede arkitektoniske billede. Det er dette billede, som har gjort hele byen til en urban kraft og ikke kun der hvor der er sket nybyggeri.

*Tak for indlægget. Jeg glæder mig til den videre debat.*



# MIDLERTIDIGT BYLIV – HVORFOR DET?

**Midlertidige aktiviteter kan give dynamik og identitet til forladte industriområder og smitte positivt af på byudviklingen. Men hvad ved vi egentlig om midlertidige aktiviteter i byerne? Artiklen her trækker på erfaringer fra bl.a. Carlsberg, Fredericia, Københavns Havn og udlandet.**

*Af Astrid Bruus Thomsen, Per Schulze,  
og Nicolai Carlberg*

## **...at kickstarte byomdannelsen**

Den igangværende transformation fra industriby til vidensby har givet byens planlæggere og udviklere en særlig udfordring. Hvor byen tidligere fornyede sig i randzonen eller i form af infill-projekter i den eksisterende by, så har store fabriksområder og havnearealer i de sidste årtier efterladt store huller i byens struktur – huller som fyldes ud med nye funktionsblandede byområder. Områder som eksempelvis Carlsberg er i mange tilfælde så store, at livet i den omkringliggende by ikke bare flyder ind over området. Området skal i sig selv være i stand til at generere liv og aktivitet.

Erfaringerne fra de seneste årtier har vist, at det er vanskeligt at bygge byen først, og så få livet til at blomstre bagefter. Byens designere og planlæggere arbejder derfor i stigende grad med byen som en sammesat helhed af fysiske og sociale elementer. Bygninger og byliv forsøges tænkt sammen fra starten og både fysiske og sociale elementer integreres i en mere organisk, humanistisk og bæredygtig byudvikling. Igangværende projekter som Køge Kyst, Nordhavnen, Fredericia C og Carlsberg rummer alle i forskellig grad dette perspektiv.

Fænomenet midlertidige aktiviteter er i de seneste år blevet et fremherskende værktøj i denne bestræbelse på at kickstarte bylivet parallelt med byggeriet. I det følgende præsenteres et ambitiøst eksperiment med midlertidige byrum som løftestang for livet i en ny bydel. Det er Realdania og Lokale Anlægsfonden, som sammen med Carlsberg Ejendomme og Københavns Kommune har anlagt tre nye midlertidige byrum mellem bryggeriets delvis tomme haller, kontorbygninger og siloer. Byrummene er designet af to hold unge rådgivere og realiseret for et samlet budget på 7 mio. kroner. Det sidste af de tre byrum åbnede så sent som i december 2010 og samlet dækker de et areal på 25.000 m<sup>2</sup>.

Også i Fredericia er der igangsat en lang række af midlertidige aktiviteter på Fredericias havnearealer. Formålet med de midlertidige aktiviteter er at åbne området op for fredericianerne hurtigt – og samtidig afprøve aktiviteter, som måske kan gentages eller ligefrem gøres permanente.

*Kan midlertidige byrum give bylivet i en helt ny bydel noget at stå på? Foto: Hausenberg*



### TAP E Plads

(designet af Primus arkitekter, Streetmovement, Keinicke & Overgaard og UIWe)

Tap E Plads ligger midt i Carlsbergområdet foran Dansehallerne. Samtidigt med det midlertidige byrum åbnede Café Elefanten med udeservering på pladsen. Pladsen er ud over cafeen designet med et stort svellemøbel som det bærende element og et område med forskellige lege og bevægelsesaktiviteter for både små og store. Opstrikning på vejen signalerer opholdszone og en hvid gavl kan anvendes til projektioner af film eller lign.



Foto: Hausenberg



Foto: Peter Nørby, Carlsberg Ejendomme

### Boblepladsen

(designet af Primus arkitekter og Streetmovement)

Belligende i et hjørne omgivet af grønt og en halbygning ligger et idræts- og bevægelsesområde kaldet Boblepladsen. Med blandt andet basketkurv, parkourbane og mål inviterer den utvetydigt til idræt og leg. Navnet har den fået af nogle små asfaltbakker, som stikker op midt på pladsen og udgør en udfordring for folk med hjul under fødderne (bmx, skate, løbehjul, rulleskøjtere). Boblehallen som ligger i umiddelbar tilknytning til pladsen er indrettet med boldbaner og træningsbane til blandt andet bmx og cykelpolo og kan bookes i tilfælde af kedeligt vejr.

### Ny Tap Plads

(designet af Keinicke & Overgaard og UIWe)

Eller Under Halvtaget, som den også bliver kaldt, ligger ved Ny Tap og er et utraditionelt byrum. Designerne har valgt at afgrænse det midlertidige byrum til arealet under og omkring et 1000 m<sup>2</sup> halvtag i 5½ meters højde. I taget er ophængt 3.500 hvide reb med orange ender i forskellig længde. "Det særlige ved Ny Tap Plads er overdækningen. Vi valgte at tage udgangspunkt i den for at skabe et kunstnerisk, åbent, uforudsigeligt og ikke alt for snusfornuftigt rum, som kan tilbyde noget indenfor event, oplevelse og bevægelse", fortæller arkitekt Flemming Overgaard fra Keinicke & Overgaard



Foto: Hausenberg

## Hvor der er folk, kommer flere til

Fabriksområder som Carlsberg har tidligere været utilgængelige og afspærret for omgivelserne. Vi er ikke vant til at komme der, og områderne indgår ikke i vores daglige ruter og rutiner i byen. Områderne er derfor også mentalt et blankt punkt på kortet for de fleste. Et primært mål med de tre midlertidige byrum på Carlsberg er derfor at få åbnet området op og gjort det til et sted på københavnerens mentale bykort. Byrumme skal vise byens borgere og besøgende, at Carlsberg er andet og mere end et industriområde. At det rummer muligheder og kvaliteter.

Når først folk bevæger sig ind i området, skal de byrum de møder give dem en god oplevelse, og give dem lyst til opholde sig i området. Er der først mennesker i byrummene, bliver de også endnu mere attraktive at opholde sig i. De tre byrum byder til sammen på en lang række eksperimenterende byrumselementer, som alle har til hensigt at få de besøgende til at sagtne farten, stoppe op og få lyst til at udforske byrummet og lege. Der er enkle robuste elementer, som taler til de flestes basale legeinstinkter – balancere, vippe og gyng. Og der er mere avancerede elementer som parkourbane, basket og indendørs fodbold, som inviterer de mere målrettede brugere.

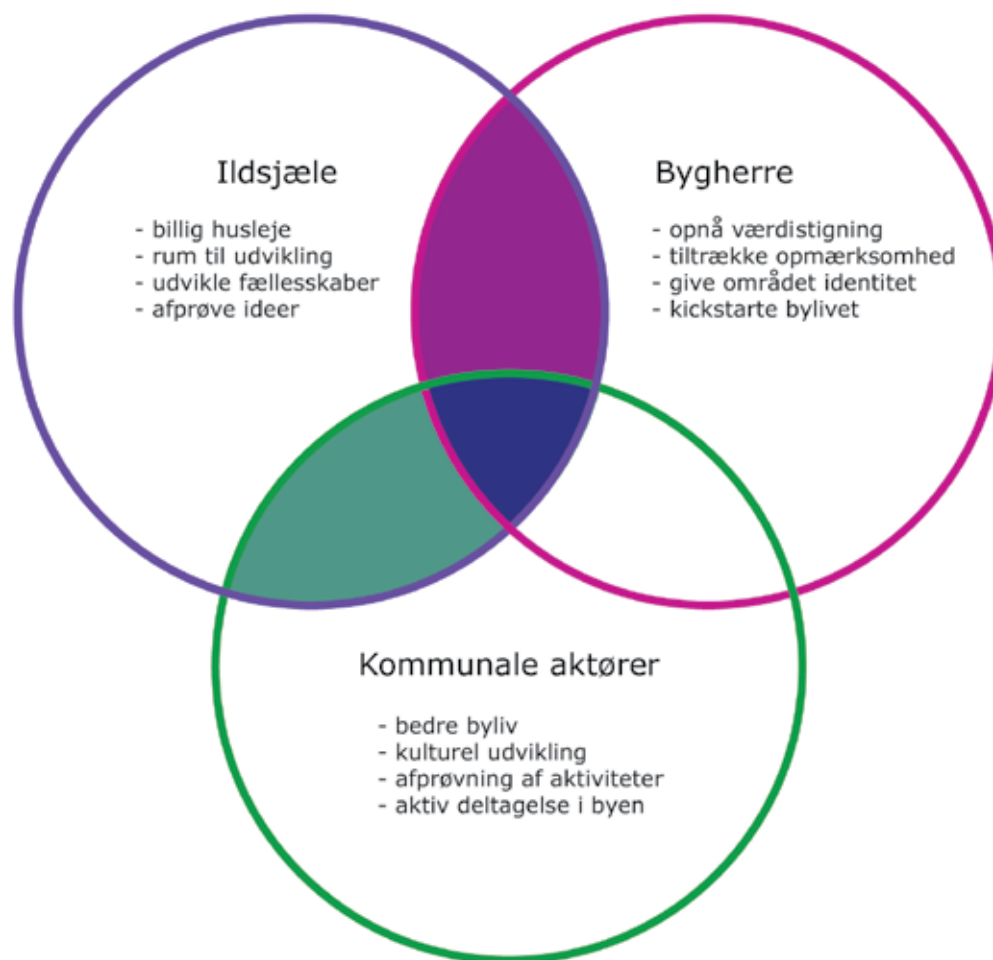
## Illustration

*Ildsjæle, kommune og bygherre har forskellige målsætninger med at indgå i et projekt om midlertidige aktiviteter. En afgørende udfordring ved at arbejde strategisk med midlertidige aktiviteter er derfor at sikre, at både ildsjælene, myndighederne og bygherre får den værdi ud af aktiviteterne, som de hver især fokuserer på. Diagrammet skal illustrere en metode til at se projekter i lyset af de forskellige interesser. Udarbejdet af Hausenberg*

De midlertidige aktiverende byrum har genereret presseomtale i forbindelse med åbningsreceptioner, de har gjort det mere attraktivt at placere forskellige events i området, og de er medvirkende til at besøgende får øjnene op for resten af bydelen og dens mange unikke bygninger, haver og byrum.

Der er som udgangspunkt flere grunde til at bruge midlertidig anvendelse som et strategisk redskab i byomdannelsesområder. Dels får man meget

tidligt i forløbet – umiddelbart efter et område er blevet forladt af den tidligere bruger – åbnet arealerne og bydelen op for nye brugere, byens øvrige borgere og naboer. På den måde styrkes integrationen med den omkringliggende by. Midlertidig anvendelse kan også skærpe investorerens interesse for et udviklingsområde, idet den midlertidige aktivitet kan gøre området populært og interessant at lokalisere sig i for virksomheder og institutioner.





Set med planlæggerens briller er de midlertidige byrum en form for laboratorium, hvor det er muligt at afprøve forskellige funktioner, zoneringer og design. Noget kan måske med tiden få en mere permanent karakter. De midlertidige byrum er også et middel til at skabe integration og udveksling i byen, og til at få det nye område til at hænge sammen med den eksisterende by. Og sammen med de midlertidige lejemål er de midlertidige byrum ikke mindst en måde at kick-starte det hverdagsliv, som langsomt skal gro frem parallelt med nye bygninger og infrastruktur.

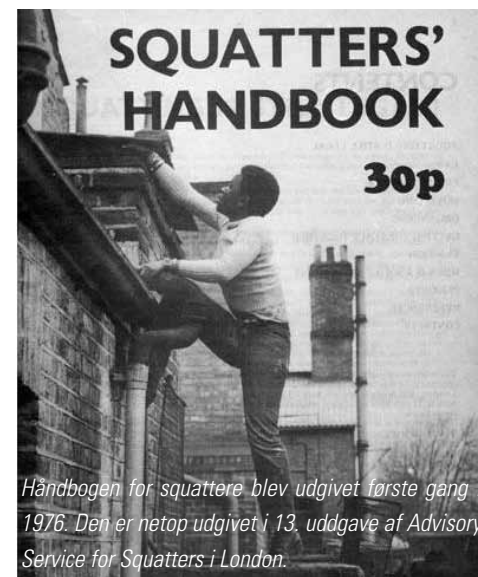
### Er midlertidige aktiviteter noget nyt?

Midlertidige aktiviteter er i sig selv ikke noget nyt fænomen. Fiskerhytterne kaldet Nokken i Københavns Sydhavn blev anlagt midlertidigt i 1930'erne og er først i dag ved at få permanent status. Og fristaden Christiania og Københavns Universitets humanistiske fakultet på Amager

(KUA) er andre klassiske eksempler på planlagte midlertidige anlæg. Men det er relativt nyt, at midlertidige aktiviteter er blevet et strategisk værktøj i byudviklingen.

Christiania er også et godt eksempel på, hvordan fænomenet har stærke rødder i 1970'ernes og 1980'ernes squatter-miljøer med først slumstørmerne og siden BZ-bevægelsen. Ved at besætte tomme fabrikker og boliger i de europæiske storbyer, var squatterne som de første med til at kaste lys på de muligheder der gemmer sig i industri-samfundets ruiner.

I byer som Amsterdam og Berlin har squatterbevægelserne historisk haft større juridisk råderum end i København. Hvor der i København opstod konflikter af nærmest militære dimensioner mellem kampklædt politi og BZ-brigaden i 1980'erne, så har squatterne i Amsterdam indtil for nylig kunnet overtage brugsretten til bygninger, hvis



ejerne ikke havde gjort krav på dem inden for 12 måneder. Også i Tyskland er planloven mere lempelig over for aktiviteter af midlertidig karakter, ligesom det forlyder fra Berlin, at klagemekanismerne i mange tilfælde er så komplicerede, at utilfredse naboer har vanskeligt ved at få smidt squatterne ud igen.

### Danske erfaringer med midlertidighed

I Danmark var det med fremvæksten af ideen om den kreative klasse i slutningen af 1990'erne, at der for alvor igen kom fokus på udnyttelsen af byens efterladte bygninger og byggegrunde. Særlig betydningsfulde var mindre grupper af kreative unge, der fandt på at etablere caféer i nogle af de gamle industribygninger på havnen. Sand på kajen, beachvolley, grill-parties og lounge musik satte i en årrække standarten i det københavnske caféliv. Navne som Base Camp, Thorsen, Luftkastellet og Pappa Hotel inviterede som de første på en fræk cocktail af industrihavn og Ibiza-stem-



Foto: Hausenberg

ning. Sammen med midlertidige aktiviteter som festivalen Kulturhavn, paintball-bane, indendørs golf og 'open air' biograf var de midlertidige strandcafeer med til åbne øjnene for havnens muligheder for en hel generation af Københavnerne. Disse aktiviteter opstod ofte som krøllede ideer hos folk, som forstod at udnytte muligheden for at gøre noget anderledes på steder, som ingen andre fandt attraktive. Disse folk går undertiden også under betegnelsen urbane træffelsvin. Manden bag blandt andet Basecamp og Pappa Hotel, Christopher Bomann, fortæller om hans første

projekt i Københavns Havn:  
"Der lå den her helt fantastiske grund ude ved Pumpehuset. Der startede jeg med min Sommer Basecamp, som bare var et stillads, en terrasse, et kæmpestort telt og så bare chillouthygge. Det gav jeg 10.000 kroner i leje for i et halvt år. Så var der nogen der gik mig i bedene og tjekkede mine papirer – hvor meget jeg købte øl for og sådan noget. Så gik de ind og regnede på, okay hvad kan det betale sig at betale i leje her? Året efter gik de så ind og tilbød en million for den samme lejekontrakt. En million blev der budt over natten!"

(Byliv & Havnefront s. 60)  
Idémændene bag de nye strandbarer og andre midlertidige aktiviteter er ikke som tidligere tiders BZ'ere i opposition til det bestående samfund. Tværtimod er de stærke forbrugere med forståelse for markedet. Og det varede også kun få år før de private developere begyndte at se potentialet i de midlertidige aktiviteter. Da samme Christopher Bomann i 2002 (samme år som Richard Florida udgav *The Rise of the Creative Class*) startede strandbarprojektet Pappa Hotel i en forladt bygning i Sydhavnen skete det i sam-



arbejde med grundejeren Skanska Øresund, som var i gang med en langsigtet byggemodning. Projektchef i Skanska Peter Christensen fortalte til Politiken: "Grunden til, at vi har udlejet grunden bag Fisketorvet til Pappa Hotel til en meget lav pris er, at vi gerne vil vænne folk til at tage herud. Der er ikke noget vi hellere ville end at skabe liv herude, for jo flere mennesker vi tiltrækker, jo større er værdien af det vi skaber." (Ibid.)

### **Planloven opererer ikke med midlertidighed**

Med deres evne til at skabe opmærksomhed og oplevelsesværdi har de midlertidige aktiviteter på denne måde indtaget en naturlig plads i gentrificeringen af storbyen, og nogle steder har midlertidige aktiviteter været udnyttet til at skabe værdi i et kortsigtet developerperspektiv.

Først i de senere år er midlertidige aktiviteter for alvor begyndt at blive et værktøj i den langsigtede strategiske udvikling af byerne. Det er ikke fordi kommunerne ikke på et tidligere tidspunkt kunne se, at de midlertidige aktiviteter kan skabe byliv og oplevelsesværdi. Men i høj grad fordi midlertidige aktiviteter per definition er alt det som lovgivningen er sat i verden for at forbyde og regulere. Planloven opererer grundlæggende ikke med midlertidighed. Enten kan et areal anvendes til det eller det formål, men ikke til noget midlertidigt. Også miljølovens krav, særligt hvis grunden er forurennet, eller brandmyndighedernes krav til brandudgange og lignende kan tage pusten fra selv den mest brændende ildsjæl.

Men mange kommuner arbejder i disse år aktivt for at skabe de fornødne juridiske muligheder og mere smidige sagsgange vedrørende midlertidige

aktiviteter. Der afholdes løbende seminarer og netværksmøder om emnet. Studenterprojekter og specialer om midlertidige aktiviteter hober sig op, ministerier og kommuner publicerer både egne og andres erfaringer, og både private aktører, kommuner og almennyttige fonde igangsætter som på Carlsberg løbende nye eksperimenterende forsøg med midlertidige aktiviteter. Hvor det tidligere var ildsjælene, der tog initiativ er det nu i stigende grad de strategiske aktører, som igangsætter midlertidige aktiviteter.

Man kan afslutningsvist lidt polemisk spørge om ikke midlertidige aktiviteter med tiden uddør som et særligt fænomen, og genopstår som en helt naturlig og integreret praksis i et stadigt mere omsiggribende planlægningsparadigme. Et paradigme som opfatter byen – ikke som et produkt, der kan skabes i sin endelige form ud fra den fuldkomne masterplan, men snarere som en kompleks organisme i evig udvikling. Et paradigme hvor aktiviteter ikke tidsbegrænses, men hvor deres levetid afgøres af deres bæredygtighed. Et paradigme som vender retninger som modernisme og new urbanisme ryggen, fordi deres bud på den gode by er givet i én generisk løsningsmodel.

Hvis vi forstår byen som et laboratorium og definerer byen som et sted for kontinuerlig skabelse, så undgår vi måske på et tidspunkt at skulle definere, hvad der er midlertidigt og hvad der er permanent. I det scenarie underkaster man sig byens kompleksitet og fralægger sig behovet for at kende fremtiden i alle detaljer. I det scenarie er det reglen frem for undtagelsen at afprøve ting.



# VAND – KILDE TIL UDVIKLING

Af Erik Abitz

Foreningen af byplanlæggere nød på sin årskonference torsdag 19. maj 2011 oplevelsen af dejlige mennesker. De kunne smile på scenen, mens de tog styrtebad. Teknikerne gav os tekniske løsninger. Udfordringerne er stigende hav, voksende vand bag digerne, manglende nedsvivning af regnvand i byer og tendens til hedeslag i byer, der har underskud af vegetation. Historiefortællerne gav os lyst til at tage udfordringerne op. "På borgermøder lytter folk til embedsmænd. Så giv dem i Planafdelingen et kursus i kommunikation. Kommunikation er afgørende for at vand opleves som en ressource." - Leo Christensen, Lolland Kommune.

## Vandrelaterede udfordringer og potentialer

"Lokal anvendelse af vand." er Peter Duus-Nielsens svar på udfordringerne. I åbent land siver hovedparten af regnvandet ned i jorden og giver med vegetation og fordampning et tåleligt, tempereret, lokalt klima. Nutidens befæstede by afleder via kloaknet hovedpart af regnvand og tager livet af sidste rester af urban vegetation. Resultatet er livstruende hedeslag i byområde. Peter formidler eksempler på kapitalisering af regnvandet. Et første skridt er, at synliggøre regnvand i skole, boligområde eller vej, i stedet for at gemme vandet væk. Næste skridt er at tilføre regnvandet merværdi; gøre det til livs eliksir. En

planche illustrerer os mænd omkring et møde bord. Alle siger pølse. Og dette pølsesnak er altså ikke værdi skabende.

## Vand som springbræt for udviklingen

"Vand er enten en ressource eller en forbandelse" siger Leo Christensen. Lolland kan kun klare en meters havstigning. Så Lolland Kommune tager klimaudfordringen alvorligt. Lolland satser på aktiv kystbeskyttelse. Leo & Co samarbejder med hele verden om Lollands fremtid. Videns center i Holeby har forbindelse med alverdens universiteter. Der samarbejdes med brancheorganisationer. Og forsøg gøres i skala 1:1. Spildevand er kommunens største ressource. Når Leo møder op i Lollands planafdeling siger de: "åh nej, ham med de skøre ideer." De ved godt, at tossede mennesker er fremtidens forposter. Kan vi ikke svømme i vandet, så drukner vi.

## Fremtidens klima og havnenære arealer i Horsens by

"Snak med nogen du ikke har snakket med før" siger Rolf Johansen. Vejen fra det uforudsete til det planlagte, vejen fra tsunami til vandland forudsætter kommunikation, lytten til vandets rislen og fremmede menneskers fremmede synspunkter. Et oversvømmelseskort over byen er en sællert. En død fisk fisket op af byens å skaber mere engagement end komplekse tekniske forklaringer. De steder i Horsens by, der er truet af oversvømmelse, er bydele, hvor industri har forurennet un-



Red: Hvor kommer de fra?

dergrunden. Det er årsagen til, at Region Midtjylland's afdeling for jordforurening fremsynet deltager i arbejdet med regional udvikling og forebyggelse af oversvømmelser i Horsens. Diskussionen blandt os forsamlede byplanlæggere kom derfor til at handle om betydningen af teknikeren contra historiefortælleren.

### **Udflugt til jomfruelig jord syd for Odense Universitet**

Susanne Gerdes og Gert Laursen viste os byggepladsen for nyt universitets hospital. Vand som kilde til udvikling var tilgangen til objektet. Undervejs rundt i det jomfruelige byudviklingsområde blev vi vidne til mange parters ihærdige indsats for lokal anvendelse af regnvand. Flere forskere har her fået lov at foreslå lavpraktiske og billigere løsninger til at regulere vandmiljøet. Bygherren Region Syddanmark ønsker nyt sygehus anlagt og anvendt bæredygtigt og CO2 neutralt. Da vi blev præsenteret for de tre bedste projektforslag til sygehuset, havde vi alligevel lidt svært ved at gennemskue, om ideerne de var miljøvurderet. Vi manglede vist barnets øjne for at se, om kejseren er nøgen eller påklædt.

### **Forfatter**

Erik Abitz, medlem af bestyrelsen i Foreningen af byplanlæggere



*Red: Hvad ser de på?*



*Red: Hvad tænker de?*

# FRA JAKRIBORG TIL SLUSEHOLMEN

## NEW URBANISM I DEN VIRKELIGE VERDEN

Halvdagsudflugt den 1. september 2011, kl. 15.00-19.00

Vi besøger to lokale eksponenter for New Urbanism-bølgen i skandinavisk byplanlægning: den sydsånske hansestad Jakriborg (grundlagt 1998) og den hollandsk-inspirerede kanalby Sluseholmen i Københavns Sydhavn (bygget 2008, vinder af Byplanprisen 2009).

Gennem oplæg og diskussioner i bussen, byvandring og lokale indspil i Jakriborg skal vi teste, hvordan Jakriborg lever op til New Urbanisms 13 punkter. På hjemturen perspektiverer vi med et stop i Sluseholmen.

Tilmelding på [www.byplanlab.dk](http://www.byplanlab.dk)



## Det 61. danske Byplanmøde 6.-7. oktober 2011 i Aalborg

### Vinduer til verden

#### Nye vilkår kræver omstilling

#### - også i planlægningen

Internationale relationer fylder mere og mere i hverdagen, og samtidig vokser bevidstheden om lokal identitet. På årets byplanmøde vil vi sætte fokus på globalitet og lokalitet, på planlægningens nye vilkår i netværkssamfundet og på de omstillinger, som er nødvendige.

Det gælder bl.a. planlægningens rolle i forhold til konkurrencen om erhvervsudvikling, de demografiske og økonomiske udfordringer

for den kommunale service, fremtidens energiforsyning og forandringerne i det åbne land. Og ikke mindst hvordan de mange svære planbeslutninger kan træffes og kommunikeres i et frugtbart samspil mellem politikere, administration, erhvervsliv og borgere.

Se programmet og tilmeld dig på [www.byplanlab.dk](http://www.byplanlab.dk)



*Byplanmødet afholdes i Nordkraft på havnen i Aalborg. Det tidligere kulkraftværk er ombygget til et råt og kraftfuldt multihus for kultur og viden – musik, sport, teater, biografer, uddannelser mv. Huset er et markant element i omdannelsen af den tidligere industri- og værftsby.  
Foto: Helene Høyer Mikkelsen*

# Lokalplankvalitet og bykvalitet

Kursus i Slagelse Kommune 5.-7. september 2011

Kursets to temaer er:

Lokalplanen som redskab og spørgsmålet om kvalitet i den fysiske virkelighed - samt en lokalplans muligheder og begrænsninger i den forbindelse.

Tilmelding på [www.byplanlab.dk](http://www.byplanlab.dk)



## Bedre Byrum, hvordan?

København og Malmø 23. august 2011

Hovedtemaet for årets byrumskursus er:

Bedre Byrum, hvordan?

Eller sagt med andre ord,

hvordan kan vi gøre det bedre?

Vi kan evaluere og bruge midlertidige løsninger som forsøg.

Vi kan også håbe på at tidens tand hjælper til.

Sidst men ikke mindst kan vi måske undgå de værste fejl, ved at lære af andres erfaringer.

Tilmelding på [www.byplanlab.dk](http://www.byplanlab.dk)





Handy-Print A/S